



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Documento final

Enero 2026



Contenido

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Introducción | 17 |
| 2 | Caracterización General | 18 |
| 2.1 | Marco físico y ordenación territorial..... | 18 |
| 2.1.1 | Estructura y delimitación..... | 18 |
| 2.1.2 | Meteorología | 19 |
| 2.1.3 | Orografía..... | 19 |
| 2.1.4 | Estructura urbana | 20 |
| 2.1.5 | Previsiones del Plan General vigente | 22 |
| 2.2 | Demografía | 25 |
| 2.2.1 | Descripción general | 25 |
| 2.2.2 | Discapacidad..... | 27 |
| 2.3 | Turismo y cultura..... | 28 |
| 2.4 | Economía..... | 30 |
| 2.5 | Centros atractores y equipamientos | 33 |
| 2.5.1 | Educativos..... | 33 |
| 2.5.2 | Sanitarios | 35 |
| 2.5.3 | Administrativos | 36 |
| 2.5.4 | Centros turísticos | 37 |
| 2.5.5 | Nodos de transporte..... | 39 |
| 2.5.6 | Otros centros de atracción..... | 40 |
| 3 | Caracterización de la movilidad..... | 42 |
| 3.1 | Comentarios generales..... | 42 |
| 3.2 | Caracterización general de la movilidad | 42 |
| 3.2.1 | Comentario previo | 42 |
| 3.2.2 | Caracterización general agregada | 42 |
| 3.2.3 | Un ámbito singular: el Hospital..... | 55 |
| 3.3 | Red viaria..... | 59 |
| 3.3.1 | Infraestructura | 59 |
| 3.3.2 | Tráfico | 66 |
| 3.4 | Vehículo privado | 75 |
| 3.4.1 | Habilitación para conducir | 75 |
| 3.4.2 | Parque privado..... | 75 |
| 3.4.3 | Parque municipal | 78 |

| | | |
|--------|---|-----|
| 3.5 | Estacionamiento | 79 |
| 3.5.1 | Estacionamiento libre en viario | 79 |
| 3.5.2 | Estacionamiento regulado en viario (ORA) | 82 |
| 3.5.3 | Aparcamiento fuera del viario | 87 |
| 3.6 | Autobús urbano..... | 92 |
| 3.6.1 | Marco general..... | 92 |
| 3.6.2 | Líneas | 93 |
| 3.6.3 | Paradas | 98 |
| 3.6.4 | Cobertura..... | 102 |
| 3.6.5 | Calendario, horario e intervalo | 105 |
| 3.6.6 | Tarifas..... | 105 |
| 3.6.7 | Vehículos..... | 108 |
| 3.6.8 | Calidad | 108 |
| 3.6.9 | Demanda | 112 |
| 3.7 | Otro transporte público | 115 |
| 3.7.1 | Autobús interurbano | 115 |
| 3.7.2 | Taxi | 122 |
| 3.7.3 | Autobuses turísticos | 122 |
| 3.8 | Movilidad ciclista y VMP | 123 |
| 3.8.1 | Infraestructuras..... | 123 |
| 3.8.2 | Uso de bicicleta y VMP | 127 |
| 3.9 | Movilidad peatonal..... | 128 |
| 3.9.1 | Tipologías de infraestructura | 128 |
| 3.9.2 | Tráfico | 132 |
| 3.9.3 | Macroaccesibilidad..... | 135 |
| 3.9.4 | Accesibilidad universal..... | 136 |
| 3.9.5 | Entornos singulares | 141 |
| 3.9.6 | Barreras y fragmentación territorial..... | 147 |
| 3.9.7 | Iluminación | 148 |
| 3.10 | Movilidad eléctrica..... | 151 |
| 3.11 | Distribución urbana y logística industrial..... | 151 |
| 3.12 | Corredores y zonas verdes | 159 |
| 3.12.1 | Comentario generales | 159 |
| 3.12.2 | El río Guadiana | 160 |
| 3.12.3 | El Arroyo Albarregas | 163 |
| 3.12.4 | Conexiones indirectas y otras zonas verdes..... | 164 |

| | | |
|--------|--|-----|
| 3.12.5 | Actuaciones previstas | 165 |
| 3.13 | Impactos negativos de la movilidad..... | 166 |
| 3.13.1 | Comentarios generales..... | 166 |
| 3.13.2 | Calidad del aire..... | 166 |
| 3.13.3 | Ruido | 167 |
| 3.13.4 | Accidentalidad | 169 |
| 3.14 | Gobernanza | 183 |
| 3.14.1 | Marco general..... | 183 |
| 3.14.2 | Ordenanzas relacionadas con la movilidad | 183 |
| 4 | Participación..... | 186 |
| 4.1 | Comentarios generales..... | 186 |
| 4.2 | Comunicación | 187 |
| 4.3 | Grupos focales..... | 190 |
| 4.3.1 | Celebración..... | 190 |
| 4.3.2 | Sesión orientada a profesionales del transporte | 191 |
| 4.3.3 | Sesión abierta a la ciudadanía | 194 |
| 4.4 | Participación directa digital | 196 |
| 4.4.1 | Encuesta general abierta a la ciudadanía | 196 |
| 4.4.2 | Encuesta de movilidad escolar a familias de escolares | 209 |
| 4.4.3 | Encuesta de movilidad laboral individual a trabajadores..... | 216 |
| 4.5 | Otras aportaciones..... | 222 |
| 5 | Diagnóstico..... | 224 |
| 5.1 | Método | 224 |
| 5.2 | Debilidades | 225 |
| 5.3 | Amenazas..... | 229 |
| 5.4 | Fortalezas | 230 |
| 5.5 | Oportunidades..... | 233 |
| 6 | Objetivos..... | 235 |
| 6.1 | Comentarios previos | 235 |
| 6.2 | Misión, visión y objetivos | 236 |
| 6.2.1 | Misión y visión | 236 |
| 6.2.2 | Objetivos básicos | 237 |
| 6.2.3 | Objetivos generales | 238 |
| 6.3 | Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. .. | 239 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 6.3.1 | Comentarios generales..... | 239 |
| 6.3.2 | Consecuencias..... | 242 |
| 7 | Propuestas..... | 244 |
| 7.1 | Comentarios generales..... | 244 |
| 7.2 | Marco general..... | 244 |
| 7.2.1 | Principales referencias..... | 244 |
| 7.2.2 | Marco jurídico..... | 244 |
| 7.2.3 | Otros planes relevantes..... | 251 |
| 7.2.4 | El PMUS vigente..... | 257 |
| 7.2.5 | El Avance del Plan General..... | 264 |
| 7.3 | Propuestas y líneas estratégicas..... | 273 |
| 7.3.1 | Descripción general..... | 273 |
| 7.3.2 | Zona de bajas emisiones..... | 274 |
| 7.3.3 | Movilidad activa y VMP..... | 282 |
| 7.3.4 | Transporte público..... | 293 |
| 7.3.5 | Circulación, estacionamiento y seguridad vial..... | 299 |
| 7.3.6 | Movilidad eléctrica..... | 311 |
| 7.3.7 | Distribución urbana de mercancías..... | 319 |
| 7.3.8 | Movilidad en ámbitos singulares..... | 324 |
| 7.3.9 | Gobernanza..... | 327 |

Tablas

| | |
|---|-----|
| Tabla 1. Edificabilidades por usos del suelo en las Áreas de Intervención Residencial y en la ampliación del Polígono Industrial El Prado. m ² | 24 |
| Tabla 2. Núcleos poblacionales de Mérida | 27 |
| Tabla 3. Viajes por género y recorrido medio..... | 46 |
| Tabla 4. Viajes por tipo de residencia..... | 46 |
| Tabla 5. Viajes por franja de edad y género..... | 46 |
| Tabla 6. Porcentaje de los viajes por edad y género..... | 47 |
| Tabla 7. Viajes con origen y/o destino por nivel de renta..... | 47 |
| Tabla 8. Distribución horaria de los viajes con origen o destino en el municipio de Mérida | 49 |
| Tabla 9. Distribución de viajes de las mujeres por el motivo de desplazamiento..... | 51 |
| Tabla 10. Distribución de viajes de los hombres por el motivo de desplazamiento.... | 51 |
| Tabla 11. Matriz origen/destino del número de los viajes internos | 53 |
| Tabla 12. Matriz origen/destino del porcentaje de los viajes internos..... | 54 |
| Tabla 13. IMD (intensidad media anual) en las estaciones de aforo del Ministerio (2022) | 67 |
| Tabla 14. Resumen de aforos troncales de tráfico en día laborable | 70 |
| Tabla 15. Resumen de aforos de clasificación de vehículos en el puente de Lusitania (2+2)..... | 72 |
| Tabla 16. Resumen de aforos de clasificación de vehículos en el puente de la avenida Reina Sofia (2+2)..... | 72 |
| Tabla 17. Resumen de aforos de clasificación de vehículos en el paseo de Roma (1+1) | 73 |
| Tabla 18. Resumen de aforos de clasificación de vehículos en el paseo de Almendralejo (1)..... | 73 |
| Tabla 19. Parque municipal de vehículos ligeros (turismos, furgonetas y motocicletas) | 78 |
| Tabla 20. Parque municipal de vehículos pesados (camiones y vehículos agrícolas).. | 78 |
| Tabla 21. Porcentaje de ocupación media de estacionamiento por franjas horarias en las zonas analizadas..... | 80 |
| Tabla 22. Porcentaje de ocupación media de estacionamiento por franjas horarias en las zonas analizadas..... | 85 |
| Tabla 23. Número de vehículos en los aparcamientos públicos..... | 92 |
| Tabla 24. Porcentaje de ocupación de los aparcamientos públicos..... | 92 |
| Tabla 25. Recorridos anuales previstos inicialmente en el contrato de concesión del transporte urbano..... | 93 |
| Tabla 26. Tipos de paradas por línea | 99 |
| Tabla 27. Paradas simples sobre el total de cada línea | 99 |
| Tabla 28. Paradas comunes a las distintas líneas | 99 |
| Tabla 29. Porcentaje de paradas comunes de las distintas líneas de lunes a viernes | 100 |
| Tabla 30. Porcentaje de paradas comunes de las distintas líneas sábados, domingos y festivos | 100 |
| Tabla 31. Cabeceras de las distintas..... | 100 |
| Tabla 32. Población atendida según distancias en línea recta a parada | 102 |
| Tabla 33. Evolución de la demanda de las distintas líneas y total (pasajeros)..... | 112 |

| | |
|--|-----|
| Tabla 34. Evolución de la demanda de las distintas líneas y total (base 100 en 2019) | 112 |
| Tabla 35. Demanda mensual de las distintas líneas y total (2024) | 114 |
| Tabla 36. Porcentaje (%) de demanda mensual de las distintas líneas y total (2024) | 114 |
| Tabla 37: Inventario de paradas y servicios potencialmente simultáneos | 116 |
| Tabla 38. Paradas de taxi | 122 |
| Tabla 39. Demanda de peatones en los puntos de aforo | 134 |
| Tabla 40. Valores de iluminación nocturna | 150 |
| Tabla 41. Significado de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) | 157 |
| Tabla 42. Valoración de las medidas implantadas obligatoriamente | 158 |
| Tabla 43. Valores de ruido | 169 |
| Tabla 44. Datos coyunturales de seguridad vial | 178 |
| Tabla 45. Asistentes al grupo focal de profesionales del transporte | 192 |
| Tabla 46. Asistentes al grupo focal abierto | 194 |
| Tabla 47. Matriz DAFO | 224 |

Imágenes

| | |
|---|----|
| Imagen 1. Término municipal de Mérida. Zonas protegidas..... | 18 |
| Imagen 2. Perfiles de elevación | 19 |
| Imagen 3. Perfil de elevación sección AB..... | 20 |
| Imagen 4. Perfil de elevación sección CD..... | 20 |
| Imagen 5. Usos del suelo consolidado..... | 21 |
| Imagen 6. Ubicación de las actuaciones previstas de Nuevo Puente Norte (1) y Nuevo Puente Sur (2)..... | 22 |
| Imagen 7. Ubicación de las Áreas de Intervención de Crecimiento Residencial y ampliación del Polígono Industrial El Prado | 24 |
| Imagen 8. Evolución absoluta de la población (línea negra; eje izquierdo) y tasa anual de evolución (línea naranja; eje derecho) | 25 |
| Imagen 9. Evolución a medio plazo de la proporción de hombres y mujeres (izq.) y detalle de la evolución reciente de la proporción de mujeres (dcha.) | 26 |
| Imagen 10. Pirámide de población..... | 26 |
| Imagen 11. Evolución del número de viajeros y pernoctaciones de Mérida en los últimos años (Residentes en España)..... | 29 |
| Imagen 12. Evolución del número de viajeros y pernoctaciones de Mérida en los últimos años (Residentes en extranjero) | 30 |
| Imagen 13. P.I. El Prado (izq.) y Milenio III (dcha.) | 31 |
| Imagen 14. Empleados por sectores y sexo (julio 2025)..... | 31 |
| Imagen 15. Parados por sexo en Mérida (julio 2025)..... | 32 |
| Imagen 16. Personas desempleadas en Mérida por estratos de edad (junio 2025).... | 32 |
| Imagen 17. Centros educativos de Mérida | 34 |
| Imagen 18. Otros centros educativos de Mérida | 35 |
| Imagen 19. Centros sanitarios de Mérida | 36 |
| Imagen 20. Centros administrativos de Mérida | 37 |
| Imagen 21. Centros turísticos de Mérida | 38 |
| Imagen 22. Estación de autobuses..... | 39 |
| Imagen 23. Estación de ferrocarril..... | 39 |
| Imagen 24. Nodos de transporte de Mérida | 40 |
| Imagen 25. Otros centros de atracción de Mérida..... | 41 |
| Imagen 26. Antenas de telefonía móvil de Orange..... | 43 |
| Imagen 27. Zonificación detallada..... | 45 |
| Imagen 28. Distribución horaria de los viajes por origen y por destino | 48 |
| Imagen 29. Distribución de los viajes por género y total..... | 50 |
| Imagen 30. Género (izq.) y edad (dcha.) de los encuestados | 55 |
| Imagen 31. Motivo de la visita al Hospital..... | 56 |
| Imagen 32. Turno habitual de la empleado/a (plantilla)..... | 56 |
| Imagen 33. Domicilio habitual de residencia..... | 56 |
| Imagen 34. Con cuantas personas va al Hospital..... | 57 |
| Imagen 35. Disposición de carné de conducir (izq.) y de coche o moto (dcha.) | 57 |
| Imagen 36. Medio de transporte de llegada al Hospital..... | 57 |
| Imagen 37. Factores que influyen en la elección del modo de transporte | 58 |
| Imagen 38. Otro modo de transporte alternativo de llegada al Hospital | 58 |
| Imagen 39. Disposición al cambio a modos de transporte más sostenibles..... | 58 |

| | |
|---|-----|
| Imagen 40. Mejoras necesarias para facilitar el cambio a modos de transporte más sostenibles..... | 59 |
| Imagen 41. Red de carreteras circundantes a Mérida | 60 |
| Imagen 42. Jerarquía del viario urbano de Mérida | 61 |
| Imagen 43. Caminos rurales de Mérida | 61 |
| Imagen 44. Sección de calles de único sentido sin estacionamiento | 63 |
| Imagen 45. Sección de varios carriles por sentido con circulación compartida (izq.) y calle 20 con limitación de velocidad a 20 km/h (dcha.)..... | 63 |
| Imagen 46. Sección de un solo carril con estacionamiento | 64 |
| Imagen 47. Ejemplos de sección de calles del Polígono El Prado | 64 |
| Imagen 48. Red de aforos del Ministerio en el entorno de Mérida | 66 |
| Imagen 49. Red de carreteras de la Junta de Extremadura en el entorno de Mérida .. | 68 |
| Imagen 50. Localización de los puntos de aforo de vehículos..... | 69 |
| Imagen 51. Resultados de los aforos troncales de tráfico..... | 71 |
| Imagen 52. Tráfico típico en la red interurbana en el entorno de Mérida..... | 74 |
| Imagen 53. Tráfico típico en tramos y momentos escogidos del interior de Mérida: (1) Eje Marquesa de Pinares – Extremadura - Juan Carlos I, (2) entorno de la plaza de Miguel Angel Blanco, (3) Paseo de Roma – Puente/Cava | 75 |
| Imagen 54. Distribución del parque vehicular por tipos | 76 |
| Imagen 55. Antigüedad media del parque vehicular | 76 |
| Imagen 56. Distribución del parque vehicular por energía de tracción | 77 |
| Imagen 57. Distribución del parque vehicular por etiqueta medioambiental..... | 77 |
| Imagen 58. Ubicación de las zonas de aforos de ocupación de estacionamiento | 79 |
| Imagen 59. Zonas de estacionamiento libre analizadas..... | 80 |
| Imagen 60. Ocupación en estacionamiento libre en el entorno de la Avenida de Portugal..... | 81 |
| Imagen 61. Ocupación en estacionamiento libre en el entorno de la calle Galileo | 81 |
| Imagen 62. Estacionamientos para motocicletas..... | 82 |
| Imagen 63. Marcas viales de zona regulada (izq.) y parquímetro (dcha.) | 83 |
| Imagen 64. Ubicación de los aforos de ocupación de estacionamiento regulado..... | 84 |
| Imagen 65. Zonas de estacionamiento limitado analizadas | 84 |
| Imagen 66. Ocupación en estacionamiento limitado en el entorno de la calle Calvario | 85 |
| Imagen 67. Ocupación en la zona verde de la calle Teniente Flomesta..... | 86 |
| Imagen 68. Ocupación en estacionamiento limitado en el entorno de la calle Pedro María Plano..... | 86 |
| Imagen 69. Aparcamientos en el municipio de Mérida | 88 |
| Imagen 70. Aparcamientos en el Recinto Ferial de Mérida (avda. Emérita Augusta)... | 89 |
| Imagen 71. Aparcamientos en el Velódromo (calle San Lázaro)..... | 89 |
| Imagen 72. Diversos aparcamientos públicos de Mérida..... | 90 |
| Imagen 73. Aparcamientos de Politécnica saturado..... | 91 |
| Imagen 74. Red de autobuses (todas las líneas) | 94 |
| Imagen 75. Transporte urbano (línea A) | 95 |
| Imagen 76. Transporte urbano (línea B) | 96 |
| Imagen 77. Transporte urbano (línea C) | 96 |
| Imagen 78. Transporte urbano (línea D)..... | 97 |
| Imagen 79. Transporte urbano (línea F)..... | 97 |
| Imagen 80. Transporte urbano (Búho)..... | 98 |
| Imagen 81. Paradas con dársena de apartado..... | 101 |

| | |
|---|-----|
| Imagen 82. Marquesina de Avenida de Roma..... | 101 |
| Imagen 83. Marquesinas ordinarias..... | 102 |
| Imagen 84. Cobertura de las líneas A, B, C y D (buffer de 200 m) | 103 |
| Imagen 85. Cobertura de las líneas A, B, C y D (buffer de 300 m) | 103 |
| Imagen 86. Cobertura de las líneas A, C y F (buffer de 200 m) | 104 |
| Imagen 87. Cobertura de las líneas A, C y F (buffer de 300 m) | 104 |
| Imagen 88. Valoración del exterior del autobús | 109 |
| Imagen 89. Valoración del conductor..... | 109 |
| Imagen 90. Valoración de la accesibilidad del autobús | 110 |
| Imagen 91. Valoración del interior del autobús | 111 |
| Imagen 92. Valoración de la seguridad del autobús..... | 111 |
| Imagen 93. Evolución de la proporción de la demanda de las distintas líneas sobre el total (base 100 en 2019) | 113 |
| Imagen 94. Proporción de la demanda de las distintas líneas sobre el total (2024).. | 113 |
| Imagen 95. Localización de las paradas del servicio regular orientado a funcionarios | 115 |
| Imagen 96. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Abadías | 117 |
| Imagen 97. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Belloso | 117 |
| Imagen 98. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Biblioteca | 118 |
| Imagen 99. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Psiquiátrico | 118 |
| Imagen 100. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Agricultura | 119 |
| Imagen 101. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Bibliocafe | 119 |
| Imagen 102. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Función Pública..... | 120 |
| Imagen 103. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Hospital | 120 |
| Imagen 104. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Presidencia | 121 |
| Imagen 105. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en SES..... | 121 |
| Imagen 106. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en El Peri | 122 |
| Imagen 107. Red municipal de vías ciclistas. | 124 |
| Imagen 108. Carril bici periférico..... | 124 |
| Imagen 109. Vías ciclistas y aparcamientos para bicicletas auditados..... | 125 |
| Imagen 110. Diferentes tramos de carril bici en el municipio..... | 126 |
| Imagen 111. Aparcabicis de tipo U en el municipio (izq.) y puerta de la Villa sin aparcabicis (dcha.)..... | 127 |
| Imagen 112. Usuarios de patinete en calzada..... | 127 |
| Imagen 113. Usuarios de patinete en acera o banda peatonal | 128 |
| Imagen 114. Aceras estrechas en calles del centro..... | 128 |
| Imagen 115. Incomodidad de desplazamientos peatonales por aceras estrechas ... | 129 |
| Imagen 116. Heterogeneidad de aceras en zonas periféricas de cierta antigüedad. | 129 |
| Imagen 117. Aceras predominantemente estrechas en zonas periféricas de poca antigüedad..... | 129 |
| Imagen 118. Plataforma única en el centro (Félix Valverde Lillo) | 131 |

| | |
|--|-----|
| Imagen 119. Zonas peatonales de Mérida (Zona A azul, B naranja, C amarillo y Zonas exclusivamente peatonales en negro) | 131 |
| Imagen 120. Densidad de uso en calles peatonales | 132 |
| Imagen 121. El puente romano, arterial peatonal que cose las dos márgenes | 132 |
| Imagen 122. Ubicación de los aforos de vehículos | 133 |
| Imagen 123. Nivel de intensidad peatonal por horas en el puente de Lusitania (izq.) y en el puente (Avda. Reina Sofia) (dcha.) | 134 |
| Imagen 124. Nivel de intensidad peatonal por horas en el puente Romano (izq.) y en la calle Santa Eulalia (dcha.) | 134 |
| Imagen 125. Macroaccesibilidad de los desplazamientos a pie (visión de conjunto) | 135 |
| Imagen 126. Macroaccesibilidad de los desplazamientos a pie (visión de detalle).... | 136 |
| Imagen 127. Rebaje de bordillo en calle secundaria (izq.) y paso sobreelevado en calle prioritaria (dcha.) en la misma intersección | 137 |
| Imagen 128. Pavimento podotáctil de advertencia de ubicación inadecuada | 137 |
| Imagen 129. Pavimento podotáctil en la calle de John Lennon | 138 |
| Imagen 130. Bolardos típicos en Mérida..... | 138 |
| Imagen 131. Ejemplo de vado con impacto mínimo al itinerario peatonal | 139 |
| Imagen 132. Localización de los principales ejes peatonales analizados | 139 |
| Imagen 133. Fotos de los diferentes itinerarios peatonales | 141 |
| Imagen 134. Condiciones de la banda peatonal en urbanizaciones | 142 |
| Imagen 135. Aceras discontinuas e invadidas por vegetación en El Prado | 142 |
| Imagen 136. Diferentes ordenaciones espontáneas de la banda peatonal en El Prado | 143 |
| Imagen 137. Localización de los centros educativos analizados | 144 |
| Imagen 138. Inmediaciones de los centros educativos seleccionados: Federico García Lorca (arriba, izq.), Giner de los Ríos (arriba, dcha.), J M Calatrava (abajo, izq.) y Suarez Somontes (abajo, dcha.) | 145 |
| Imagen 139. Accesibilidad del entorno al CEIP Giner de los Ríos | 146 |
| Imagen 140. Accesibilidad del entorno al CEIP Federico García Lorca..... | 146 |
| Imagen 141. Accesibilidad del entorno al CEIP Suarez Somonte..... | 147 |
| Imagen 142. Accesibilidad del entorno al CEIP José María Calatrava | 147 |
| Imagen 143. Pasos para peatones bajo las vías | 148 |
| Imagen 144. Pasos peatonales sobre el río. Puente Fernández Casado (izq.) y Puente Lusitania (dcha.) | 148 |
| Imagen 145. Puente sobre el Arroyo de Albarregas | 148 |
| Imagen 146. Iluminación nocturna en calles y vías del centro urbano de Mérida..... | 149 |
| Imagen 147. Ubicación de los puntos de análisis de iluminación nocturna | 150 |
| Imagen 148. Puntos de recarga eléctrica en Mérida..... | 151 |
| Imagen 149. Problemas con la carga y descarga en la zona del Hospital..... | 152 |
| Imagen 150. Problemas con la carga y descarga en el centro urbano..... | 153 |
| Imagen 151. Tipo de comercio..... | 154 |
| Imagen 152. Frecuencia (izq.) y horario (dcha.) de reparto..... | 155 |
| Imagen 153. Utilización de las zonas de carga y descarga | 155 |
| Imagen 154. Problemas con el horario en las zonas de carga y descarga..... | 155 |
| Imagen 155. Problemas con la ubicación de las zonas de carga y descarga..... | 155 |
| Imagen 156. Problema de los clientes de acceder a su negocio en coche | 156 |
| Imagen 157. Conocimiento de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)..... | 156 |
| Imagen 158. Obligatoriedad de las ZBE en todas las ciudades..... | 157 |

| | |
|---|-----|
| Imagen 159. Impacto de las ZBE en la calidad del aire (izq.) y afectación de la implementación de las ZBE en Mérida (dcha.) | 158 |
| Imagen 160. Medidas adicionales de las ZBE | 158 |
| Imagen 161. Estacionamiento de camiones en El Prado..... | 159 |
| Imagen 162. Vista de satélite de la ciudad de Mérida..... | 160 |
| Imagen 163. El río Guadiana aguas arriba y debajo de Mérida | 162 |
| Imagen 164. El río Guadiana y la Isla desde el Puente Romano | 163 |
| Imagen 165. Corredor verde del Arroyo de Albarregas (izq.) y pequeña plaza en el centro (dcha.)..... | 164 |
| Imagen 166. Grandes corredores verdes de la avenida de Portugal (arriba) y Vía de la Plata (abajo) | 165 |
| Imagen 167. Calles con arbolado de alineación de pequeño porte | 165 |
| Imagen 168. Valores diarios de PM10 en la estación de calidad del aire de Mérida (abril de 2024 - marzo de 2025)..... | 167 |
| Imagen 169. Ubicación de los puntos de análisis de ruido | 169 |
| Imagen 170. Siniestros viales anuales. 2018-2024..... | 170 |
| Imagen 171. Distribución de siniestros viales con lesionados por meses (2018-2024) | 171 |
| Imagen 172. Siniestros viales con lesiones localizados en el núcleo urbano de Mérida. Sin atropellos..... | 172 |
| Imagen 173. Evolución anual de los atropellos a peatones | 173 |
| Imagen 174. Atropellos localizados en el núcleo urbano de Mérida..... | 175 |
| Imagen 175. Evolución anual de los delitos viales detectados en siniestros viales. .. | 176 |
| Imagen 176. Evolución anual de los delitos viales detectados en mediante patrulla. | 176 |
| Imagen 177. Evolución anual de los delitos viales detectados mediante controles preventivos. | 176 |
| Imagen 178. Localización de los puntos críticos de concentración de accidentes analizados..... | 180 |
| Imagen 179. Situación actual de las diferentes intersecciones analizadas..... | 182 |
| Imagen 180. Ubicaciones actuales y previstas de radares de control de velocidad .. | 183 |
| Imagen 181. Comunicación general en la web municipal | 187 |
| Imagen 182. Comunicaciones de la encuesta general abierta y los grupos focales .. | 187 |
| Imagen 183. Comunicaciones en diversos medios | 188 |
| Imagen 184. Cartel difundiendo la encuesta general abierta | 189 |
| Imagen 185. Convocatoria de los grupos focales por parte del Ayuntamiento | 190 |
| Imagen 186. Algunas láminas de la presentación introductoria as los grupos focales | 191 |
| Imagen 187. Edad (izq.) y sexo (dcha.) de los encuestados..... | 196 |
| Imagen 188. Ocupación de los encuestados | 197 |
| Imagen 189. Barrio de Mérida o municipio fuera de Mérida de residencia habitual | 197 |
| Imagen 190. Barrio de Mérida o municipio fuer de Mérida de trabajo o estudio habitual | 198 |
| Imagen 191. Número de personas mayores de 15 años y menores de 80 años que conviven con el encuestado | 198 |
| Imagen 192. Número de elementos en el hogar..... | 199 |
| Imagen 193. Motivos personales de desplazamiento más habituales dentro del municipio | 200 |
| Imagen 194. Formas de desplazamiento habitual para cada una de las actividades | 200 |

| | |
|--|-----|
| Imagen 195. Problemas de aparcamiento (izq.) y problemas más importantes (dcha.) dentro del municipio..... | 200 |
| Imagen 196. Disposición de tarjeta de movilidad reducida y utilización de los aparcamientos..... | 201 |
| Imagen 197. Problemas más importantes en los desplazamientos peatonales..... | 201 |
| Imagen 198. Calificación del servicio de transporte público dentro del municipio ... | 201 |
| Imagen 199. Problemas más importantes en desplazamientos ciclistas o en patinete | 202 |
| Imagen 200. Valoración de la movilidad en coche | 202 |
| Imagen 201. Valoración de la movilidad de los peatones | 203 |
| Imagen 202. Valoración de la movilidad en el servicio de transporte público | 203 |
| Imagen 203. Valoración de la movilidad en bicicleta | 204 |
| Imagen 204. Valoración de la movilidad en patinete..... | 204 |
| Imagen 205. Valoración de la movilidad escolar | 204 |
| Imagen 206. Valoración de la movilidad de distribución urbana de mercancías..... | 205 |
| Imagen 207. Valoración de la movilidad de las zonas industriales y empresariales . | 205 |
| Imagen 208. Percepción general de las posibles actuaciones | 206 |
| Imagen 209. Centros educativos encuestados..... | 209 |
| Imagen 210. Número de escolares en el hogar por curso de los encuestados..... | 210 |
| Imagen 211. Modo de desplazamiento de los/as escolares por curso de los encuestados..... | 210 |
| Imagen 212. Tiempo de desplazamiento hasta al centro educativo | 211 |
| Imagen 213. Motivo principal del modo de desplazamiento al centro educativo | 211 |
| Imagen 214. Problemas para acceder en coche al centro educativo | 211 |
| Imagen 215. Consideración de los/as escolares llegar andando o en bicicleta/patinete al centro educativo..... | 212 |
| Imagen 216. Problemas percibidos al ir caminando o en bicicleta/patinete al centro educativo..... | 212 |
| Imagen 217. Cambio modal a caminar o en bicicleta/patinete en caso de solucionar los problemas..... | 212 |
| Imagen 218. Mejoras necesarias para promover ir caminando o en bicicleta/patinete al centro educativo..... | 213 |
| Imagen 219. Opciones más relevantes para mejorar la movilidad en coche en el retorno de los centros educativos..... | 213 |
| Imagen 220. Conocimiento o participación den programas de seguridad vial o movilidad al centro escolar (izq.) y utilidad de los programas para la movilidad de los/as escolares (dcha.)..... | 213 |
| Imagen 221. Edad (izq.) y género (dcha.) de los trabajadores encuestados..... | 216 |
| Imagen 222. Modo de desplazamiento al centro de trabajo | 216 |
| Imagen 223. Duración hasta el centro de trabajo desde el hogar..... | 217 |
| Imagen 224. Deseo de ir andando, en bicicleta/patinete o en autobús al centro de trabajo | 217 |
| Imagen 225. Problemas para ir caminando o en bicicleta/patinete al centro de trabajo | 217 |
| Imagen 226. Predisposición a ir caminando o en bicicleta/patinete en caso de solución de los problemas..... | 218 |
| Imagen 227. Mejoras necesarias para promover el caminar o la bicicleta/patinete al centro de trabajo..... | 218 |
| Imagen 228. Problemas para ir en autobús al centro de trabajo | 218 |

| | |
|--|-----|
| Imagen 229. Predisposición a en autobús en caso de solución de los problemas | 219 |
| Imagen 230. Mejoras necesarias para promover el ir en autobús al centro de trabajo | 219 |
| Imagen 231. Motivo principal de elección del coche para ir al centro de trabajo..... | 219 |
| Imagen 232. Problemas de acceso en coche al centro de trabajo | 220 |
| Imagen 233. Opciones más relevantes para mejorar la movilidad en coche al centro de trabajo..... | 220 |
| Imagen 234. Propuesta de primer cinturón en el casco urbano. | 261 |
| Imagen 235. Esquema actual y futuro del papel de los modos y pirámide invertida de la movilidad | 265 |
| Imagen 236. Propuestas generales de movilidad | 267 |
| Imagen 237. Propuestas de Zonas de Bajas Emisiones..... | 268 |
| Imagen 238. Propuestas de red de vías peatonales | 270 |
| Imagen 239. Propuestas de red de vías ciclistas | 271 |
| Imagen 240. Nuevas líneas circulares de transporte público | 272 |
| Imagen 241. Infraestructuras verdes y conexión con corredores ecológicos | 273 |
| Imagen 242. Propuestas de Zonas de Bajas Emisiones del Avance del Plan General | 275 |
| Imagen 243. Centros de atracción..... | 276 |
| Imagen 244. Delimitación preliminar indicativa de la ZBE | 277 |
| Imagen 245. Propuestas de red de vías peatonales del Avance del Plan General | 284 |
| Imagen 246. Nuevas señales verticales relacionadas con la micromovilidad | 288 |
| Imagen 247. Infraestructuras verdes y conexión con corredores ecológicos en el avance del Plan General | 290 |
| Imagen 248. Ejemplos de postes de parada..... | 296 |
| Imagen 249. Infraestructuras para el estacionamiento de vehículos pesados | 305 |
| Imagen 250. Ejemplos de vehículos eléctricos modernos de pequeño tamaño para el transporte urbano..... | 315 |
| Imagen 251. Ejemplos de triciclos de pedaleo asistido | 323 |
| Imagen 252. Difusión de la Semana Europea de la Movilidad y del Día de la Bicicleta | 329 |

Anexos

| | | |
|----------|--|-----|
| Anexo 1 | Flota municipal de vehículos | 346 |
| Anexo 2 | Informes de calidad del aire de los últimos 12 meses disponibles | 350 |
| Anexo 3 | Paradas y horarios del transporte urbano | 363 |
| Anexo 4 | Accesibilidad de los centros educativos..... | 370 |
| Anexo 5 | Aforos de ocupación de estacionamiento en viario..... | 375 |
| Anexo 6 | Aforos de ocupación en aparcamientos públicos | 381 |
| Anexo 7 | Auditoria de carriles bici | 387 |
| Anexo 8 | Auditoria de aparcabicis | 394 |
| Anexo 9 | Auditoria de seguridad vial..... | 399 |
| Anexo 10 | Auditoría de itinerarios peatonales | 419 |
| Anexo 11 | Mystery Shopper | 435 |
| Anexo 12 | Aforos de vehículos..... | 446 |
| Anexo 13 | Aforos de clasificación de vehículos | 456 |
| Anexo 14 | Notas de prensa | 459 |
| Anexo 15 | Cuestionarios de las encuestas abiertas..... | 463 |
| Anexo 16 | Ley de movilidad Sostenible (artículos relevantes) | 481 |
| Anexo 17 | Indicadores de seguimiento para la ZBE..... | 488 |



1 Introducción

Este documento recoge los trabajos realizados y los resultados obtenidos durante la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mérida, orientado a definir una serie de medidas a desarrollar en los próximos años, que sean económicamente viables, dirigidas a mejorar la calidad de vida y el medio ambiente urbano, con un carácter integral.

El PMUS tiene como ámbito todo el municipio de Mérida y se enmarca temporalmente en tres horizontes temporales: en el corto plazo 1-3 años desde su redacción, en el medio plazo de 3-6 años y a largo plazo 6-10 años.

La estructura del documento puede sintetizarse como sigue:

- ❑ Recoge primeramente una caracterización general de los factores que condicionan la movilidad
- ❑ Tras ello se profundiza en los rasgos principales de la movilidad entendida desde infraestructuras a servicios y desplazamientos.
- ❑ El siguiente apartado describe el proceso participativo seguido.
- ❑ Todo ello es la base del diagnóstico de los problemas.
- ❑ A continuación, se definen los objetivos a perseguir.
- ❑ A partir del diagnóstico y los objetivos se definen las propuestas.

El texto se completa con unos Anexos que recogen información empleada para los trabajos pero que, por su extensión, romperían la continuidad de la lectura.



2 Caracterización General

2.1 Marco físico y ordenación territorial

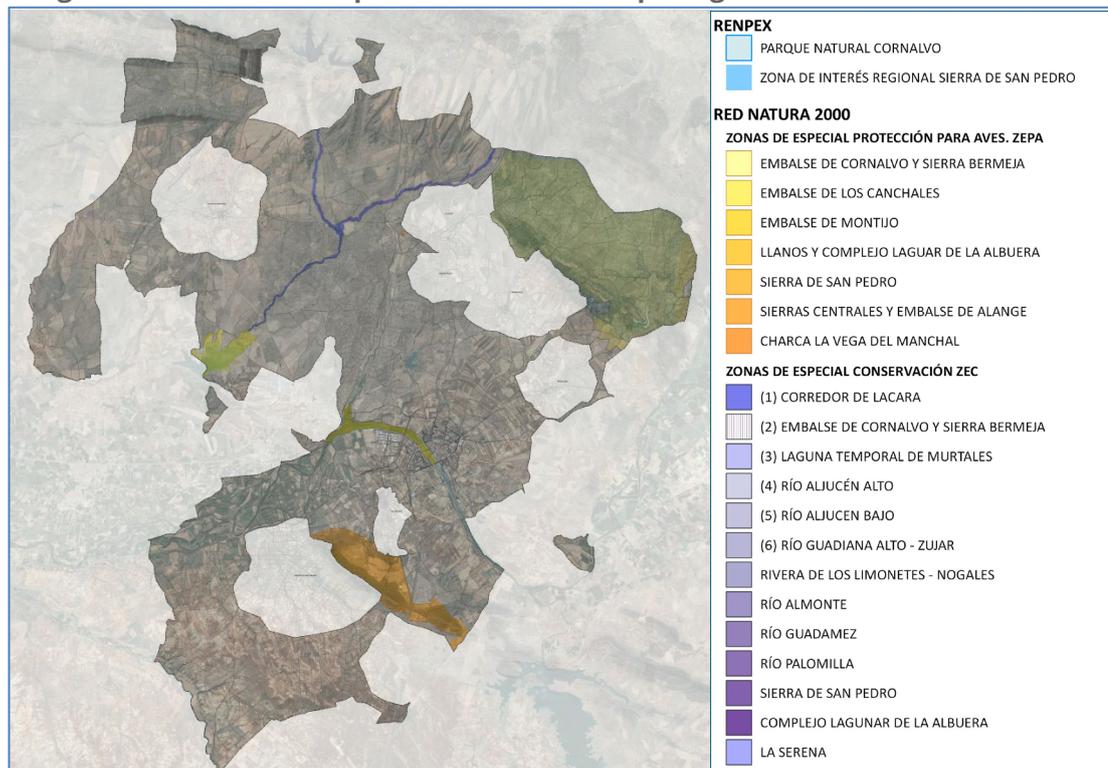
2.1.1 Estructura y delimitación

El municipio de Mérida, situado en el centro-norte de la provincia de Badajoz, dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura, se configura como una entidad territorial extensa, con una superficie de 865,19 km².

Se localiza a una altitud media de 219 metros sobre el nivel del mar. Su emplazamiento, en el valle del río Guadiana, ha sido históricamente determinante en su desarrollo urbano y actúa como eje estructurante del paisaje y del desarrollo urbano, atravesando el municipio de este a oeste.

El término municipal está muy fragmentado administrativamente, con enclaves y exclaves. Sus diversos núcleos poblacionales menores son pequeños y están alejados entre sí. La mayor parte del territorio está deshabitado y existen amplias zonas con diversos grados de protección, particularmente alejadas del casco urbano principal.

Imagen 1. Término municipal de Mérida. Zonas protegidas



Fuente: Avance del Plan General. Elaboración propia.



El Plan General de Ordenación Urbana de Mérida (PGOU), que se elaboró con el Plan Especial del Conjunto Protección Histórico-Arqueológica de Mérida en un documento único, fue aprobado definitivamente en el año 2000. En la actualidad se está tramitando su modificación, estando aprobado el “Avance del Plan General Municipal de Mérida”.

2.1.2 Meteorología

El clima es mediterráneo subtropical con matices atlántico-continentales. La temperatura media anual es de 16,3 ° C, pero las altas temperaturas durante el estío contrastan con heladas invernales. Los veranos suelen ser secos y rigurosos, alcanzando temperaturas de 39°.

El volumen de precipitaciones se reparte de forma irregular a lo largo del año, con un periodo lluvioso de otro seco. Las precipitaciones están por debajo de los 600 mm anuales, siendo más abundantes en los meses de octubre a diciembre. En los meses de junio a septiembre suelen ser habituales las tormentas por la acumulación de masa de aire cálido en los niveles altos de la atmósfera.

2.1.3 Orografía

El núcleo central se caracteriza por su orografía que es llana en los itinerarios paralelos a los cauces naturales (Guadiana y Albarregas), pero transversalmente a ellos aparecen pendientes con valores medios en el entorno del 3 a 4%, superados ampliamente en tramos cortos.

Imagen 2. Perfiles de elevación



Fuente: Elaboración propia.

El perfil AB, que sigue el curso del río Guadiana, muestra un terreno con variaciones de elevación moderadas.



- ❑ Distancia: 2,93 km.
- ❑ Elevación: Mínima de 203 m, máxima de 298 m, con una media de 231 m.
- ❑ Pendientes: medias de +2,8% y -3,7%, suaves en general.
- ❑ Desnivel: Incremento total de 47,7 m y pérdida de -48,4 m.

Imagen 3. Perfil de elevación sección AB



Fuente: Google Earth. Elaboración propia.

El perfil CD, perpendicular al río Guadiana, presenta un terreno suavemente ondulado con ligeras variaciones de altitud.

- ❑ Distancia: 2,45 km.
- ❑ Elevación: Mínima de 206 m, máxima de 218 m, con una media de 215 m.
- ❑ Pendientes: medias de +2,4% y -2,5%, lo que indica inclinaciones suaves en general.
- ❑ Desnivel: Incremento total de 33,5 m y pérdida de 29,7 m.

Imagen 4. Perfil de elevación sección CD



Fuente: Google Earth. Elaboración propia.

2.1.4 Estructura urbana

El Plan General de Ordenación Urbana clasifica el suelo urbano consolidado en varias áreas, entre las que destacan:

- ❑ **Centro Comercial Arqueológico (CCA):** Zona del centro histórico con alta concentración de actividades comerciales y administrativas, sujeta a estrictas normativas de protección arqueológica que condicionan las intervenciones urbanísticas.
- ❑ **Centro Comercial (CCO):** Área central con alta concentración de actividades terciarias y administrativas. Se valora especialmente por su potencial comercial en plantas bajas.



- ❑ **Centro Residencial Grado 1 (CG1):** Ubicada al sur del área central, limítrofe con la zona comercial. Predomina el uso residencial con tipologías tradicionales.
- ❑ **Centro Residencial Grado 2 (CG2):** Zonas urbanas de transición en los límites norte y sur del área central, con diversidad de usos y tipologías.
- ❑ **Residencial Exterior (REX):** Urbanizaciones exteriores al núcleo de Mérida, con tipologías de vivienda unifamiliar, especialmente aislada.
- ❑ **Residencial Preferente (RPR):** Zonas residenciales situadas en la primera periferia de la ciudad, con predominio de viviendas unifamiliares y colectivas de baja densidad, destinadas a consolidar el uso residencial con calidad urbana.
- ❑ **Industrial (IND):** Zonas con uso global industrial, como los polígonos El Prado y CEPANSA, con coeficientes ajustados para favorecer implantaciones industriales.
- ❑ **Terciario (TER):** Áreas destinadas exclusivamente a actividades terciarias, como oficinas, comercios y servicios, con edificabilidad adaptada a su uso económico y buena accesibilidad.

Imagen 5. Usos del suelo consolidado



Fuente: Ayuntamiento de Mérida.



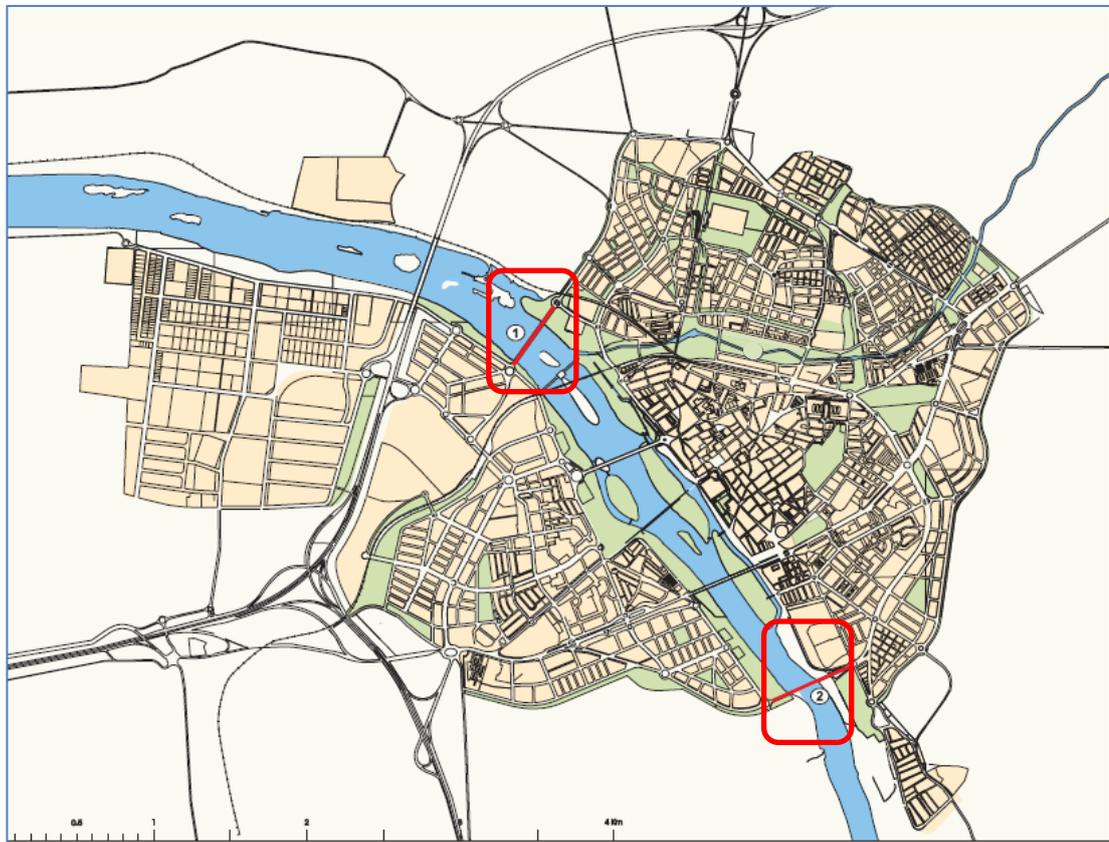
2.1.5 Previsiones del Plan General vigente

Las actuaciones con mayor potencial estructurante que se planificaban eran dos nuevos puentes, uno en cada extremo del área urbana para articular nuevos ejes de movilidad asociados con desarrollos residenciales de sectores de suelo urbanizable programado en las áreas Norte y Sur. Estas actuaciones estaban planificadas para el segundo cuatrienio del Plan.

- ❑ SGRV-01. Nuevo Puente Norte
- ❑ SGRV-02. Nuevo Puente Sur.
- ❑ SGRV-03. Vial límite Parque del Albarregas. Programada para el primer cuatrienio.

Los nuevos puentes se preveían con dos carriles por sentido, con previsión de ampliación a un tercero y aceras peatonales con un perfil longitudinal en horizontal sobre el cauce con tramo en pendiente sobre el parque de la desembocadura del Albarregas, hasta superar el ramal ferroviario. Ninguno de los dos llegó a materializarse.

Imagen 6. Ubicación de las actuaciones previstas de Nuevo Puente Norte (1) y Nuevo Puente Sur (2)



Fuente: PGMO de Mérida



Otras actuaciones relacionadas directamente con la movilidad o con impacto sobre la misma son las siguientes:

- Otras infraestructuras de transporte.
 - SGRF-01. Reforma de la Red Ferroviaria con obras tanto en el primer como segundo cuatrienio. Ejecución del enlace entre las líneas de Sevilla y Ciudad Real y reforma del recinto ferroviario y ejecución de una nueva avenida sobre el espacio de las vías desmanteladas.
 - SGTR-01. Ampliación del Centro de Transportes de Mercancías para la ubicación de la terminal de contenedores y del resto de las mercancías ferroviarias¹.
- Áreas de Intervención de Crecimiento Residencial (Suelo Urbanizable Programado)².
 - Residencial Norte. Comprende 7 desarrollos: *Nuevo Acceso Norte – Abadías, Nuevo Acceso Norte – Crta. Proserpina, Nuevo Acceso Norte, Borde Noroeste – Crta. Proserpina, Borde Noroeste-Puente, Vía de la Plata, Carretera Acceso Norte de Cáceres.*
 - Residencial Oeste. Comprende 3 desarrollos: *Nuevo Acceso Sur, Borde Oeste-Variante, Borde Oeste-Academia.*
 - Residencial Sureste con 2 desarrollos: *Salesianos* y *Bodegones Sur*.
 - Residencial Suroeste con 3 desarrollos: *Nacional V Sur, Vega Sur* y *Nacional V Oeste*.
- Otras actuaciones.
 - SGEL-01 a 11. Mejora y nuevos parques de forma que se articulen ejes verdes.
 - Reequipamiento en el Área Central: nuevo auditorio de Extremadura (Palacio de Congresos, ejecutado), ampliación del Museo Nacional de Arte Romano (ejecutado), dotacional en la Politécnica.
 - Ampliación Polígono Industrial El Prado. Ampliación de edificabilidad de 233.000 m².

¹ Ejecutada la primera fase, sin conexión ferroviaria. En ejecución terminal de contenedores en el PIR Espacio Mérida.

² Se indican en cursiva las ejecuciones totales o parciales.



Imagen 7. Ubicación de las Áreas de Intervención de Crecimiento Residencial y ampliación del Polígono Industrial El Prado



Fuente: PGMO de Mérida y elaboración propia

En las Áreas de Intervención, la previsión total era de ejecutar principalmente viviendas en residencial colectiva y residencia unifamiliar, junto con suelo terciario y en algún caso industrial. Las edificabilidades establecidas eran las siguientes:

Tabla 1. Edificabilidades por usos del suelo en las Áreas de Intervención Residencial y en la ampliación del Polígono Industrial El Prado. m²

| Intervención | Edificabilidad residencial colectiva | Edificabilidad residencia unifamiliar | Edificabilidad terciario | Edificabilidad industrial | Edificabilidad total |
|---|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------|
| Residencial Norte | 152.400 | 148.800 | 41.000 | 0 | 342.200 |
| Residencial Oeste | 125.000 | 153.000 | 10.000 | 0 | 288.000 |
| Residencial Sureste | 91.500 | 116.400 | 0 | 0 | 207.900 |
| Residencial Suroeste | 148.500 | 151.800 | 0 | 9.000 | 309.300 |
| Ampliación Polígono Industrial El Prado | 0 | 0 | 0 | 233.000 | 233.000 |
| TOTAL | 517.400 | 570.000 | 51.000 | 242.000 | 1.380.400 |

Fuente: PGMO de Mérida



El número total de viviendas vinculadas a estos desarrollos estaría en el entorno de las 10.000. Gran parte de estos desarrollos no se han completado todavía.

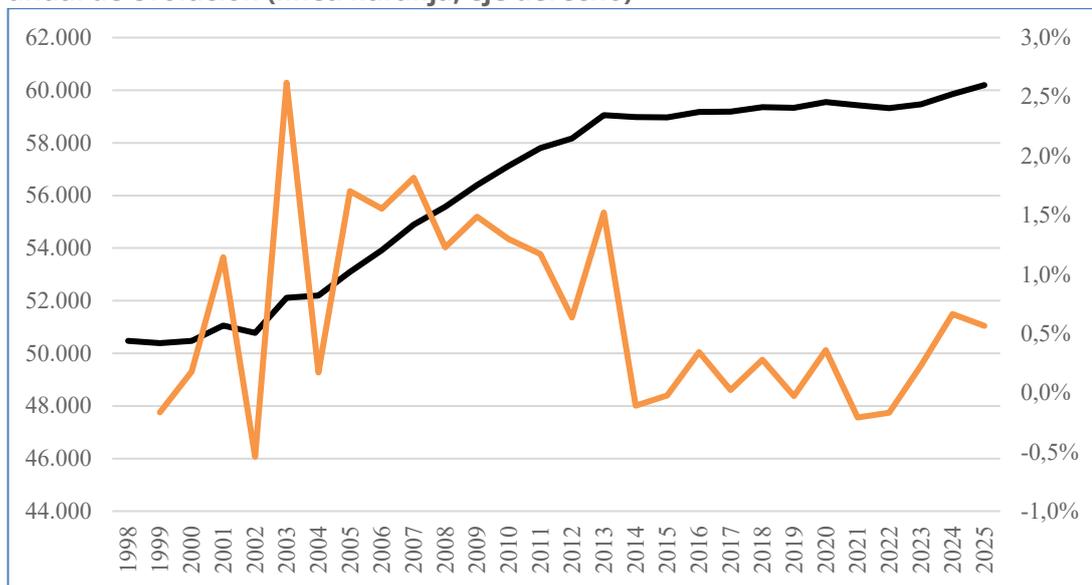
2.2 Demografía

2.2.1 Descripción general

Mérida es de las capitales de Comunidad Autónoma la de menor población. Sin embargo, el municipio es uno de los de mayor extensión, con más de 800 km². Por ello, presenta una densidad de población (68,57 habitantes por kilómetro cuadrado) por debajo de la media nacional.

Entre los años 2000 y 2011, Mérida experimentó un notable crecimiento poblacional, con incrementos anuales significativos. Tras ello, se produjo una estabilización, con tasas esporádicamente muy levemente negativas, apareciendo un repunte en los años posteriores a 2022.

Imagen 8. Evolución absoluta de la población (línea negra; eje izquierdo) y tasa anual de evolución (línea naranja; eje derecho)

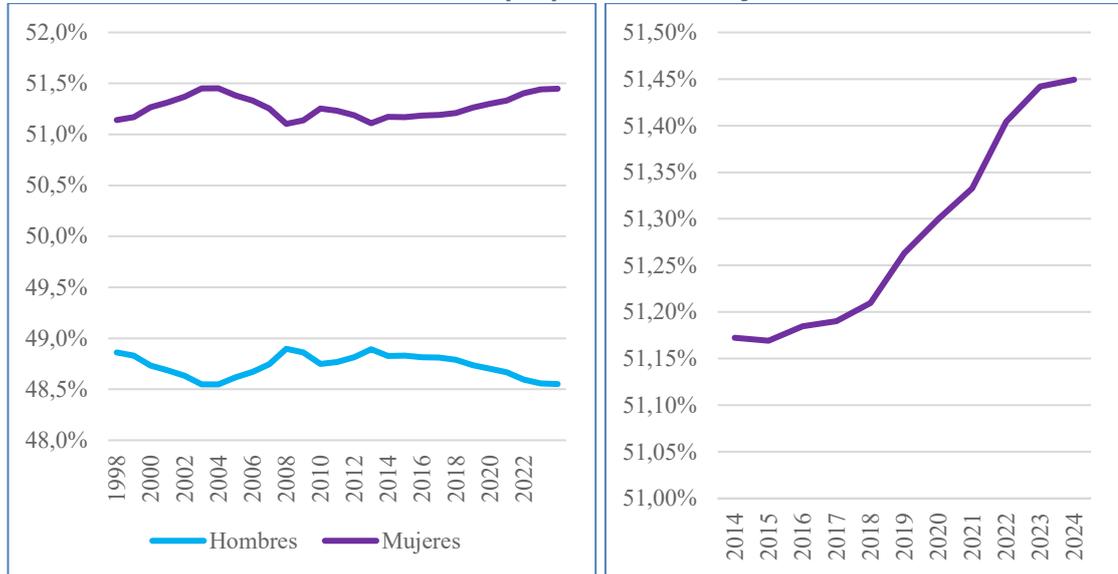


Fuente: Elaboración propia con datos del INE (1998 a 2024) y Ayuntamiento de Mérida (2025).

La distribución entre hombres y mujeres muestra una estructura, como es habitual, con cierto predominio de las mujeres (51,4% en 2024). Esta estructura ha oscilado, pero presenta en la última década una tendencia creciente de manera suave pero sostenida.



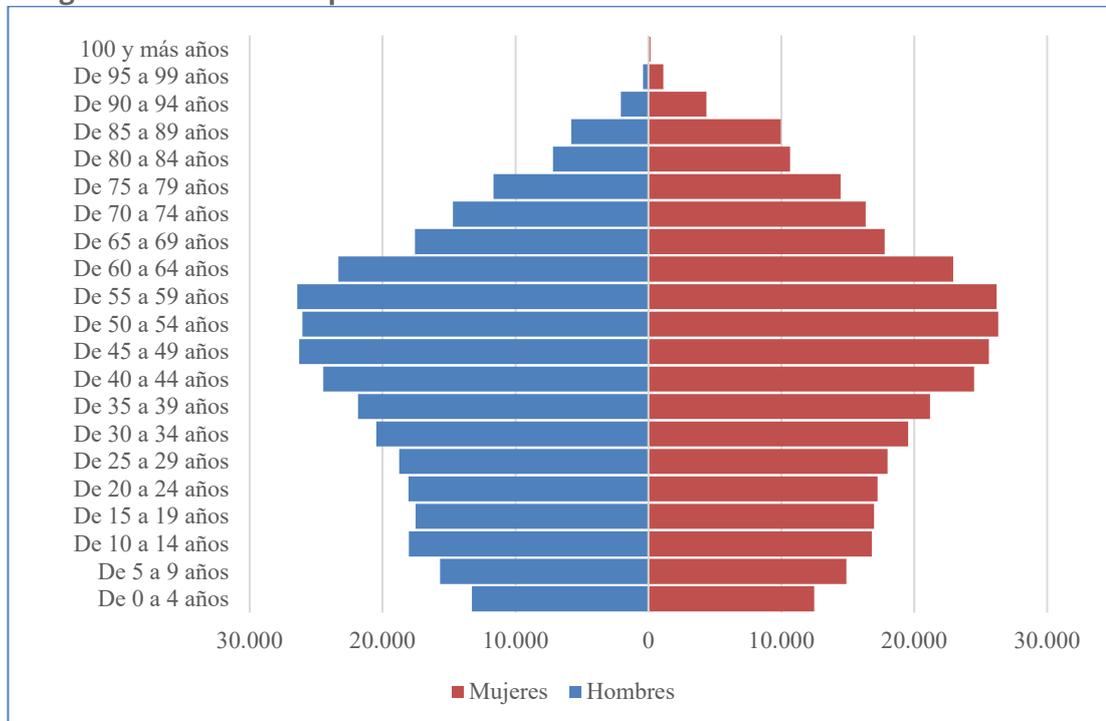
Imagen 9. Evolución a medio plazo de la proporción de hombres y mujeres (izq.) y detalle de la evolución reciente de la proporción de mujeres (dcha.)



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística.

La pirámide es la típica de una sociedad envejecida, con un máximo en el entorno de 40 a 60 años y una población infantil muy alejada de la reposición.

Imagen 10. Pirámide de población



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística.

El municipio presenta una estructura policéntrica, integrada por un total de nueve núcleos de población y diversas entidades. Estas entidades son: Campomanes, Carrión, Estación de Aljucén, Estación de El Carrascalejo, Mérida

(núcleo principal y cabecera municipal), Miralrío, El Prado, Proserpina, Psiquiátrico, Virgen de la Luz y El Vivero.

Tabla 2. Núcleos poblacionales de Mérida

| Unidad Poblacional | | Total | Hombres | Mujeres |
|--|-----------|---------------|---------------|---------------|
| Mérida | M | 59.894 | 29.079 | 30.815 |
| Campomanes | ES | 13 | 8 | 5 |
| Campomanes (diseminado) | DIS | 13 | 8 | 5 |
| Estación de Aljucén | ES | 6 | 2 | 4 |
| Estación De Aljucén (núcleo) | NUC | 6 | 2 | 4 |
| Estación de El Carrascalejo | ES | 7 | 4 | 3 |
| Estación de El Carrascalejo (diseminado) | DIS | 7 | 4 | 3 |
| Mérida | ES | 58.968 | 28.593 | 30.375 |
| Mérida (núcleo) | NUC | 58.512 | 28.345 | 30.167 |
| Mérida (diseminado) | DIS | 456 | 248 | 208 |
| Carrión | ES | 53 | 28 | 25 |
| Carrión (núcleo) | NUC | 30 | 17 | 13 |
| Carrión (diseminado) | DIS | 23 | 11 | 12 |
| Miralrío | ES | 99 | 46 | 53 |
| Miralrío (núcleo) | NUC | 99 | 46 | 53 |
| El Prado | ES | 8 | 5 | 3 |
| El Prado (núcleo) | NUC | 1 | 1 | 0 |
| El Prado (diseminado) | DIS | 7 | 4 | 3 |
| Proserpina | ES | 423 | 227 | 196 |
| Proserpina (núcleo) | NUC | 423 | 227 | 196 |
| PSIQUIÁTRICO | ES | 62 | 42 | 20 |
| Hospital psiquiátrico (núcleo) | NUC | 62 | 42 | 20 |
| Virgen de la Luz | ES | 43 | 21 | 22 |
| Virgen de la Luz (núcleo) | NUC | 43 | 21 | 22 |
| El Vivero | ES | 212 | 103 | 109 |
| El Vivero (núcleo) | NUC | 212 | 103 | 109 |

Nota: ES = unidad estadística; NUC = núcleo; DIS = diseminado.

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística.

Con una población total levemente creciente, el casco antiguo y su entorno están perdiendo población, como también ocurre en la barriada de San Andrés, mientras que las zonas periféricas y la margen izquierda del Guadiana han crecido.

2.2.2 Discapacidad

Se estima que algo menos del 10% de la población residente en el municipio cuenta con alguna discapacidad de acuerdo con los resultados derivados de la Encuesta sobre Discapacidad, Autonomía personal y situaciones de Dependencia 2020 del INE para Extremadura (11,2% de la población de 6 y más años).



Según los datos para el conjunto de Extremadura, un 55% de las personas con alguna discapacidad presentaba problemas de movilidad, concentrándose especialmente en las personas con 80 y más años. En realidad, un 61,5% de las personas con discapacidad tuvo problemas para manejarse con normalidad en edificios públicos o en el entorno urbano próximo y un 68% encuentra dificultades para poder desenvolverse con normalidad en vías públicas, plazas y jardines.

En 2020, un 43,2% de la población con discapacidad extremeña indicó tener dificultad al desplazarse en transporte. El transporte público y los vehículos fueron los medios en los que encontraron mayores dificultades para desenvolverse con normalidad. Como dificultad principal está la de subir o bajar del vehículo o acceder al asiento (85,1%), seguida por problemas para el acceso a estaciones, andenes, paradas, etc. (57,7%) y por la dificultad de orientarse en estaciones, comprender señalizaciones, planos, itinerarios, identificar la parada en la que bajarse (54,5%).

El Ayuntamiento recibió en 2017 un Plan de Accesibilidad para las dependencias municipales elaborado con un convenio con la Oficina Técnica de Accesibilidad de Extremadura (OTAEX) y la Asociación para la atención y la integración social de las personas con discapacidad física de Extremadura (APAMEX).

2.3 Turismo y cultura

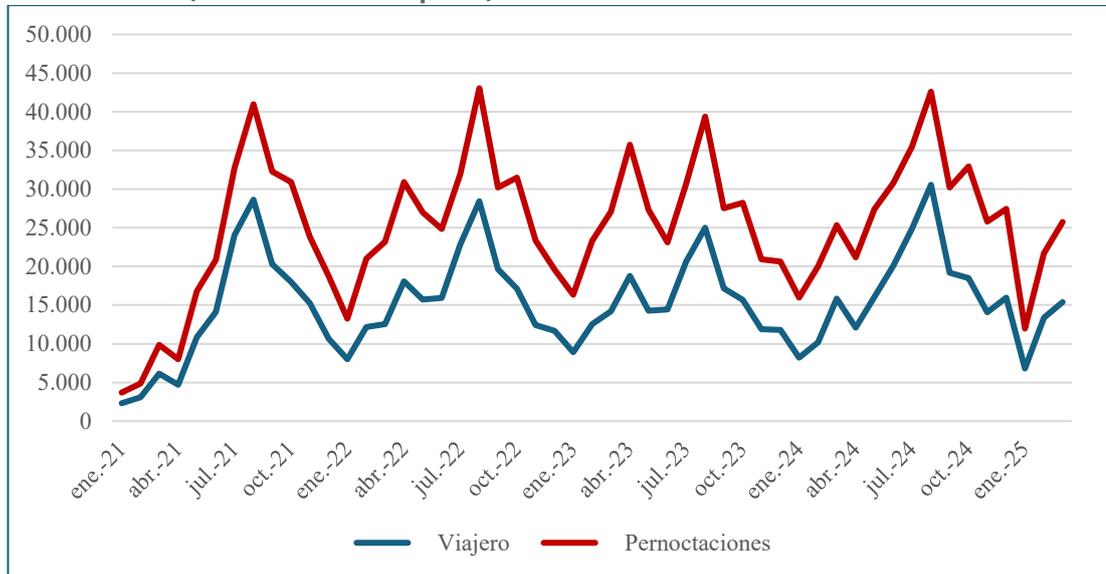
La principal singularidad de Mérida es su patrimonio cultural, histórico y artístico. Ello derivó en el nombramiento de la ciudad como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Este enorme legado cultural ayuda a Mérida a consolidarse como el destino más destacado de la región, tanto para turistas nacionales como internacionales.

Además, el Festival de Teatro Clásico de Mérida, reconocido a nivel nacional e internacional, así como la Semana Santa, convierten a la localidad en un importante foco turístico que en momentos puntuales condiciona la movilidad en la ciudad.

Se observa una clara estacionalidad en la llegada de viajeros residentes en España a Mérida, con picos destacados en los meses de verano —especialmente julio y agosto— y una caída en los meses invernales. En 2021, tras la pandemia, se produce una recuperación progresiva, alcanzando en julio de ese año 24.075 viajeros. A partir de ahí, los flujos se mantienen relativamente constantes con variaciones propias de la temporada turística, alcanzando cifras similares o superiores en los veranos siguientes, destacando agosto de 2022 (28.427) y agosto de 2023 (30.562). Las pernoctaciones siguen un patrón similar, aunque con un crecimiento más sostenido, lo que puede interpretarse como una mejora en la estancia media o un interés creciente por parte del turismo nacional.



Imagen 11. Evolución del número de viajeros y pernoctaciones de Mérida en los últimos años (Residentes en España)

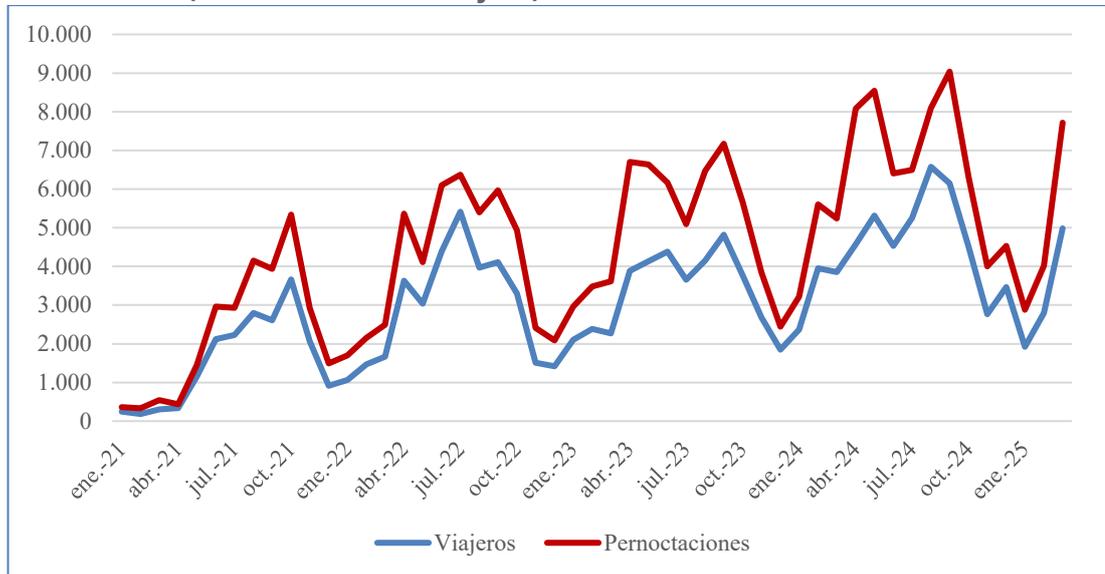


Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística.

En cuanto a los residentes en el extranjero, el volumen es notablemente menor pero muestra una tendencia al alza. Desde cifras modestas en 2021 (por ejemplo, 249 viajeros en enero), se observa un crecimiento progresivo, especialmente a partir del segundo semestre de ese año. Agosto de 2023 marca uno de los puntos más altos con 6.577 viajeros, reflejando el regreso del turismo internacional tras las restricciones de la pandemia. Las pernoctaciones también aumentan, alcanzando picos relevantes en julio y agosto de los últimos años, lo que sugiere que estos viajeros, aunque menos numerosos, tienden a permanecer más tiempo. Este crecimiento constante indica una recuperación firme del turismo internacional en Mérida.



Imagen 12. Evolución del número de viajeros y pernoctaciones de Mérida en los últimos años (Residentes en extranjero)



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística.

2.4 Economía

El sector servicios es el dominante. Por ser Capital Autónoma, una parte significativa de la población trabaja en el sector público, atrayendo además una gran cantidad de personas residentes en otros municipios, tanto por empleo como por trámites. Además, Mérida es una importante cabecera comercial. Todo ello hace que, en un día medio, la población presente que vive en otros municipios supere las 10.000 personas.

Respecto a núcleos atractores, unos pocos concentran gran parte de la movilidad:

- ❑ El Complejo Tercer Milenio, núcleo de la actividad administrativa de la ciudad, es sede de un gran número de organismos de la Junta. Atrae cada día a miles de empleados públicos, fundamentalmente en vehículo privado y en autobús.
- ❑ El Hospital de Mérida, ubicado periféricamente en la margen izquierda del río, atiende a una amplia comarca, lo que provoca muchos viajes, la mayoría en vehículo privado, generando un serio problema de aparcamiento en el entorno.
- ❑ El Polígono industrial El Prado, situado en la margen izquierda del río, cuenta con unos 7.000 empleos. No dispone de servicio de autobús urbano y su movilidad está basada exclusivamente en el vehículo privado, siendo claramente una dificultad importante para la movilidad no mecanizada.
- ❑ La principal actividad comercial se encuentra distribuida entre el Centro Comercial Abierto (en las calles en torno a la Calle Santa Eulalia) y dos grandes centros comerciales, La Corchera y Reina Sofía. Además,



existe el centro de ocio El Foro. Mientras el Centro Comercial Abierto tiene buena accesibilidad peatonal, el resto está pensado para acceso en vehículo privado.

- De menor relevancia, el Centro Universitario de la Universidad de Extremadura, con más de 650 alumnos, está ubicado también periféricamente, pero tiene servicio de transporte público urbano a escasa distancia.

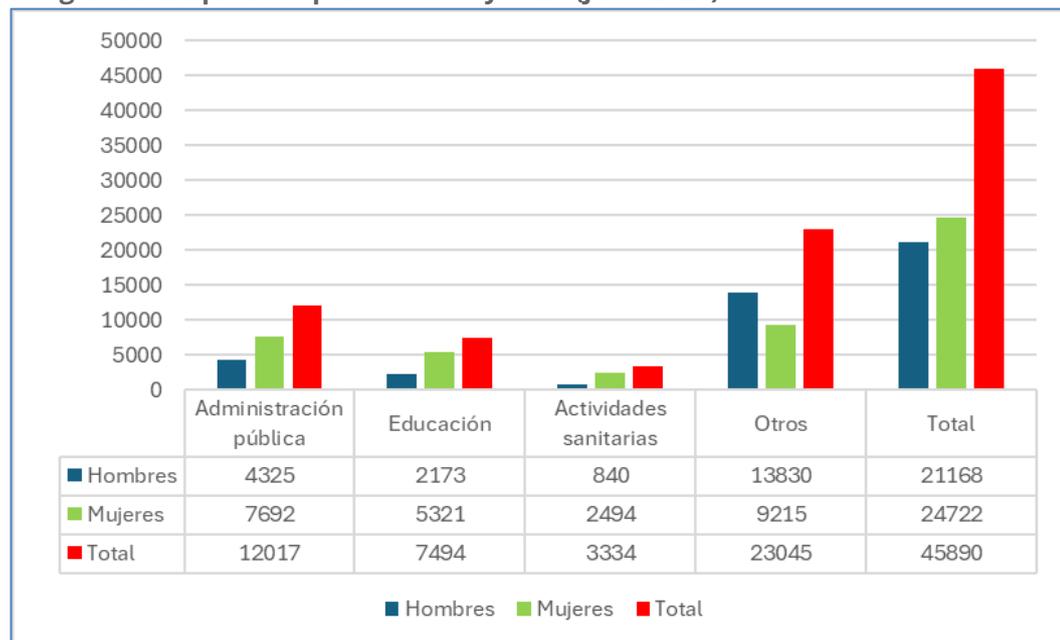
Imagen 13. P.I. El Prado (izq.) y Milenio III (dcha.)



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al empleo, el número de mujeres empleadas en Mérida supera al de hombres un 17%. Por sectores destacan Administración pública, educación y actividades sanitarias. El número de mujeres empleadas supera al de hombres en cada uno de los tres sectores principales.

Imagen 14. Empleados por sectores y sexo (julio 2025).



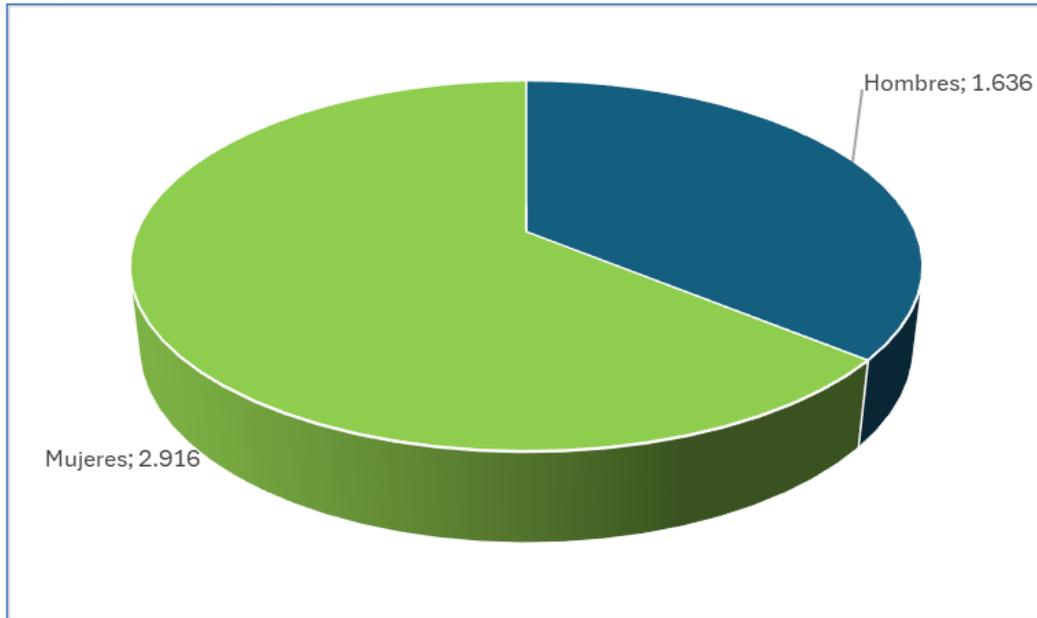
Nota: se excluyen sectores con menos de 5 personas.

Fuente: Seguridad Social. Elaboración propia.



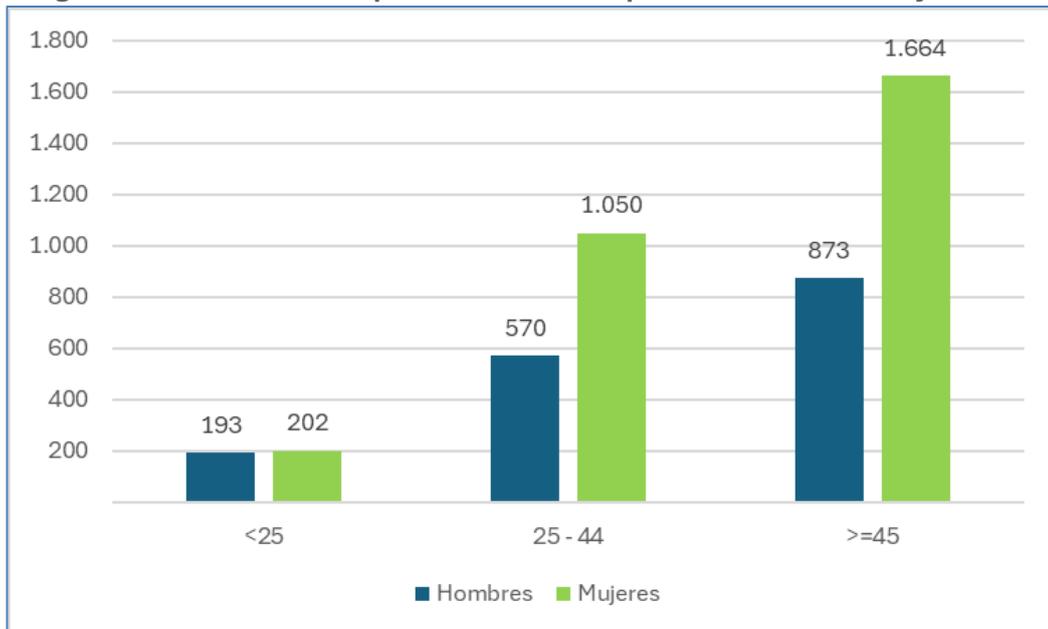
La tasa de desempleo descendió de forma significativa de 2015 a 2025, pasando del 31,3% al 15,9%. La cantidad de mujeres en paro es muy superior a la de hombres en junio de 2025, mientras que por edades la mayor cantidad se da en los estratos mayores.

Imagen 15. Parados por sexo en Mérida (julio 2025).



Fuente: Elaboración propia con datos del SEPE.

Imagen 16. Personas desempleadas en Mérida por estratos de edad (junio 2025)



Fuente: Elaboración propia con datos del SEPE.



Mérida concentra de media aproximadamente el 10% del total de empresas registradas en la provincia de Badajoz. Esta proporción se ha mantenido de forma bastante constante en los últimos años.

2.5 Centros atractores y equipamientos

Mérida ejerce como capital administrativa de Extremadura, albergando la sede de las principales instituciones autonómicas, lo que le confiere un carácter central dentro del entramado político, institucional y territorial de la Comunidad.

2.5.1 Educativos

A continuación, se presentan los centros educativos de Mérida agrupados por distritos:

- Distrito Centro:
 - C.E.I.P. Trajano.
 - C.E.I.P. Federico García Lorca.
 - C.E.I.P. Francisco Giner de los Ríos.
 - C.E.I.P. Suárez Somonte.
 - C.E.I. Los Gurumelos.
 - I.E.S. Santa Eulalia.
 - C.E.P.A. (Centro de Educación Permanente de Adultos) Legión V.
 - Cooperativa Docente Santa Eulalia.
 - C.E.E. (Centro de Educación Especial) Aprosuba.

- Distrito Sur:
 - C.E.I.P. Pablo Neruda.
 - C.E.I.P. Octavio Augusto.
 - C.E.I. Los Bodegones.
 - C.E.E. Emérita Augusta.
 - C.E.E. Casa de la Madre.
 - I.E.S. Emérita Augusta.
 - Colegio María Auxiliadora (Salesianos).
 - Colegio Santa Eulalia (Escolapias).

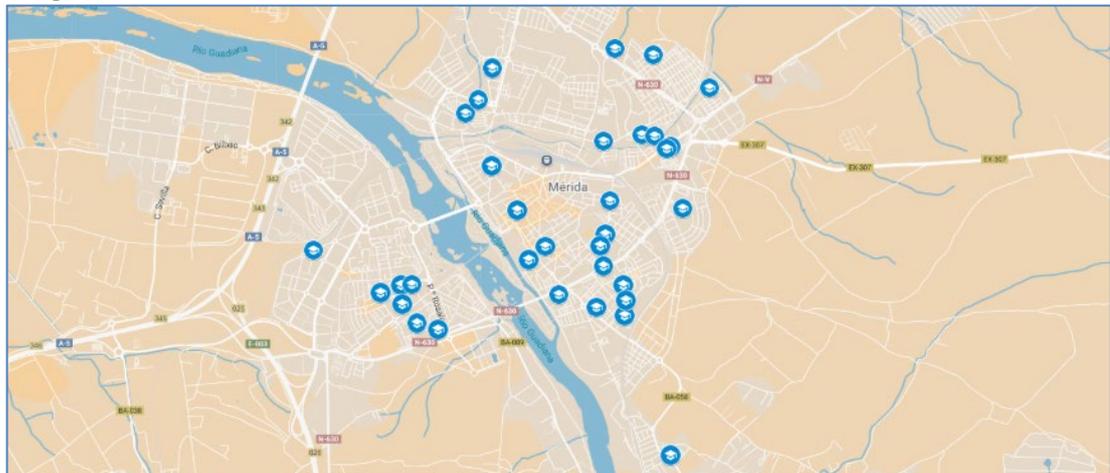
- Distrito Norte:
 - C.E.I.P. Miguel de Cervantes.
 - C.E.I.P. Ciudad de Mérida.
 - C.E.I. Las Abadías.
 - C.E.I. Acuarela.
 - I.E.S. Albarregas.



- Distrito Este:
 - C.E.I.P. Nuestra Señora de La Antigua.
 - C.E.I.P. Antonio Machado.
 - C.E.I.P. Juan XXIII.
 - C.E.I. Nuestra Señora de La Paz.
 - Colegio San Luis.
 - Colegio Nuestra Señora de Guadalupe (Josefinas).
 - Cooperativa Docente San Juan Bosco.

- Distrito Oeste:
 - C.E.I.P. Dion Casio.
 - C.E.I.P. José María de Calatrava.
 - C.E.I.P. Maximiliano Macías.
 - C.E.I. Nueva Ciudad.
 - I.E.S. Sáenz de Buruaga.
 - I.E.S. Extremadura.
 - Cooperativa Docente Atenea.
 - Escuela Libre Paideia (Privado).

Imagen 17. Centros educativos de Mérida



Fuente: Elaboración propia.

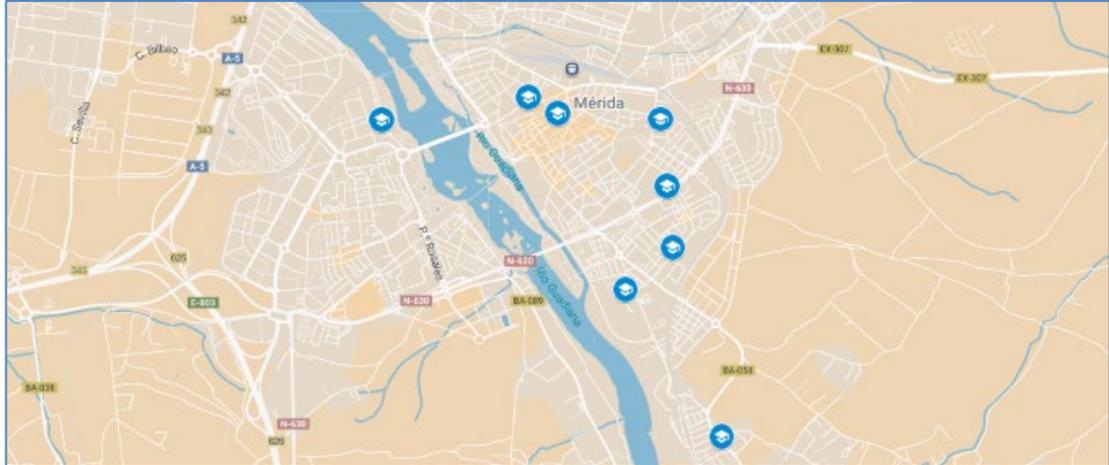
Además, se encuentran estos otros centros educativos:

- Centro Universitario de Mérida (CUMe).
- Escuela de Arte y Superior de Diseño de Mérida.
- Centro regional de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).
- Escuela Superior de Hostelería y Agroturismo de Extremadura.
- Escuela Oficial de Idiomas de Mérida.
- Conservatorio Profesional de Música Esteban Sánchez.
- Centro de educación especial Plena Inclusión.



- ❑ Centro de educación especial Emerita Augusta.
- ❑ Centro de educación especial Casa de la Madre.

Imagen 18. Otros centros educativos de Mérida



Fuente: Elaboración propia.

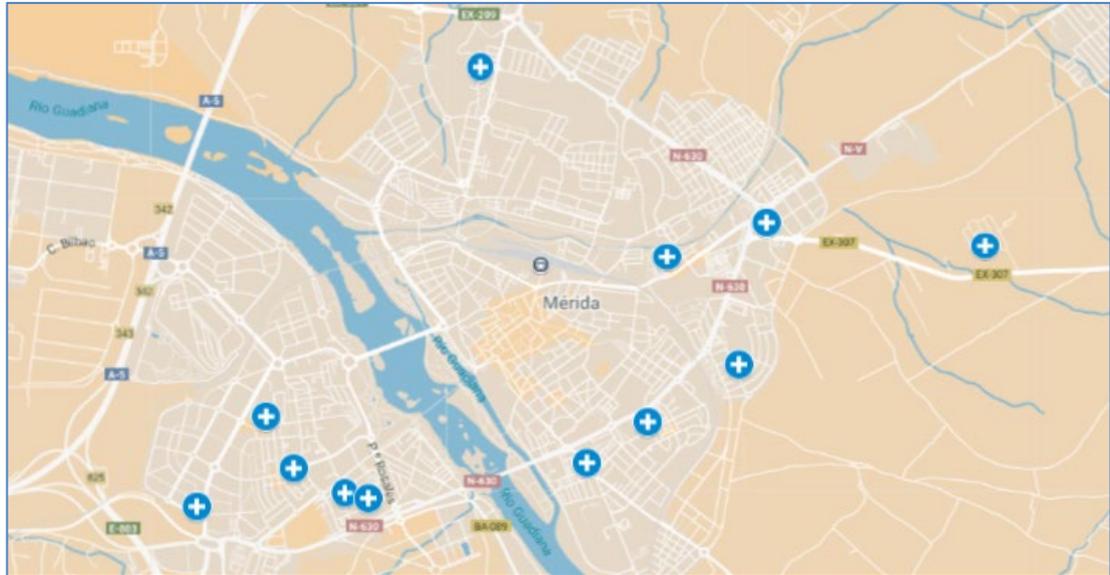
2.5.2 Sanitarios

Los principales equipamientos sanitarios del municipio son los siguientes:

- ❑ Hospital público de Mérida.
- ❑ Hospital Casaverde Extremadura
- ❑ Clínica Diana.
- ❑ Centro Médico Quirónsalud Mérida.
- ❑ Policlínica San Blas.
- ❑ Centros de salud Nueva Ciudad.
- ❑ Centros de salud San Luis.
- ❑ Centros de salud Obispo Paulo.
- ❑ Centros de salud Mérida Norte.
- ❑ Centro Sociosanitario Adolfo Díaz Ambrona.
- ❑ Centro Regional de Párkinson de Extremadura.



Imagen 19. Centros sanitarios de Mérida



Fuente: Elaboración propia.

2.5.3 Administrativos

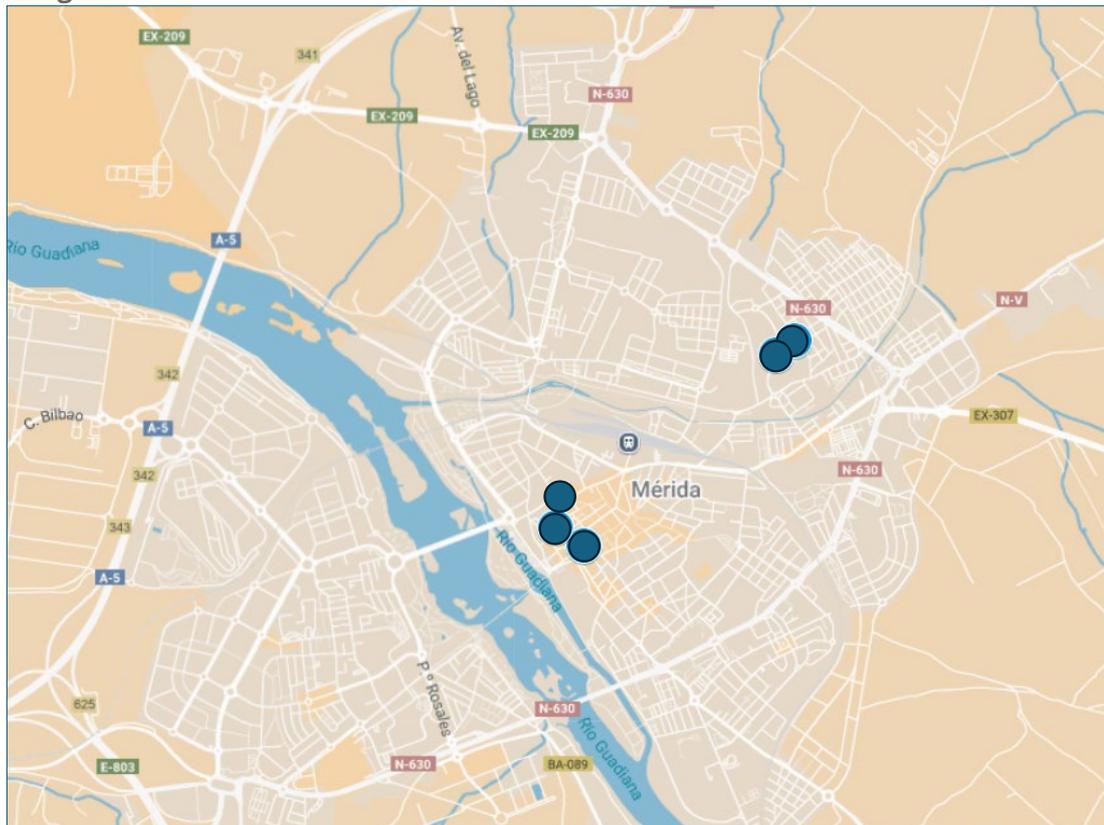
Los principales equipamientos administrativos de Mérida son los siguientes:

- Ayuntamiento de Mérida - Casa Consistorial.
- Registro General del Ayuntamiento de Mérida.
- Edificio III Milenio (Consejerías de la Junta).
- OAC general - Mérida (III Milenio - Módulo 5).
- OAC general - Mérida (Moreras).
- Asamblea de Extremadura.
- Oficina Comarcal de Mérida de la Diputación de Badajoz.

Su distribución muestra una polarización en prácticamente dos ubicaciones, como se ve a continuación.



Imagen 20. Centros administrativos de Mérida



Fuente: Elaboración propia.

2.5.4 Centros turísticos

Mérida fue una de las ciudades más importantes del Imperio Romano en la península ibérica. Fundada en el año 25 a.C. como Augusta Emerita, fue capital de la provincia romana Lusitania. Hoy alberga un extenso conjunto arqueológico declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1993:

- ❑ Teatro Romano. Uno de los mejor conservados del mundo. Se utiliza actualmente para representaciones durante el Festival Internacional de Teatro Clásico.
- ❑ Anfiteatro Romano. Adyacente al teatro.
- ❑ Circo Romano. Uno de los más grandes del Imperio: 403 metros de largo.
- ❑ Termas Romanas. Las Termas de San Lázaro son las más conocidas.
- ❑ Puente Romano sobre el Guadiana. El más largo del mundo antiguo (792 metros con 60 arcos).
- ❑ Muralla Romana. La alcazaba fue construida en época musulmana, pero incluye tramos de la muralla romana original.
- ❑ Templo de Diana. Templo dedicado a un culto imperial.
- ❑ Casa del Mitreo. Lujosa *domus* romana situada extramuros.



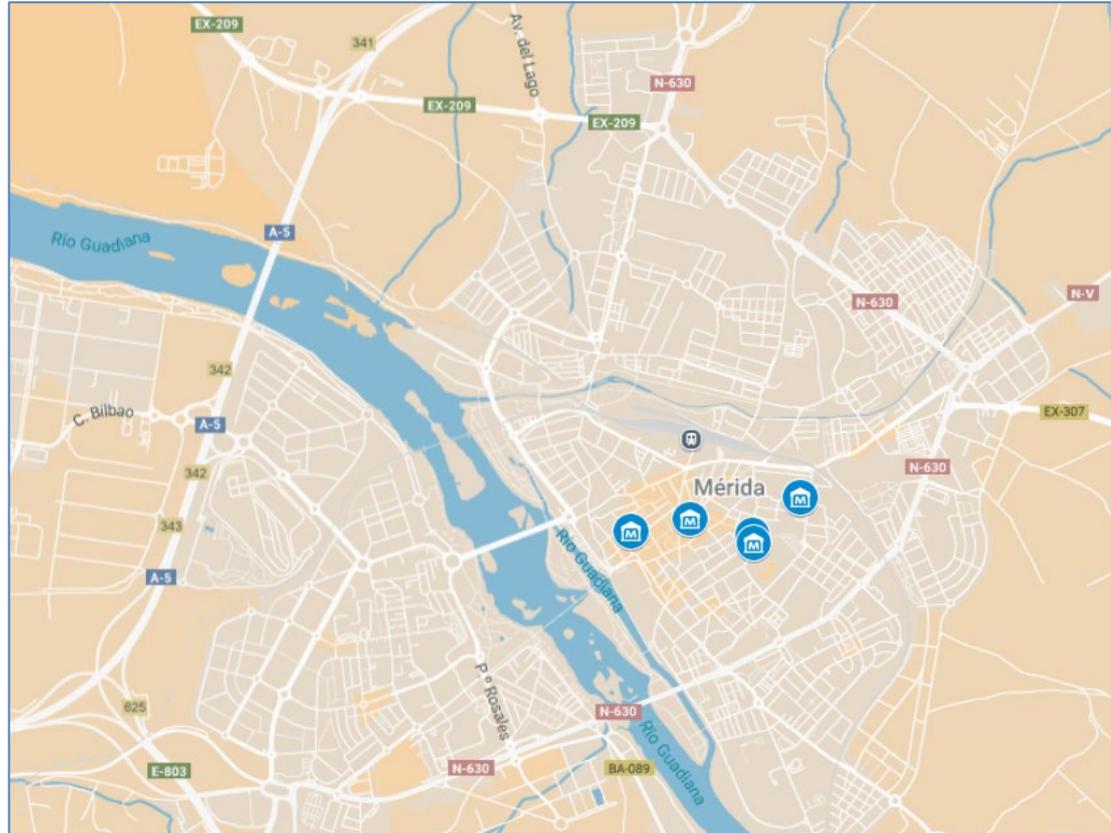
- ❑ Acueductos Romanos. El acueducto de los Milagros transportaba agua desde el embalse de Proserpina. Acueducto de Rabo de Buey-San Lázaro, más modesto.
- ❑ Cripta de Santa Eulalia. Debajo de la Basílica de Santa Eulalia.

Además, en Mérida se cuenta con las siguientes infraestructuras turísticas:

- ❑ Colección Visigoda.
- ❑ Colecciones de Geología (Geoemérita) y Prehistoria (Praemérita).
- ❑ Museo Abierto de Mérida (MAM).
- ❑ Museo de Historia de la Ciudad de Mérida.
- ❑ Museo del Costurero.
- ❑ Museo Nacional de Arte Romano.
- ❑ Oficina de Atención al Peregrino.
- ❑ Oficina de Turismo del Teatro Romano.
- ❑ Oficina de Turismo Puerta de la Villa (Sala Decumanus).

Estas dotaciones se encuentran muy localizadas en el centro urbano, debido al ser el asentamiento romano original.

Imagen 21. Centros turísticos de Mérida



Fuente: Elaboración propia.



2.5.5 Nodos de transporte

Aparte del intercambiador urbano del Paseo de Roma, los principales nodos de transporte de la ciudad, que actúan como intercambiadores de la movilidad urbana e interurbana, son los dos siguientes

- ❑ Estación de ferrocarril.
- ❑ Estación de autobuses.

Imagen 22. Estación de autobuses



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 23. Estación de ferrocarril

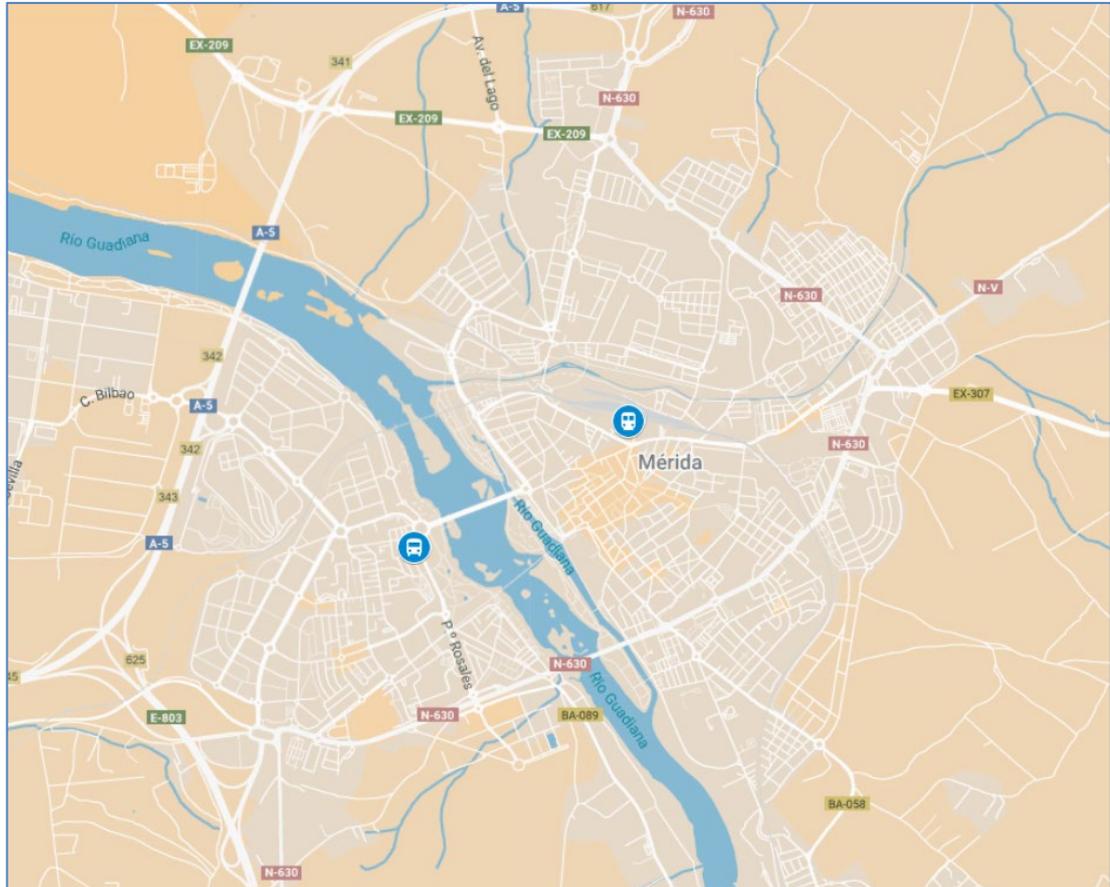


Fuente: Elaboración propia.

Su ubicación está muy separada una de otra, en ambas márgenes del río imposibilitando una intermodalidad sencilla. La estación ferroviaria, con su gran haz de vías, significa una importante fractura de la malla viaria urbana.



Imagen 24. Nodos de transporte de Mérida



Fuente: Elaboración propia.

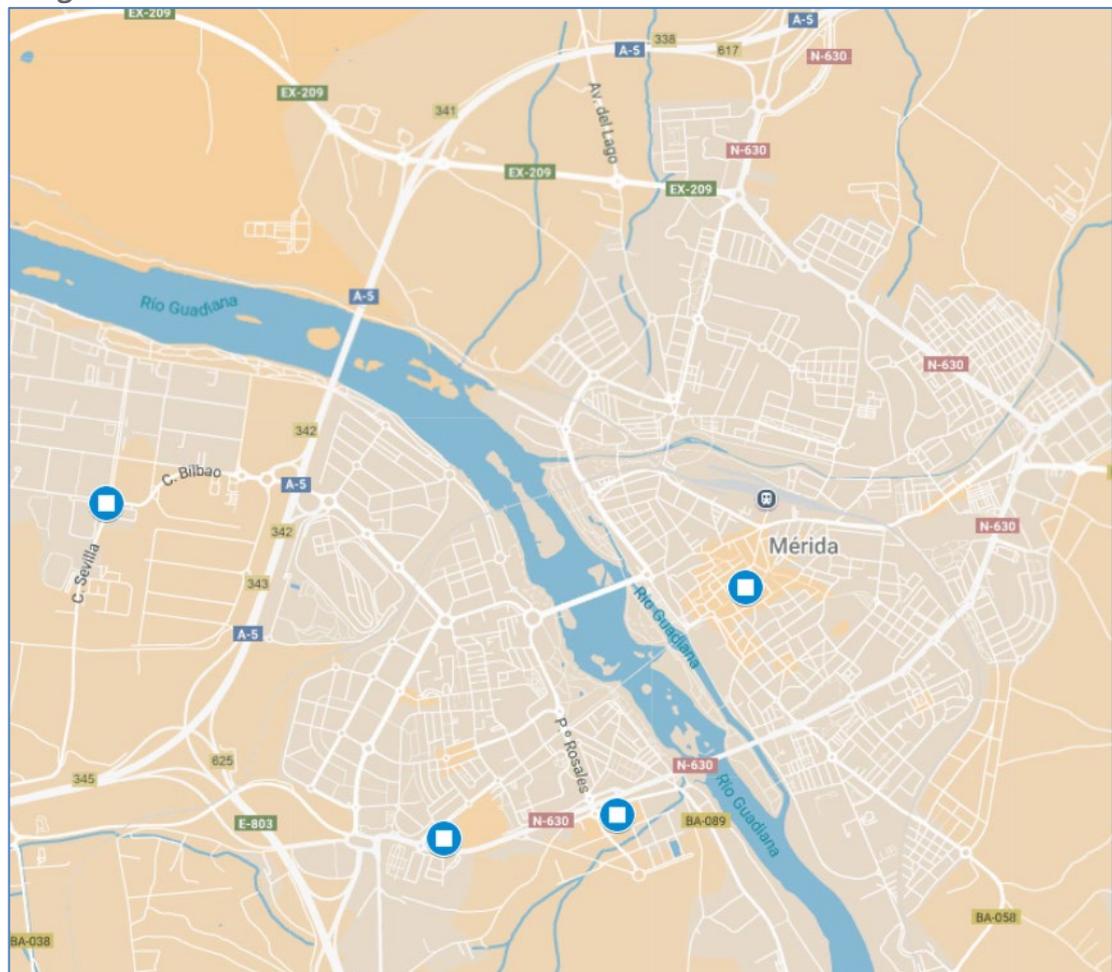
2.5.6 Otros centros de atracción

Además, existen otros centros que constituyen polos de atracción dispersos en la ciudad y que pueden agruparse en dos grandes categorías:

- Centros comerciales y de ocio.
 - Centro Comercial Abierto (en las calles en torno a la Calle Santa Eulalia).
 - Centro comercial La Corchera
 - Centro comercial Reina Sofía.
 - Centro de ocio El Foro.
- Polígono industrial El Prado.



Imagen 25. Otros centros de atracción de Mérida



Fuente: Elaboración propia.



3 Caracterización de la movilidad

3.1 Comentarios generales

La movilidad se analiza en este capítulo abordando los siguientes conceptos, cuyo orden no implica ninguna prioridad sino solamente una facilidad expositiva para evitar excesivas referencias cruzadas y reiteraciones innecesarias:

- ❑ Movilidad.
- ❑ Red viaria.
- ❑ Vehículo privado.
- ❑ Estacionamiento.
- ❑ Autobús urbano.
- ❑ Otro transporte colectivo.
- ❑ Movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal (VMP).
- ❑ Movilidad peatonal.
- ❑ Movilidad eléctrica distribución urbana y logística industrial.
- ❑ Corredores y zonas verdes.
- ❑ Impactos negativos de la movilidad.
- ❑ Gobernanza.

3.2 Caracterización general de la movilidad

3.2.1 Comentario previo

La movilidad, entendida como la demanda de desplazamientos es el objeto de este apartado, con dos enfoques complementarios:

- ❑ Primeramente, con carácter general, los volúmenes de desplazamientos entre las distintas zonas de la ciudad y con el exterior.
- ❑ Tras ello, convienen una caracterización de cuestiones singulares, lo que se realiza por diferentes medios. En este apartado se aborda la movilidad al hospital, analizada mediante una encuesta presencial. Más adelante se analizan, a partir de encuestas online, otros ámbitos y otras caracterizaciones, dentro del apartado de participación.

3.2.2 Caracterización general agregada

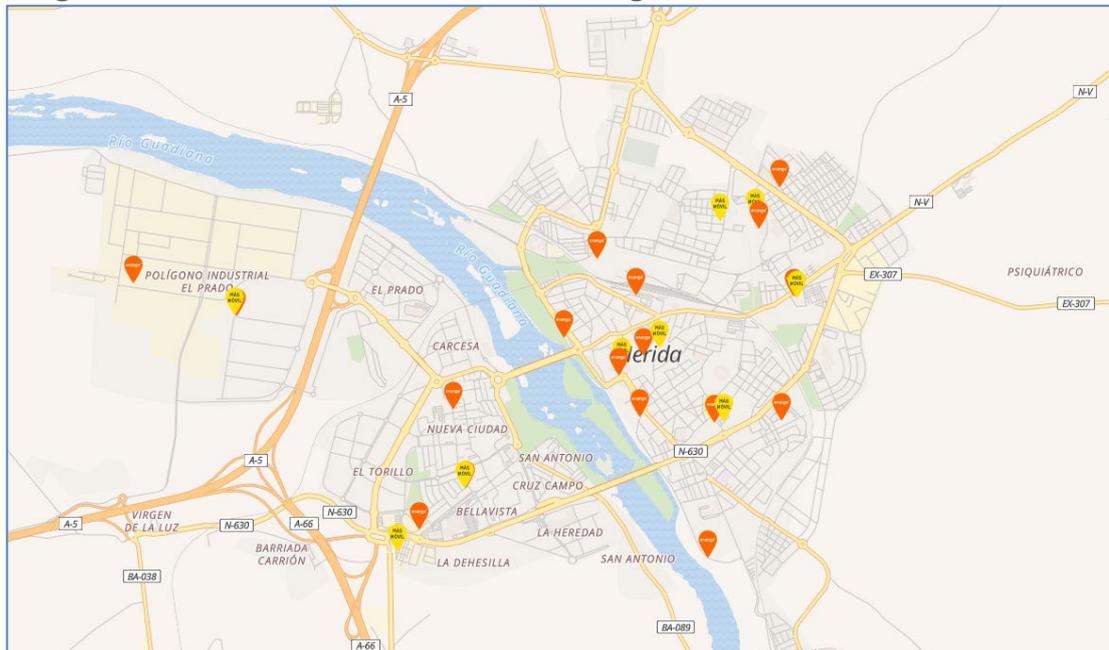
La movilidad en el municipio de Mérida se conforma según la cantidad de viajes concentrados en determinadas áreas a través de ejes viarios distribuidos desde el lugar de origen que proceden y el destino en el que finalizan. Teniendo en



cuenta ambas variables, se puede conformar una zonificación que concentra áreas que en las que los flujos y su volumen se comporten de manera similar.

Se ha analizado en detalle el término municipal de Mérida, desagregando las zonas considerando el nivel de concentración de antenas que tiene el municipio, con un nivel de concentración menor de distrito con el objetivo de cubrir con detalle las zonas de baja población y otras áreas con actividades esencialmente productivas o los nuevos desarrollos en los ensanches.

Imagen 26. Antenas de telefonía móvil de Orange



Fuente: antenasgsm.com.

El método se basa en lo siguiente:

- ❑ La información asociada a cada actividad incluye su localización, el tipo de actividad (casa, trabajo, otras actividades frecuentes, otras actividades no frecuentes), la hora de inicio de la actividad y la hora de finalización.
- ❑ La información asociada a cada viaje incluye origen, destino, hora de inicio del viaje, hora de finalización, en el caso de viajes multietapa: la localización y la hora de inicio y fin de cada parada, y modo de transporte.
- ❑ La resolución temporal se analiza en varias franjas horarias dentro de cada día.
- ❑ Es necesaria una zonificación, que en este caso considera primero los municipios más cercanos a la población, después los municipios más relevantes de las proximidades, Valencia capital y, finalmente, el resto de la provincia de Valencia y el resto de España.



El proceso de elaboración es muy complejo, como sigue:

- ❑ Análisis de integridad de los datos. El objetivo de esta tarea es realizar un análisis preliminar para asegurar la coherencia, calidad y anonimidad del flujo de registros generado por el operador de telefonía móvil. Para verificar la validez de los registros se analizan dos dimensiones diferentes: actividad de comunicaciones y pautas de movilidad de los usuarios. En ambos casos se comparan las pautas obtenidas con patrones típicos.
- ❑ Eliminación de registros inválidos, debidos a datos degradados (antenas que se apagan durante un tiempo, fallos en su localización, usuarios que no aparecen algunos días, etc.) o a errores en origen que afecten a los identificadores de usuario (duplicidades, valores fuera de rango, etc.).
- ❑ Estructuración de registros válidos. Los valores válidos son anonimizados y estructurados en un formato apto para su procesamiento posterior.
- ❑ Procesamiento de los datos para obtener los resultados primarios (vectores, matrices, etc.).
- ❑ Expansión de los resultados primarios mediante datos de población (residente o turista).

Debe notarse que este método es imbatible para la caracterización de los viajes de media-larga distancia, superando con creces a cualquier otro método. Sin embargo, al estar basado en la localización de células de telefonía, su resolución geográfica es del orden de magnitud de esas células, no siendo significativos los resultados para desplazamientos de corta distancia. En consecuencia, las cifras para recorridos cortos, particularmente los interiores al propio municipio deben tomarse con la debida cautela.

Fuente de información

Los datos obtenidos proceden de la compañía telefónica Orange y se han obtenido específicamente para este trabajo, adquiriéndolos y tratándolos como se ha descrito, ya que los datos abiertos del Ministerio que son de la misma fuente tienen una estructura por distritos que no se ajusta al detalle necesario para este Plan.

Dada la previsible estacionalidad, se ha realizado la petición de datos promediados en 3 días de verano (16, 17 y 18 de junio de 2024 durante el Festival Internacional de Teatro Clásico) y fuera de esa época (12, 13 y 14 de marzo).

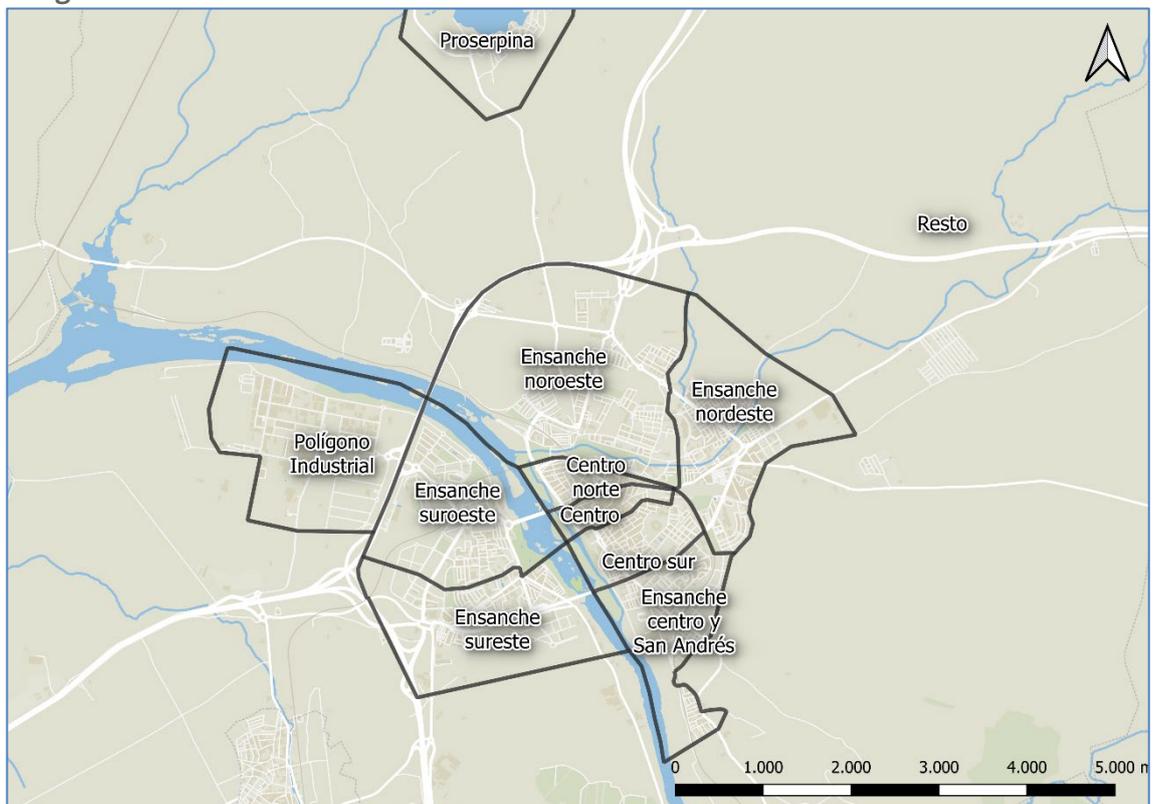
La zonificación en 11 zonas diferenciadas es la siguiente:

- ❑ Zona 1: Ensanche noroeste.
- ❑ Zona 2. Ensanche nordeste.



- ❑ Zona 3. Centro norte.
- ❑ Zona 4. Centro.
- ❑ Zona 5. Centro sur.
- ❑ Zona 6. Ensanche centro y San Andrés.
- ❑ Zona 7. Polígono Industrial.
- ❑ Zona 8. Ensanche suroeste.
- ❑ Zona 9. Ensanche sureste.
- ❑ Zona 10. Proserpina.
- ❑ Zona 11. Resto.

Imagen 27. Zonificación detallada



Fuente: Elaboración propia.

Resultados obtenidos

El análisis realizado ha buscado caracterizar la movilidad en las siguientes cuestiones:

- ❑ Viajes por género y recorrido medio.
- ❑ Viajes por tipo de residencia.
- ❑ Distribución horaria de los viajes.
- ❑ Matriz de origen y destino.
- ❑ Viajes por edad.
- ❑ Viajes por nivel de renta.
- ❑ Viajes por el motivo del desplazamiento.



Como se observa en la siguiente tabla, existe una cierta diferencia entre los viajes realizados por hombres y mujeres. La mujeres realizan 4.150 viajes más que los hombres, lo que representa que recorren casi 3.600 km más al día. En cuanto al recorrido medio, el de la mujeres supera en más de un 0,1 km al de los hombres.

Tabla 3. Viajes por género y recorrido medio

| Dato | Viajes | Kilómetros recorridos | Recorrido medio (km) |
|--------------|----------------|-----------------------|----------------------|
| Mujeres | 82.524 | 173.991 | 2,1 |
| Hombres | 78.374 | 170.354 | 2,2 |
| Total | 160.897 | 344.345 | 2,1 |

Fuente: Elaboración propia.

Con respecto a los viajes por tipo de residencia, los viajes de residentes y de no residentes están muy desproporcionados a favor de los residentes, con un total de 146.024 viajes, que representan casi un 91 % de los viajes.

Tabla 4. Viajes por tipo de residencia

| Dato | Viajes | Porcentaje (%) |
|-------------------------|----------------|----------------|
| Viajes de residentes | 146.024 | 90,8 % |
| Viajes de no residentes | 14.873 | 9,2 % |
| Total | 160.897 | 100 % |

Fuente: Elaboración propia.

En la siguiente tabla se muestra que la franja de edad en la que se produce un mayor número de viajes es la de 45 a 65 años, con 53.581 viajes, mientras que las franja de 65 a 100 años tiene los datos de viajes más reducidos, con unos 23.892 viajes.

Tabla 5. Viajes por franja de edad y género

| Edad | Mujeres | Porcentaje (%) | Hombres | Porcentaje (%) | Total |
|---------------|---------------|----------------|---------------|----------------|----------------|
| 0 a 25 años | 19.941 | 50,1 % | 19.854 | 49,9 % | 39.796 |
| 25 a 45 años | 22.111 | 50,7 % | 21.519 | 49,3 % | 43.630 |
| 45 a 65 años | 26.827 | 50,1 % | 26.753 | 49,9 % | 53.581 |
| 65 a 100 años | 13.644 | 57,1 % | 10.248 | 42,9 % | 23.892 |
| Total | 82.524 | 51,3 % | 78.374 | 48,7 % | 160.897 |

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la distribución por género, se observa que, en todas las franjas de edad, las cifras de viajes de mujeres y hombres son similares, a excepción en la franja de 65 a 100 años con una gran diferencia de viajes del colectivo femenino. Tanto entre las mujeres como en los hombres los que si sitúan entre los 45 y los 65 años son los que más viajes realizan, mientras que las personas que se hayan entre los 65 y los 100, son los que menos viajes realizan.



Tabla 6. Porcentaje de los viajes por edad y género

| Edad | Mujeres (%) | Hombres (%) |
|---------------|---------------|---------------|
| 0 a 25 años | 24,2 % | 25,3 % |
| 25 a 45 años | 26,8 % | 27,5 % |
| 45 a 65 años | 32,5 % | 34,1 % |
| 65 a 100 años | 16,5 % | 13,1 % |
| Total | 100,0% | 100,0% |

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al número de viajes por el nivel de renta, más de 66 mil viajes y sobre todo por las mujeres, los realizan personas con un nivel de renta media de entre 12.000 a 15.000 €.

Tabla 7. Viajes con origen y/o destino por nivel de renta

| Renta | Número de viajes de mujeres | Número de viajes de hombres | Número de viajes totales |
|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Inferior a 7.000 € | 30 | 20 | 51 |
| Entre 7.000 a 10.000 € | 18.412 | 18.454 | 36.867 |
| Entre 10.000 a 12.000 € | 28.337 | 27.552 | 55.889 |
| Entre 12.000 a 15.000 € | 35.110 | 31.744 | 66.854 |
| Más de 15.000 € | 634 | 603 | 1.237 |
| Total | 82.524 | 78.374 | 160.897 |

Fuente: Elaboración propia.

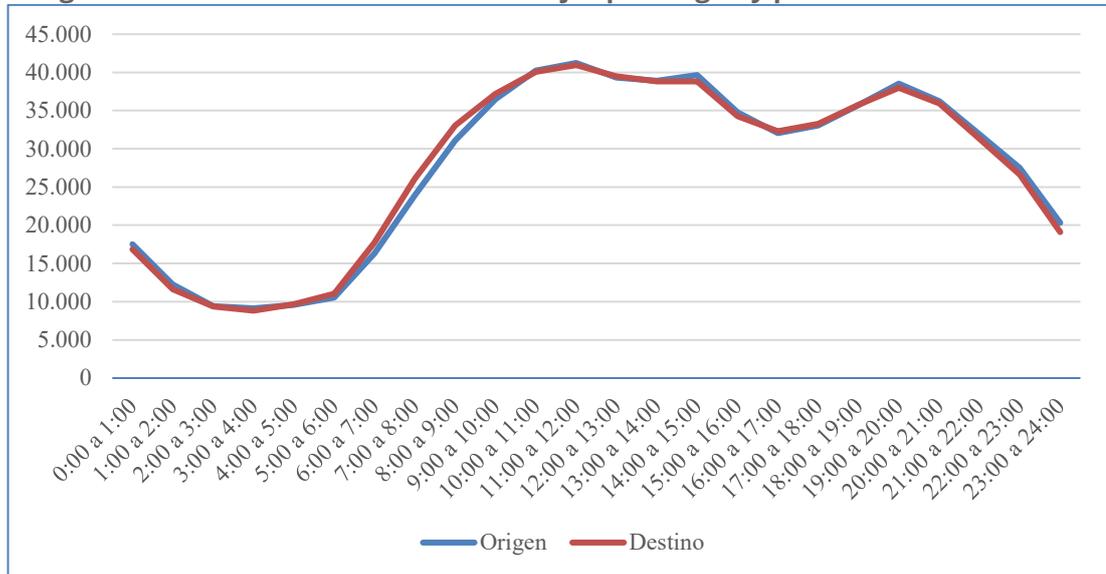
En general, el principal pico en la movilidad de la localidad se sitúa a las 14 horas, que es el que mayor volumen de viajes concentra, con un volumen importante de viajes sobre las 8 horas y a las 19 horas.

Diferenciando por origen y destino, se puede observar:

- ❑ Con origen: la hora de mayor movilidad se sitúa a las 11 horas, con 41.237 viajes, con un importante pico a las 14 horas con 39.662 viajes y a las 19 horas, con 38.510 viajes.
- ❑ Con destino: el pico de viajes se concentra a las 11 horas con 40.955 viajes. Las otras dos franjas horarias que concentran la mayor cantidad de viajes son las 14 horas y las 19 horas, con 38.812 y 37.982 viajes respectivamente.



Imagen 28. Distribución horaria de los viajes por origen y por destino



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 8. Distribución horaria de los viajes con origen o destino en el municipio de Mérida

| Hora | Viajes con origen | Viajes con destino |
|------------------------|--------------------------|---------------------------|
| 0:00 a 1:00 | 17.523 | 16.858 |
| 1:00 a 2:00 | 12.251 | 11.639 |
| 2:00 a 3:00 | 9.396 | 9.350 |
| 3:00 a 4:00 | 9.130 | 8.818 |
| 4:00 a 5:00 | 9.590 | 9.643 |
| 5:00 a 6:00 | 10.554 | 11.052 |
| 6:00 a 7:00 | 16.285 | 17.719 |
| 7:00 a 8:00 | 23.930 | 26.133 |
| 8:00 a 9:00 | 31.077 | 33.075 |
| 9:00 a 10:00 | 36.485 | 37.212 |
| 10:00 a 11:00 | 40.245 | 40.078 |
| 11:00 a 12:00 | 41.237 | 40.955 |
| 12:00 a 13:00 | 39.317 | 39.496 |
| 13:00 a 14:00 | 38.898 | 38.817 |
| 14:00 a 15:00 | 39.662 | 38.812 |
| 15:00 a 16:00 | 34.757 | 34.284 |
| 16:00 a 17:00 | 32.066 | 32.317 |
| 17:00 a 18:00 | 33.064 | 33.271 |
| 18:00 a 19:00 | 35.727 | 35.771 |
| 19:00 a 20:00 | 38.510 | 37.982 |
| 20:00 a 21:00 | 36.245 | 35.925 |
| 21:00 a 22:00 | 31.890 | 31.316 |
| 22:00 a 23:00 | 27.489 | 26.627 |
| 23:00 a 24:00 | 20.332 | 19.110 |
| Total de viajes | 665.660 | 666.260 |

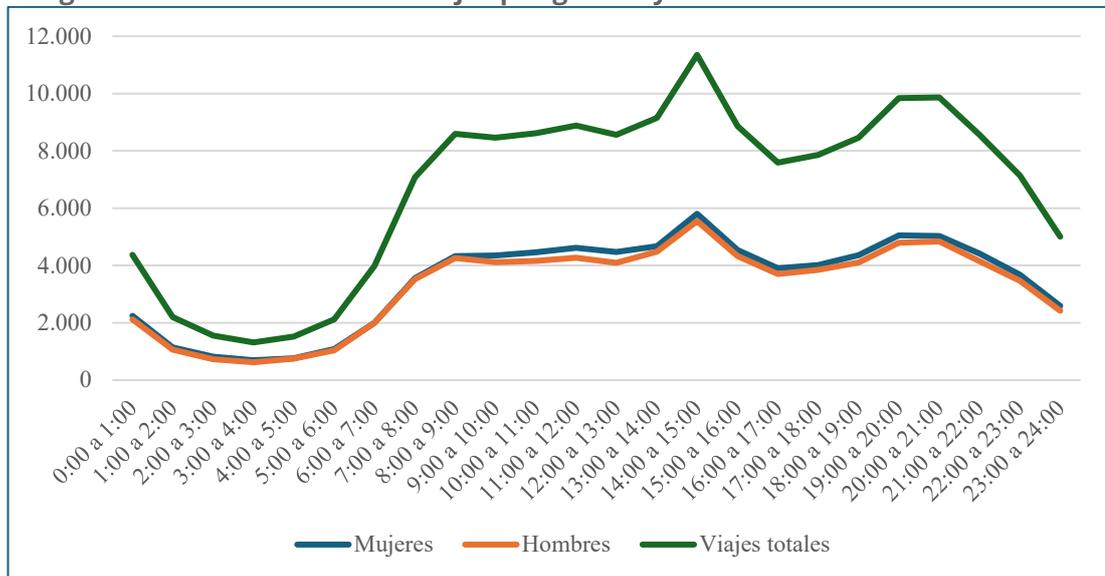
Fuente: Elaboración propia.

Diferenciando por género, se puede observar:

- ❑ Mujeres: la hora de mayor movilidad se sitúa a las 14 horas, con 5.802 viajes, seguida de las 19 y 20 horas, momento en el que se concentran más de 5.000 viajes respectivamente.
- ❑ Hombres: el pico de viajes se concentra a las 14 horas con 5.547 viajes. Las otras dos franjas horarias que concentran la mayor cantidad de viajes son las 19 y 20 horas, con más de 4.700 viajes respectivamente.



Imagen 29. Distribución de los viajes por género y total



Fuente: Elaboración propia.

En las siguientes matrices de viajes se han analizado, diferenciadas por géneros, los motivos de desplazamiento por los cuatro tipos de actividades que se describen a continuación:

- ❑ H: *home* (casa). Incluye las actividades realizadas en el lugar de residencia habitual.
- ❑ W: *work* (trabajo o estudio). Se define como aquella actividad recurrente de una duración significativa (6-8 horas) que se realiza en un lugar estable.
- ❑ O: *other frequent* (frecuente). Otras actividades que se realizan de manera recurrente en una misma localización. Puede tratarse de actividades de ocio (por ejemplo, ir al gimnasio dos veces por semana) o pueden ser otro tipo de actividades recurrentes (por ejemplo, llevar a los niños al colegio, visitar un centro de rehabilitación médica, etc.). En este grupo de actividades también pueden estar incluidas actividades de carácter laboral o escolar a tiempo parcial o trabajos con ubicación variable.
- ❑ NF: *non-frequent* (no frecuente). Actividades que se realizan sin una recurrencia detectada.

En este caso, se observa que, tanto para hombres como para mujeres, el mayor número de viajes se produce entre los hogares y las ubicaciones de aquellas actividades frecuentes que son recurrentes, tanto de ida como de vuelta. Estos viajes suponen más de la mitad del total de los viajes que realizan en un día los habitantes del municipio, sobrepasando los 60.000 viajes tanto en hombres como en mujeres. En segundo lugar, tanto para hombres como para mujeres, se sitúan los viajes entre las ubicaciones de las actividades recurrentes, que en ambos casos superan los 30.000 viajes.

Respecto a las variaciones entre los viajes de los hombres y las mujeres, en las tablas siguientes se observa cómo no existen grandes diferencias y los motivos de desplazamientos en ambos casos tienen un reparto similar. Tanto en unas como en otras son los desplazamientos de las actividades no frecuentes, las que cuentan con un número menor de viajes.

Tabla 9. Distribución de viajes de las mujeres por el motivo de desplazamiento

| Actividades | H | W | O | NF | Total |
|-----------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| H (casa) | 0 | 3.119 | 21.016 | 7.179 | 31.314 |
| W (trabajo o estudio) | 7.146 | 476 | 2.531 | 0 | 10.153 |
| O (frecuente) | 21.514 | 1.854 | 8.128 | 2.669 | 34.165 |
| NF (no frecuente) | 3.075 | 1.723 | 1.691 | 402 | 6.892 |
| Total | 31.735 | 7.173 | 33.366 | 10.250 | 82.524 |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 10. Distribución de viajes de los hombres por el motivo de desplazamiento

| Actividades | H | W | O | NF | Total |
|-----------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| H (casa) | 0 | 2.756 | 19.740 | 6.910 | 29.406 |
| W (trabajo o estudio) | 6.916 | 417 | 2.670 | 0 | 10.003 |
| O (frecuente) | 20.368 | 1.716 | 7.909 | 2.794 | 32.786 |
| NF (no frecuente) | 2.670 | 1.632 | 1.520 | 357 | 6.179 |
| Total | 29.954 | 6.521 | 31.838 | 10.061 | 78.374 |

Fuente: Elaboración propia.

La zonificación distingue 11 zonas diferenciadas:

- ❑ Zona 1: Ensanche noroeste.
- ❑ Zona 2: Ensanche nordeste.
- ❑ Zona 3: Centro norte.
- ❑ Zona 4: Centro.
- ❑ Zona 5: Centro sur.
- ❑ Zona 6: Ensanche centro y San Andrés.
- ❑ Zona 7: Polígono Industrial.
- ❑ Zona 8: Ensanche suroeste.
- ❑ Zona 9: Ensanche sureste.
- ❑ Zona 10: Proserpina.
- ❑ Zona 11: Resto.

De los datos obtenidos, se deduce que de los viajes de un día relacionados con el municipio (unos 262.984 viajes), el 61 % (160.897 viajes) son internos al propio municipio. Dentro de estos viajes internos, es la zona 1 ensanche noroeste y zona 2 ensanche nordestes las que tienen un mayor flujo de movilidad, con más de 60.000 viajes tanto de origen como de destino. Además, también supone un



importante número de viajes, la zona 9 ensanche suroeste, con más de 16.000 viajes.

Complementariamente, los viajes con el resto del territorio son del orden del 19 % de todos los viajes. Dentro de estos flujos de viajes con la capital también es elevado el flujo de viajes hacia las zonas 1, 2 y 8 de los enchanches del noroeste, nordeste y suroeste respetivamente.

A continuación, se observa, en forma de tabla, la matriz Origen-Destino (OD) de los viajes internos obtenida a través de los metadatos de telefonía móvil.

Tabla 11. Matriz origen/destino del número de los viajes internos

| Zona de Origen/Destino | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | Total |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|----------------|
| 1 | 8.566 | 5.829 | 4.123 | 4.360 | 2.553 | 2.512 | 1.202 | 3.364 | 2.619 | 1.430 | 10.424 | 46.984 |
| 2 | 5.867 | 4.790 | 2.149 | 2.783 | 1.929 | 2.386 | 675 | 1.944 | 1.650 | 1.140 | 7.216 | 32.530 |
| 3 | 4.148 | 2.248 | 1.486 | 1.357 | 1.314 | 1.113 | 384 | 1.457 | 1.194 | 873 | 3.595 | 19.169 |
| 4 | 4.423 | 2.901 | 1.347 | 1.042 | 1.487 | 1.556 | 392 | 1.916 | 1.466 | 859 | 4.261 | 21.650 |
| 5 | 2.558 | 1.983 | 1.275 | 1.434 | 1.044 | 1.303 | 236 | 1.151 | 1.021 | 540 | 3.395 | 15.941 |
| 6 | 2.539 | 2.285 | 1.090 | 1.540 | 1.223 | 1.061 | 355 | 1.226 | 943 | 409 | 3.609 | 16.280 |
| 7 | 1.063 | 671 | 381 | 388 | 233 | 341 | 178 | 443 | 312 | 256 | 3.754 | 8.020 |
| 8 | 3.330 | 1.906 | 1.518 | 1.939 | 1.182 | 1.197 | 446 | 2.061 | 2.097 | 786 | 7.312 | 23.773 |
| 9 | 2.587 | 1.604 | 1.183 | 1.482 | 1.026 | 964 | 315 | 2.202 | 1.443 | 513 | 5.039 | 18.358 |
| 10 | 1.381 | 1.174 | 862 | 828 | 520 | 405 | 302 | 819 | 508 | | 2.614 | 9.413 |
| 11 | 10.245 | 7.109 | 3.682 | 4.419 | 3.553 | 3.624 | 3.658 | 7.209 | 4.877 | 2.491 | | 50.866 |
| Total | 46.706 | 32.502 | 19.096 | 21.571 | 16.065 | 16.462 | 8.142 | 23.793 | 18.129 | 9.297 | 51.221 | 262.984 |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 12. Matriz origen/destino del porcentaje de los viajes internos

| Zona de Origen/Destino | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | Total |
|------------------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| 1 | 3,3 % | 2,2 % | 1,6 % | 1,7 % | 1,0 % | 1,0 % | 0,5 % | 1,3 % | 1,0 % | 0,5 % | 4,0 % | 17,9 % |
| 2 | 2,2 % | 1,8 % | 0,8 % | 1,1 % | 0,7 % | 0,9 % | 0,3 % | 0,7 % | 0,6 % | 0,4 % | 2,7 % | 12,4 % |
| 3 | 1,6 % | 0,9 % | 0,6 % | 0,5 % | 0,5 % | 0,4 % | 0,1 % | 0,6 % | 0,5 % | 0,3 % | 1,4 % | 7,3 % |
| 4 | 1,7 % | 1,1 % | 0,5 % | 0,4 % | 0,6 % | 0,6 % | 0,1 % | 0,7 % | 0,6 % | 0,3 % | 1,6 % | 8,2 % |
| 5 | 1,0 % | 0,8 % | 0,5 % | 0,5 % | 0,4 % | 0,5 % | 0,1 % | 0,4 % | 0,4 % | 0,2 % | 1,3 % | 6,1 % |
| 6 | 1,0 % | 0,9 % | 0,4 % | 0,6 % | 0,5 % | 0,4 % | 0,1 % | 0,5 % | 0,4 % | 0,2 % | 1,4 % | 6,2 % |
| 7 | 0,4 % | 0,3 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,2 % | 0,1 % | 0,1 % | 1,4 % | 3,0 % |
| 8 | 1,3 % | 0,7v | 0,6 % | 0,7 % | 0,4 % | 0,5 % | 0,2 % | 0,8 % | 0,8 % | 0,3v | 2,8 % | 9,0 % |
| 9 | 1,0 % | 0,6 % | 0,4 % | 0,6 % | 0,4 % | 0,4v | 0,1 % | 0,8 % | 0,5 % | 0,2 % | 1,9 % | 7,0 % |
| 10 | 0,5 % | 0,4 % | 0,3 % | 0,3 % | 0,2 % | 0,2 % | 0,1 % | 0,3 % | 0,2 % | 0,0 % | 1,0 % | 3,6 % |
| 11 | 3,9 % | 2,7 % | 1,4 % | 1,7 % | 1,4 % | 1,4 % | 1,4 % | 2,7 % | 1,9 % | 0,9 % | 0,0 % | 19,3 % |
| Total | 17,8 % | 12,4 % | 7,3 % | 8,2 % | 6,1 % | 6,3 % | 3,1 % | 9,0 % | 6,9 % | 3,5 % | 19,5 % | 100 % |

Fuente: Elaboración propia.



3.2.3 Un ámbito singular: el Hospital

Habitualmente los hospitales son lugares de enorme atracción con dos componentes muy diferentes:

- ❑ Por una parte, las personas que allí trabajan.
- ❑ Por otra parte, los visitantes, concepto que engloba muy en diversos motivos, que van desde pacientes hasta acompañantes, pasando por visitas a personas internadas, personal de empresas no personal de proveedores del hospital, etc.

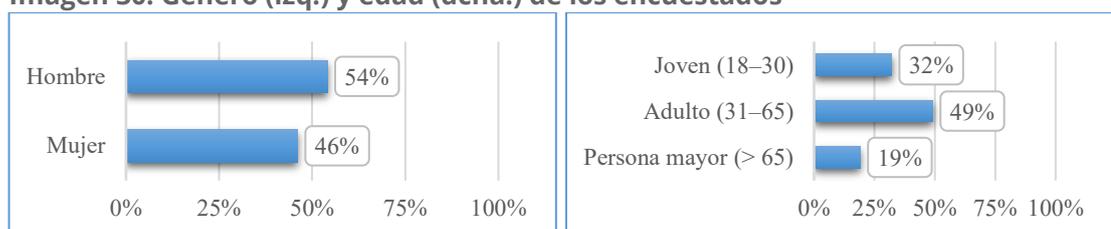
Además, dada la ubicación frecuentemente periférica de los grandes hospitales, presentan problemas de accesibilidad a los que no es ajeno el caso de Mérida.

Para disponer de una caracterización de la movilidad en el hospital de Mérida, se llevó a cabo una campaña de encuestas presenciales en sus accesos (dado que no fue posible obtener permiso para llevar a cabo la encuesta en el interior de las instalaciones como hubiera sido deseable). Se preguntó a los encuestados sobre las siguientes cuestiones con respecto a la movilidad al Hospital.

- ❑ Caracterización de las personas objeto de encuesta: Identificación de motivo del viaje (empleado/a, paciente, acompañantes, etc.). Residencia. Sexo. Tamaño del grupo (persona entrevistada y posibles acompañantes). Identificación de discapacidades que afecten a la movilidad.
- ❑ Caracterización de la movilidad al hospital: Identificación del modo de transporte. Atributos que justifican la selección modal realizada: cautividad, precio, tiempo de viaje, frecuencia, percepción de seguridad, etc.
- ❑ Cuestiones relacionadas con la predisposición al cambio modal: Predisposición al cambio a modos sostenibles. Mejoras percibidas como necesarias para permitir el cambio.

La explotación de esta encuesta presenta una muestra bastante equilibrada de entrevistados, como se ve a continuación.

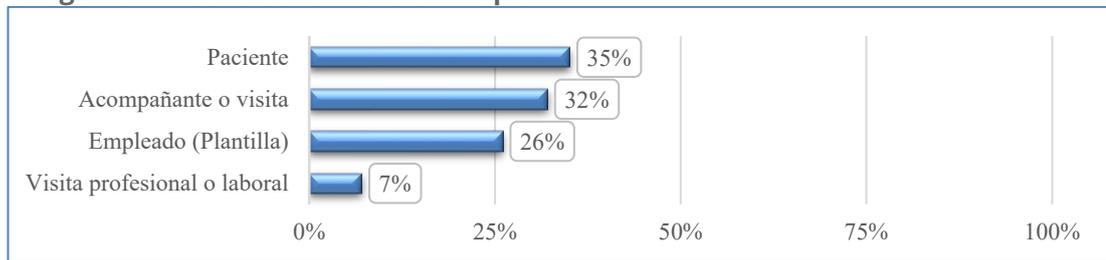
Imagen 30. Género (izq.) y edad (dcha.) de los encuestados



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

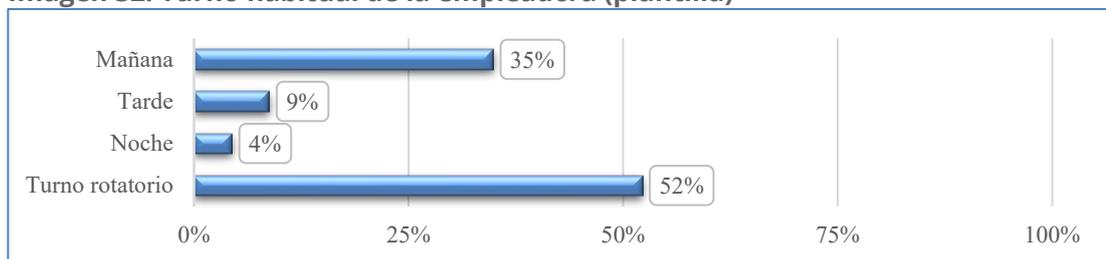


Imagen 31. Motivo de la visita al Hospital



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

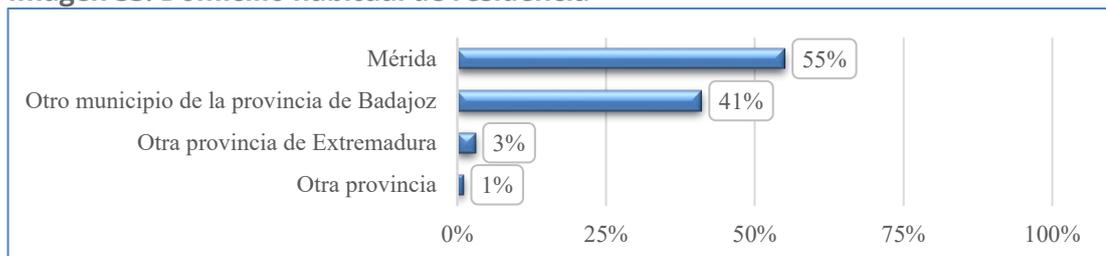
Imagen 32. Turno habitual de la empleado/a (plantilla)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

Las personas encuestadas presentan bastante equilibrio entre los **residentes en el municipio de Mérida** (55%) y otros municipios (45%), siendo de estos los más importantes los de la provincia los ubicados en la provincia de Badajoz, aunque es de destacar una cifra nada desdeñable de 4% de fuera de la provincia de Badajoz.

Imagen 33. Domicilio habitual de residencia

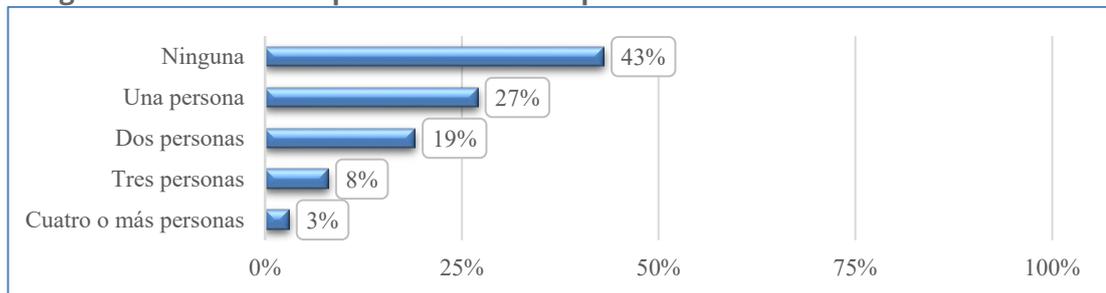


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

También presentan bastante equilibrio el **tamaño de los grupos** ya que el viaje individual aparece en el 43% de los entrevistados, con unos pesos progresivamente decrecientes al crecer el tamaño del grupo.



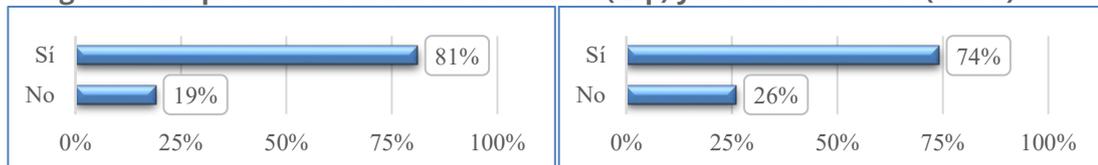
Imagen 34. Con cuantas personas va al Hospital



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

Entre los entrevistados más del 80% dispone de **carne de conducir** y el 74% dispone de **coche o moto**.

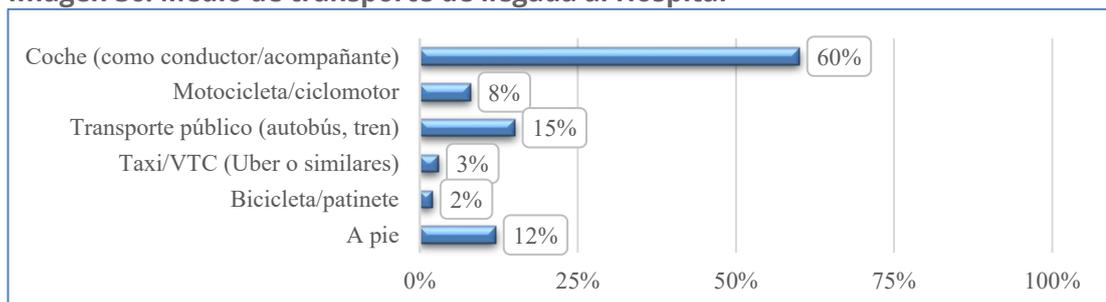
Imagen 35. Disposición de carne de conducir (izq.) y de coche o moto (dcha.)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

Como era de esperar, la inmensa mayoría de las personas entrevistadas acuden al hospital **en coche bien como conductor o acompañante** (60%) Si se añaden las motocicletas y ciclomotores se alcanza el 68%. El **autobús** es solamente utilizado por el 15% de los entrevistados. Por otra parte, destaca que el 12% de las personas acuden al hospital **caminando**.

Imagen 36. Medio de transporte de llegada al Hospital

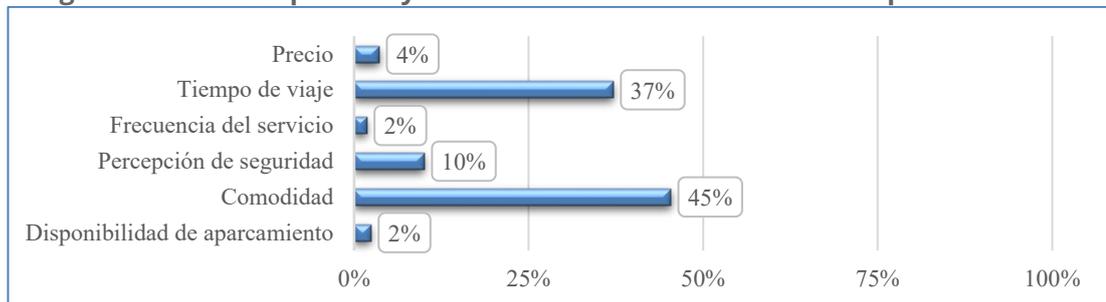


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

En cuanto a los **motivos de la elección del modo de transporte**, el 45% manifiesta que es por comodidad, mientras que el 37% lo escoge por menor tiempo de viaje. Es interesante que un 10% manifiestan la seguridad como uno de los factores de elección del modo de transporte.



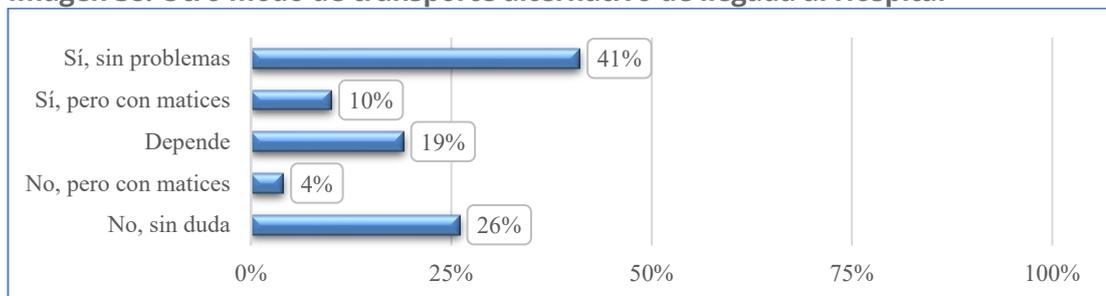
Imagen 37. Factores que influyen en la elección del modo de transporte



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

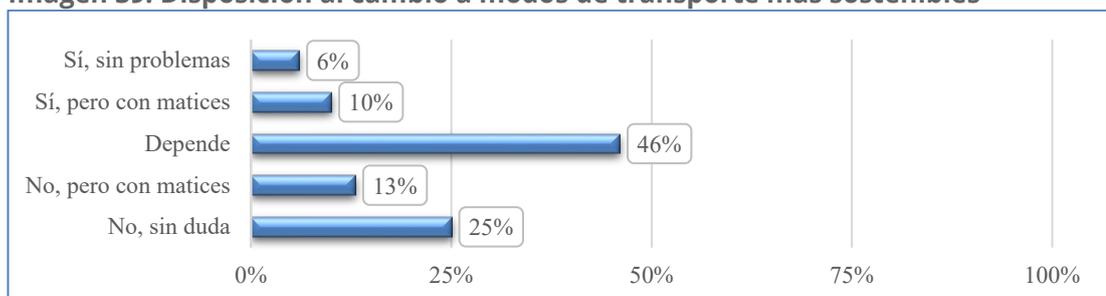
En cuanto a la **propensión a cambio de modo de transporte** para llegar al hospital, aproximadamente la mitad manifiestan que estarían dispuestos, si bien algunos de ellos con matices. En sentido contrario, el 26% rechaza el cambio de modo de manera tajante. De todas maneras, más de un tercio de las personas entrevistadas manifiestan matices en cuanto a la posibilidad de cambio de modo de transporte. Y el modo de transporte que se presenta como mejor alternativa a los desplazamientos actuales es el transporte público, aunque prácticamente la mitad de los entrevistados precisarían cambios de frecuencia para cambiar efectivamente de modo de transporte. También es notable que el 38% de los entrevistados manifiestan que para poder en utilizar el transporte público este precisería mejorar la seguridad.

Imagen 38. Otro modo de transporte alternativo de llegada al Hospital



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

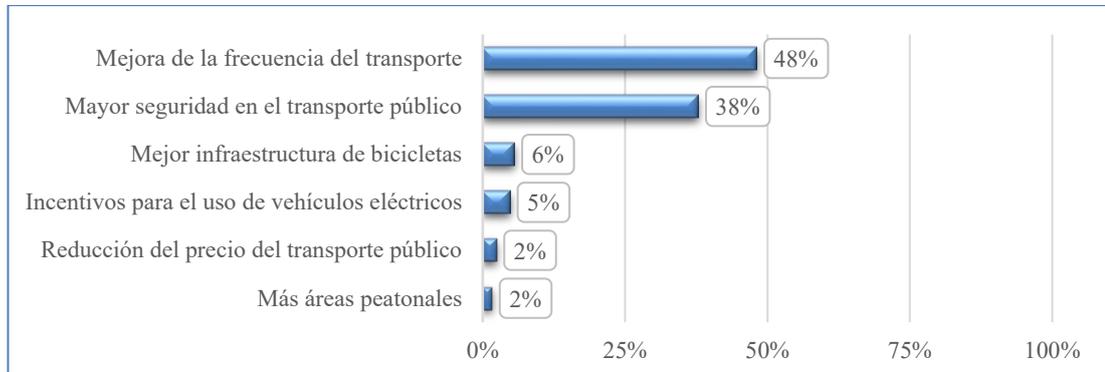
Imagen 39. Disposición al cambio a modos de transporte más sostenibles



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.



Imagen 40. Mejoras necesarias para facilitar el cambio a modos de transporte más sostenibles



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

Los comentarios libres sobre mejoras necesarias en la movilidad al Hospital de Mérida muestran una demanda clara y repetitiva de **más capacidad de aparcamiento**. La mayoría de los encuestados resaltan la falta de espacios disponibles, sugiriendo la ampliación de aparcamientos tanto dentro como en los alrededores del Hospital.

3.3 Red viaria

3.3.1 Infraestructura

Estructura de la red

La red viaria de carreteras tiene un nodo estratégico de comunicaciones en Mérida. Su posición geográfica la convierte en un punto clave de conexión entre el centro y el sur peninsular, así como entre España y Portugal. A continuación, se detallan las principales vías que articulan esta red:

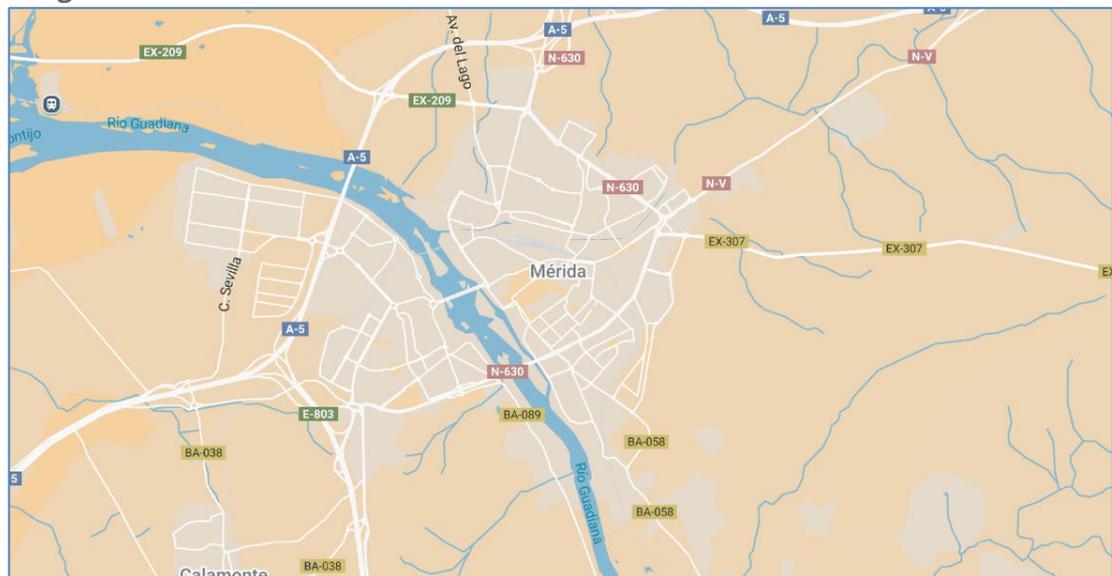
- Autovías de ámbito estatal:
 - A-5 (Autovía del Suroeste): Conecta Madrid con Lisboa, atravesando Mérida. Es una de las principales arterias del país, facilitando el tránsito internacional y regional.
 - A-66 (Autovía Ruta de la Plata): Une Gijón con Sevilla, pasando por Mérida. Esta vía es esencial para la comunicación norte-sur del oeste peninsular.
- Carreteras nacionales:
 - N-630: Antigua ruta que conecta Gijón con Sevilla, paralela a la A-66. En la actualidad, sigue siendo relevante para el tráfico local y comarcal.



- N-5 (anteriormente N-V): Predecesora de la A-5, esta carretera mantiene su importancia en ciertos tramos para el acceso a zonas urbanas y rurales.
- Carreteras autonómicas:
 - EX-209: Une Mérida con Montijo y Badajoz, siendo vital para la conexión entre estas localidades.
 - EX-307: Conecta Mérida con Valverde de Mérida, facilitando el acceso a municipios del entorno.
- Carreteras comarcales:
 - BA-058: Enlaza Mérida con Don Álvaro, siendo significativa para el tráfico local.
 - BA-089: Conecta Mérida con Alange, importante para el acceso a esta localidad y su entorno.
 - BA-38: Une Mérida con Calamonte, facilitando la comunicación entre ambas poblaciones.

Sin embargo, a pesar de la tupida red de carreteras, no existe una circunvalación exterior completa.

Imagen 41. Red de carreteras circundantes a Mérida



Fuente: Google Maps.



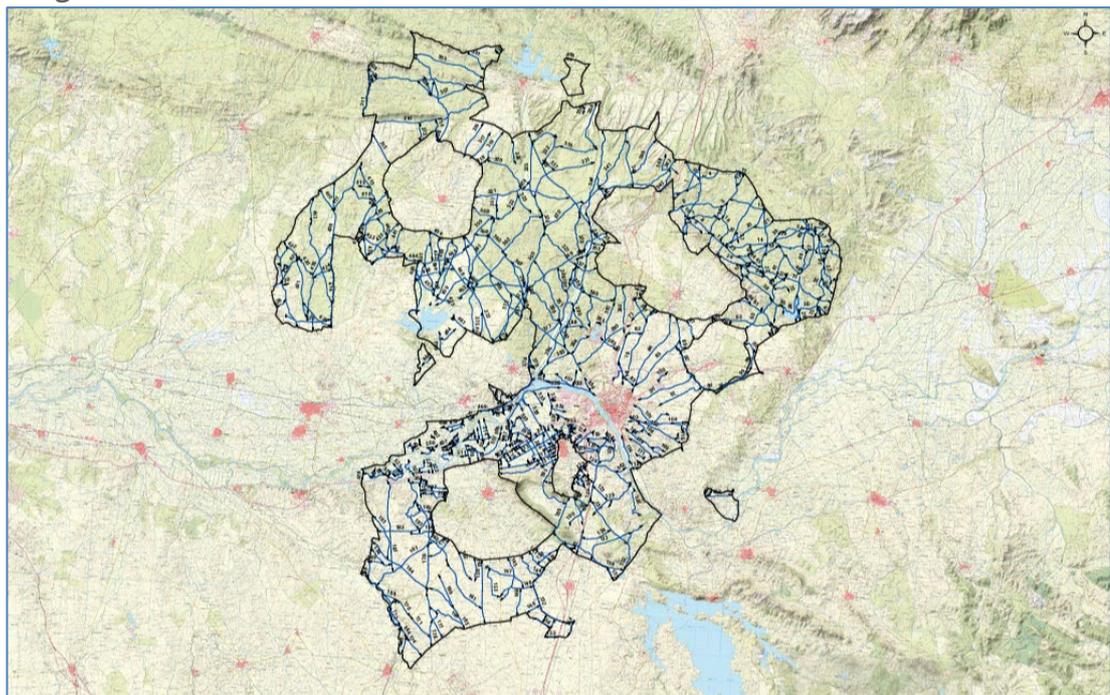
Imagen 42. Jerarquía del viario urbano de Mérida



Fuente: Open Street Maps.

Además, existe una amplia red de Caminos Rurales, mostrados a continuación, conformando una red tupida y mallada.

Imagen 43. Caminos rurales de Mérida



Fuente: Catálogo de Caminos Rurales del Municipio de Mérida (2020).



Principales características

Las infraestructuras viarias para vehículos en la ciudad de Mérida presentan diferentes características según su diseño y funcionalidad. Se han analizado las secciones transversales de los principales viarios para caracterización de los diferentes tipos de secciones de viario del municipio como son:

- Sección de un único sentido sin estacionamiento.
 - Diseñadas para facilitar la fluidez del tráfico evitando los conflictos de doble dirección.
 - Garantizan una mayor seguridad y espacio de circulación por la ausencia de estacionamiento.
 - Suelen ser utilizadas en la zona centro y barrios con calles estrechas, donde la circulación solo es posible por un sentido de circulación, como en las calles del entorno a la plaza de España.

- Sección de un único sentido con estacionamiento.
 - Cuentan con zonas específicas de carga y descarga en zonas comerciales.
 - Permiten la reducción de la velocidad debido a las maniobras de estacionamiento y salida de vehículos estacionados.
 - Comunes en zonas residenciales y comerciales, donde es necesario la necesidad de estacionamiento junto la circulación, como en las calles del entorno del teatro romano, calle Benito Toresano, calle Pizarro, etc.

- Sección de varios carriles por sentido con circulación compartida y calles 20 con limitación de velocidad.
 - Se encuentran en zonas de movilidad peatonal y ciclista para evitar la circulación de los vehículos a gran velocidad.
 - Calles con calmado del tráfico, especialmente diseñadas para áreas residenciales y escolares.
 - Son un ejemplo de estas calles la avenida José Fernández López, con varios carriles destinados a circulación compartida con bicicletas y patinetes.



Imagen 44. Sección de calles de único sentido sin estacionamiento



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 45. Sección de varios carriles por sentido con circulación compartida (izq.) y calle 20 con limitación de velocidad a 20 km/h (dcha.)



Fuente: Elaboración propia.



Imagen 46. Sección de un solo carril con estacionamiento



Fuente: Elaboración propia.

Un caso particular es el viario del **polígono industrial de El Prado**. Este polígono dispone de muy amplio viario en una malla ortogonal limpia, pero con una distribución atípica de espacio en muchos casos. Algunas calles de un único sentido tienen carriles de más de 5 metros de ancho, pero sin delimitación de bandas de aparcamiento. Las circulaciones interiores se ven obligadas a itinerarios que a veces resultan poco claros y contraintuitivos. La señalización es deficiente y se constata accidentes de diferentes consideraciones.

Imagen 47. Ejemplos de sección de calles del Polígono El Prado



Fuente: Street View. Elaboración propia.



Proyectos recientes

Dos proyectos recientes merecen ser citados:

- Mejora y renovación integral de la señalización.
 - Parte de la constatación de que la señalización vial presenta un acusado deterioro paulatino, tanto en la señalización horizontal, como vertical.
 - Incluye actuaciones en materia de pintado de las marcas viales, símbolos, cebreados y resto de señalización horizontal, mejora y renovación de señales verticales, carteles, paneles, y resto de señalización vertical y actuación sobre los balizamiento existentes, o instalación de otros nuevos, principalmente los relacionados con los destinados a calmar el tráfico.
 - Es una obra ejecutada con un presupuesto que superó la cifra de 1,2 millones de euros.
- Eliminación de barreras, mejora de accesibilidad y calmado del tráfico en barriadas de Mérida.
 - Su objetivo es la adaptación de los pasos peatonales sobreelevados existentes y otros de nueva creación, a la actual Normativa vigente, así como la eliminación de barreras y la mejora de la accesibilidad de los itinerarios peatonales.
 - Aborda los pasos peatonales sobreelevados y los vados peatonales accesibles.
 - El presupuesto asciende a 100.000 euros.
- Implantación de caminos escolares. Creación y promoción de caminos escolares para varios CEIP", cuyos principales objetivos son:
 - Conseguir que la entrada y salida de los colegios no sea un momento de conflicto urbano debido a la acumulación de vehículos.
 - Mejorar los itinerarios peatonales de acceso a los colegios.
 - Fomentar la autonomía de los niños y la convivencia entre ellos.
 - Involucrar y formar a los niños en seguridad vial y en sostenibilidad ambiental.
 - Es una obra pendiente de licitación con un presupuesto de 50.000 euros.

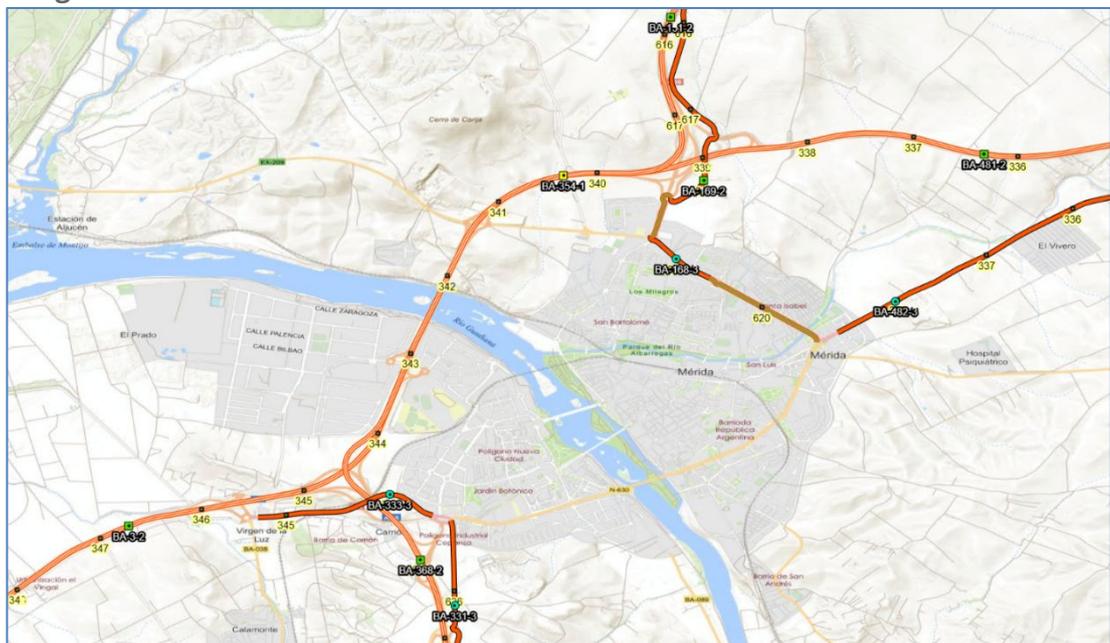


3.3.2 Tráfico

Red viaria interurbana

El Ministerio de transportes dispone de una amplia red de aforos en la red de su competencia habiendo una serie de estaciones en las inmediaciones del núcleo central de Mérida que proporcionan una información muy interesante. La imagen que sigue recoge los códigos de las diferentes estaciones seleccionadas.

Imagen 48. Red de aforos del Ministerio en el entorno de Mérida



Fuente: Mitrams. Elaboración propia.

Los volúmenes de tráfico de las anteriores estaciones se recogen a continuación, apreciándose el importante volumen de la autovía A-5 y de la autovía A-66, con cifras superiores a 15.000 vehículos diarios. En sentido contrario, las carreteras nacionales presentan intensidades inferiores a 5.000 vehículos diarios, con la excepción de la N-630, que supera la cifra de 10.000, cosa lógica teniendo en cuenta que su trazado discurre mayoritariamente dentro del casco urbanizado. Es notable también la gran proporción de vehículos pesados que soportan las dos autovías citadas.



Tabla 13. IMD (intensidad media anual) en las estaciones de aforo del Ministerio (2022)

| Tipo de eje | Carretera | Configuración (*) | Estación | Total | Ligeros | Pesados | % de pesados |
|------------------------------|-----------|-------------------|----------|--------|---------|---------|--------------|
| Acceso / radial | N-5 | 1+1 | BA-482-3 | 4.056 | 3.351 | 705 | 17,38 |
| | A-66 | 2+2 | BA-101-2 | 15.688 | 12.765 | 2.923 | 18,63 |
| | N-630 | 1+1 | BA-169-2 | 1.134 | 1.097 | 37 | 3,26 |
| | A-5 | 2+2 | BA-3-2 | 19.208 | 16.436 | 2.772 | 14,43 |
| | N-5 | 1+1 | BA-333-3 | 7.256 | 6.870 | 386 | 5,32 |
| | N-630 | 1+1 | BA-331-3 | 4.406 | 4.173 | 233 | 5,29 |
| Circunvalación / transversal | A-5 | 2+2 | BA-481-2 | 16.293 | 13.093 | 3.200 | 19,64 |
| | A-5 | 3+3 | BA-354-1 | 25.876 | 21.936 | 3.940 | 15,23 |
| | N-630 | 1+1 | BA-168-3 | 11.265 | 10.170 | 1.095 | 9,72 |
| | A-66 | 3+2 | BA-368-2 | 17.688 | 13.343 | 4.345 | 24,56 |
| | A-5 | 2+2 | BA-481-3 | 16.293 | 13.093 | 3.200 | 19,64 |

(*) 1+1 indica un carril por sentido, 2+2 indica dos carriles por sentido, etc.

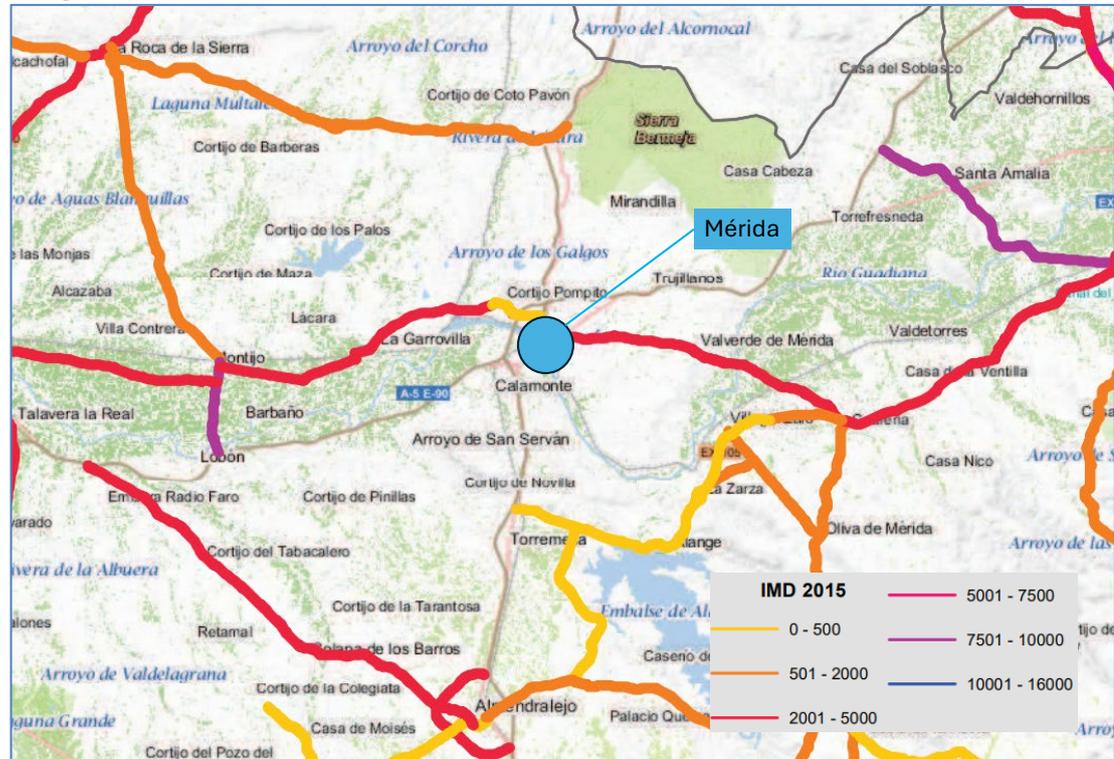
Fuente: Mitrams. Elaboración propia.

La red competencia de la Junta de Extremadura es relativamente poco mallada, como corresponde a su jerarquía. En el entorno de Mérida se configura un eje este-oeste formado por las carreteras EX - 209 y EX - 307, cuyos tráficos son de un orden de magnitud inferior a los de las carreteras estatales. Los datos de aforos de 2023 muestran cifras en el entorno de 4.000 vehículos diarios a unas distancias del orden de 5 a 10 km del núcleo de Mérida:

- IMD de 3.937, con 7,5% de pesados en la EX - 209.
- IMD de 4.129, con 3,4% de pesados en la EX - 307.



Imagen 49. Red de carreteras de la Junta de Extremadura en el entorno de Mérida



Fuente: Plan estratégico plurianual de infraestructuras 2016-2030. Junta de Extremadura.

Red viaria urbana

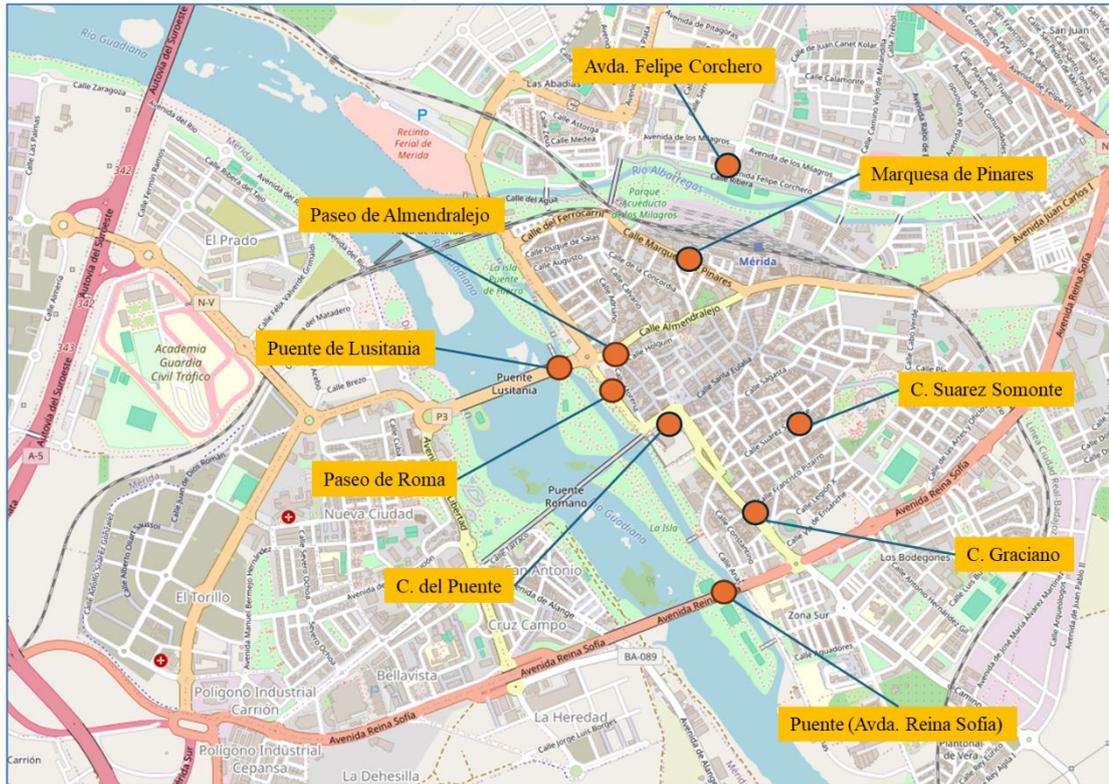
Se ha complementado la información existente disponible de los aforos de tráfico de las diferentes administraciones con aforos realizados en el marco de este proyecto:

- Aforos troncales automáticos de 24 horas mediante máquinas neumáticas y cámaras en los ejes principales siguientes.
 - 1. Puente de Lusitania.
 - 2. Puente (avda. de Reina Sofia).
 - 3. Paseo de Roma.
 - 4. Paseo de Almendralejo.
 - 5. Calle del Puente.
 - 6. Calle Graciano.
 - 7. Calle Suárez Somonte.
 - 8. Calle Marquesa de Pinares.
 - 9. Avenida Felipe Corchero.
- Aforos de clasificación de vehículos según tipo (turismos, furgonetas, camiones, autobuses, motocicletas, bicicletas y patinetes) en 4 localizaciones de los aforos automáticos durante las horas de luz de un día laborable.



- 1. Puente de Lusitania.
- 2. Puente (avda. de Reina Sofia).
- 3. Paseo de Roma.
- 4. Paseo de Almendralejo.

Imagen 50. Localización de los puntos de aforo de vehículos



Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se recoge la intensidad de tráfico diaria obtenida en las vías urbanas principales del centro urbano y en las conexiones mediante puentes. En el interior del centro histórico de Mérida, la artería por la que circula mayor tráfico, con 8.283 vehículos diarios, es el paseo de Almendralejo, vía de sentido único, que conecta con la avenida de Extremadura y con la calle Marquesa de Pinares que es otro viario relevante con 7.554 vehículos diarios.

Otro acceso relevante es la calle Graciano con 6.119 vehículos que destaca también por el tráfico que soporta para la tipología de vía de sentido único y estrecha. Por último, las calles Suarez Somonte y Felipe Corchera no soportan un nivel de intensidad muy alto, con 2.470 y 1.127 vehículos diarios respectivamente.

En los puentes, el principal es el de la avenida Reina Sofia con 34.628 vehículos diarios, aunque también es de reseñar los 27.346 vehículos diarios en el puente de Lusitania.



Respecto a las principales horas punta, con el análisis global de los aforos, se observa como el pico de movilidad de mañana se produce entre las 9:00 y las 10:00 horas y el pico por la tarde se da entre las 14:00 y las 15:00 horas.

En el Anexo se pueden observar los aforos los gráficos detallados de cada uno de los principales aforos realizados en el municipio de Mérida.

A continuación, en la siguiente tabla e imagen se muestran las principales intensidades, hora punta, intensidad en hora punta y porcentaje que se han obtenido.

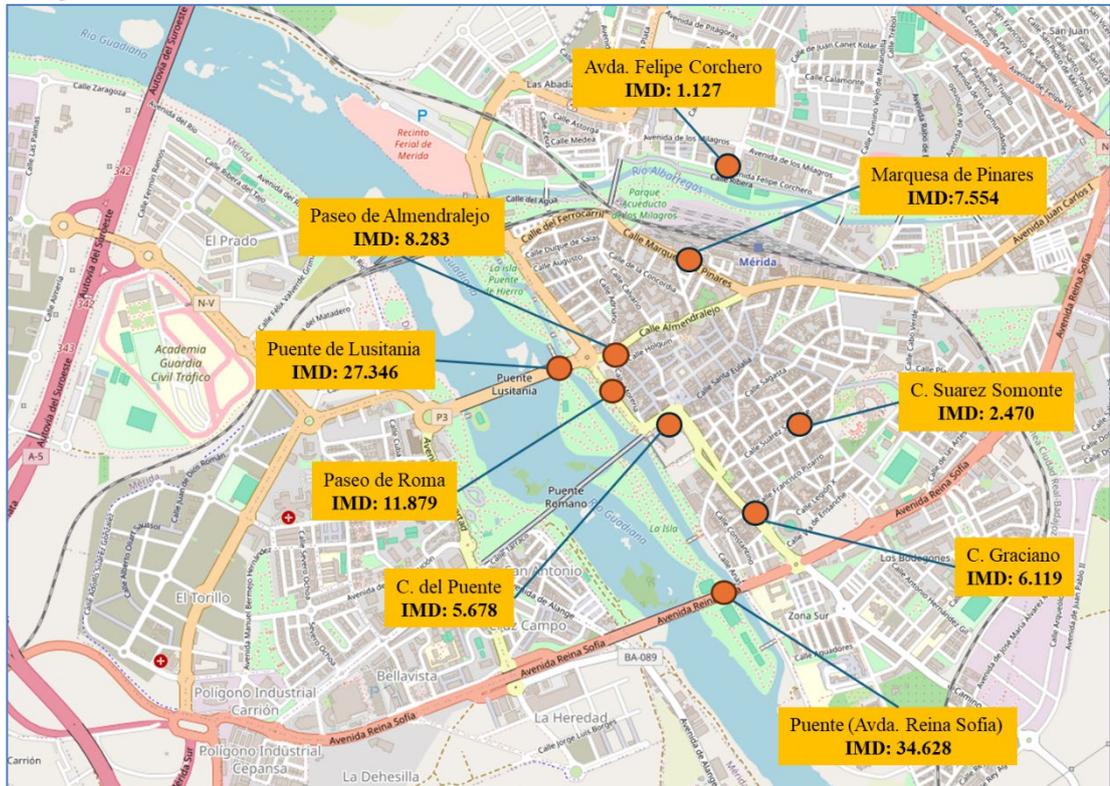
Tabla 14. Resumen de aforos troncales de tráfico en día laborable

| Punto | Ubicación | Configuración | Intensidad media diaria (IMD) | Hora punta laborables | Intensidad punta laborables | Hora punta (%) |
|-------|----------------------------------|---------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------------|----------------|
| 1 | Puente de Lusitania | 2+2 | 27.346 | 9:00 | 2.187 | 8,0 % |
| 2 | Puente de avenida de Reina Sofia | 2+2 | 34.628 | 14:00 | 3.066 | 8,9 % |
| 3 | Paseo de Roma | 1+1 | 11.879 | 9:00 | 1.176 | 9,9 % |
| 4 | Paseo de Almendralejo | 1 | 8.283 | 9:00 | 734 | 8,9 % |
| 5 | Calle del Puente | 1+1 | 5.678 | 14:00 | 471 | 8,3 % |
| 6 | Calle Graciano | 1 | 6.119 | 8:00 | 560 | 9,1 % |
| 7 | Calle Suárez Somonte | 1 | 2.470 | 14:00 | 209 | 8,4 % |
| 8 | Calle Marquesa Pinares | 1+1 | 7.554 | 18:00 | 618 | 8,2 % |
| 9 | Avda. Felipe Corchero | 1+1 | 1.127 | 14:00 | 116 | 10,2 % |

Fuente: Elaboración propia.



Imagen 51. Resultados de los aforos troncales de tráfico



Fuente: Elaboración propia.

Además, se ha realizado aforo de clasificación de vehículos en hora punta de mañana y tarde en los puntos de aforo del puente de Lusitania, puente de la avenida Reina de Sofia: paseo de Roma y paseo de Almendralejo. La clasificación de vehículos en cada uno de los puntos se detalla a continuación:

- ❑ El porcentaje de turismos es el principal movimiento de vehículos, con un mayor porcentaje en hora punta de tarde que de mañana.
- ❑ En general, hay un importante número de furgonetas y camiones en hora punta de mañana, mientras que en hora punta de tarde disminuye considerablemente.
- ❑ En los accesos por el puente de Lusitania y el puente de avenida Reina Sofia, el porcentaje de autobuses se mantiene similar tanto en hora punta de mañana como de tarde. Sin embargo, en el paseo de Roma y paseo de Almendralejo el porcentaje es considerablemente menor en hora punta de tarde, siendo en el paseo de Roma un importante porcentaje de autobuses con respecto al total de vehículos.
- ❑ Hay un considerable porcentaje de motocicletas, que se mueven principalmente por el centro urbano.
- ❑ El porcentaje de bicicletas y patinetes es bajo, pero ligeramente es mayor en patinetes que en bicicletas.



Tabla 15. Resumen de aforos de clasificación de vehículos en el puente de Lusitania (2+2)

| Tipo | Hora punta mañana 9:00 a 10:00 | Hora punta tarde 14:00 a 15:00 | Hora punta promedio |
|--------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Turismos | 79,5 % | 84,6 % | 82,0 % |
| Furgonetas | 13,3 % | 8,6 % | 10,9 % |
| Camiones | 1,9 % | 0,4 % | 1,1 % |
| Autobuses | 1,2 % | 0,9 % | 1,1 % |
| Motocicletas | 2,9 % | 4,6 % | 3,8 % |
| Bicicletas | 0,3 % | 0,2 % | 0,2 % |
| Patinetes | 0,8 % | 0,8 % | 0,8 % |
| Total | 100 % | 100 % | 100 % |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 16. Resumen de aforos de clasificación de vehículos en el puente de la avenida Reina Sofia (2+2)

| Tipo | Hora punta mañana 9:00 a 10:00 | Hora punta tarde 14:00 a 15:00 | Hora punta promedio |
|--------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Turismos | 85,8 % | 89,2 % | 87,5 % |
| Furgonetas | 8,7 % | 6,4 % | 7,5 % |
| Camiones | 3,1 % | 0,8 % | 1,9 % |
| Autobuses | 1,2 % | 0,8 % | 1,0 % |
| Motocicletas | 1,1 % | 2,4 % | 1,8 % |
| Bicicletas | 0,0 % | 0,2 % | 0,1 % |
| Patinetes | 0,2 % | 0,2 % | 0,2 % |
| Total | 100 % | 100 % | 100 % |

Fuente: Elaboración propia.



Tabla 17. Resumen de aforos de clasificación de vehículos en el paseo de Roma (1+1)

| Tipo | Hora punta mañana 9:00 a 10:00 | Hora punta tarde 14:00 a 15:00 | Hora punta promedio |
|--------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Turismos | 74,9 % | 83,4 % | 79,2 % |
| Furgonetas | 11,0 % | 5,3 % | 8,2 % |
| Camiones | 3,5 % | 0,3 % | 1,9 % |
| Autobuses | 6,0 % | 2,4 % | 4,2 % |
| Motocicletas | 3,4 % | 7,6 % | 5,5 % |
| Bicicletas | 0,0 % | 0,9 % | 0,5 % |
| Patinetes | 1,3 % | 0,0 % | 0,6 % |
| Total | 100 % | 100 % | 100 % |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 18. Resumen de aforos de clasificación de vehículos en el paseo de Almendralejo (1)

| Tipo | Hora punta mañana 9:00 a 10:00 | Hora punta tarde 14:00 a 15:00 | Hora punta promedio |
|--------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Turismos | 80,7 % | 82,8 % | 81,8 % |
| Furgonetas | 12,3 % | 7,6 % | 9,9 % |
| Camiones | 2,3 % | 0,5 % | 1,4 % |
| Autobuses | 0,6 % | 0,0 % | 0,3 % |
| Motocicletas | 2,9 % | 7,6 % | 5,2 % |
| Bicicletas | 0,6 % | 1,5 % | 1,0 % |
| Patinetes | 0,6 % | 0,0 % | 0,3 % |
| Total | 100 % | 100 % | 100 % |

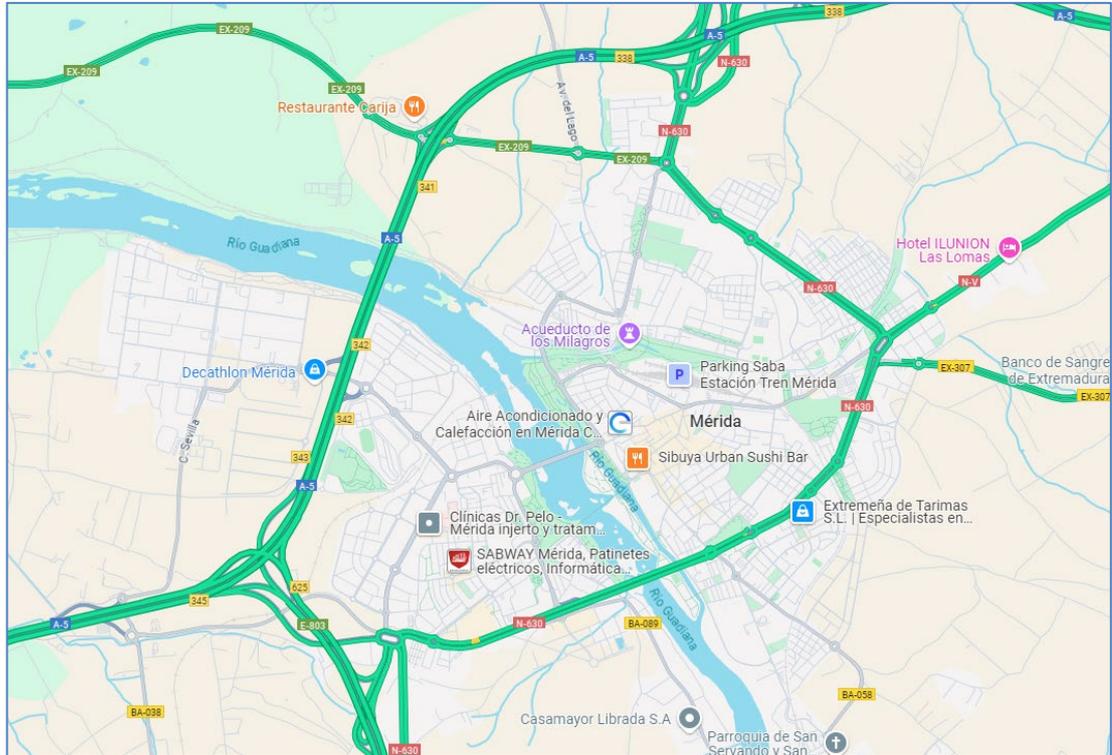
Fuente: Elaboración propia.

Niveles de servicio

La red interurbana del entorno de Mérida no presenta prácticamente congestión como es lógico, debido a los volúmenes de tráfico que soporta. Solamente en zonas muy concretas (enlaces e intersecciones) en determinados momentos aparece congestión.



Imagen 52. Tráfico típico en la red interurbana en el entorno de Mérida



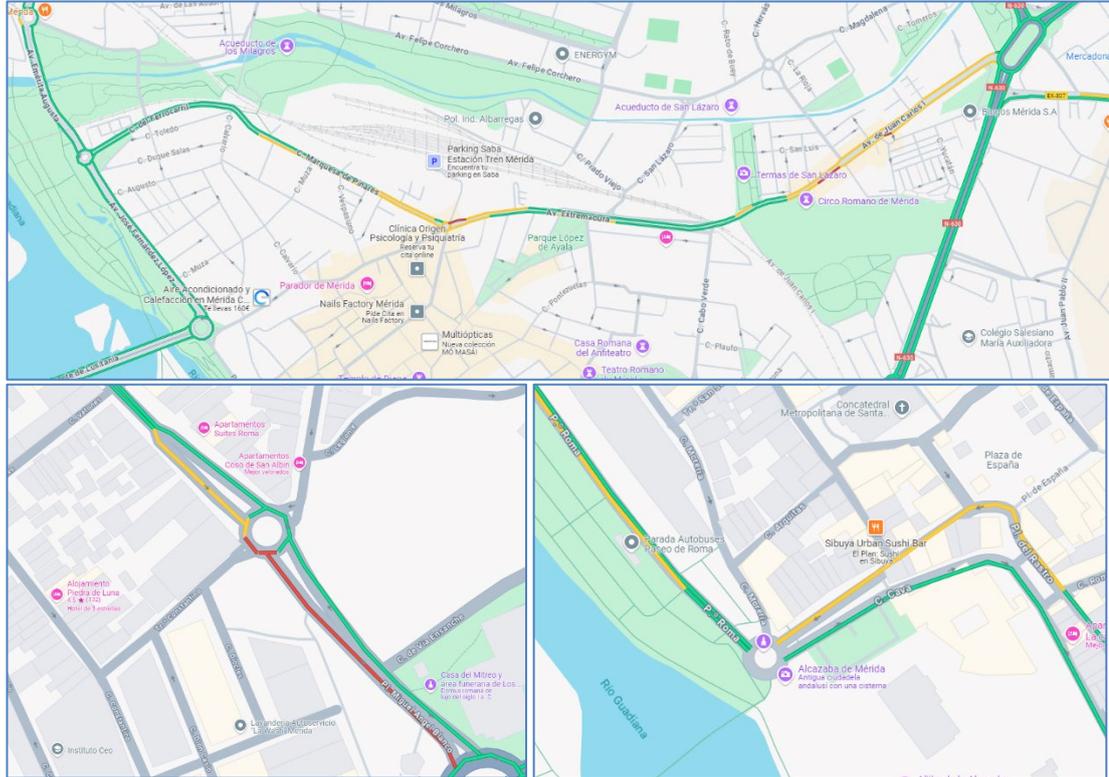
Nota: verde indica tráfico fluido. La escala impide ver pequeños tramos de color amarillo que aparecen en ciertos momentos

Fuente: Google Maps. Elaboración propia.

En el interior urbano, la situación no es tan favorable no tanto por los volúmenes de tráfico como por lo reducido de las secciones transversales y la gestión de las intersecciones.



Imagen 53. Tráfico típico en tramos y momentos escogidos del interior de Mérida: (1) Eje Marquesa de Pinares - Extremadura - Juan Carlos I, (2) entorno de la plaza de Miguel Angel Blanco, (3) Paseo de Roma - Puente/Cava



Nota: verde indica tráfico fluido, amarillo menos fluido, rojo lento y negro muy lento.

Fuente: Google Maps. Elaboración propia.

3.4 Vehículo privado

3.4.1 Habilitación para conducir

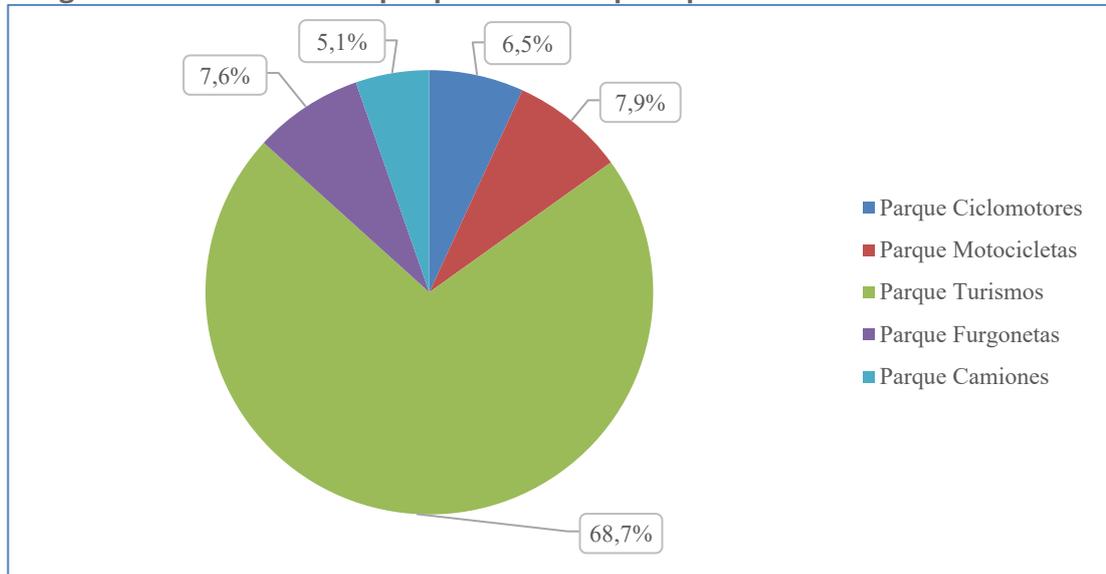
En Mérida, la mayoría de la población (alrededor del 61%) es conductora. Sin embargo, hay una diferencia notable por género: una proporción significativamente mayor de hombres (70,6%) conduce en comparación con las mujeres (52,0%).

3.4.2 Parque privado

El parque vehicular de Mérida está claramente dominado por los turismos, que representan más de dos tercios del total. Las motocicletas, ciclomotores y furgonetas tienen una presencia similar, mientras que los camiones son los menos comunes.



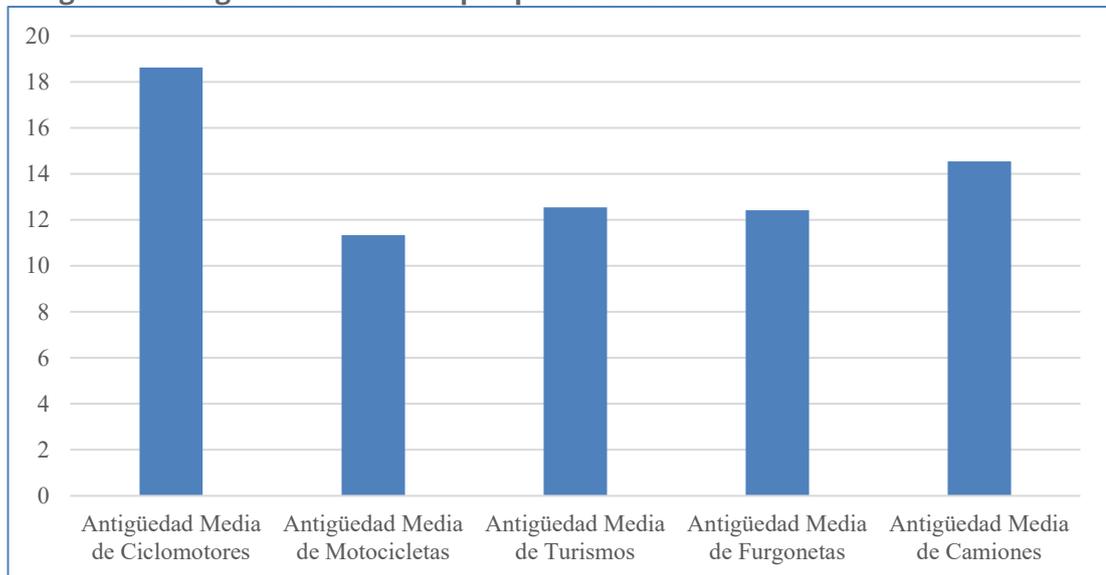
Imagen 54. Distribución del parque vehicular por tipos



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General de Tráfico.

El parque vehicular de Mérida muestra una tendencia hacia la antigüedad, especialmente en ciclomotores y camiones. La antigüedad media de los turismos y furgonetas ronda los 12 años, mientras que las motocicletas destacan como el tipo de vehículo con renovación más reciente.

Imagen 55. Antigüedad media del parque vehicular

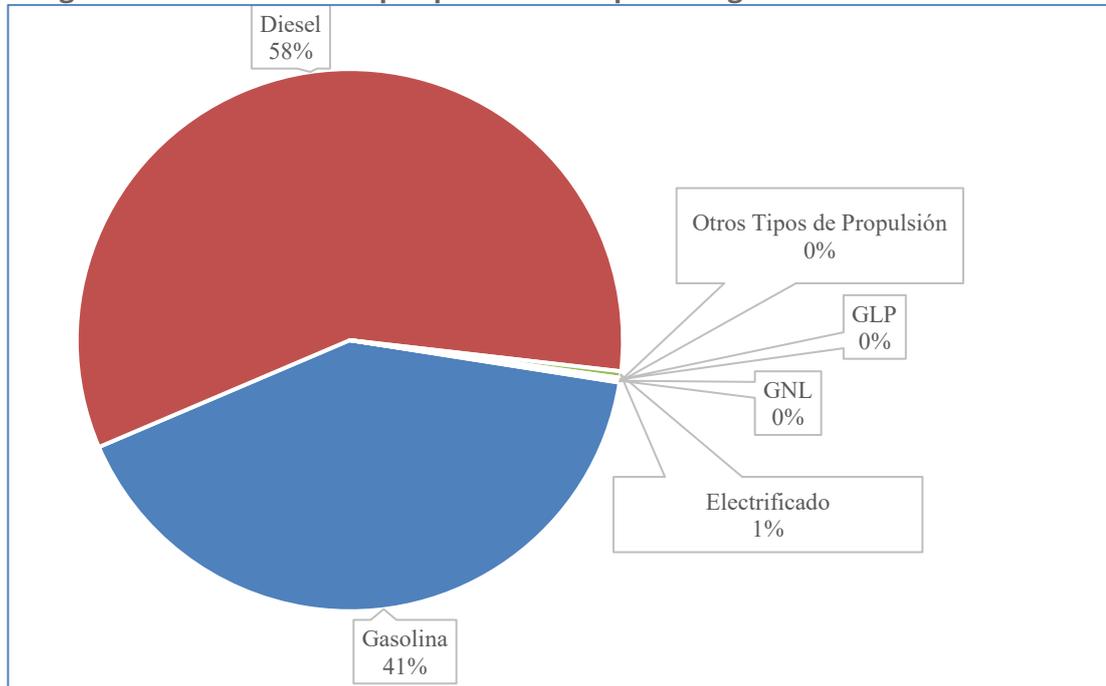


Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General de Tráfico.

El parque vehicular de Mérida está dominado casi por completo por vehículos diésel y gasolina, con una adopción muy limitada de tecnologías alternativas como la electrificación o el gas.

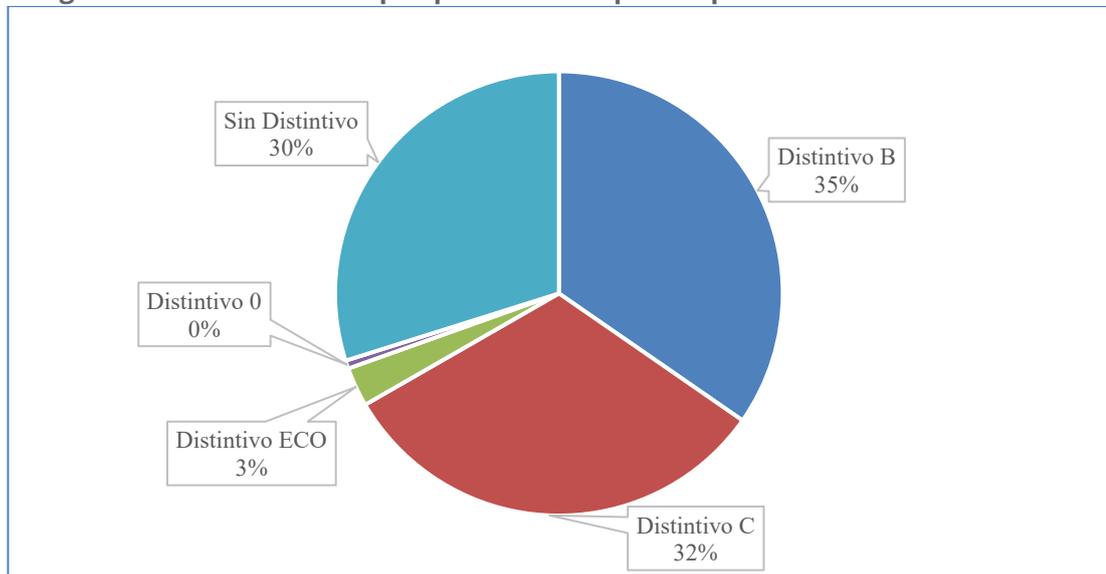


Imagen 56. Distribución del parque vehicular por energía de tracción



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General de Tráfico.

Imagen 57. Distribución del parque vehicular por etiqueta medioambiental



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General de Tráfico.

Los datos de que dispone el Ayuntamiento relativos a 2025 por la sujeción al IVTM (Impuesto sobre los vehículos de tracción mecánica) difieren ligeramente de los anteriores, pero corroboran la estructura general:

- Total de vehículos 45.911.

- Bonificados³:
 - Hasta 100 gr de CO2: 83 vehículos.
 - Gas, Bioetanol, PHEVE: 51 vehículos.
 - Sin emisiones: 12 vehículos.

La recaudación por el IVTM asciende a algo más de tres millones de euros anuales.

3.4.3 Parque municipal

En cuanto al parque móvil del Ayuntamiento, destaca una notable participación de la flota híbrida y eléctrica, resumida a continuación⁴.

Tabla 19. Parque municipal de vehículos ligeros (turismos, furgonetas y motocicletas)

| Dependencia | Gasolina | Diesel | Hibrido | Electrico | Total |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Alcaldía | 2 | | | | 2 |
| Deleg. Agricultura | | 4 | 1 | 2 | 7 |
| Deleg. Deportes | | 1 | | 1 | 2 |
| Deleg. Obras | | 8 | 1 | 2 | 11 |
| Deleg. Policía local | 8 | 6 | 5 | 2 | 21 |
| Protección civil | | 2 | | | 2 |
| Señales | | 2 | | 1 | 3 |
| Sanidad | | 2 | | | 2 |
| Urbanismo | | 1 | 2 | | 3 |
| Centro la calzada | | 2 | | | 2 |
| Total (nº) | 10 | 28 | 9 | 8 | 55 |
| Total (%) | 18 % | 51 % | 16 % | 15 % | 100 % |

Fuente: Ayuntamiento de Mérida. Elaboración propia.

Tabla 20. Parque municipal de vehículos pesados (camiones y vehículos agrícolas)

| Dependencia | Gasolina | Diesel | Hibrido | Electrico | Total |
|---------------------|------------|-------------|------------|-------------|--------------|
| Deleg. Agricultura | | 10 | | | 10 |
| Delegación de obras | 1 | 5 | | | 6 |
| Sanidad | | | | 2 | 2 |
| Total (nº) | 1 | 15 | 0 | 2 | 18 |
| Total (%) | 6 % | 83 % | 0 % | 11 % | 100 % |

Fuente: Ayuntamiento de Mérida. Elaboración propia.

³ Puede haber vehículos con derecho a la bonificación pero no la hayan solicitado, por lo que la cifra real puede ser mayor.

⁴ En Anexo al final de este documento se recoge relación completa.



3.5 Estacionamiento

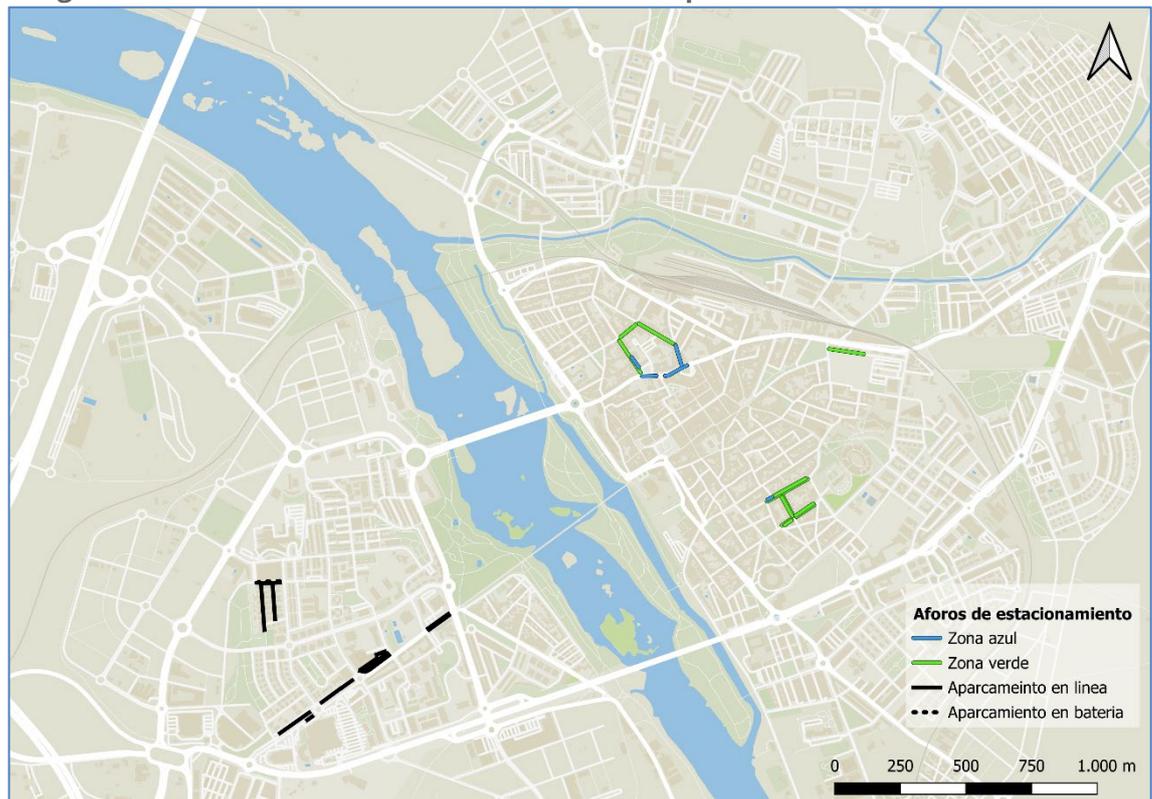
3.5.1 Estacionamiento libre en viario

En todo el viario en el que la sección transversal lo permite, existe abundante estacionamiento, habitualmente en línea. Sin embargo, en las zonas centrales, la escasa distancia entre fachadas impide una dotación amplia, con lo que aparecen problemas de disponibilidad de espacio en el viario. Esto se percibe como un problema para los residentes, especialmente por el hecho de que las edificaciones más antiguas mayoritariamente carecen de garaje y por la percepción de que la disponibilidad de plazas debe ser en el entorno inmediato de la vivienda.

Para objetivar la situación del estacionamiento, se ha realizado una campaña de aforo diurno de ocupación en un día laborable típico durante 12 horas, mediante control cada dos horas sobre una muestra total de 500 plazas en varias zonas de estacionamiento libre y estacionamiento limitado, correspondiendo a zonas de estacionamiento libre las siguientes:

- ❑ En la avenida de Portugal, incluyendo el aparcamiento en superficie sin asfaltar cerca de Cristóbal Colon.
- ❑ Zona de chalés del entorno a la calle Galileo.

Imagen 58. Ubicación de las zonas de aforos de ocupación de estacionamiento



Fuente: Elaboración propia.



Imagen 59. Zonas de estacionamiento libre analizadas



Fuente: Elaboración propia.

Con los resultados de los aforos se puede observar lo siguiente:

- ❑ La zona de la avenida de Portugal no tiene problemas de estacionamiento.
- ❑ En la zona de los chalés del entorno de la calle Galileo hay un sobresaturación debido que los vehículos tienen escasas zonas de estacionamiento en calzada.

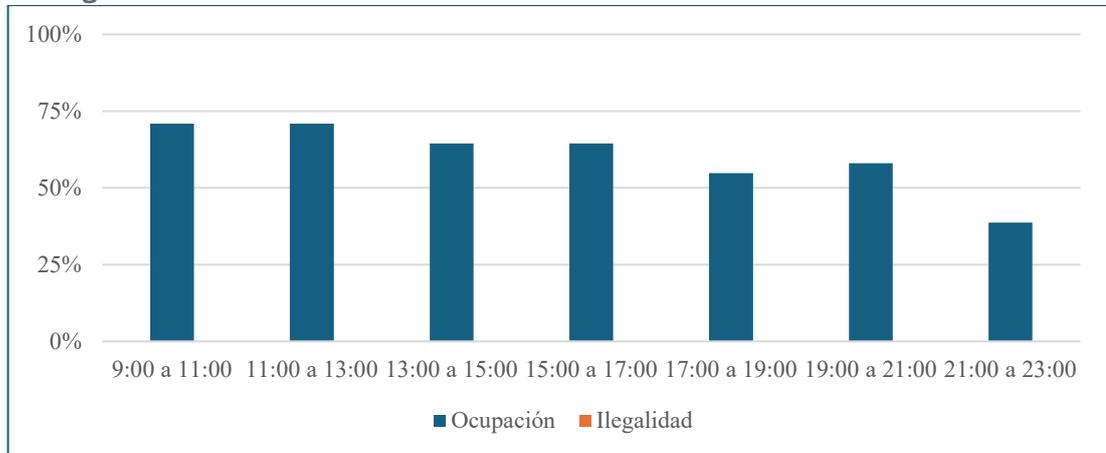
Tabla 21. Porcentaje de ocupación media de estacionamiento por franjas horarias en las zonas analizadas

| Horarios | Avenida Portugal (%) | C. Galileo (%) |
|---------------|----------------------|----------------|
| 9:00 a 11:00 | 71 % | 114 % |
| 11:00 a 13:00 | 71 % | 105 % |
| 13:00 a 15:00 | 65 % | 102 % |
| 15:00 a 17:00 | 65 % | 101 % |
| 17:00 a 19:00 | 55 % | 101 % |
| 19:00 a 21:00 | 58 % | 97 % |
| 21:00 a 23:00 | 39 % | 95 % |

Fuente: Elaboración propia.

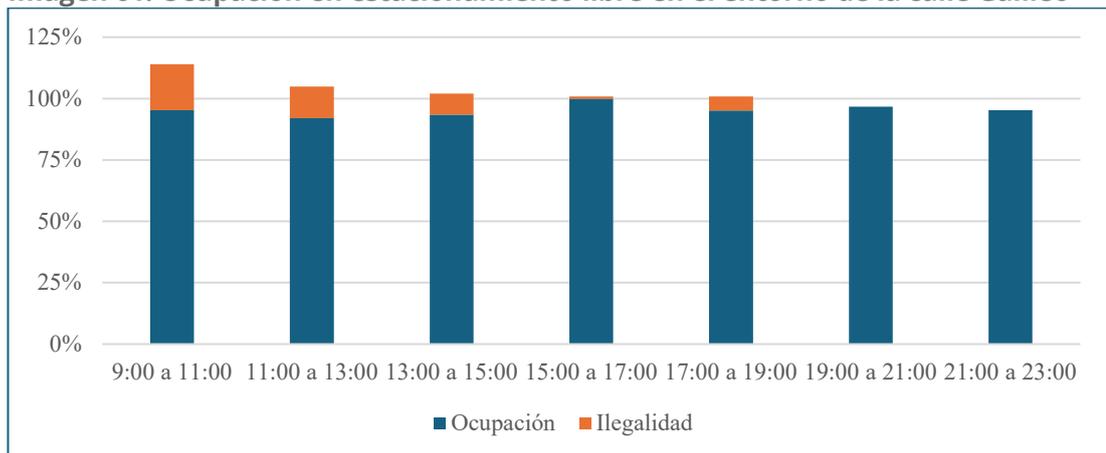


Imagen 60. Ocupación en estacionamiento libre en el entorno de la Avenida de Portugal



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 61. Ocupación en estacionamiento libre en el entorno de la calle Galileo



Fuente: Elaboración propia.

Proyectando los resultados obtenidos, puede decirse que:

- En las zonas centrales con grandes avenidas se puede producir un comportamiento similar a la avenida de Portugal, donde la disponibilidad se reduce solo en horarios punta sin llegar a la saturación del estacionamiento.
- En calles residenciales del entorno del Hospital, pueden producirse patrones similares a la calle Galileo con una alta ocupación y saturación a lo largo del día.

Estacionamientos para motos

Resulta muy interesante que existe una dotación relativamente importante de estacionamientos para motocicletas que además están frecuentemente con alta ocupación.



Imagen 62. Estacionamientos para motocicletas



Fuente Elaboración propia.

3.5.2 Estacionamiento regulado en viario (ORA)

Regulación

El estacionamiento regulado en Mérida se organiza a través del sistema ORA, que divide la ciudad en diferentes zonas de estacionamiento. Las dos principales son la zona azul y la zona verde, cada una con características específicas.

La zona azul está diseñada para facilitar la rotación de vehículos en áreas de alta demanda, como zonas comerciales y de ocio. En esta zona, el tiempo máximo de estacionamiento es de tres horas.

Según el contrato de concesión, inicialmente se estableció en 1.000, el número de plazas del servicio, correspondiendo 881 de zona azul y 119 de zona verde. Con la modificación firmada en 2018, en la actualidad hay 588 plazas en la zona azul y 295 plazas en la zona verde, lo que supone un total de 883 plazas.

Las condiciones y horarios de regulación de esta zona son los siguientes:

- ❑ Invierno (1 de octubre a 31 de mayo):
 - Lunes a viernes: 9:00 a 20:30 horas.
 - Sábados: hasta las 14:00 horas.
 - Domingos y festivos: gratuito.
- ❑ Verano (1 de junio a 30 de septiembre):
 - Lunes a viernes: 9:00 a 15:00 horas y 16:00 a 21:30 horas.
 - Sábados: hasta las 14:00 horas.
- ❑ Tarifas:
 - 20 minutos: 0,25 euros.
 - 1 hora: 1,25 euros.



- 2 horas: 2,35 euros.
- 3 horas: 3,30 euros.
- Multas:
 - Por exceso de tiempo: 4,70 euros.
 - Por no tener *ticket*: 9,45 euros.

Por otro lado, la zona verde está orientada principalmente a los residentes de Mérida, permitiéndoles estacionar de manera más prolongada. Las condiciones de esta zona son las siguientes:

- Residentes: sin límite de tiempo dentro de su sector.
- No residentes: máximo de 1 hora.
- Tarifas (más altas que en zona azul): 20 minutos: 0,60 €, 1 hora: 2,15 €

El sistema de pago para el estacionamiento ORA en Mérida es flexible, permitiendo el uso de parquímetros y aplicaciones móviles.

Imagen 63. Marcas viales de zona regulada (izq.) y parquímetro (dcha.)



Fuente Elaboración propia.

Demanda

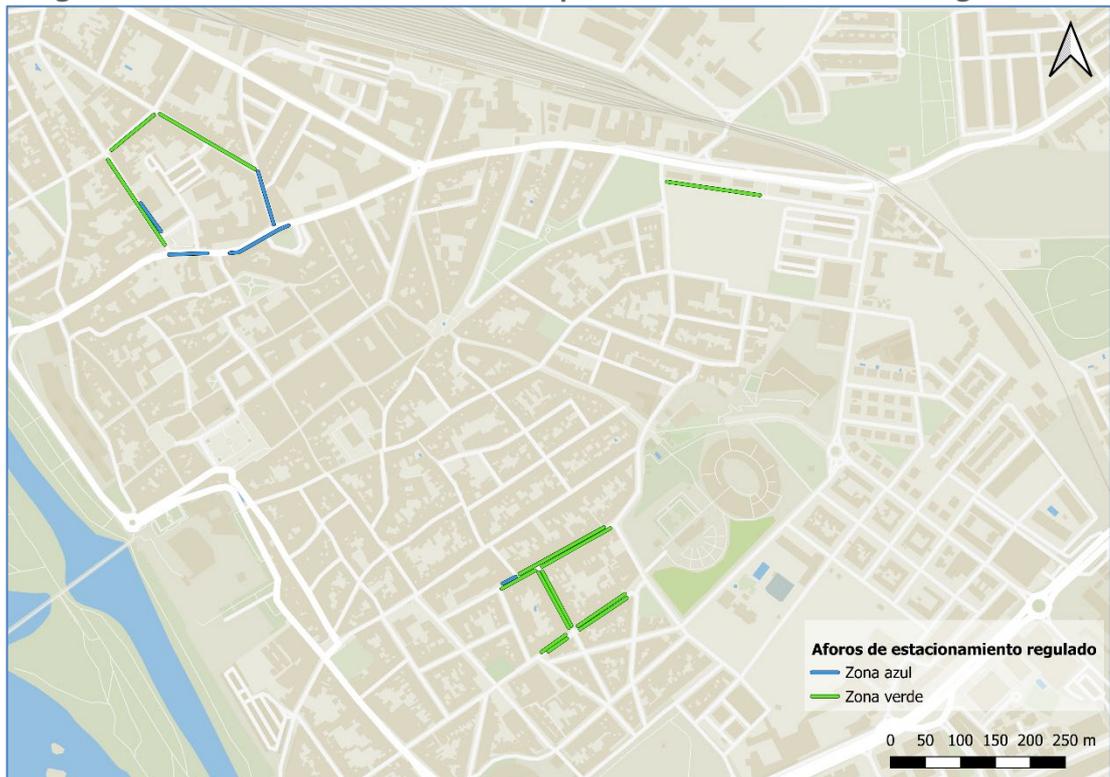
Para objetivar la situación del estacionamiento regulado, se ha realizado una campaña de aforo diurno de ocupación en un día laborable típico durante 12 horas, mediante control cada dos horas sobre una muestra total de 500 plazas en varias zonas de estacionamiento limitado, correspondiendo a zonas de estacionamiento libre las siguientes:

- En el centro del casco histórico por el entorno de la calle Calvario, cercano al aparcamiento Politécnica.



- ❑ Al norte del casco urbano en la calle del Teniente Flomesta, cercano al aparcamiento Teatro Romano (Hernán Cortés).
- ❑ Al sur del del Teatro Romano en el entorno de la calle Pedro María Plano.

Imagen 64. Ubicación de los aforos de ocupación de estacionamiento regulado



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 65. Zonas de estacionamiento limitado analizadas



Fuente: Elaboración propia.

Con los resultados de los aforos se puede observar lo siguiente:

- ❑ En las zonas del casco histórico con estacionamiento limitado hay una saturación, tanto en periodo diurno como en nocturno.



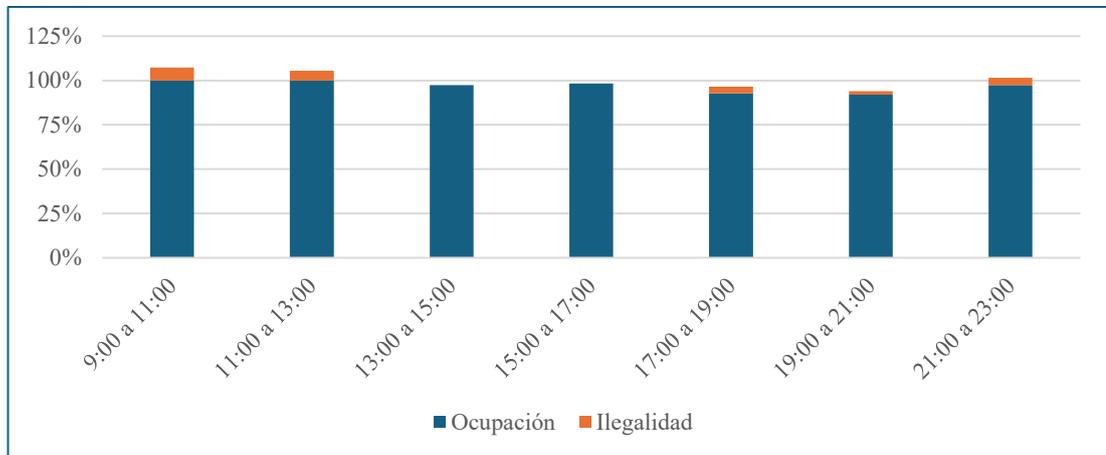
- En la zona de estacionamiento limitado para residentes (zona verde) de la calle Teniente Flomesta se observa importante ocupación de vehículos a lo largo del día.
- En la zona residencial cercana al entorno al Teatro Romano hay una gran ocupación, principalmente por la tarde y noche.

Tabla 22. Porcentaje de ocupación media de estacionamiento por franjas horarias en las zonas analizadas

| Horarios | C. Calvario (%) | C. Teniente Flomesta (%) | C. Pedro María Plano (%) |
|---------------|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| 9:00 a 11:00 | 107 % | 1 % | 68 % |
| 11:00 a 13:00 | 105 % | 3 % | 78 % |
| 13:00 a 15:00 | 97 % | 0 % | 82 % |
| 15:00 a 17:00 | 98 % | 3 % | 89 % |
| 17:00 a 19:00 | 97 % | 4 % | 95 % |
| 19:00 a 21:00 | 94 % | 0 % | 90 % |
| 21:00 a 23:00 | 102 % | 0 % | 94 % |

Fuente: Elaboración propia.

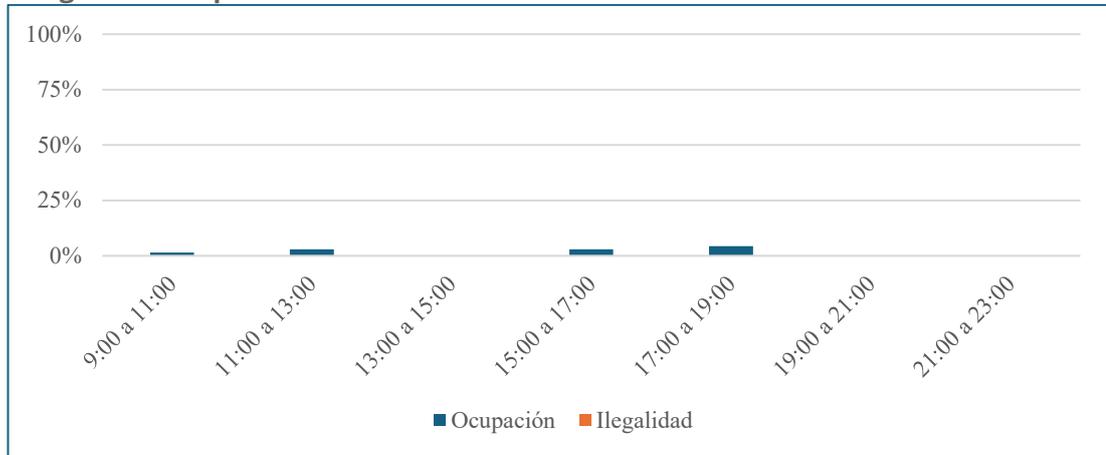
Imagen 66. Ocupación en estacionamiento limitado en el entorno de la calle Calvario



Fuente: Elaboración propia.

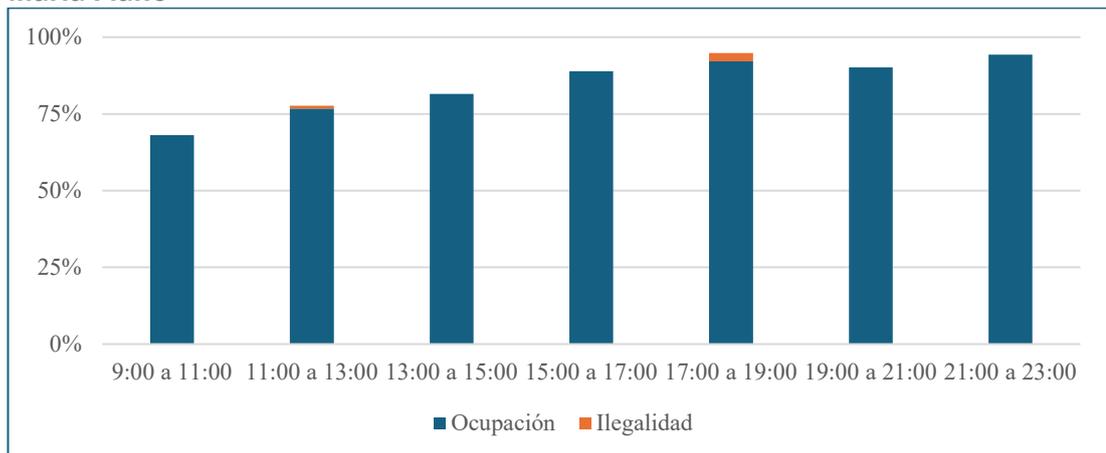


Imagen 67. Ocupación en la zona verde de la calle Teniente Flomesta



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 68. Ocupación en estacionamiento limitado en el entorno de la calle Pedro María Plano



Fuente: Elaboración propia.

Proyectando los resultados obtenidos, puede decirse que:

- ❑ En las zonas céntricas o comerciales como la calle Calvario, refleja una saturación del estacionamiento con una demanda excesiva de vehículos.
- ❑ En otras zonas con calles residenciales y comerciales, se puede producir una alta demanda en horario laboral o de ocio con ocupación progresiva llegando a la saturación como en la calle Pedro María Plano.
- ❑ Es posible que en otras zonas con un menor tránsito vehicular se produzca una baja ocupación como en la calle Teniente Flomesta, a lo largo de todas las franjas horarias.



Aplicación móvil

El pago del estacionamiento regulado puede realizarse mediante una aplicación que se denomina Moviltik y está disponible en las principales plataformas de descarga.

La aplicación permite pagar sólo por el tiempo que ha estado. La aplicación, además, envía notificaciones al usuario de que va a expirar el *ticket*, por lo que puede renovarlo telemáticamente, evitando posibles sanciones. Otras de las funcionalidades esa notificación de multas y la posibilidad de pagarlas desde el propio móvil; la gestión de varios vehículos asociados a una misma cuenta, consultar el historial o gestionar su tarjeta de residente.

Sin embargo, la aplicación no tiene previsto el caso de la carga y descarga, que se ve obligada a obtener *ticket* físico para el control de su tiempo, que no tiene coste, como se detalla más adelante.

3.5.3 Aparcamiento fuera del viario

Los principales aparcamientos fuera de viario en la Ciudad de Mérida son los siguientes:

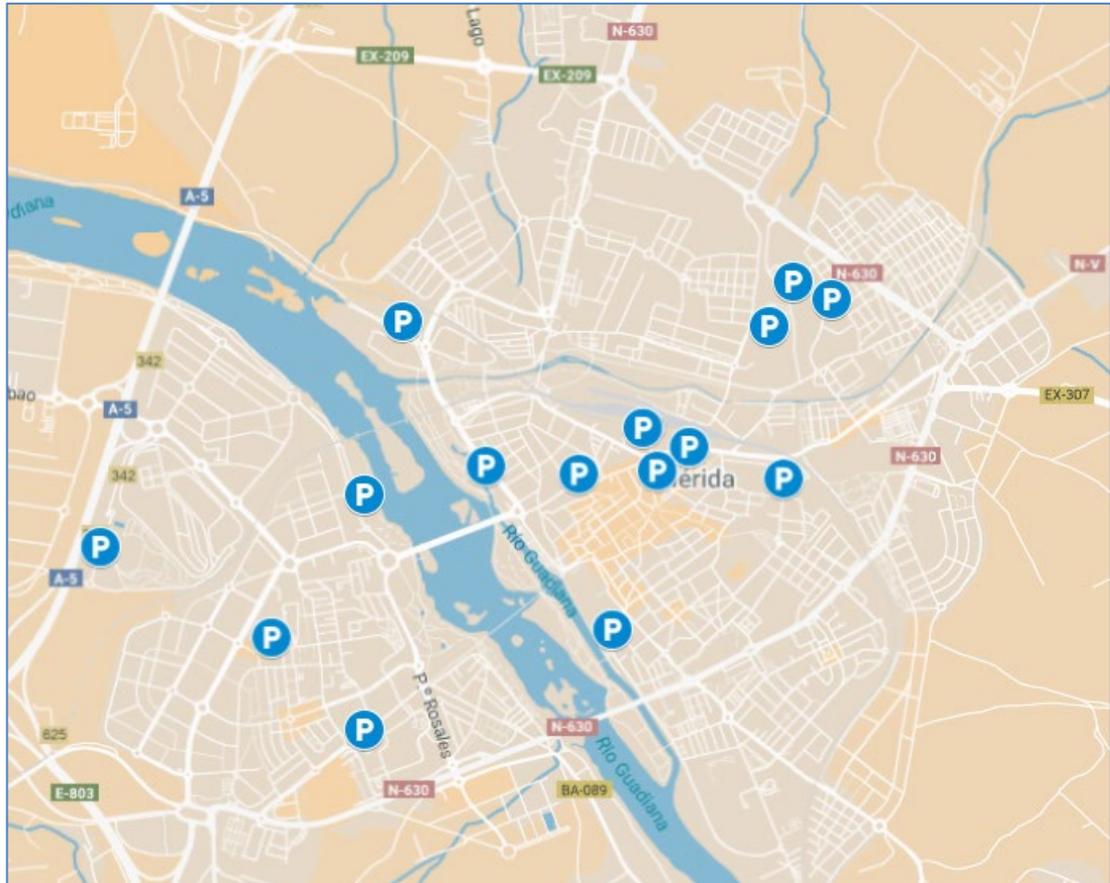
- De pago:
 - Estación de Adif. 373 plazas. Saba Infraestructuras.
 - Teatro Romano. 225 plazas. Vectalia.
 - Atarazanas. 267 plazas. Vectalia.
 - José Fernández López. 462 plazas. Telpark.
 - Politécnica. 330 plazas. Telpark.
 - Santa Eulalia. 300 plazas. Parkalia.
 - Cervantes. 240 plazas. Parkalia.

- Gratuitos:
 - Aparcamiento de la plaza Tierno Galván frente a las consejerías y el Velódromo.
 - Aparcamiento del Hospital de Mérida.
 - Aparcamiento en zona pública de la Consejería de Salud en los terrenos de la antigua vía pecuaria.
 - Aparcamiento en Ciudad Deportiva de Mérida.
 - Aparcamiento en Complejo Polideportivo La Paz.
 - Aparcamiento en el Palacio de Congresos de Mérida.
 - Aparcamiento del Recinto Ferial.
 - Aparcamiento en Mérida III Milenio.



Además, existen un área de aparcamiento para autocaravanas de gestión municipal.

Imagen 69. Aparcamientos en el municipio de Mérida



Fuente Elaboración propia.

Dentro de los públicos, dos son concesiones municipales, explotadas junto al transporte urbano y el servicio de grúa: Atarazanas y Teatro Romano (Calle Cabo Verde). Ofertan plazas de rotación y abonos, disponiendo en este último de plazas para autocaravanas y autocares. Las tarifas para turismos en 2025 son de 0,0224 €/minuto (equivalente a 1,34 €/hora) en rotación y de 67,25 €/mes para los abonos de 24 horas.



Imagen 70. Aparcamientos en el Recinto Ferial de Mérida (avda. Emérita Augusta)



Fuente Elaboración propia.

Imagen 71. Aparcamientos en el Velódromo (calle San Lázaro)



Fuente Elaboración propia.



Imagen 72. Diversos aparcamientos públicos de Mérida



Fuente Elaboración propia.

Ocupación

Para los aparcamientos concesionados se dispone de datos generales de demanda facilitados por la empresa concesionaria.

- ❑ En el aparcamiento de Atarazanas, el grado de ocupación medio de las plazas de rotación es de un 28% mientras que las plazas de abono 24 horas están comercializadas en un 100%.
- ❑ En el aparcamiento de Teatro Romano (Calle Cabo Verde) la ocupación promedio de las plazas de rotación es de un 14%, aunque alcanza la ocupación completa en sus plazas de rotación en algunos fines de semana por los eventos turísticos en la ciudad (Emérita Lúdica, Feria de Mérida, etc.). Las plazas de abono 24 horas están comercializadas en un 80%.



Imagen 73. Aparcamientos de Politécnica saturado



Fuente Elaboración propia.

En el resto, existen frecuentemente grados de ocupación elevados y para conocer de primera mano la ocupación en un día medio, se ha realizado una campaña de aforo de ocupación en aparcamientos fuera de calzada mediante fichas en diferentes periodos del día (dos de mañana y una de tarde) de los principales aparcamientos de pago del centro urbano de Mérida:

- Estación de ferrocarril de Mérida.
- Politécnica.
- Atarazanas.
- Teatro Romano (Hernán Cortés).
- José Fernando López.

En el Anexo se recogen las fichas con todos los resultados de los aforos realizados a los aparcamientos públicos.

Como se puede observar de los resultados el promedio más alto es a lo largo del mediodía y por la mañana con ocupaciones más altas del 60 %, mientras que por la tarde la ocupación baja por debajo del 45 %, lo que sugiere una reducción del estacionamiento por los trabajadores y una menor afluencia de vehículos en el viario.

Por aparcamientos públicos, el que tiene la ocupación más alta es el aparcamiento Politécnica con ocupaciones mayores del 80 %, debido a una gran demanda en el centro histórico, y la cercanía a centros administrativos y educativo. Además, el aparcamiento Teatro Romano tiene una ocupación elevada con ocupación mayores al 60 % en todas las franjas del día.

Hay una menor ocupación en aparcamientos como la estación de ferrocarril, Atarazanas y José Fernando López, con una disminución progresiva pero más moderada por la tarde, relacionado principalmente con una menor actividad.

Tabla 23. Número de vehículos en los aparcamientos públicos

| Aparcamiento | Tipo | Capacidad | Mañana | Medio-día | Tarde |
|-----------------------------------|-----------------------|--------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Estación de ferrocarril de Mérida | Cubierto parcialmente | 373 | 189 | 177 | 105 |
| Politécnica | Cubierto | 330 | 285 | 271 | 144 |
| Atarazanas | Cubierto | 267 | 130 | 147 | 91 |
| Teatro Romano (Hernán Cortés) | Cubierto parcialmente | 225* | 105 (R) 51 (L) | 120 (R) 57 (L) | 106 (R) 39 (L) |
| José Fernando López | Subterráneo | 462** | 185 (1) 116 (2) | 173 (1) 127 (2) | 125 (1) 69 (2) |
| Total | | 1.657 | 1.061 | 1.072 | 679 |

* Nota: El valor entre (R) significa plazas con reserva y (L) que son estacionamiento libre sin reserva.

** Nota: El valor entre paréntesis significa la planta del aparcamiento.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 24. Porcentaje de ocupación de los aparcamientos públicos

| Aparcamiento | Tipo | Capacidad | Mañana | Medio-día | Tarde |
|-----------------------------------|-----------------------|--------------|------------|------------|------------|
| Estación de ferrocarril de Mérida | Cubierto parcialmente | 373 | 51 % | 47 % | 28 % |
| Politécnica | Cubierto | 330 | 86 % | 82 % | 44% |
| Atarazanas | Cubierto | 267 | 49 % | 55 % | 34 % |
| Teatro Romano (Hernán Cortés) | Cubierto parcialmente | 225 | 69 % | 79 % | 64 % |
| José Fernando López | Subterráneo | 462 | 65 % | 65 % | 43 % |
| Promedio | | 1.657 | 64% | 66% | 43% |

Fuente: Elaboración propia.

3.6 *Autobús urbano*

3.6.1 *Marco general*

La explotación del transporte urbano se realiza actualmente por la compañía Vectalia Emérita, del grupo Vectalia, en virtud del contrato para la “gestión de los servicios públicos de transporte urbano de viajeros, retirada y depósito de vehículos, así como de aparcamientos en recintos cerrados y algunas vías públicas de la ciudad de Mérida” firmado a principios de 2013 con un plazo de 25 años. En 2019, tras la modificación del contrato firmada a finales de 2018, el servicio experimentó una importante remodelación, dando lugar a la estructura actual del servicio. Así, partiendo de una tendencia muy atípica de recorridos



creciente de (como muestra la tabla que sigue), para 2019 y años siguientes los km útiles de servicio están fijados en 547.330, frente a lo que se establecía en el contrato inicial para 2019 de 385.642 km y de 354.658 km para los años siguientes. El contrato está vigente hasta **febrero de 2038**, lo que limita de manera prácticamente absoluta las posibilidades de introducción de cambios.

Tabla 25. Recorridos anuales previstos inicialmente en el contrato de concesión del transporte urbano

| Año de concesión | Km útiles |
|------------------|-----------|
| 1 | 709.702 |
| 2 | 639.894 |
| 3 | 576.253 |
| 4 | 519.890 |
| 5 | 469.740 |
| 6 | 427.160 |
| 7 | 385.642 |
| 8 a 25 | 354.658 |

Fuente: Contrato de concesión.

3.6.2 Líneas

Hasta 2024 el servicio constaba de cinco líneas ordinarias, junto con una línea nocturna los fines de semana y festivos y una especial para el período de la Feria de Mérida (finales de agosto y/o principios de septiembre). Puntualmente ha habido una línea regular conectando el núcleo de Proserpina, con cifras muy bajas de demanda.

Actualmente, el servicio de autobuses urbanos de Mérida opera con las siguientes líneas ordinarias⁵:

- ❑ Línea A: Hospital – Paseo de Roma – San Juan.
- ❑ Línea B: Montealto – Paseo de Roma – Hospital (lunes a viernes).
- ❑ Línea C: Juan Carlos I – Paseo de Roma – El Prado.
- ❑ Línea D: Paseo de Roma – San Andrés – Nueva Ciudad (lunes a viernes).
- ❑ Línea F: Montealto – Paseo de Roma – San Andrés (sábados, domingos y festivos).

Es decir, en laborables solamente prestan servicio cuatro líneas y en sábados y festivos solamente tres⁶. De la imagen de conjunto se aprecia que existe una notable superposición, especialmente al sur del núcleo urbano, al tiempo que

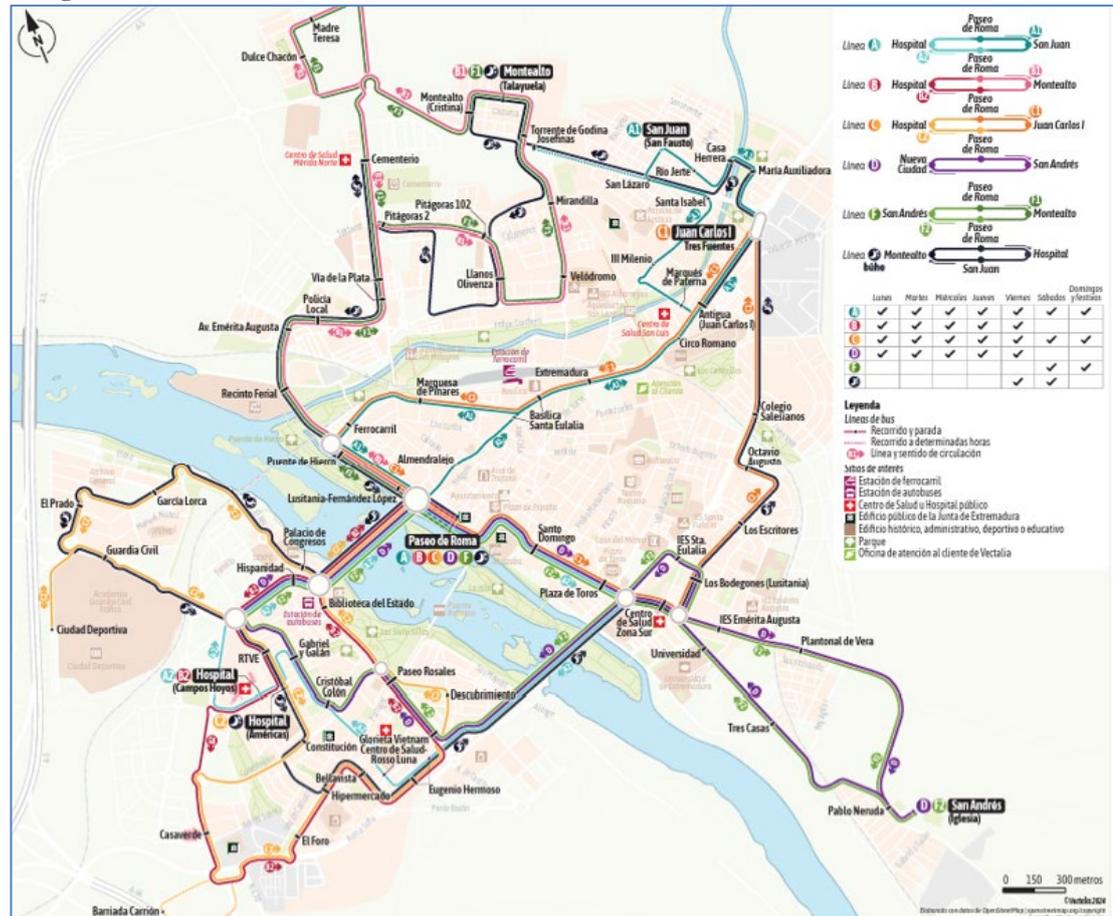
⁵ No existe línea E.

⁶ En Anexo al final de este documento se recogen las paradas y horarios detallados.



hay grandes zonas sin cubrir como el interior del Casco Histórico, el Polígono Industrial El Prado, el Vivero, La Heredad, Miralrío, etc.

Imagen 74. Red de autobuses (todas las líneas)



Fuente: Vectalia.

El análisis línea a línea muestra que todas las líneas conectan las áreas a ambos lados del Guadiana y tienen como tramo común el Puente de Lusitania y la parada principal de Paseo de Roma, además de conectar todas ellas con el Hospital de Mérida o sus proximidades.

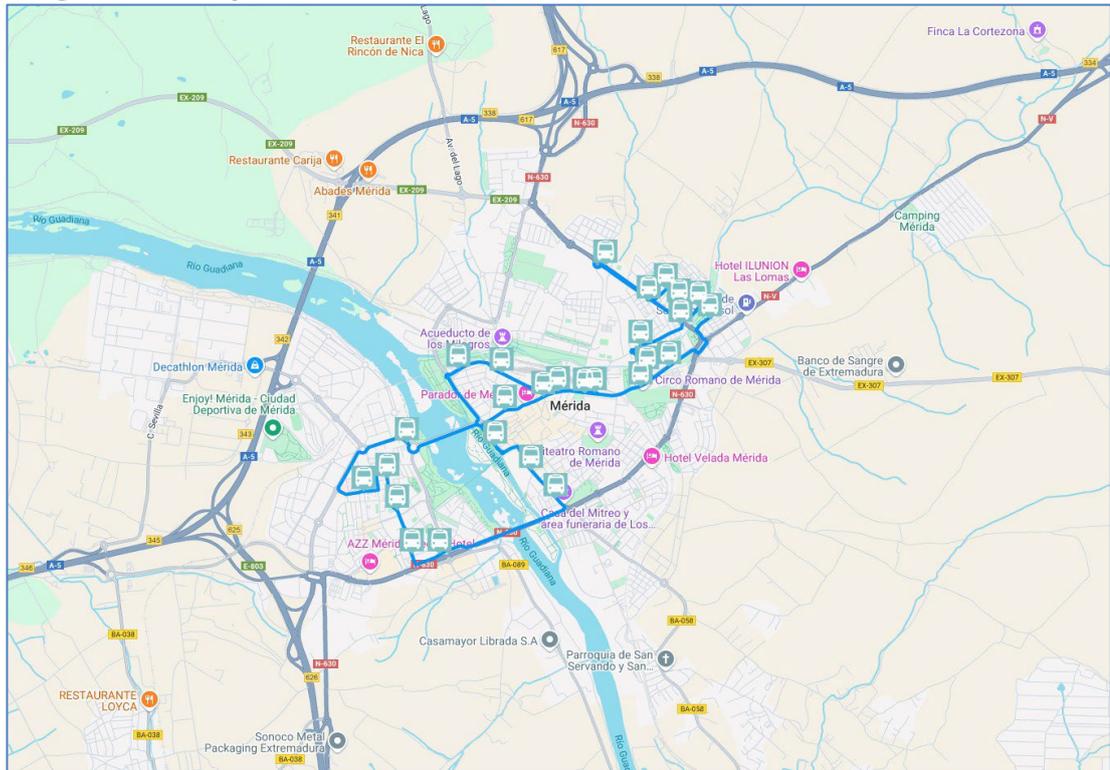
- ❑ La línea A conecta las áreas residenciales de Santa Isabel y San Lázaro al Norte con Avenida de Extremadura y con el límite Oeste del centro monumental para luego cruzar el Guadiana hacia el Hospital y luego volver por el Puente Fernández Casado hacia el Paseo de Roma y conectar con la Avenida de Extremadura por la Calle Almendralejo.
- ❑ La línea B permite conectar la parte Noroeste de la ciudad con el Paseo de Roma y por el Puente de Lusitania da acceso al Hospital y a las áreas residenciales de Nueva Ciudad y Bellavista.
- ❑ La línea C proporciona la mayor accesibilidad a toda el área al Sur del Guadiana, incluyendo el Hospital de Mérida, la Ciudad Deportiva y la



zona residencial de El Prado con el Paseo de Roma y los ejes viarios hasta la glorieta de las Tres Fuentes.

- ❑ La línea D conecta el área de San Andrés, al Sureste del área histórica, con el Paseo de Roma y con el Hospital de Mérida.
- ❑ La línea F sólo está operativa los sábados, domingos y festivos conectando San Andrés con el Paseo de Roma, el Hospital de Mérida y la zona de Montealto al Norte del Arroyo de Albarregas.

Imagen 75. Transporte urbano (línea A)



Fuente: Vectalia.

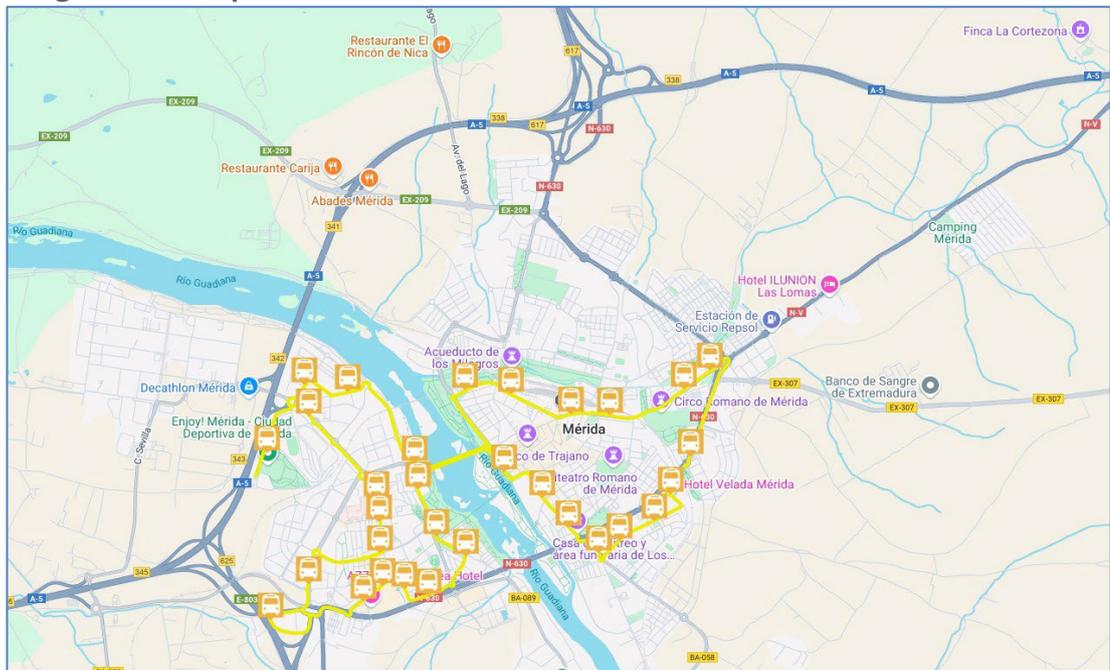


Imagen 76. Transporte urbano (línea B)



Fuente: Vectalia.

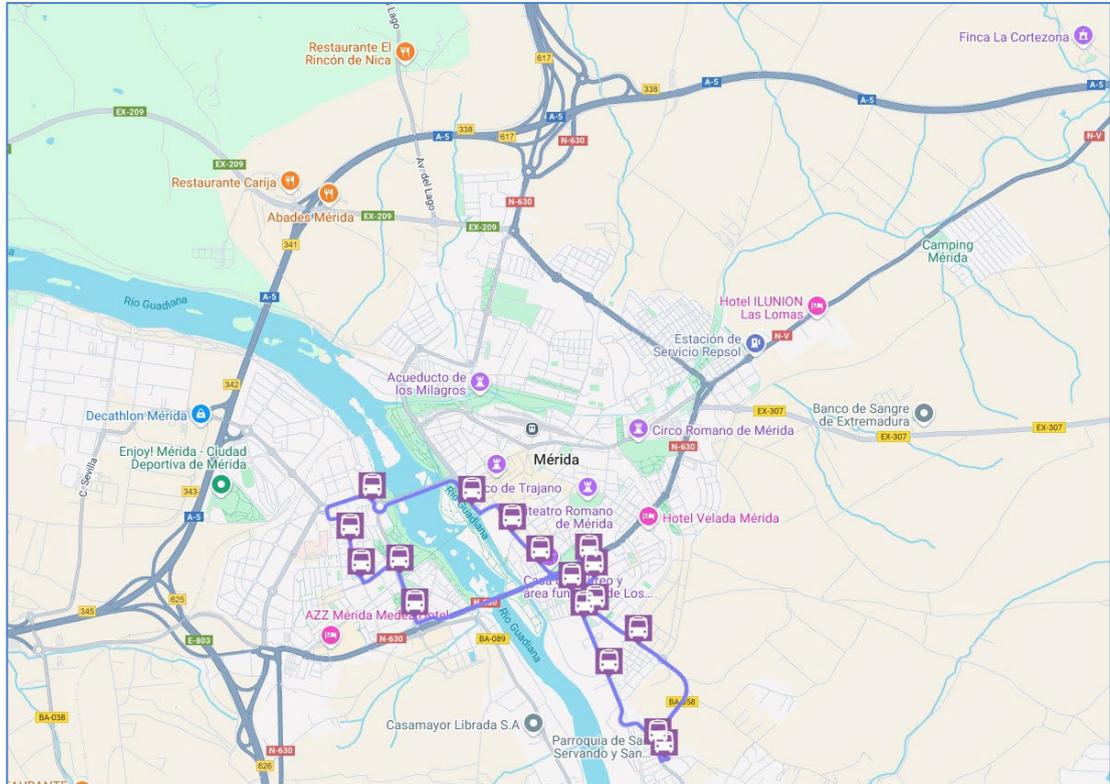
Imagen 77. Transporte urbano (línea C)



Fuente: Vectalia.

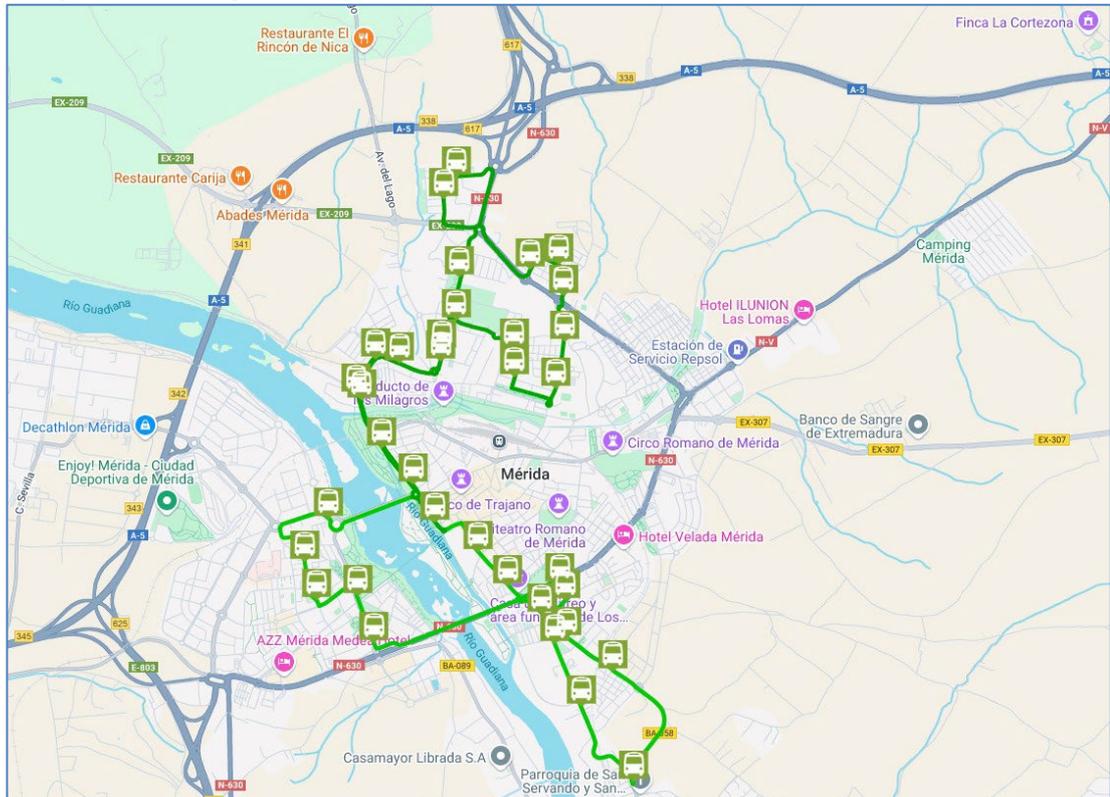


Imagen 78. Transporte urbano (línea D)



Fuente: Vectalia.

Imagen 79. Transporte urbano (línea F)

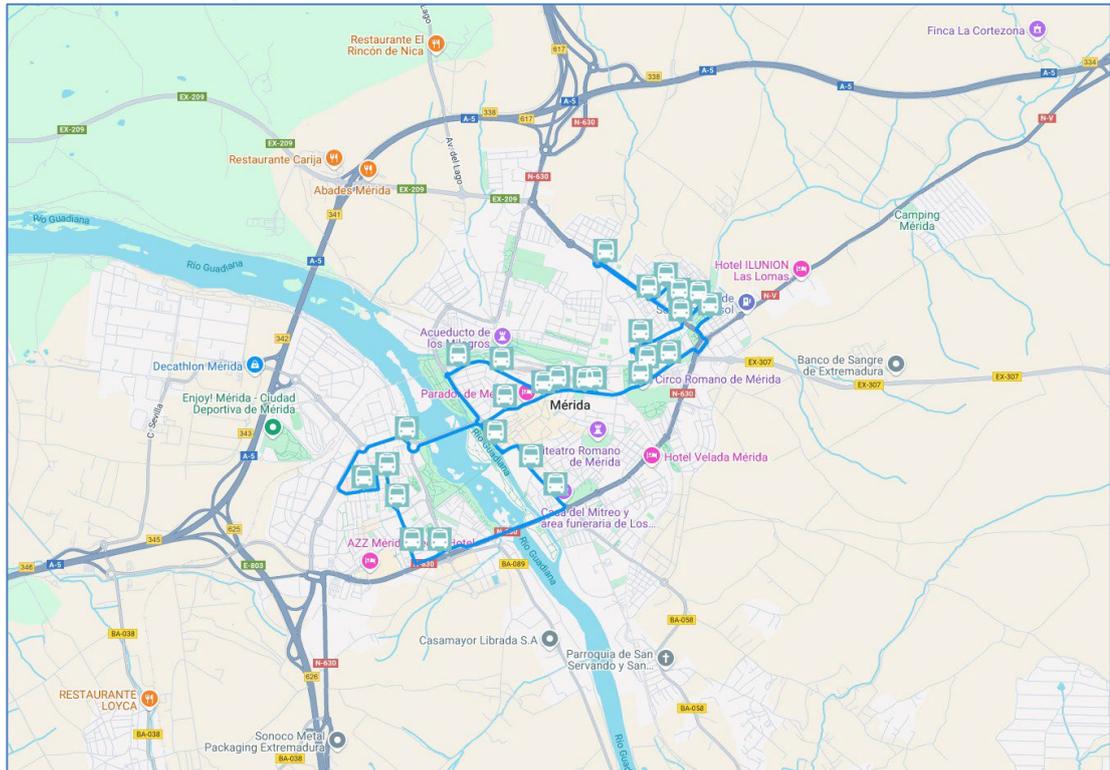


Fuente: Vectalia.



Adicionalmente, con horario especial nocturno, existe la línea denominada “Búho”, con un trazado amplio que conecta todas las áreas residenciales en el límite de la zona urbana (excepto San Andrés) con el Paseo de Roma y el Hospital de Mérida.

Imagen 80. Transporte urbano (Búho)



Fuente: Vectalia.

Es interesante por poner de relieve que el trazado de las líneas forma frecuentemente amplios bucles que hacen que los recorridos de ida y vuelta no sean simétricos en muchos de los casos.

3.6.3 Paradas

En las imágenes anteriores ya se muestran las paradas de las distintas líneas. De manera individual, líneas tienen el siguiente número de paradas cada una, indicándose las que tienen transbordo con otras líneas.



Tabla 26. Tipos de paradas por línea

| Línea | Paradas simples | Paradas múltiples | | | | Total | Paradas totales |
|-------|-----------------|------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|-------|-----------------|
| | | Paradas comunes a otra línea | Paradas comunes a otras dos líneas | Paradas comunes a otras tres líneas | Paradas comunes a otras cuatro líneas | | |
| A | 16 | 5 | 3 | 2 | 2 | 12 | 28 |
| B | 20 | 9 | 1 | 2 | 0 | 12 | 32 |
| C | 13 | 11 | 3 | 3 | 2 | 19 | 32 |
| D | 7 | 6 | 3 | 1 | 0 | 10 | 17 |
| F | 28 | 5 | 4 | 0 | 0 | 9 | 37 |

Nota: Las cabeceras se computan solo una vez. Pero si una parada que es cabecera se emplea a mitad del recorrido, se computa como intermedia también.

Fuente: Vectalia. Elaboración propia.

Así, las líneas C y D están más integradas con el resto de las líneas, ya que sólo tienen un 41 % de paradas simples mientras que la línea F es la que menos paradas tiene en común con otras líneas.

Tabla 27. Paradas simples sobre el total de cada línea

| Línea | Paradas simples |
|-------|-----------------|
| A | 57 % |
| B | 63 % |
| C | 41 % |
| D | 41 % |
| F | 76 % |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 28. Paradas comunes a las distintas líneas

| Línea | A | B | C | D | F | Total |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|
| A | | 3 | 10 | 7 | 7 | 27 |
| B | 3 | | 10 | 4 | | 17 |
| C | 10 | 10 | | 7 | 7 | 34 |
| D | 7 | 4 | 7 | | | 18 |
| F | 7 | | 7 | | | 14 |
| Total | 27 | 17 | 34 | 18 | 14 | |

Fuente: Vectalia. Elaboración propia.

De manera relativa, diferenciando entre días laborables de sábados y festivos se observa lo siguiente:

- En laborables, la línea D tienen más de un 40% de paradas comunes con la A y con la C, mientras que otras líneas como la A y la B tienen un porcentaje reducido de paradas en común.



- Los sábados, domingos y festivos, las tres líneas que prestan servicio tienen menores porcentajes de paradas en común, aunque entre la A y la C tiene porcentajes de algo más del 30% de sus paradas en común.

Tabla 29. Porcentaje de paradas comunes de las distintas líneas de lunes a viernes

| Línea | A | B | C | D |
|-------|--------|--------|--------|--------|
| A | | 10,7 % | 35,7 % | 25,0 % |
| B | 9,4 % | | 31,3 % | 12,5 % |
| C | 31,3 % | 31,3 % | | 21,9 % |
| D | 41,2 % | 23,5 % | 41,2 % | |

Nota: cálculo de porcentajes por fila.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 30. Porcentaje de paradas comunes de las distintas líneas sábados, domingos y festivos

| Línea | A | C | F |
|-------|--------|--------|--------|
| A | | 35,7 % | 25,0 % |
| C | 31,3 % | | 21,9 % |
| F | 18,9 % | 18,9 % | |

Nota: cálculo de porcentajes por fila.

Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, las paradas más significativas son las de Paseo de Roma, por la que pasan todas las líneas y el Hospital de Mérida con una parada común para tres líneas, pero con paradas próximas para el resto de las líneas.

Tabla 31. Cabeceras de las distintas

| Parada | A | B | C | D | F |
|---------------|---|---|---|---|---|
| Paseo de Roma | | | | | |
| San Juan | | | | | |
| Hospital | | | | | |
| Montealto | | | | | |
| Juan Carlos I | | | | | |
| San Andrés | | | | | |

Fuente: Elaboración propia.

Las paradas se encuentran equipadas de maneras muy diversas ⁷:

- La más compleja es la del Paseo de Roma, inaugurada hace unos meses, y que cuenta con zona de espera cubierta y aseos. Sustituye a la quedó completamente devorada por las llamas en un incendio ocurrido en marzo de 2023.
- Otras 52 marquesinas son convencionales, con la dotación mínima (cortavientos, parasol y asiento). Disponen de información impresa

⁷ En Anexo al final de este documento se recoge la relación de paradas con marquesina.



sobre el servicio. En algunos casos (14 en total) disponen de “mupis” (Mobiliario Urbano como Punto de Información”).

- Aunque las marquesinas disponen de información gráfica, con mapa de líneas, buena parte de las paradas dispone solamente de un poste o una señal, sin apenas información y con un aspecto descuidado.

Sin embargo, es muy frecuente la disponibilidad de dársena que permite la parada con poca interferencia con el resto del tráfico.

Imagen 81. Paradas con dársena de apartado



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 82. Marquesina de Avenida de Roma



Fuente: Ayuntamiento de Mérida.



Imagen 83. Marquesinas ordinarias



Fuente: Elaboración propia.

3.6.4 Cobertura

La cobertura en línea recta se recoge a continuación, reflejando por separado las líneas A, B, C y D de las líneas A, C y F, que son los grupos que funcionan simultáneamente, tomando en ambos casos buffers de 200 y de 300 metros. En la página siguiente se han representado gráficamente los buffers de 200 y de 300 metros.

Tabla 32. Población atendida según distancias en línea recta a parada

| Distancia a parada (m) | Líneas A, B, C y D | Líneas A, C y F |
|------------------------|--------------------|-----------------|
| 200 | 27.983 | 28.552 |
| 300 | 36.593 | 36.544 |

Fuente: Elaboración propia.

Las conclusiones son claras:

- ❑ Con el buffer de 200 metros quedan importantes zonas de la ciudad sin cubrir.
- ❑ Con el de 300 metros la cobertura crece significativamente, pero subsisten algunas lagunas, de las que la más llamativa es la zona sureste del casco antiguo.
- ❑ La cobertura en día laborable (líneas A, B, C y D) es mejor que en festivo, pero no la diferencia es mínima considerando el buffer de 300 metros.
- ❑ Existen, en todo caso, zonas urbanas en la periferia que no cuentan con líneas urbanas, pero el actual contrato de servicio impide atenderlas.



Imagen 84. Cobertura de las líneas A, B, C y D (buffer de 200 m)



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 85. Cobertura de las líneas A, B, C y D (buffer de 300 m)



Fuente: Elaboración propia.



Imagen 86. Cobertura de las líneas A, C y F (buffer de 200 m)



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 87. Cobertura de las líneas A, C y F (buffer de 300 m)



Fuente: Elaboración propia.



3.6.5 Calendario, horario e intervalo

Para cada una de las líneas se muestra a continuación el calendario de días de servicio semanal, el horario de servicio y el intervalo programado.

- Línea A.
 - Lunes a viernes: Cada 30 minutos desde las 7:25 a las 21:55.
 - Sábados: Cada 60 minutos desde las 8:25 a las 21:25.
 - Domingos y festivos: Cada 60 minutos desde las 9:25 a las 21:25.
- Línea B.
 - Lunes a viernes: Cada 30 minutos desde las 7:25 a las 21:55
 - Sábados, domingos y festivos: Sin servicio.
- Línea C.
 - Lunes a viernes: Cada 30 minutos desde las 7:30 a las 22:00.
 - Sábados: Cada 60 minutos desde las 9:00 a las 21:00.
 - Domingos y festivos: Cada 60 minutos desde las 10:00 a las 21:00.
- Línea D.
 - Lunes a viernes: Cada 30 minutos desde las 7:30 a las 22:00.
 - Sábados, domingos y festivos: Sin servicio.
- Línea F.
 - Lunes a viernes: Sin servicio.
 - Sábados, domingos y festivos: Cada 60 minutos desde las 8:00 a las 21:00.

Por su parte, el búho tiene el siguiente servicio:

- Viernes, sábado y de vísperas de festivos
- Cada 60 minutos desde las 23:00 a las 4:00.

3.6.6 Tarifas

El aspecto más significativo de las tarifas actuales es que, tras el periodo de bonificación general en toda España, el Ayuntamiento asume la bonificación del 100% de los bonos de transporte urbano de Mérida tras el rechazo ayer en el Congreso de extender la subvención del transporte público.

La estructura tarifaria es amplia y diversa:



- Bonobús (10 viajes).
 - Para todos los públicos.
 - Carga: 10 viajes.
 - Precio carga: 6,10 euros (10 viajes). Bonificado totalmente hasta el 30 de junio de 2025.
 - Precio tarjeta: 2,35 euros.
 - Adquisición: oficina de atención al cliente.
 - Recargas: autobuses u oficina de atención al cliente.
 - Condiciones de uso: Los 10 viajes se deben utilizar en el plazo de un año. No válido para las líneas especiales.

- Bono Mensual General.
 - Para usuarios entre 26-59 años inclusive.
 - Carga: mensual.
 - Precio carga: 24,60 euros (mes). Bonificado totalmente hasta el 30 de junio de 2025.
 - Precio tarjeta: 2,35 euros.
 - Adquisición: oficina de atención al cliente.
 - Recarga: autobuses u oficina de atención al cliente.
 - Condiciones de uso: Bono personal e intransferible. No válido para las líneas especiales.

- Bono Mensual Joven (4-25 años).
 - Para usuarios entre 4-25 años inclusive.
 - Carga: mensual.
 - Precio carga: 12,30 euros (mes). Bonificado totalmente hasta el 30 de junio de 2025.
 - Precio tarjeta: 2,35 euros.
 - Adquisición: oficina de atención al cliente.
 - Recarga: autobuses u oficina de atención al cliente.
 - Condiciones de uso: Bono personal e intransferible. No válido para las líneas especiales.

- Bono Mensual Mayor (+60 años).
 - Requisitos: ser mayor de 60 años
 - Carga: mensual.
 - Precio carga: 12,30 euros (mes). Bonificado totalmente hasta el 30 de junio de 2025.
 - Precio tarjeta: 2,35 euros.
 - Adquisición: oficina de atención al cliente.
 - Recarga: autobuses u oficina de atención al cliente.



- Condiciones de uso: Bono personal e intransferible. No válido para las líneas especiales.
- Bono Mensual Parado.
 - Requisitos: empadronados en Mérida, con todos los miembros de la unidad familiar en situación de desempleo sin abono de prestaciones y no posean más de un inmueble. El acceso a este tipo de bono se revisará cada dos meses.
 - Carga: bimensual.
 - Precio carga: 3,50 euros(mes)
 - Precio tarjeta: 2,35 euros.
 - Adquisición: oficina de atención al cliente.
 - Recarga: oficina de atención al cliente.
 - Condiciones de uso: Bono personal e intransferible. No válido para las líneas especiales.
- Bono Anual Jubilado.
 - Requisitos: personas jubilada mayores de 65 años que se encuentren empadronado en Mérida y que no tengan una renta familiar superior al 1,5 S.M.I.
 - Carga: anual.
 - Precio carga: 14,05 euros (año).
 - Precio tarjeta: 2,35 euros.
 - Adquisición: oficina de atención al cliente.
 - Recarga: oficina de atención al cliente.
 - Condiciones de uso: Bono personal e intransferible. No válido para las líneas especiales.
- Bono Anual de Favor.
 - Requisitos: Tener reconocida una discapacidad igual o superior al 65 % y estar empadronado en Mérida.
 - Carga: anual.
 - Precio carga: 14,05 euros (año).
 - Precio tarjeta: 2,35 euros.
 - Adquisición: oficina de atención al cliente.
 - Recarga: oficina de atención al cliente.
 - Condiciones de uso: Bono personal e intransferible. No válido para las líneas especiales.
- Bono anual acompañante de favor.



- Requisitos: acompañantes de personas con discapacidad que acrediten mediante el certificado de discapacidad que necesitan la ayuda de terceras personas.
 - Carga: anual.
 - Precio carga: 12,65 euros (año).
 - Precio tarjeta: 2,35 euros.
 - Adquisición: oficina de atención al cliente.
 - Recarga: oficina de atención al cliente.
 - Condiciones de uso: Bono personal e intransferible. No válido para las líneas especiales.
-
- Billete Sencillo. 0,90€
 - Billete Especial. 1,25€

3.6.7 Vehículos

El servicio se presta con un total de 9 autobuses, de los que cuatro son híbridos de 12 metros de longitud que, gracias a gestión inteligente, recuperan energía en las frenadas y la almacenan para la aceleración.

3.6.8 Calidad

Para evaluar de manera lo más objetiva posible la calidad del servicio, se ha empleado la técnica del *mystery shopper* para analizar los vehículos y el comportamiento de los conductores en una muestra de dos servicios por línea, para todas las líneas urbanas del servicio de autobús urbano empleando un formulario adaptado a los requisitos de la norma UNE-EN 13816:2003.

- Línea A1 San Juan.
- Línea A1 Hospital.
- Línea B1 Montealto.
- Línea B2 Hospital.
- Línea C1 Juan Carlos I.
- Línea C2 Prado - Nueva Ciudad.
- Línea D1 Nueva Ciudad - PSO Roma.
- Línea D2 San Andrés - Nueva Ciudad.
- Línea F1 Montealto.
- Línea F2 San Andrés - Nueva Ciudad.

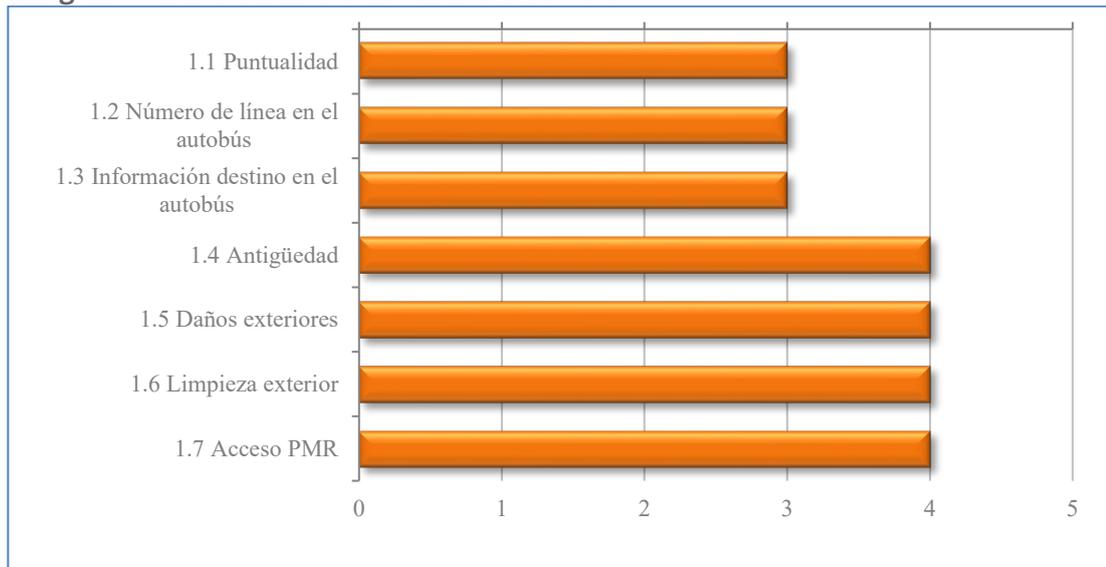
En los Anexos se pueden observar las fichas de los servicios por línea realizados en el *mystery shopper*.

En cuanto al exterior del autobús, el servicio presenta una evaluación moderadamente positiva, destacando aspectos como la adecuada antigüedad de los autobuses, el buen estado de la carrocería, la limpieza exterior, el acceso para



personas con movilidad reducida. Sin embargo, la puntualidad con tiempos de espera largos o retrasos ocasionales, junto con la identificación de la línea y la información de destino, podrían mejorarse para ofrecer una experiencia más clara para el usuario.

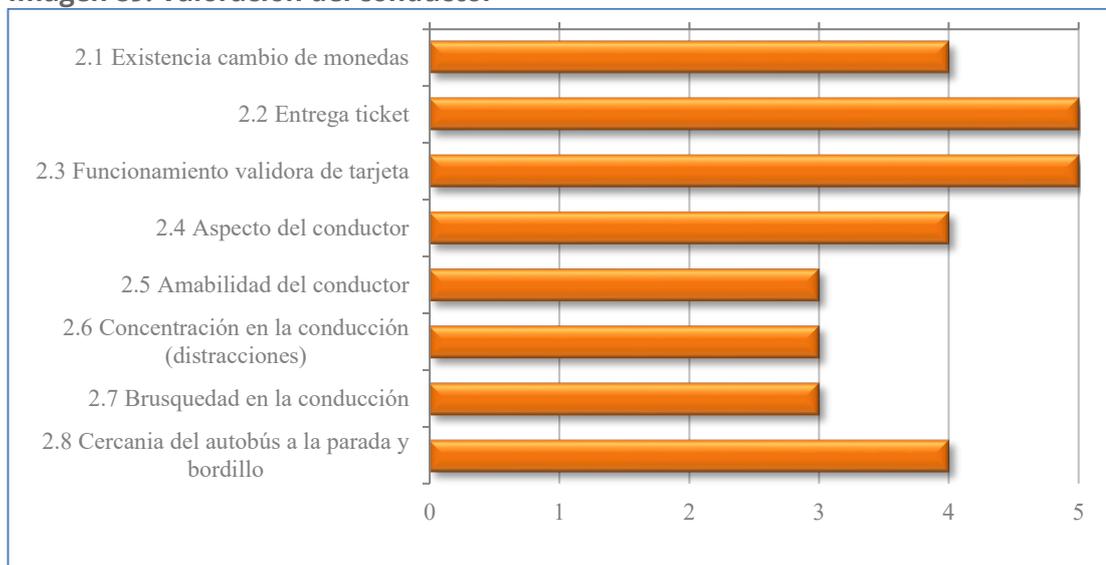
Imagen 88. Valoración del exterior del autobús



Fuente: Elaboración propia.

Con respecto al conductor, destacan aspectos positivos en el funcionamiento del sistema de pago, incluyendo la posibilidad de cambio con monedas y entrega del *ticket* de manera efectiva. Sin embargo, tanto la concentración del conductor como la suavidad en la conducción podrían optimizarse para mejorar la experiencia del viaje.

Imagen 89. Valoración del conductor

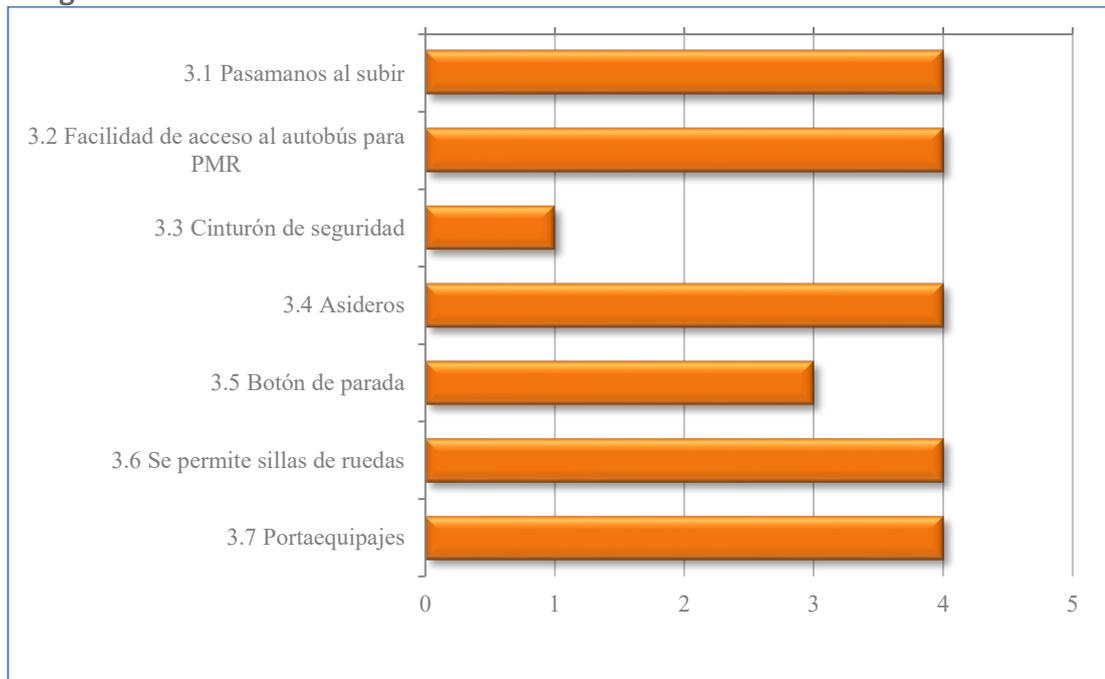


Fuente: Elaboración propia.



El servicio ofrece una buena accesibilidad y comodidad, destacando aspectos positivos como el pasamanos, asideros y el espacio para personas con movilidad reducida. Si embargo, aunque en el ámbito urbano el uso de cinturón de seguridad no es obligatorio en el transporte público, se ha incluido esta cuestión de manera genérica, sin mayor relevancia. Además, el botón de parada podría optimizarse para facilitar a los usuarios la comunicación con el conductor y mejorar la experiencia al momento de solicitar la bajada en la siguiente parada.

Imagen 90. Valoración de la accesibilidad del autobús

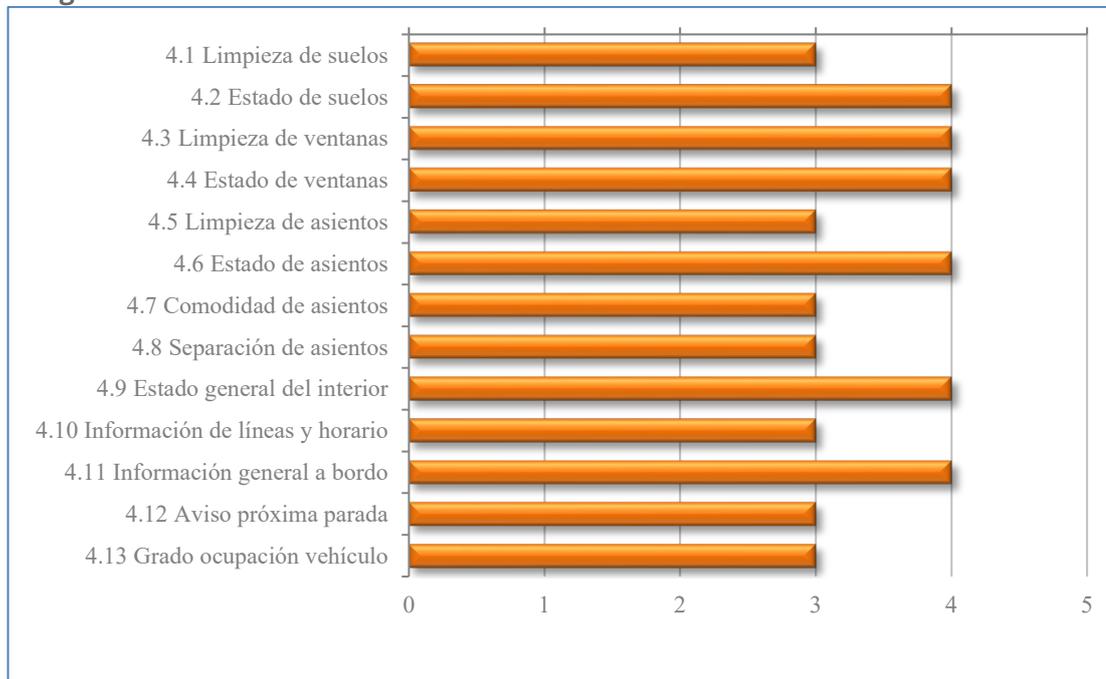


Fuente: Elaboración propia.

El estado general del autobús es el adecuado, aunque hay aspectos que podrían ser mejorables como la limpieza de suelos y asientos, la comodidad de los asientos y una información a bordo más clara y accesible. Por otro lado, la ocupación del vehículo en momentos de alta demanda o la efectividad del aviso de próxima parada podrían garantizar la comodidad del viaje.



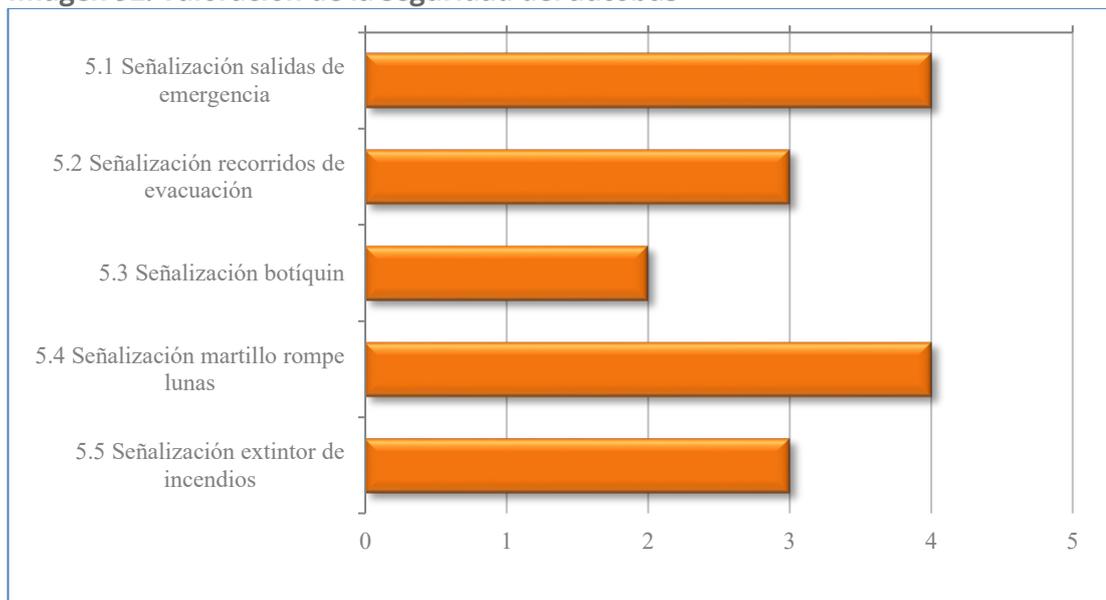
Imagen 91. Valoración del interior del autobús



Fuente: Elaboración propia.

La seguridad del servicio es adecuada, con aspectos destacados como las salidas de emergencia y la disponibilidad del martillo rompe lunas. Sin embargo, la señalización del extintor podría ser más visible y la claridad de los recorridos de evacuación para facilitar la evacuación en caso de necesidad. Además, se percibe una insuficiente señalización del botiquín, lo que dificulta su localización en situaciones de emergencia,

Imagen 92. Valoración de la seguridad del autobús



Fuente: Elaboración propia.



3.6.9 Demanda

Evolución reciente

El año 2019 fue el primero con la nueva oferta de km útiles indicada anteriormente (547.330 tras la revisión del contrato a finales de 2018) y con un esquema tarifario sin descuentos. La pandemia de la COVID-19 supuso un fuerte descenso que comenzó a recuperar demanda en 2022 y que creció en cifras muy altas en los siguientes años gracias a la política de descuento del 100% para todos los bonos de transporte en 2023 y 2024, política prorrogada hasta junio de 2025, como ya se ha comentado.

Tabla 33. Evolución de la demanda de las distintas líneas y total (pasajeros)

| Año | A | B | C | D | F | Búho | Feria | Total |
|------|---------|---------|---------|---------|--------|-------|-------|------------------|
| 2019 | 268.182 | 194.041 | 331.487 | 93.659 | 34.676 | 4.013 | 5.536 | 931.594 |
| 2020 | 166.545 | 110.372 | 187.002 | 56.896 | 26.863 | 1.183 | - | 548.861 |
| 2021 | 202.608 | 140.344 | 228.509 | 70.109 | 22.836 | 1.232 | 827 | 666.465 |
| 2022 | 246.179 | 183.138 | 280.078 | 88.235 | 29.793 | 2.813 | 1.476 | 831.712 |
| 2023 | 364.089 | 278.116 | 408.914 | 121.645 | 43.081 | 4.017 | 2.635 | 1.222.497 |
| 2024 | 481.246 | 366.642 | 512.842 | 152.031 | 57.022 | 5.003 | 3.166 | 1.577.952 |

Fuente: Vectalia.

Comparando 2024 con 2019, el aumento de viajeros anuales ha sido del 69,1%, siendo las líneas B y A las de mayor incremento relativo con un 89,2 y un 79,5% respectivamente, mientras que en la línea Búho el aumento ha sido sólo del 25%. La línea de Feria se encontraba en 2024 a niveles del orden de la mitad de 2019.

Tabla 34. Evolución de la demanda de las distintas líneas y total (base 100 en 2019)

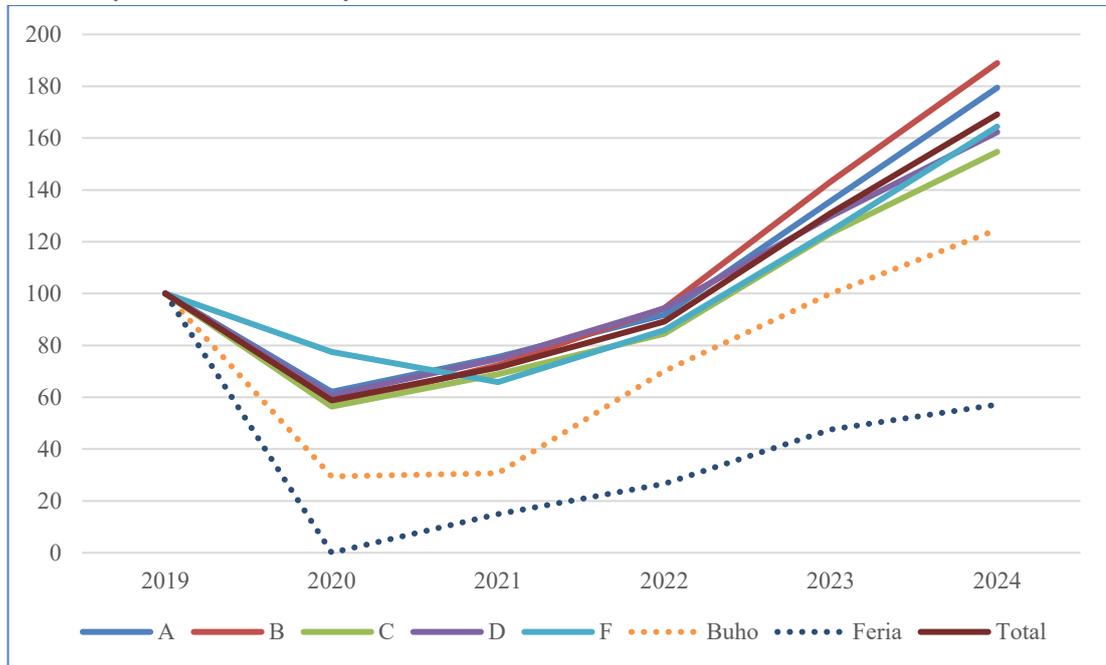
| Año | A | B | C | D | F | Búho | Feria | Total |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|------------|
| 2019 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 2020 | 62 | 57 | 56 | 61 | 77 | 29 | 0 | 59 |
| 2021 | 76 | 72 | 69 | 75 | 66 | 31 | 15 | 71 |
| 2022 | 92 | 94 | 84 | 94 | 86 | 70 | 27 | 89 |
| 2023 | 136 | 143 | 123 | 130 | 124 | 100 | 48 | 131 |
| 2024 | 179 | 189 | 155 | 162 | 164 | 125 | 57 | 169 |

Fuente: Vectalia. Elaboración propia.

En todo caso, es la línea C la de mayor demanda en números absolutos, aunque su peso relativo en el total ha disminuido ligeramente al pasar del 35,5% del total en 2019 al 32,5% en 2024. Le siguen en volumen las líneas A (30,5%) y B (23,2%)

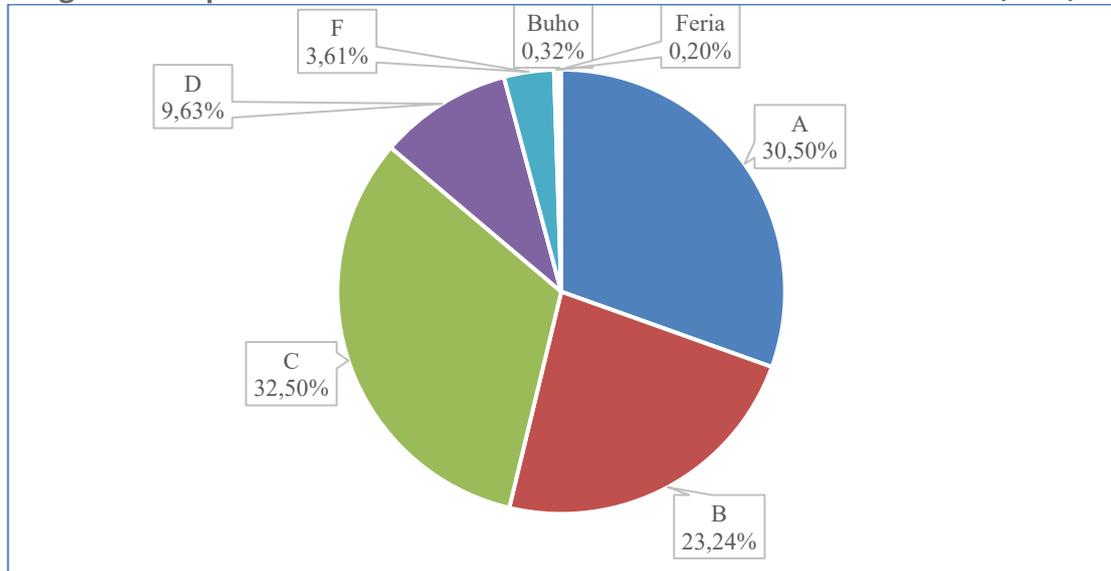


Imagen 93. Evolución de la proporción de la demanda de las distintas líneas sobre el total (base 100 en 2019)



Fuente: Vectalia. Elaboración propia.

Imagen 94. Proporción de la demanda de las distintas líneas sobre el total (2024)



Fuente: Vectalia. Elaboración propia.

Estacionalidad

Las cifras de demanda de viajeros por línea en 2024 proporcionadas por la concesionaria del servicio de transporte urbano colectivo muestran que el mes de octubre fue el de mayor volumen de forma que supuso cerca del 10% de la demanda anual, mientras que en cada y uno de los meses que van de enero a marzo el número de viajeros fue inferior al 8% del total anual. Además, octubre



fue el mes de máxima demanda mensual en las líneas A, B y C, que son las que concentraron en 2024 más del 85% de la demanda total.

El mayor volumen mensual de viajeros en una línea tuvo lugar en la C en el mes de octubre con más de 49.500 viajeros. Los siguientes registros por volumen tuvieron lugar en julio en esa misma línea y en la línea A de nuevo en octubre, con cifras no mucho menores al valor reseñado anteriormente.

Tabla 35. Demanda mensual de las distintas líneas y total (2024)

| Mes | A | B | C | D | F | Búho | Feria | Total |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|--------------|------------------|
| Enero | 35.783 | 28.127 | 38.019 | 11.851 | 3.081 | 311 | - | 117.172 |
| Febrero | 34.759 | 28.411 | 34.559 | 11.767 | 4.623 | 411 | - | 114.530 |
| Marzo | 36.790 | 27.065 | 37.040 | 11.281 | 5.554 | 387 | - | 118.117 |
| Abril | 42.841 | 32.527 | 44.037 | 15.222 | 4.316 | 470 | - | 139.413 |
| Mayo | 43.840 | 32.569 | 45.507 | 14.286 | 5.431 | 516 | - | 142.149 |
| Junio | 38.037 | 30.552 | 42.846 | 13.264 | 3.784 | 484 | - | 128.967 |
| Julio | 39.494 | 31.804 | 48.792 | 11.828 | 3.674 | 440 | - | 136.032 |
| Agosto | 37.087 | 29.002 | 43.484 | 9.890 | 4.581 | 372 | 2.532 | 126.948 |
| Septiembre | 43.084 | 31.766 | 47.271 | 13.433 | 4.305 | 396 | 634 | 140.889 |
| Octubre | 47.881 | 35.785 | 49.510 | 15.190 | 4.781 | 404 | - | 153.551 |
| Noviembre | 43.302 | 32.543 | 42.812 | 13.399 | 6.395 | 440 | - | 138.891 |
| Diciembre | 38.348 | 26.491 | 38.965 | 10.620 | 6.497 | 372 | - | 121.293 |
| Total | 481.246 | 366.642 | 512.842 | 152.031 | 57.022 | 5.003 | 3.166 | 1.577.952 |

Fuente: Vectalia. Elaboración propia.

Tabla 36. Porcentaje (%) de demanda mensual de las distintas líneas y total (2024)

| Mes | A | B | C | D | F | Búho | Feria | Total |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Enero | 7,4 | 7,7 | 7,4 | 7,8 | 5,4 | 6,2 | 0,0 | 7,4 |
| Febrero | 7,2 | 7,7 | 6,7 | 7,7 | 8,1 | 8,2 | 0,0 | 7,3 |
| Marzo | 7,6 | 7,4 | 7,2 | 7,4 | 9,7 | 7,7 | 0,0 | 7,5 |
| Abril | 8,9 | 8,9 | 8,6 | 10,0 | 7,6 | 9,4 | 0,0 | 8,8 |
| Mayo | 9,1 | 8,9 | 8,9 | 9,4 | 9,5 | 10,3 | 0,0 | 9,0 |
| Junio | 7,9 | 8,3 | 8,4 | 8,7 | 6,6 | 9,7 | 0,0 | 8,2 |
| Julio | 8,2 | 8,7 | 9,5 | 7,8 | 6,4 | 8,8 | 0,0 | 8,6 |
| Agosto | 7,7 | 7,9 | 8,5 | 6,5 | 8,0 | 7,4 | 80,0 | 8,0 |
| Septiembre | 9,0 | 8,7 | 9,2 | 8,8 | 7,5 | 7,9 | 20,0 | 8,9 |
| Octubre | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 10,0 | 8,4 | 8,1 | 0,0 | 9,7 |
| Noviembre | 9,0 | 8,9 | 8,3 | 8,8 | 11,2 | 8,8 | 0,0 | 8,8 |
| Diciembre | 8,0 | 7,2 | 7,6 | 7,0 | 11,4 | 7,4 | 0,0 | 7,7 |
| Total | 100,0 |

Fuente: Vectalia. Elaboración propia.



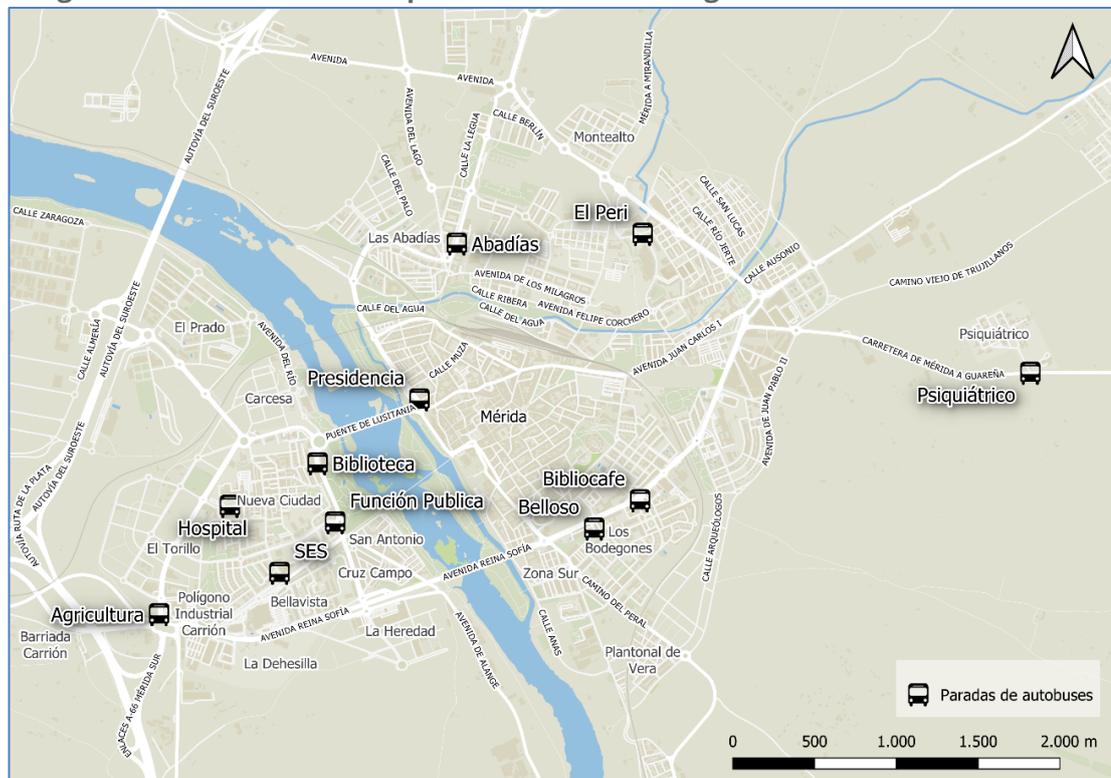
3.7 Otro transporte público

3.7.1 Autobús interurbano

Los servicios interurbanos se concentran en la estación de autobuses o en la estación ferroviaria sin que existan problemas singulares aparte de los menores ya citados.

Sin embargo, existe un caso singular que es el relacionado con las paradas de los servicios regulares orientados a trabajadores/as de la Junta. Las ubicaciones están recogidas en el siguiente plano.

Imagen 95. Localización de las paradas del servicio regular orientado a funcionarios



Fuente: Elaboración propia.

Todas las paradas de estos autobuses carecen de señalización vertical y horizontal. Los vehículos paran en lugares conocidos por los usuarios, siempre cerca de su puesto de trabajo. En general, a la hora de salida del trabajo, los usuarios salen antes de su hora para esperar en la parada. Cada autobús dispone de un listado de usuarios que se suben por parada, así al llegar a la parada conoce si tiene que recoger o seguir detenerse.

En la página siguiente se puede observar la tabla de los servicios y paradas, además de una breve descripción de la afección actual de cada parada.

Tabla 37: Inventario de paradas y servicios potencialmente simultáneos

| Denominación | Coordenadas | Servicio | nº orden de parada | Bus | Horario | | | | Servicios potencialmente simultáneos |
|-----------------|---------------------|--------------------------------|--------------------|-------------|---------|-------|-------|-------|--------------------------------------|
| | | | | | | | | | |
| Abadías | 38.92694, - 6.34814 | Servicio 24 - Badajoz-Mérida | 1 | Bus 2 | 7:30 | | 14:55 | | 1 |
| Belloso | 38.91141, - 6.33771 | Servicio 25 - Badajoz - Mérida | 3 | Bus único | 7:30 | 21:30 | 15:15 | 21:55 | 1 |
| Biblioteca | 38.91447, - 6.35738 | Servicio 25 - Badajoz - Mérida | 2 | Bus único | 7:30 | 21:30 | 15:15 | 21:55 | 1 |
| Psiquiátrico | 38.92093, - 6.30738 | Servicio 25 - Badajoz - Mérida | 4 | Bus único | 7:30 | 21:30 | 15:15 | 21:55 | 1 |
| Agricultura | 38.90578, - 6.36815 | Servicio 23 - Cáceres - Mérida | 1 | Bus 3 | 7:10 | | 14:50 | | 2 |
| | | Servicio 24 - Badajoz-Mérida | 3 | Bus 3 | 7:30 | | 17:00 | | |
| Bibliocafe | 38.91307, - 6.33456 | Servicio 23 - Cáceres - Mérida | 2 | Buses 1 y 2 | 7:10 | 7:10 | 14:45 | 14:50 | 2 |
| Función Publica | 38.91123, - 6.35599 | Servicio 23 - Cáceres - Mérida | 2 | Bus 4 | 7:25 | | 14:55 | | 2 |
| | | Servicio 24 - Badajoz-Mérida | 1 | Bus 3 | 7:30 | | 15:00 | | |
| Hospital | 38.91193, - 6.36345 | Servicio 23 - Cáceres - Mérida | 1 | Bus 4 | 7:25 | | 14:55 | | 2 |
| | | Servicio 25 - Badajoz - Mérida | 1 | Bus único | 7:30 | 21:30 | 15:15 | 21:55 | |
| Presidencia | 38.91822, - 6.35037 | Servicio 23 - Cáceres - Mérida | 3 | Bus 4 | 7:25 | | 14:55 | | 2 |
| | | Servicio 24 - Badajoz-Mérida | 2 | Bus 2 | 7:30 | | 15:55 | | |
| SES | 38.90832, - 6.35977 | Servicio 23 - Cáceres - Mérida | 2 | Bus 3 | 7:10 | | 14:50 | | 2 |
| | | Servicio 24 - Badajoz-Mérida | 2 | Bus 3 | 7:30 | | 16:00 | | |
| El Peri | 38.92785, - 6.33507 | Servicio 23 - Cáceres - Mérida | 1 | Buses 1 y 2 | 7:10 | 7:10 | 14:45 | 14:50 | 3 |
| | | Servicio 24 - Badajoz-Mérida | única | Bus 1 | 7:30 | | 14:55 | | |

Fuente: Junta de Extremadura. Elaboración propia.



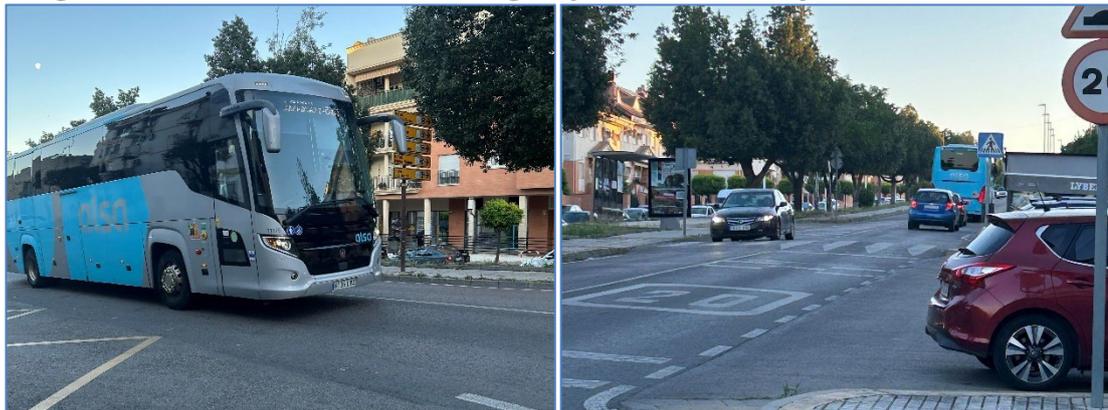
A petición expresa del Ayuntamiento de Mérida, se han inspeccionado las 11 paradas del servicio de Autocares de Badajoz, S.L. (Grupo ALSA) revisando donde actualmente realizan la subida y bajada de los funcionarios/as, reflejándose gráficamente el impacto visual en las fotos que siguen. El orden seguido es el de la tabla anterior:

- ❑ Primero, las paradas con un servicio, luego las que tiene dos y, finalmente, la que tiene tres.
- ❑ Dentro de las paradas con igual número de servicios, orden alfabético.

Paradas con un servicio

La parada de Abadías es de muy escasa demanda y en los momentos de observación para este trabajo no se detuvo. De tener que detenerse, lo hace junto a una parada de autobús con amplio espacio.

Imagen 96. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Abadías



Fuente: Elaboración propia.

En Belloso, el vehículo se detiene cerca del bar Montero, en una parada con señalización horizontal de reserva para autobús.

Imagen 97. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Belloso



Fuente: Elaboración propia.



Biblioteca es una parada de paso de muy baja demanda, junto a la estación de autobuses y empelando una parada.

Imagen 98. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Biblioteca



Fuente: Elaboración propia.

En Psiquiátrico, los autobuses entran al recinto y tiene dos paradas, una en la puerta principal donde se detiene unos 10 minutos y en el Banco de Sangre si hay demanda. No afecta gravemente a la circulación porque el tráfico es reducido.

Imagen 99. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Psiquiátrico



Fuente: Elaboración propia.

Paradas con dos servicios

En Agricultura, el vehículo se detiene frente al supermercado Lidl entrando en la zona de aparcamiento donde casi no hay coches aparcados. La estancia es de unos 10 minutos para unas 15 personas usuarias.



Imagen 100. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Agricultura



Fuente: Elaboración propia.

En Bibliocafe el autobús se detiene en la calzada principal, con lo que los usuarios deben acceder al vehículo desde una isleta no concebida para el uso peatonal.

Imagen 101. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Bibliocafe



Fuente: Elaboración propia.

Función Pública es una parada de muy escasa demanda que se realiza en la calzada principal, con detenciones muy breves que no provocan congestión.



Imagen 102. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Función Pública



Fuente: Elaboración propia.

En Hospital el vehículo se detiene en la calzada, cortando un carril. Habitualmente la detención es larga.

Imagen 103. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Hospital



Fuente: Elaboración propia.

Presidencia es la parada más conflictiva, con mucha demanda. El vehículo se detiene cerca de una parada de autobús en doble fila. También hay vehículos particulares recogiendo pasaje al mismo tiempo. Además, los vehículos llegan antes de la hora para esperar a la demanda.



Imagen 104. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en Presidencia



Fuente: Elaboración propia.

La parada del SES se realiza cortando un carril y el volumen de demanda es elevado.

Imagen 105. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en SES



Fuente: Elaboración propia.

Parada con tres servicios.

La única parada con tres servicios es “El Peri”. En ella, los vehículos se detienen cortando un carril en la glorieta. No obstante, no se produce congestión porque el volumen de tráfico es reducido.



Imagen 106. Situación actual en la recogida y subida de trabajadores/as en El Peri



Fuente: Elaboración propia.

3.7.2 Taxi

Mérida cuenta con un total de 53 licencias de taxi y dispone de 8 paradas oficialmente reguladas. Estas paradas se encuentran ubicadas en áreas clave de la ciudad, ninguna de ellas electrificada. En la actualidad el servicio no presenta incidencias significativas.

Tabla 38. Paradas de taxi

| Dirección | Centros de atracción próximos | Plazas |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------|
| Plaza de España, 17 | Comercios | 4 |
| Rambla Mártir Santa Eulalia, 22 | Oficina de Turismo | 4 |
| Avenida de la Libertad, 49 | Estación de Autobuses | 10 |
| Calle Cardero, S/N | Estación ferroviaria | 5 |
| Avenida Don Antonio Campos Hoyos, S/N | Hospital de Mérida | 3 |
| Avenida Juan Carlos I, 32 | Comercios | 4 |
| Bodegones (zona sur) | s.d. | s.d. |
| Abadías (zona norte) | s.d. | s.d. |

Fuente: Ayuntamiento de Mérida.

Es de reseñar que la Diputación de Badajoz ha lanzado en 2025 una convocatoria de subvenciones para adaptar taxis a personas con movilidad reducida en la provincia. El presupuesto total de esta iniciativa es de 100.000 euros. Estas ayudas cubrirán hasta el 80% del gasto subvencionable, con un máximo de 12.000 euros por vehículo.

En la actualidad no hay servicios VTC prestados habitualmente.

3.7.3 Autobuses turísticos

Los autobuses turísticos en Mérida son básicos para la accesibilidad de buena parte de los visitantes. Pero plantean problemas en el entorno de puntos de gran atracción, particularmente el entorno del Teatro Romano, del Templo de Diana o del Museo Nacional de Arte Romano.



Además, como Mérida carece de aparcamientos especialmente diseñados para autobuses turísticos, obliga a los conductores a estacionar en zonas no habilitadas.

3.8 Movilidad ciclista y VMP

3.8.1 Infraestructuras

Las infraestructuras ciclistas son abundantes, aunque no presentan un trazado mallado, cosa que la planificación tiene previsto mejorar. Numerosas calles de dos carriles tienen el carril derecho compartido con la velocidad limitada a 30 km/h, unas destinadas a todos estos vehículos y otras solo a VMP (vehículos de movilidad personal, que son mayoritariamente patinetes).

- Vías utilizables por VMP y bicicletas:
 - Avda. Reina Sofía.
 - Avda. José Fernández López.
 - Avda. Emérita Augusta.
 - Avda. de la Libertad.
 - Avda. de la Hispanidad.
 - Avda. Juan Pablo II (Tramo desde la glorieta de la carretera a Valverde de Mérida - Juan XXIII).

- Vías utilizables solo por VMP (la vía ya cuenta con carril bici paralelo a ellas):
 - Avda. del Río.
 - Avda. Luis Ramallo.
 - Avda. Duque de Ahumada.
 - Avda. Juan Pablo II (Tramo desde la glorieta de la carretera a Valverde de Mérida: Antigua N-V).



Imagen 107. Red municipal de vías ciclistas.



Fuente: Dirección de Urbanismo del Ayuntamiento de Mérida. Elaboración propia

Imagen 108. Carril bici periférico



Fuente: Elaboración propia.

Calidad

Se ha realizado una auditoría de las vías ciclistas del municipio para evaluar el estado en varias secciones por tramos (tipo de pavimento, anchura y estado) mediante fichas con fotos. Además, se ha realizado inspección en 5 ubicaciones de los 10 principales aparcamientos para bicicletas inventariados mediante una ficha con fotos que evalúa el tipo, número de plazas, señalización, etc.



Imagen 109. Vías ciclistas y aparcamientos para bicicletas auditados



Fuente: Elaboración propia.

En los Anexos se recogen las fichas de la auditoria con los datos por tramo.

Con respecto a los **tramos de carriles bici** se puede observar:

- ❑ Todos los tramos cuentan con pavimento *slurry*, aunque presentan diferencias en la identificación con la pintura, alguno está en verde, como en la avenida del Río y otros en tono rojizo, como en la calle Juan Pablo II. Además, hay tramos que discurren algunos carriles por aceras compartidas, como la avenida de la Hispanidad y el puente de Lusitania.
- ❑ El estado del pavimento es deficiente, con tramos en malas o muy malas condiciones como en la avenida Jacinto Ramallo García, la avenida Duque de Ahumada, la avenida de la Hispanidad y la calle Zaragoza.
- ❑ Las dimensiones de los carriles varían entre los 1,8 a 3 metros, a excepción de la avenida de la Hispanidad con una anchura notablemente inferior de un metro en algunos tramos del recorrido.
- ❑ La mayoría de los tramos carecen de señalización vertical y horizontal, con excepción de los tramos discontinuos de la avenida del Río y aquellos que discurren por aceras, donde si cuentan con señalización horizontal mediante flechas e iconos ciclistas en bicicleta.



Imagen 110. Diferentes tramos de carril bici en el municipio



Fuente: Elaboración propia.

Con respecto a los **aparcamientos para bicicletas** se puede observar:

- ❑ Tipo de estacionamiento: En todas las ubicaciones se cuenta con estructuras en forma de U invertida, con una capacidad para 5 o 6 bicicletas.
- ❑ Nivel de ocupación: En general, no disponen de un alto nivel de uso, con la excepción del ubicado en el paseo de D. José Álvarez Sáez de Buruaga.
- ❑ Señalización: La mayoría de los estacionamientos carecen de señalización vertical, lo que puede dificultar su identificación por parte de los usuarios.
- ❑ Estado de conservación: Con buen estado de conservación en el puente de Lusitania y la plaza de España, con un estado regular en el pabellón de Mérida y el paseo de D. José Álvarez Sáez de Buruaga. Hay una ausencia de estacionamiento para bicicletas en la puerta de la Villa, donde las bicicletas se anclan al mobiliario urbano debido a que las obras de remodelación no contemplaron la reinstalación de un aparcabicis que existía anteriormente en esta zona.



Imagen 111. Aparcabicis de tipo U en el municipio (izq.) y puerta de la Villa sin aparcabicis (dcha.)



Fuente: Elaboración propia.

3.8.2 Uso de bicicleta y VMP

La bicicleta es escasamente utilizada en la actualidad, cosa que no ocurre con los patinetes (VMP), que son muy abundantes. El servicio municipal de préstamo de bicicletas en Mérida, implantado hace unos años dejó de funcionar al poco tiempo por falta de uso.

Los patinetes son una modalidad de desplazamiento que recién un gran impulso particularmente entre las personas jóvenes. El efecto no deseado de esta evolución es que en muchos casos existen molestos o incluso peligrosos para demás usuarios de las vías, especialmente los peatones. Eso genera entre buena parte de la población una actitud de desaprobación.

Imagen 112. Usuarios de patinete en calzada



Fuente: Elaboración propia.



Imagen 113. Usuarios de patinete en acera o banda peatonal



Fuente: Elaboración propia.

3.9 Movilidad peatonal

3.9.1 Tipologías de infraestructura

En Mérida coexisten numerosos ejemplos de casi todas las tipologías posibles de infraestructuras peatonales: aceras estrechas, aceras amplias, plataformas compartidas y zonas peatonales puras. No puede decirse que predomine una estructura sobre otra de manera absoluta en ninguna zona de la ciudad.

De manera simplista puede decirse que en el centro predominan secciones viarias estrechas en las que el usuario más perjudicado es el peatón, que se ve confinado en aceras de dimensiones ínfimas en las que a veces no cabe más que una persona, aunque destaca el esfuerzo reciente en la implantación de plataformas únicas en las áreas centrales.

Imagen 114. Aceras estrechas en calles del centro



Fuente: Elaboración propia.



Imagen 115. Incomodidad de desplazamientos peatonales por aceras estrechas



Fuente: Elaboración propia.

Fuera del centro, la situación es mucho más diversa, existiendo en calles contiguas aceras de amplias dimensiones y aceras de un ancho similar al comentado que predomina en el centro.

Imagen 116. Heterogeneidad de aceras en zonas periféricas de cierta antigüedad



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 117. Aceras predominantemente estrechas en zonas periféricas de poca antigüedad



Fuente: Elaboración propia.



Zonas peatonales y de coexistencia

En el centro existen zonas peatonales que se denominan y gestionan como sigue:

- Zona A (Azul)
 - Calles José Ramón Mérida, Hernán Cortés, Torres, Puerta de la Villa, Cervantes y Delgado Valencia.
 - Zona vigilada por cámaras siendo necesario tener la Tarjeta Azul para poder circular por ella.
 - Están autorizados a solicitar dicha Tarjeta Azul los propietarios de inmuebles (vivienda, cochera o local comercial) para poder acceder a las cocheras o estacionar el vehículo de manera provisional cerca de su inmueble para realizar operaciones de carga y descarga domésticas durante no más de 5 minutos y en un lugar que no entorpezca el tráfico.

- Zona B (Naranja)
 - Calles Moreno de Vargas, Cárdenas, San Francisco, Luis Braille, Concepción, Plaza de la Constitución y Beatriz Silva.
 - Zona no vigilada con cámaras, aunque es necesario que los propietarios de inmuebles o locales comerciales soliciten la Tarjeta Naranja para poder acceder a las cocheras o estacionar el vehículo de manera provisional para realizar operaciones de carga y descarga domésticas durante no más de 5 minutos y en un lugar que no entorpezca el tráfico.

- Zona C (Amarilla).
 - Calles Alvarado, Obispo y Arco, Sancho Pérez, San Juan de Dios, San Salvador, Travesía de San Salvador, Arquitas, Castelar, San Juan Macías, Plaza de Santa María y Plaza de Santa Clara.
 - Zona vigilada por cámaras siendo necesario tener la Tarjeta Amarilla para poder circular por ella.
 - Están autorizados a solicitar dicha Tarjeta Amarilla los propietarios de inmuebles (vivienda, cochera o local comercial) para poder acceder a las cocheras o estacionar el vehículo de manera provisional cerca de su inmueble para realizar operaciones de carga y descarga domésticas durante no más de 5 minutos y en un lugar que no entorpezca el tráfico.

- Resto (Negra).
 - Calles Santa Eulalia, Moreno de Vargas, San Francisco, Juan Pablo Forner, Plaza de España, Alonso Zamora Vicente, Santa Catalina, Manos Albas y tramos de Sagasta y Romero Leal.



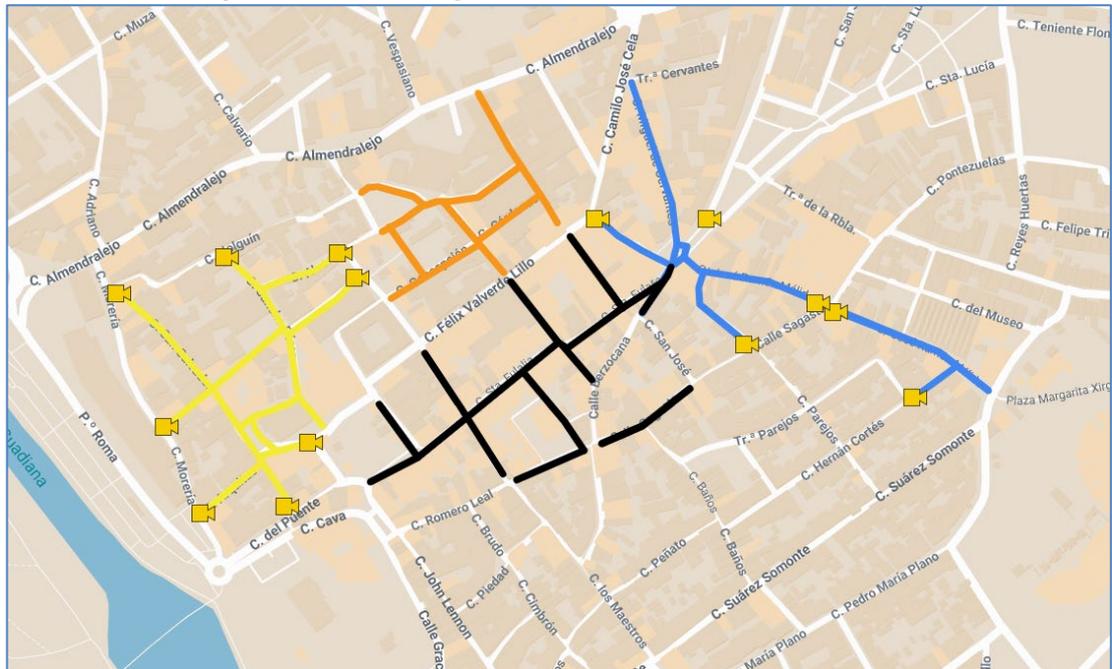
- En general está prohibida la circulación de vehículos excepto para los propietarios de cocheras situadas en algunas de las calles citadas o para vehículos de emergencias o con autorización especial.

Imagen 118. Plataforma única en el centro (Félix Valverde Lillo)



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 119. Zonas peatonales de Mérida (Zona A azul, B naranja, C amarillo y Zonas exclusivamente peatonales en negro)



Fuente: Ayuntamiento de Mérida.

En general, puede decirse que las zonas peatonales son un punto de concentración de viandantes, aunque no sea de forma homogénea, dadas las muy diferentes actividades de cada calle.



Imagen 120. Densidad de uso en calles peatonales



Fuente: Elaboración propia.

Es muy de destacar el puente romano, que no solo tiene un impactante valor histórico, sino que además conecta ambas márgenes del río Guadiana de una manera muy conveniente, aunque la imposibilidad de utilizar cubiertas que protejan del sol hace que el tránsito en época estival no sea atractivo.

Imagen 121. El puente romano, arterial peatonal que cose las dos márgenes



Fuente: Elaboración propia (izq.) y Turismo de Mérida (dcha.).

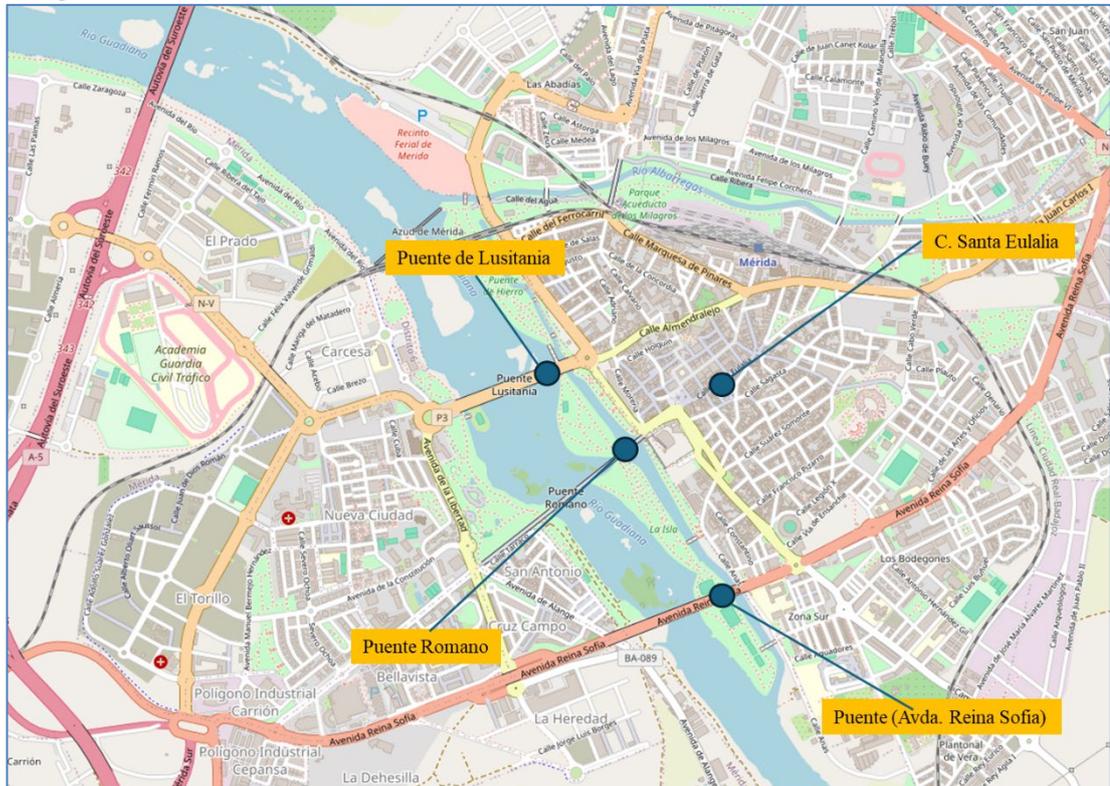
3.9.2 Tráfico

Se ha llevado a cabo una campaña de aforos para conocer el nivel de intensidad peatonal en el municipio de Mérida. Para ello se han empleado cámaras que se han colocado durante la semana del 12 al 14 de mayo de 2025 en los siguientes puntos de aforo.

- ❑ 1. Puente de Lusitania.
- ❑ 2. Puente (Avda. Reina Sofia).
- ❑ 3. Puente Romano.
- ❑ 4. Calle Santa Eulalia.



Imagen 122. Ubicación de los aforos de vehículos



Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se recoge el nivel de intensidad peatonal obtenida durante 12 horas, desde las 8 horas de la mañana hasta las 20 horas de la tarde. Se observa un gran volumen en la calle peatonal de Santa Eulalia, sobre todo entre las 11:00 y las 13:00 y a partir de las 18:00 hasta las 20:00. También, el puente de Lusitania y el puente Romano tiene un nivel alto de movilidad peatonal, principalmente el puente Romano que es muy utilizado a cualquier hora del día. Sin embargo, el puente de la avenida Reina Sofía no es utilizado con tanta frecuencia a pesar de tener aceras en ambas bandas.

El conteo de peatones por horas se puede observar en la siguiente tabla y gráficos.

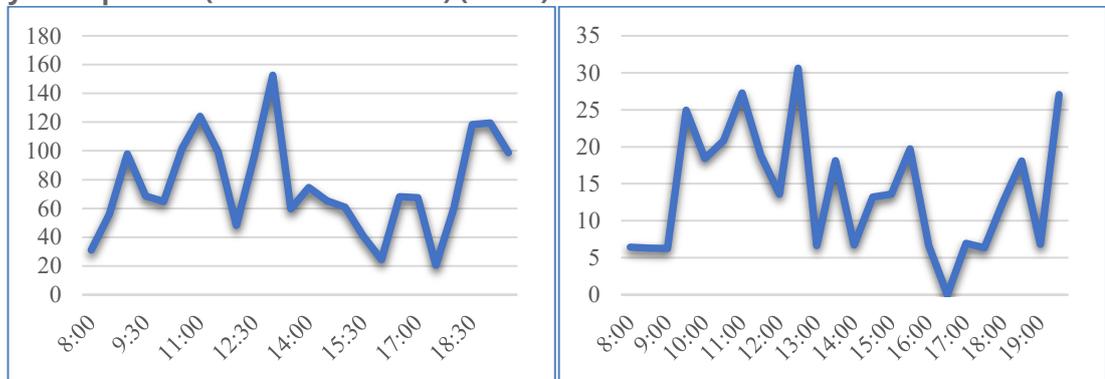


Tabla 39. Demanda de peatones en los puntos de aforo

| Horario | Puente de Lusitania | Puente (Avda. Reina Sofia) | Puente Romano | C. Santa Eulalia |
|---------------|---------------------|----------------------------|---------------|------------------|
| 8:00 a 9:00 | 87 | 13 | 174 | 205 |
| 9:00 a 10:00 | 167 | 31 | 278 | 279 |
| 10:00 a 11:00 | 167 | 39 | 173 | 744 |
| 11:00 a 12:00 | 224 | 46 | 303 | 1.088 |
| 12:00 a 13:00 | 145 | 44 | 348 | 1.039 |
| 13:00 a 14:00 | 212 | 25 | 201 | 764 |
| 14:00 a 15:00 | 140 | 20 | 193 | 552 |
| 15:00 a 16:00 | 102 | 33 | 162 | 308 |
| 16:00 a 17:00 | 93 | 7 | 174 | 291 |
| 17:00 a 18:00 | 88 | 13 | 245 | 525 |
| 18:00 a 19:00 | 179 | 31 | 324 | 827 |
| 19:00 a 20:00 | 218 | 34 | 526 | 1.530 |
| Total | 1.819 | 336 | 3.102 | 8.153 |

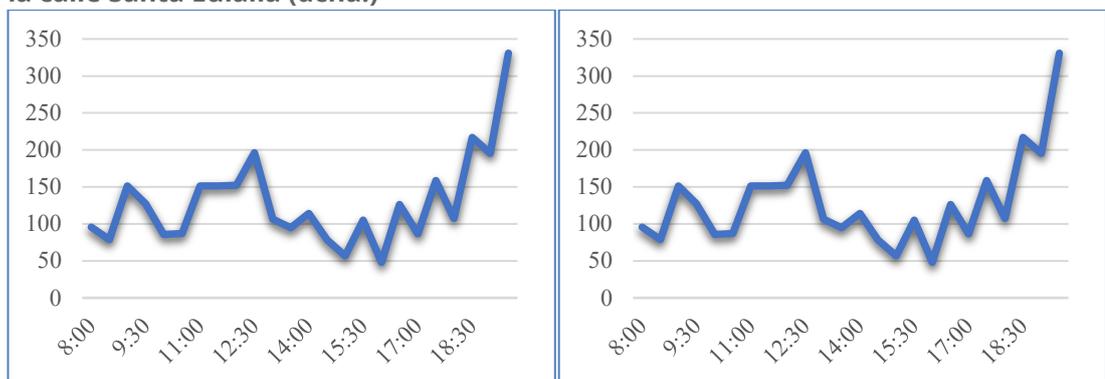
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 123. Nivel de intensidad peatonal por horas en el puente de Lusitania (izq.) y en el puente (Avda. Reina Sofia) (dcha.)



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 124. Nivel de intensidad peatonal por horas en el puente Romano (izq.) y en la calle Santa Eulalia (dcha.)



Fuente: Elaboración propia.

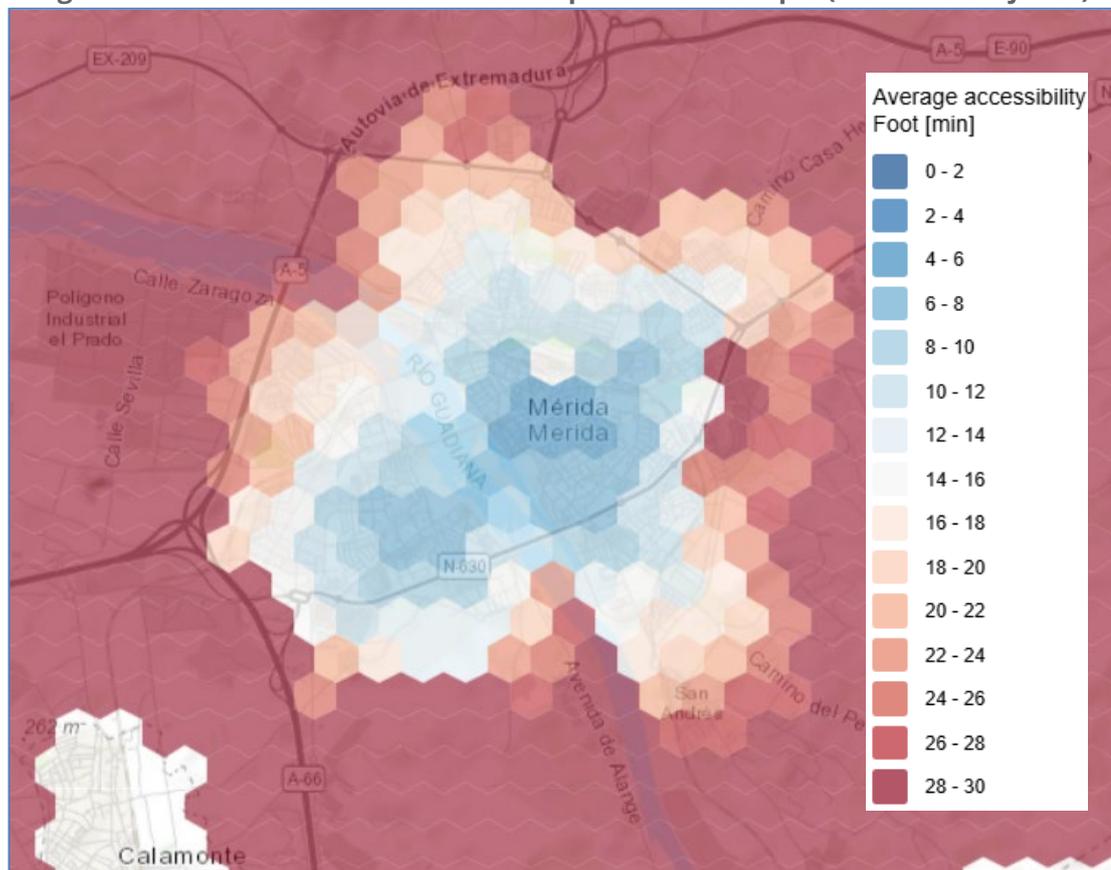


3.9.3 Macroaccesibilidad

La anisotropía que presenta el territorio, con la fractura de la trama urbana que provoca el río Guadiana, queda patente en las siguientes imágenes. La macroaccesibilidad está medida como el tiempo de desplazamiento promedio necesario para acceder a los 20 principales puntos de interés, estando el territorio teselado en hexágonos de igual dimensión.

Es muy interesante el papel que juega el puente romano en la mejora de la accesibilidad de la margen sur. También es muy interesante la barrera que representa la estación de ferrocarril.

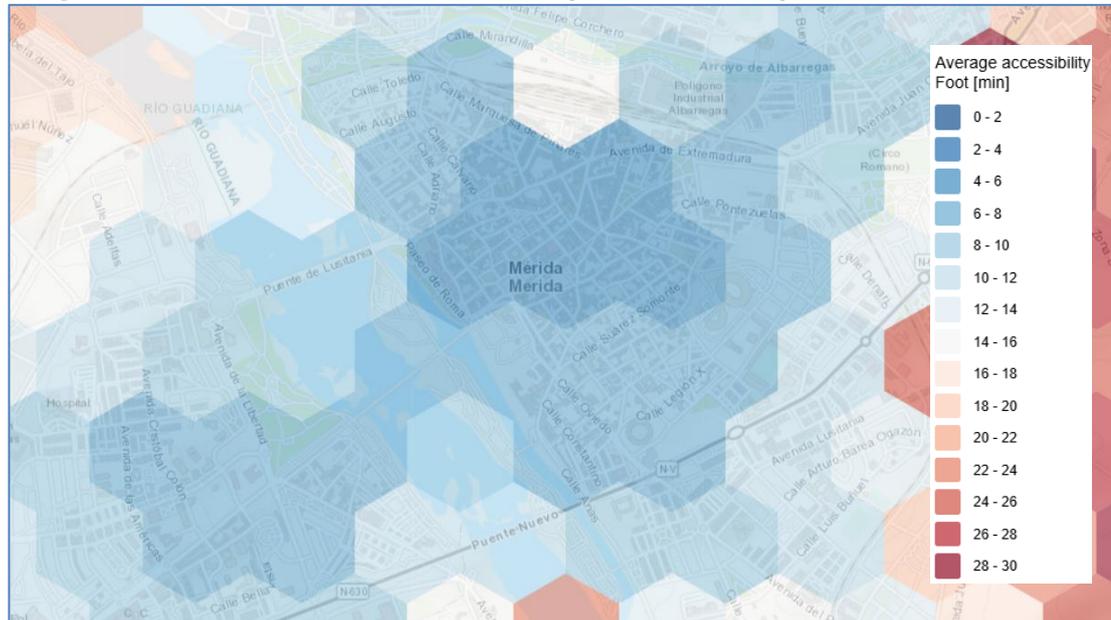
Imagen 125. Macroaccesibilidad de los desplazamientos a pie (visión de conjunto)



Fuente: <https://whatif.sonycs1.it/15mincy/>. Elaboración propia.



Imagen 126. Macroaccesibilidad de los desplazamientos a pie (visión de detalle)



Fuente: <https://whatif.sonycls.it/15mincy/>. Elaboración propia.

3.9.4 Accesibilidad universal

Comentarios generales

El municipio carece de un plan de accesibilidad universal pero se ha realizado un notable esfuerzo en la mejora, con actuaciones distribuidas por toda la ciudad, rebajando bordillos, implantando pavimentos podotáctiles, etc.⁸

A pesar de ello, en determinadas cuestiones parece no existir criterios homogéneos de diseño, como en la decisión si los pasos de peatones deben ser sobreelevados o si se debe rebajar el bordillo, lo que no implica que no exista una decisión técnica meditada sobre ello.

⁸ Gracias al enfoque adoptado sobre la accesibilidad desde muchos puntos de vista, Mérida ha recibido diversos premios: Premio OTAEX a la accesibilidad universal por la rehabilitación de su edificio principal, Premio Reina Letizia 2021 de Accesibilidad y Diseño Universal en Municipios, que otorga el Real Patronato sobre la discapacidad, mención especial en los Premios Ciudad Europea de la Accesibilidad (Access City Award) por su enfoque en la Información, Comunicación y Tecnología (TIC).



Imagen 127. Rebaje de bordillo en calle secundaria (izq.) y paso sobreelevado en calle prioritaria (dcha.) en la misma intersección



Fuente: Elaboración propia.

Además, existen otras actuaciones que resultan ilustrativas de esa buena voluntad pero también una cierta falta de homogeneidad. Por ejemplo, el pavimento podotáctil a veces no sigue unas pautas consistentes con los dos tipos habituales descritos a continuación:

- ❑ Pavimento podotáctil direccional (encaladura). Son hendiduras rectas y paralelas. Puede estar dispuesto en el sentido de la marcha o en sentido transversal. Cuando se sitúan en el sentido de la marcha sirven para localizar diferentes factores en el paso como cambios de nivel. Cuando las franjas de encaminamiento se posicionan en el sentido transversal al sentido de la marcha, sirve para advertir sobre la existencia de un elemento relevante.
- ❑ Pavimento podotáctil de advertencia (botones). Son círculos que sirven como advertencia a puntos que pueden ser un riesgo. Se utiliza para aportar información sobre posibles cruces o cambios de dirección.

Las imágenes que siguen muestran unas ejecuciones que no siguen esas pautas de general aplicación.

Imagen 128. Pavimento podotáctil de advertencia de ubicación inadecuada

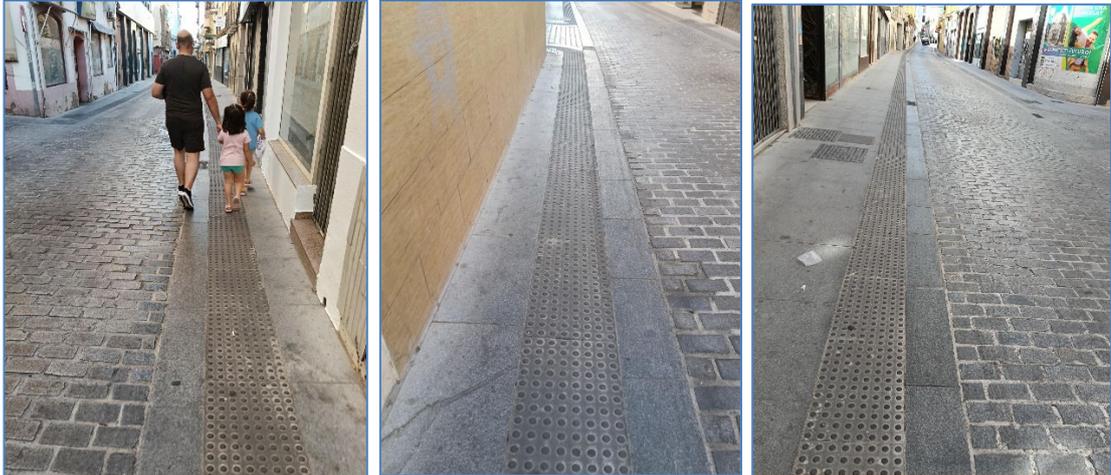


Fuente: Elaboración propia.



Un caso muy singular de uso de los pavimentos podotáctiles se da en las calles de plataforma única, donde la antigua estrecha acera ha dejado paso a una banda peatonal muy estrecha e incómoda por la presencia de botones.

Imagen 129. Pavimento podotáctil en la calle de John Lennon



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los bolardos, en mayoría incumplen la normativa, bien por escasa altura, bien por carecer de la banda contrastante en su parte superior, bien por ambos motivos simultáneamente. Esto puede ser de percances por parte de los peatones, particularmente en el caso de discapacidad visual o en casos de baja iluminación nocturna.

Imagen 130. Bolardos típicos en Mérida



Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, los vados son un ejemplo de sensibilidad ante los desplazamientos peatonales ya que de manera prácticamente universal mantienen la horizontalidad de la acera, rebajando exclusivamente la parte inmediata al bordillo con una rampa de escasa longitud.



Imagen 131. Ejemplo de vado con impacto mínimo al itinerario peatonal



Fuente: Elaboración propia.

Auditoría

Para sistematizar el análisis, se ha realizado una auditoría en dos de los principales ejes peatonales del municipio para evaluar el estado en varios tramos por secciones (anchos de aceras, accesibilidad, etc.) mediante fichas con fotos.

Imagen 132. Localización de los principales ejes peatonales analizados



Fuente: Elaboración propia.



En el eje principal peatonal entre el Paseo Rosales y la avenida de Extremadura las conclusiones son las siguientes:

- ❑ El puente romano, con su anchura de aproximadamente 7 metros permite una accesibilidad peatonal buena, sin barreras ni elementos obstaculizantes, aunque no tiene ninguna zona de sombra.
- ❑ La calle del Puente no presenta problemas de accesibilidad, con unas aceras de anchura aproximada entre 2 a 4 metros con bancos y arbolado.
- ❑ La calle peatonal de Santa Eulalia es muy transitada por su gran anchura de unos 8 metros, aunque se encuentran baldosas en mal estado de conservación. Por seguridad y por los eventos que se celebran en ella no hay bancos para descansar.
- ❑ La continuación por la Rambla Mártir de Santa Eulalia presenta tramos con aceras en un estado regular de conservación, aunque la accesibilidad es buena con aceras de más de 2 metros con bancos, papeleras, arbolado, etc.

En el otro eje principal peatonal analizado, entre la calle Oviedo y la glorieta de las Tres Fuentes, destaca lo siguiente:

- ❑ La avenida de Juan Carlos I tiene una buena accesibilidad, con una anchura de aproximadamente 5 a 6 metros. Destaca que dispone de bancos, papeleras, arbolado, etc.
- ❑ La calle Cabo Verde presenta un estado de las aceras y bordillos mejorable, principalmente en pasos de peatones, aunque con más de 2 metros de ancho.
- ❑ La avenida de Estudiantes tiene graves problemas de conservación de las aceras por el levantamiento en varios tramos por las raíces de los árboles
- ❑ La accesibilidad es regular en la calle Legión X por la falta de anchura, con tan solo 1 metro y un estado mejorable de aceras, bordillos, pasos de peatones, bolardos, etc.



Imagen 133. Fotos de los diferentes itinerarios peatonales



Fuente: Elaboración propia.

En los Anexos se pueden observar las fichas de la auditoría de movilidad peatonal.

3.9.5 Entornos singulares

Además de lo anterior, focalizado en las zonas centrales de la ciudad, se han analizado de manera especial tres ámbitos singulares:

- ❑ El conjunto Proserpina – Cuarto de la Albuera.
- ❑ El polígono industrial de El Prado.
- ❑ El entorno de centros escolares

Proserpina – La Albuera

El conjunto Proserpina – La Albuera presenta un diseño propio de las urbanizaciones de segunda residencia de hace varias décadas. Es muy interesante que, existiendo espacio para aceras en muchas de las vías, el espacio que podría albergarlas no ha sido urbanizado por los propietarios y se emplea frecuentemente como estacionamiento. Esto obliga evidentemente a que los desplazamientos peatonales se hagan por la calzada. Anecdóticamente, existen



algunos pasos peatonales cuya utilidad puede interpretarse esencialmente como justificación de la implantación de reductores de velocidad.

Imagen 134. Condiciones de la banda peatonal en urbanizaciones



Fuente: Elaboración propia.

Polígono Industrial de El Prado

El Polígono Industrial de El Prado sufre, como en el caso de las urbanizaciones anteriores, de un diseño anticuado en el que el espacio peatonal está altamente degradado.

En su mayor parte las iniciativas individuales para aprovechar este espacio se han centrado en su uso como estacionamiento dadas las grandes carencias que existen en este polígono problema común a todos los polígonos industriales de España de esa época. La consecuencia obvia de esta situación es que los desplazamientos peatonales no solo son incómodos sino que, además, debido a la presencia de numerosos vehículos pesados, es altamente peligrosa.

Imagen 135. Aceras discontinuas e invadidas por vegetación en El Prado



Fuente: Elaboración propia.



Imagen 136. Diferentes ordenaciones espontáneas de la banda peatonal en El Prado



Fuente: Elaboración propia.

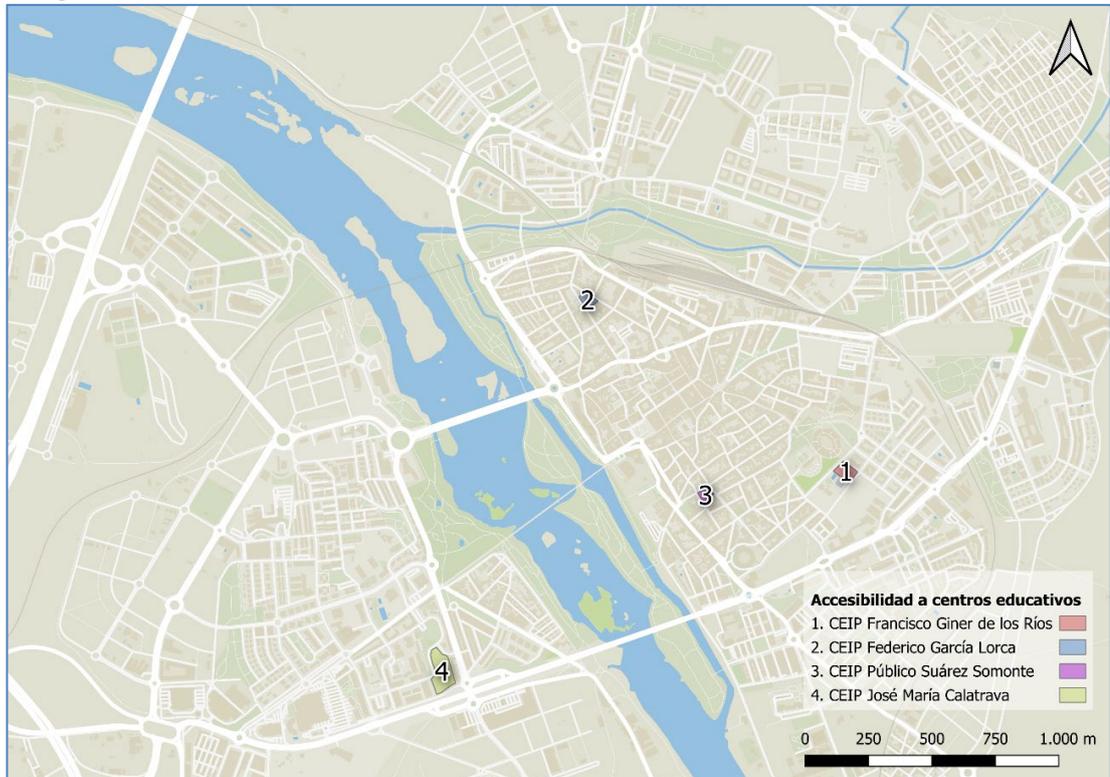
Entornos escolares

Se ha inspeccionado la accesibilidad de los centros educativos del municipio mediante una muestra de aceras, señales, etc. en los ejes de acceso y las inmediaciones de los siguientes centros educativos:

- ❑ CEIP Federico García Lorca.
- ❑ CEIP Suárez Somonte.
- ❑ CEIP Giner de los Ríos.
- ❑ CEIP José María Calatrava.



Imagen 137. Localización de los centros educativos analizados



Fuente: Elaboración propia.



Imagen 138. Inmediaciones de los centros educativos seleccionados: Federico García Lorca (arriba, izq.), Giner de los Ríos (arriba, dcha.), J M Calatrava (abajo, izq.) y Suarez Somontes (abajo, dcha.)



Fuente: Google Maps. Elaboración propia.

Los resultados de la inspección realizada se resumen a continuación para el CEIP Giner de los Ríos.

- ❑ Reductores de velocidad en el entorno.
- ❑ Pasos de peatones heterogéneos: sobreelevados a nivel de acera o con rebajes a nivel de calzada.
- ❑ Limitación de estacionamiento de vehículos mediante bolardos en entradas.
- ❑ Control de los accesos mediante vallas o policía en horarios de entrada y salida de los/as escolares.



Imagen 139. Accesibilidad del entorno al CEIP Giner de los Ríos



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al CEIP Federico García Lorca, destaca lo siguiente:

- ❑ Plaza de para personas de movilidad reducida en la entrada principal.
- ❑ Paso de peatones en la entrada principal. Todos los pasos de peatones del entorno son sobreelevados a nivel de acera.
- ❑ Zona escolar con calles de un solo sentido con limitación de 20 kilómetros por hora.
- ❑ En los horarios de entradas y salidas de los/as escolares se utilizan vallas y policía para limitar el acceso de vehículos.

Imagen 140. Accesibilidad del entorno al CEIP Federico García Lorca



Fuente: Elaboración propia.

El CEIP Suárez Somonte se caracteriza como sigue:

- ❑ Zona escolar con limitación a 20 kilómetros por hora en calles compartidas con calzada delimitada para vehículos y peatones.
- ❑ Circulación de vehículos permitida en un sentido único.
- ❑ Vallas de seguridad en la entrada principal.
- ❑ Estacionamiento limitado de pago en las inmediaciones con plazas de movilidad reducida.



Imagen 141. Accesibilidad del entorno al CEIP Suarez Somonte



Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, CEIP José María Calatrava muestra los siguientes hechos relevantes:

- ❑ Barandillas de seguridad en las cercanías de los pasos de peatones.
- ❑ Pasos de peatones con rebaje.
- ❑ Plaza de movilidad reducida en la puerta principal.
- ❑ Aceras amplias con árboles en la entrada principal.

Imagen 142. Accesibilidad del entorno al CEIP José María Calatrava



Fuente: Elaboración propia.

3.9.6 Barreras y fragmentación territorial

Como se ha adelantado, el núcleo urbano central de Mérida sufre un claro problema de fragmentación territorial con importantes barreras naturales (Río Guadiana y Arroyo de Albarregas) y artificiales (vías del ferrocarril y travesía de la N-630). Estas barreras están salvadas por unas pocas infraestructuras, que en buena parte no están pensadas para una movilidad peatonal cómoda y atractiva, particularmente las dos subterráneas.



Imagen 143. Pasos para peatones bajo las vías



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 144. Pasos peatonales sobre el río. Puente Fernández Casado (izq.) y Puente Lusitania (dcha.)



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 145. Puente sobre el Arroyo de Albarregas



Fuente: Elaboración propia.

3.9.7 Iluminación

Se ha realizado un análisis de los niveles de iluminación nocturna en 10 puntos de las calles urbanas del municipio, prestando especial atención a la iluminancia



en pasos de peatones en sentido de marcha de los vehículos a 1,5 metros de altura.

Imagen 146. Iluminación nocturna en calles y vías del centro urbano de Mérida



Fuente: Elaboración propia.

La iluminación mínima recomendada en áreas urbanas depende del tipo de vía y su uso. Según normativas como la UNE-EN 13201 (estándar europeo de alumbrado público) y recomendaciones de la IES (*Illuminating Engineering Society*), los niveles mínimos suelen ser:

- ❑ Calles residenciales: 5-15 lx.
- ❑ Vías urbanas principales: 20-50 lx.
- ❑ Áreas peatonales: 10-30 lx.
- ❑ Cruces y zonas conflictivas: 50-100 lx.
- ❑ Zonas comerciales y de alta actividad: 100-200 lx.

Se puede observar en los datos que las calles con mayor iluminación cerca de luminarias son la siguientes:

- ❑ Calle Graciano destaca con (76 lx).
- ❑ Avenida Estudiantes (56 lx).
- ❑ Calle Cava (51 lx).

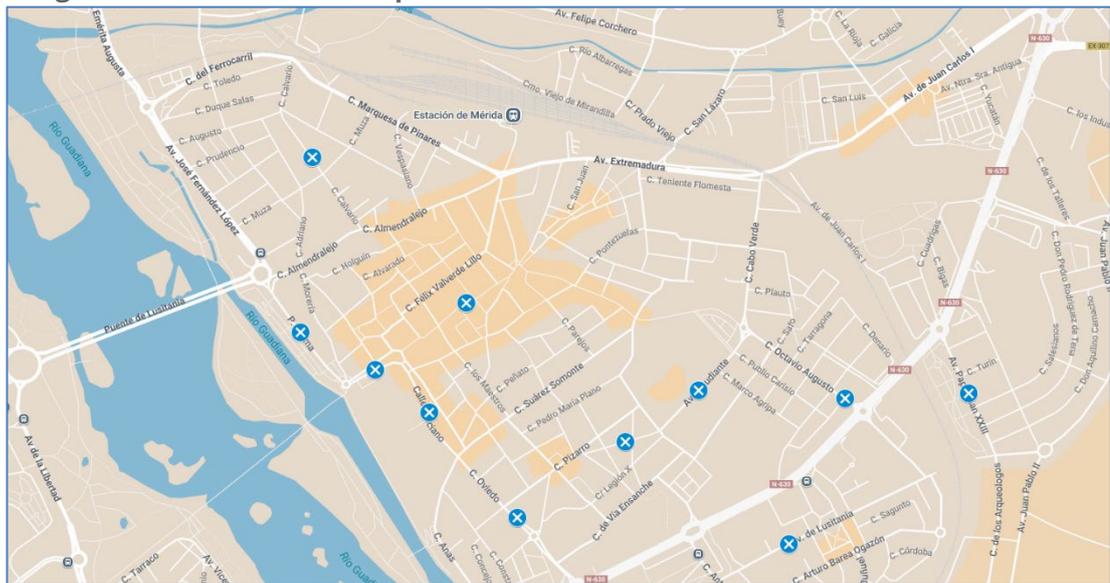
Y las calles con menor iluminación cerca de luminarias son las siguientes:



- ❑ Calle Maximiliano Macías (19 lx).
- ❑ Avenida Papa Juan XXIII (30 lx).
- ❑ Avenida Lusitania (30 lx).

Además, existen algunas calles que presentan una pérdida de iluminación al alejarse la luminaria como la calle Cava, Paseo Roma y avenida Papa Juan XXIII.

Imagen 147. Ubicación de los puntos de análisis de iluminación nocturna



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 40. Valores de iluminación nocturna

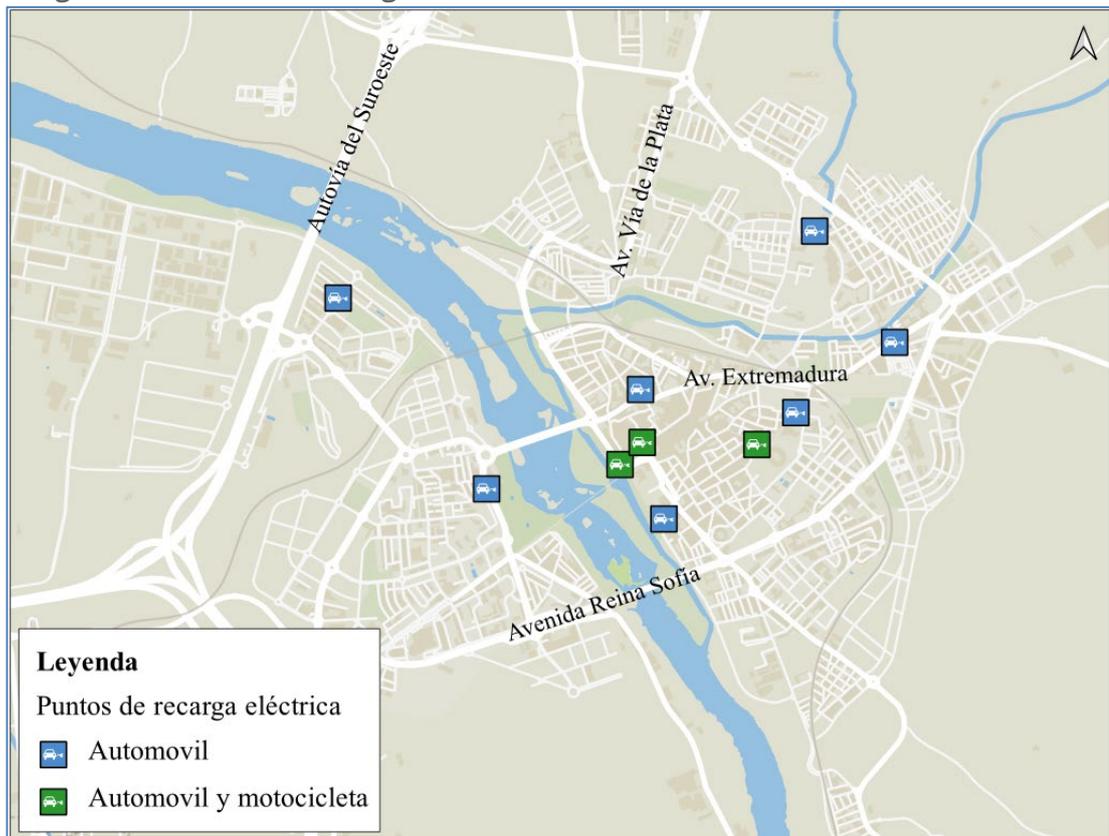
| Calle | Cerca de luminaria (lx) | Lejos de luminaria (lx) |
|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Calle Octavio Augusto | 41 | 26 |
| Avenida Estudiantes | 56 | 28 |
| Calle Maximiliano Macías | 19 | 9 |
| Calle Graciano | 76 | 29 |
| Calle Santa Eulalia | 41 | 27 |
| Calle Calvario | 37 | 21 |
| Calle Cava | 51 | 17 |
| Paseo Roma | 31 | 14 |
| Avenida Lusitania | 30 | 14 |
| Avenida Papa Juan XXIII | 30 | 8 |
| Calle Oviedo | 38 | 28 |

Fuente: Elaboración propia.

3.10 Movilidad eléctrica

Se han identificado en los datos del Ministerio de Transición Ecológica un total de 33 puntos de recarga eléctrica en Mérida, distribuidos por todo el casco urbano. Cinco de ellas se encuentran en vías públicas con autorización municipal y el resto están en zonas privadas.

Imagen 148. Puntos de recarga eléctrica en Mérida



Fuente: Dirección de Urbanismo del Ayuntamiento de Mérida. Elaboración propia.

Los vehículos municipales recargan en el aparcamiento de la Politécnica y en las instalaciones de la Policía Local.

3.11 Distribución urbana y logística industrial

DUM

El horario de carga y descarga viene establecido en la Ordenanza municipal reguladora del tráfico, estacionamiento, circulación y seguridad vial de 2007. Los horarios figuran rotulados en las señales y son prácticamente iguales en toda la ciudad:

- En las calles peatonales entre las 7:00 y 10:00 horas de la mañana.



- ❑ Para las materias molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, así como para vehículos de más de 19 toneladas, entre las 22:00 y las 08:00 horas.

La estancia no puede ser superior al tiempo estrictamente necesario y nunca superior a 60 minutos, excepto para aquellos casos expresamente autorizados

La distribución de mercancías mediante furgonetas, especialmente en calles céntricas y la zona del Hospital, genera frecuentemente varios problemas diferentes:

- ❑ Las zonas de carga y descarga pueden verse afectadas por vehículos estacionados indebidamente en horario de reparto.
- ❑ En calles céntricas la carga y descarga se realiza en calles estrechas o aceras pudiendo bloquear temporalmente la circulación o las aceras (o bandas peatonales cuando no hay bordillo).

Imagen 149. Problemas con la carga y descarga en la zona del Hospital



Fuente: Elaboración propia.



Imagen 150. Problemas con la carga y descarga en el centro urbano



Fuente: Elaboración propia.

Donde hay regulación (ORA), para utilizar las zonas de carga y descarga, es necesario obtener un *ticket* gratuito de parquímetro y colocarlo visiblemente en el vehículo durante el tiempo de uso. Este *ticket*, aunque gratuito, es obligatorio para poder hacer uso de estas plazas. Dejar el vehículo en zona de carga y descarga fuera del horario permitido o sin el *ticket* correspondiente puede resultar en multas. En Mérida, no es posible el control de las plazas de carga y descarga mediante la aplicación de ORA.

Servicio a comercios

Para caracterizar los problemas de la DUM desde el punto de vista de los destinatarios, se han realizado 100 encuestas presenciales en comercios a pie de calle preguntando por las siguientes cuestiones relacionadas con la Distribución Urbana de Mercancías (DUM).

- Descripción de situación.
 - Identificación de la empresa y su ubicación (dirección exacta).
 - Identificación de la actividad (clasificación por tipo de comercio).
 - Caracterización de los repartos (frecuencia, horarios y uso de zonas de carga y descarga).

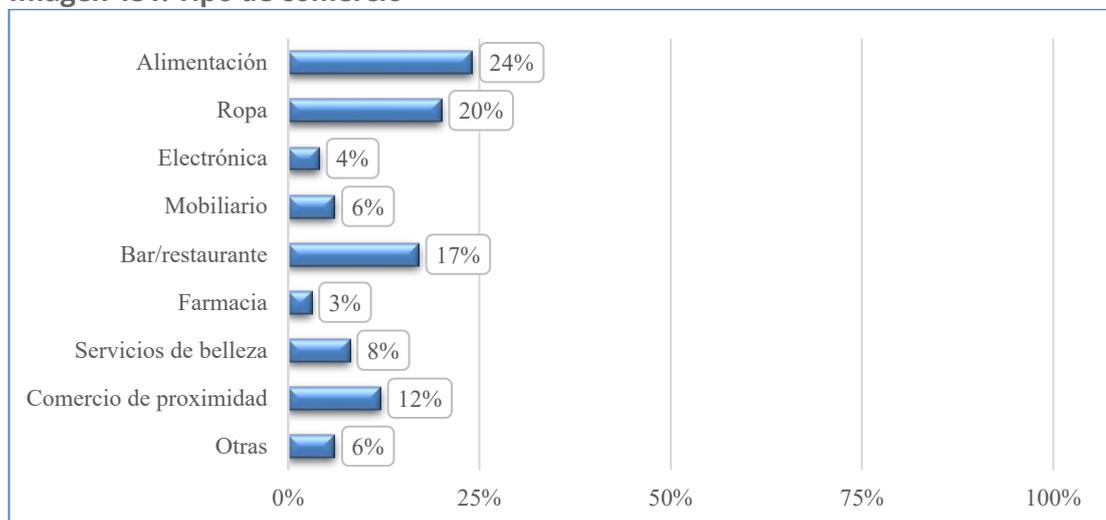


- Problemas de estacionamiento. Reservas de carga y descarga y otros.
- Conocimiento sobre las ZBE:
 - Lista de temas (prohibición total de circular, peatonalización absoluta, solo vehículos eléctricos, voluntarias para los Ayuntamientos, etc.)
 - Valoración de la implementación obligatoria de las ZBE.
 - Impactos y afecciones de la ZBE. Medidas adicionales.
 - Valoración de la implementación para la distribución urbana de servicio de vehículos eléctricos, triciclos y pequeños centros de distribución urbana para evitar la entrada de vehículos.

Como se puede ver a continuación, los principales comercios de proximidad encuestados son alimentación y ropa, junto con los bares y restaurantes.

Principalmente el reparto se realiza en un 78 % diariamente de lunes a sábado/domingo con un horario de reparto muy sesgado hacia “indistintamente” (76 %) frente a “por la mañana” (23 %.)

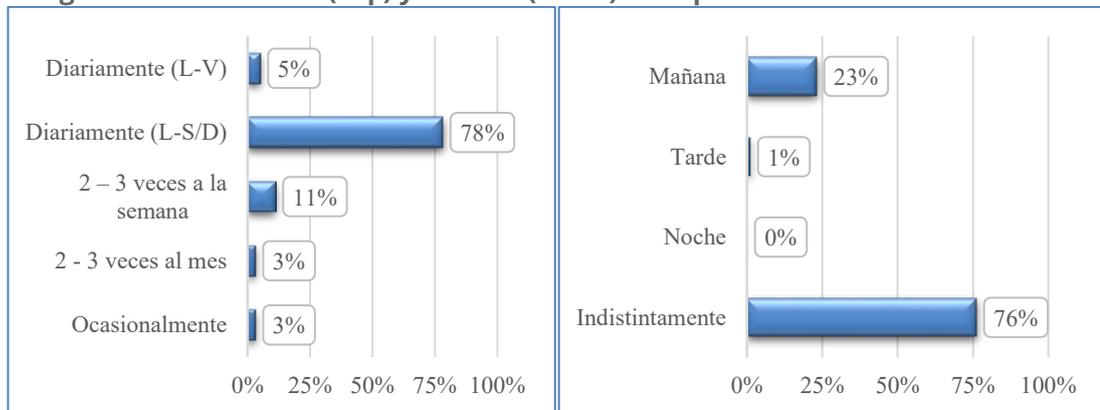
Imagen 151. Tipo de comercio



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.



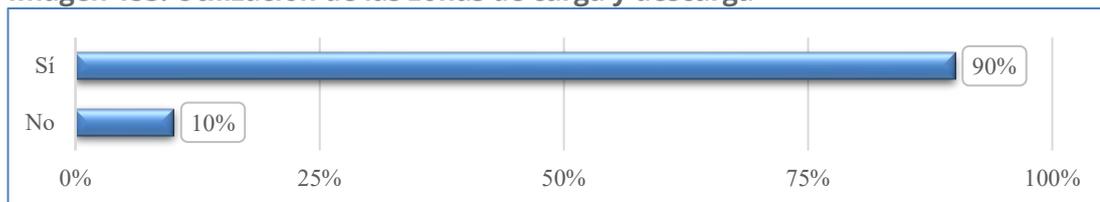
Imagen 152. Frecuencia (izq.) y horario (dcha.) de reparto



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

En un alto porcentaje de los encuestados (90 %) utilizan las zonas de carga y descarga.

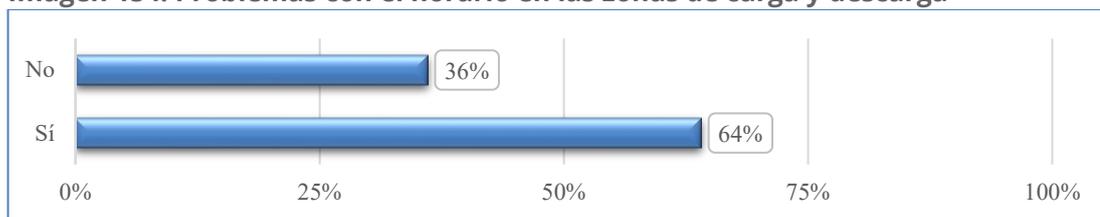
Imagen 153. Utilización de las zonas de carga y descarga



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

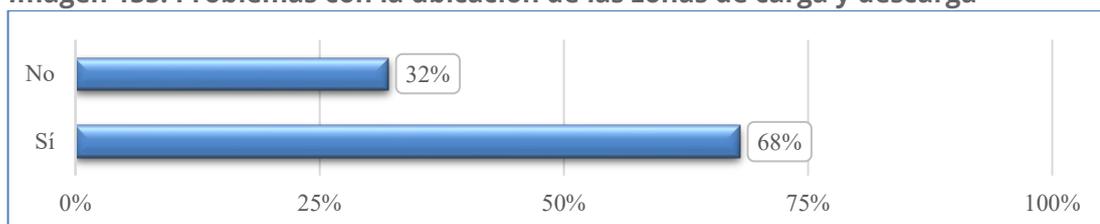
En más de un 60 % existe una problemática con los horarios de carga y descarga, además de con la ubicación y los clientes a acceder a su negocio en coche.

Imagen 154. Problemas con el horario en las zonas de carga y descarga



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

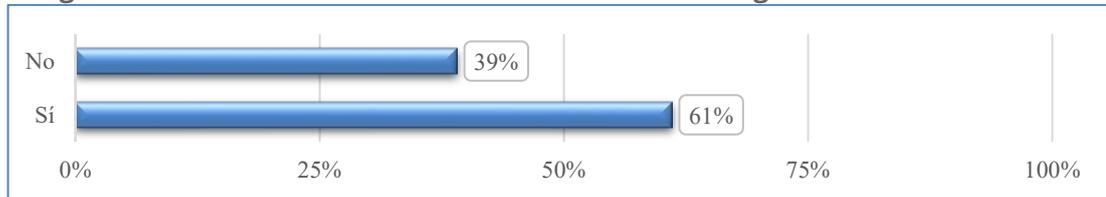
Imagen 155. Problemas con la ubicación de las zonas de carga y descarga



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.



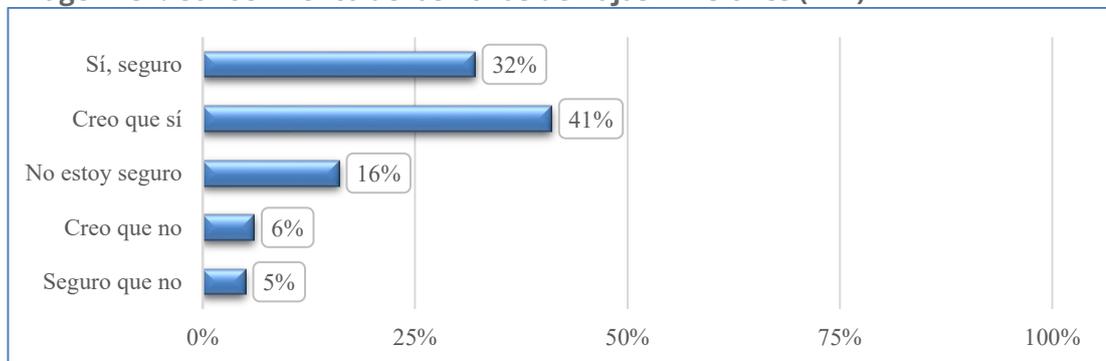
Imagen 156. Problema de los clientes de acceder a su negocio en coche



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

Con respecto a las ZBE, algo menos de un 30 % considera que no dispone un conocimiento claro sobre estas zonas.

Imagen 157. Conocimiento de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

Hay una falta de claridad en algunas medidas sobre el significado de las ZBE:

- ❑ Una alta incertidumbre sobre aspectos clave como la prohibición total de circular, el acceso exclusivo a vehículos eléctricos y la peatonalización absoluta. Además, la aficción a los vehículos de distribución genera dudas, sobre el impacto de la logística comercial a sus comercios.
- ❑ Hay un conocimiento mayor con la aficción a residentes y no residentes y la prohibición de estacionamiento en el viario, debido a que es una política ya conocida localmente.
- ❑ Hay medidas clave de las que no se tiene un conocimiento claro, como la voluntariedad de las ZBE para los Ayuntamientos, la idea de que el acceso es gratuito a residentes mientras que los no residentes pagan, y el concepto de que sean necesariamente iguales en todas las ciudades.



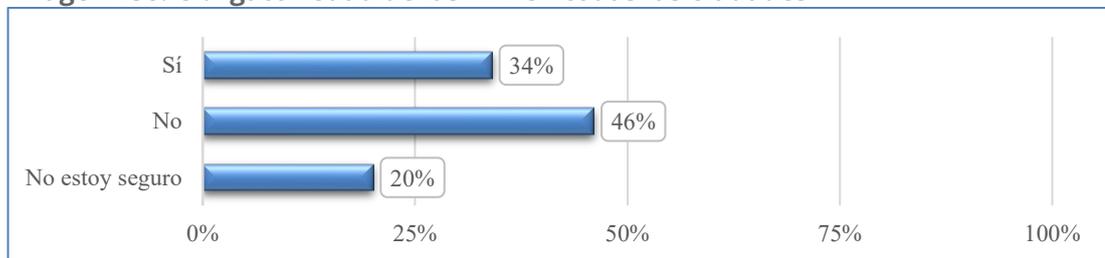
Tabla 41. Significado de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)

| Medidas | Sí | No estoy seguro | No sé |
|--|------|-----------------|-------|
| Prohibición total de circular | 23 % | 28 % | 49 % |
| Solo circulan vehículos eléctricos | 38 % | 23 % | 39 % |
| Afectan solamente a vehículos de distribución (furgonetas) | 34 % | 24 % | 42 % |
| Prohibición de estacionar en el viario | 53 % | 17 % | 30 % |
| Afectan igual a residentes y no residentes | 67 % | 10 % | 23 % |
| Los residentes pueden acceder gratis, pero los no residentes deben pagar una cuota | 45 % | 16 % | 39 % |
| Peatonalización absoluta | 29 % | 26 % | 45 % |
| Voluntarias para los Ayuntamientos | 49 % | 26 % | 25 % |
| Necesariamente iguales en todas las ciudades | 48 % | 21 % | 31 % |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

Menos del 50 % tiene un conocimiento de la obligatoriedad de las ZBE en todas las ciudades de cierto tamaño.

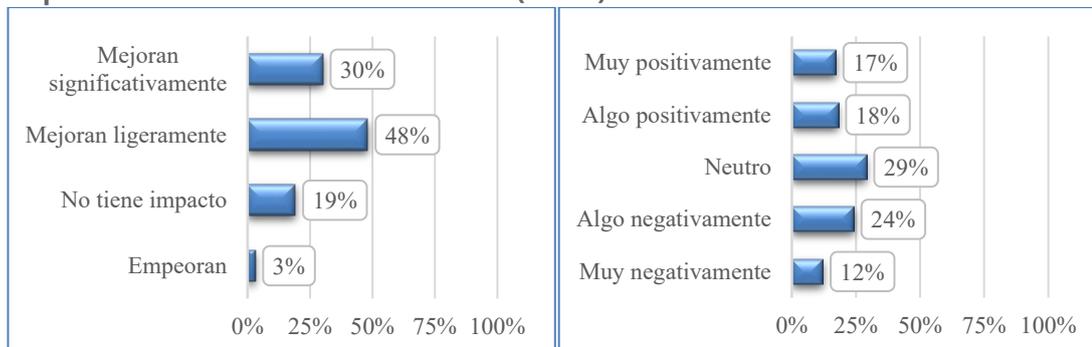
Imagen 158. Obligatoriedad de las ZBE en todas las ciudades



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

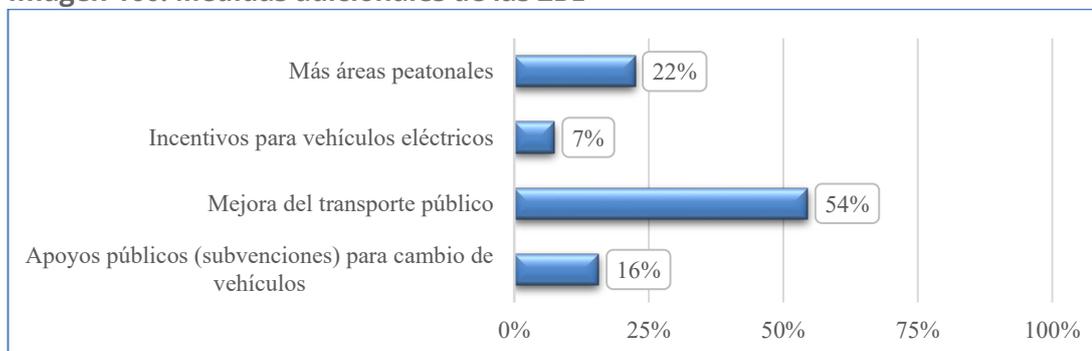
Más del 75 % opinan que mejora la calidad del aire con la implantación de las ZBE y hasta un 36 % de los comercios encuestados opinan que les afecta la implantación de las ZBE en Mérida. Además, como medida adicional a la ZBE consideran que debe mejorar el transporte público (54 %) y la creación de más áreas peatonales (22 %).

Imagen 159. Impacto de las ZBE en la calidad del aire (izq.) y afectación de la implementación de las ZBE en Mérida (dcha.)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

Imagen 160. Medidas adicionales de las ZBE



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.

En la valoración de las medidas implantadas obligatoriamente, se han obtenido las siguientes conclusiones:

- ❑ La percepción positiva del servicio de vehículos eléctricos es moderada (33 %) con un rechazo bastante importante (25 %).
- ❑ La opinión de los triciclos depende de la aplicación práctica de estos en el reparto de mercancías. Hay un ligero apoyo (32%) que la considera como alternativa sostenible.
- ❑ Sobre los pequeños centros de distribución hay incertidumbre. Buena parte no están convencidos (28 %) con esta medida, principalmente por el coste adicional y los problemas de distribución.

Tabla 42. Valoración de las medidas implantadas obligatoriamente

| Medidas | Sí | Quizás si | Depende | Quizás no | No |
|--|------------|-----------|------------|-----------|-----|
| Servicio de vehículos eléctricos | 33% | 23% | 19% | 12% | 13% |
| Triciclos | 16% | 16% | 35% | 16% | 17% |
| Pequeños centros de distribución urbana para evitar la entrada de vehículos convencionales | 24% | 21% | 27% | 12% | 16% |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas.



Vehículos pesados

Dentro del Municipio se encuentra el Centro Regional de Transportes de Mérida, inaugurado en 2015. Se encuentra ubicado en la carretera EX-209 Mérida-Montijo y sus instalaciones ocupan una superficie de 120.000 metros cuadrados y cuentan con zona de atención a los vehículos con capacidad de aparcamiento para 144 camiones, báscula de pesaje, suministro de combustible, zona de lavado, tienda de repuestos, etc. El hotel, de 20 habitaciones se encuentra en situación de abandono y la Junta de Extremadura no tiene previsto abrirlo.

Ya se ha visto que la intensidad de vehículos pesados es muy baja en la mayoría de los accesos (no así en las vías interurbanas próximas). Por ello, puede decirse que no existe, en general, un problema relacionado con este tipo de vehículos.

La excepción la constituye el Polígono de El Prado, que presenta problemas serios de ordenación del tráfico y el estacionamiento. Estos problemas podrían exacerbarse de tener éxito la medida aprobada en el año 2024 por el SEPES, que es el propietario del suelo del suelo, para la reducción del precio del metro cuadrado, a petición del Ayuntamiento de Mérida

Imagen 161. Estacionamiento de camiones en El Prado



Fuente: Elaboración propia.

3.12 Corredores y zonas verdes

3.12.1 Comentario generales

Mérida se caracteriza en general por una escasa dotación de vegetación en sus zonas centrales, debido esencialmente a lo reducido no del ancho de sus calles, fruto de su herencia milenaria.

Sin embargo, existen dos grandes corredores los jardines del Río Guadiana y los jardines del Valle del Albarregas, con una superficie de 330.000 m² y 196.000 m², respectivamente. Ambos corredores atraviesan la ciudad y están plenamente integrados en el entorno urbano.



Además, existen otras diversas zonas verdes distribuidas por toda la ciudad, que hacen que Mérida supere 1.200.000 m² de superficie verde, lo que supone 20,85 m² de zonas verdes por habitante, superando ampliamente el mínimo recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 10-15 m²/hab.

Según datos de 2014, Mérida contaba con 19.745 árboles, cifra que se ha incrementado en más de 5.000 nuevos ejemplares, gracias a diferentes programas como el Proyecto “Planta tu árbol”, diversos proyectos escolares y reposiciones anuales llevadas a cabo desde la Delegación de Parques y Jardines. Con ello, Mérida alcanza una media de 1 árbol por cada 2,4 habitantes, frente a la recomendación de un mínimo de 1 árbol por cada 3 habitantes.

Imagen 162. Vista de satélite de la ciudad de Mérida



Fuente: Google Earth.

3.12.2 El río Guadiana

El río Guadiana es el cuarto más largo de la península pero sólo ocupa la décima posición en lo que respecta al volumen de aguas portado. El Guadiana se caracteriza, además, por una gran irregularidad interanual. A la altura de Mérida,



es retenido en el pequeño embalse de Montijo, lo que dota al cauce de una apariencia de elevado caudal.⁹

Las islas del Guadiana se encuentran unidas enlazadas entre sí. La accesibilidad es como sigue:

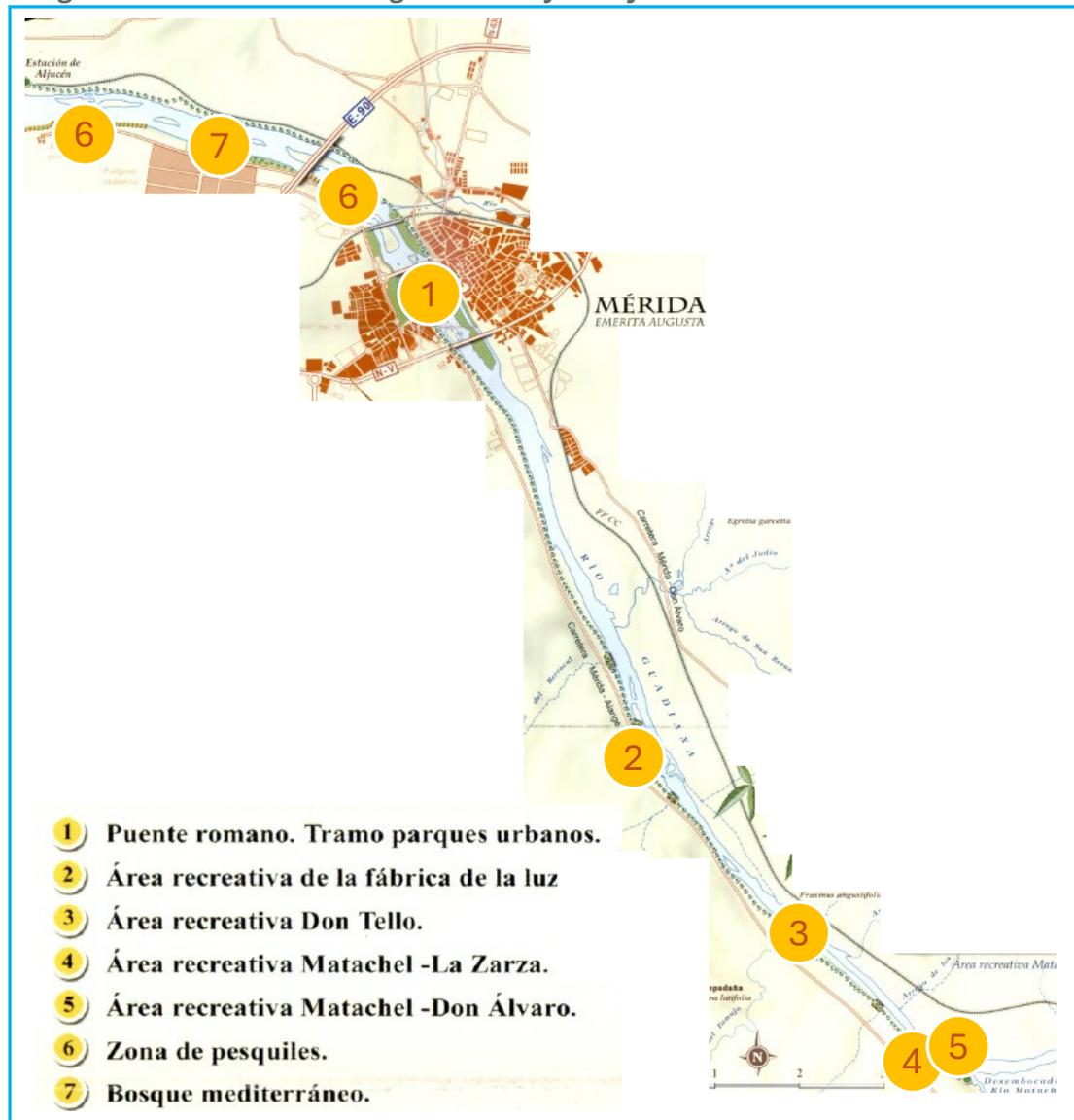
- La margen derecha es accesible desde la Zona Sur, la Zona Centro y la Barriada el Barrio, conectándose al final con los Jardines del Albarregas. Dispone de varias pasarelas:
 - Pasarela peatonal sobre el arroyo Albarregas. Titularidad de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.
 - Rampa desde el Puente Romano. Titularidad del Consorcio Ciudad Monumental de Mérida.
 - Pasarela peatonal sobre el brazo del río Guadiana (Guadianilla). Titularidad de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.
 - Pasarela peatonal metálica sobre el brazo del río Guadiana (Guadianilla). Titularidad del Ayuntamiento de Mérida.
- La margen izquierda es accesible desde San Antonio, Cruzcampo y el Polígono Nueva Ciudad.

Entre el Puente Lusitania hasta la zona conocida como Albergue Municipal existe un área verde naturalizada (conocida como bosque mediterráneo) con una superficie total de 25ha aproximadamente, que incluye zona de pesca, caminos y carril bici.

⁹ En lo que sigue, cuando se citan las márgenes, debe tenerse en cuenta que la margen derecha se sitúa al Norte y la izquierda al Sur.



Imagen 163. El río Guadiana aguas arriba y debajo de Mérida



Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadiana. Elaboración propia.



Imagen 164. El río Guadiana y la Isla desde el Puente Romano



Fuente: Elaboración propia.

3.12.3 El Arroyo Albarregas

El arroyo Albarregas, afluente del Guadiana, en un corto tramo de su curso final atraviesa la ciudad de Mérida.

Fuera del casco urbano, el Ministerio para la Transición Ecológica y el reto Demográfico inició en 2024 el proyecto de recuperación del Arroyo Albarregas entre Mérida y la Presa de Cornalvo, mediante la eliminación de barreras longitudinales y la mejora de la vegetación de ribera, recobrando así la continuidad de los flujos de su caudal y recuperando la funcionalidad del cauce como ecosistema. En 2023 Ecologistas en Acción presentó un “plan de renaturalización del río Albarregas a su paso por Mérida” para devolver al río el aspecto de un curso fluvial más o menos natural, pero no existe ningún proyecto similar de naturaleza oficial.

En la actualidad, en el casco urbano los “Jardines del Albarregas” se conectan con los Jardines del Guadiana, completando así la conexión verde. Su accesibilidad es como sigue:

- ❑ La margen derecha es accesible desde San Juan, Sta. Isabel, Polígono Industrial Las Palmeras, Los Milagros, San Bartolomé y La Chimenea.
- ❑ La margen izquierda es accesible desde María Auxiliadora, San Luis, Santa Catalina, Polígono Industrial Albarregas y El Barrio.



3.12.4 Conexiones indirectas y otras zonas verdes

Algunas conexiones indirectas y otras zonas verdes que merecen citarse son las siguientes:

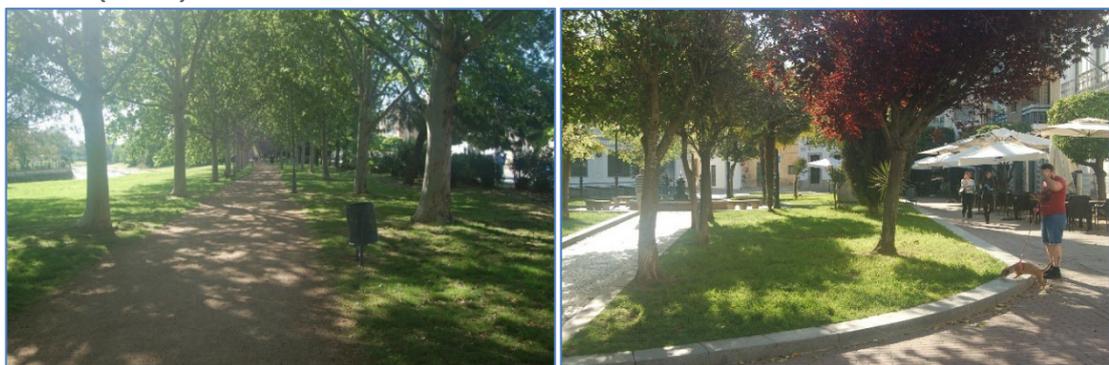
- ❑ Barriada Tierno Galván: parque de San Lázaro y jardines del Tercer Milenio, más conexión con los jardines del Albarregas.
- ❑ Zona Centro. Parte del Centro tiene conexión directa a uno de los márgenes del Guadiana y, además, cuenta con los Jardines de Marquesa de Pinares (conexión con Albarregas), el parque López de Ayala (conexión con el parque de la Rambla y la Ciudad de la Infancia), así como otras zonas verdes de menor tamaño: Plaza Luis Chamizo, Parque Méridas del Mundo, Jardines de la Alcazaba, Jardines en el Paseo D. José Sáez de Buruaga (junto al teatro Romano) y parque junto al teatro Romano y Plaza Margarita Xirgu.

En cuanto a las barriadas no conectadas, cuentan con parques y zonas ajardinadas como las siguientes:

- ❑ El Torillo: Parque Vasco de Gama y Parque del Alentejo.
- ❑ Bellavista: Parque Álvarez Lencero, Plaza María Zambrano, y otras de menor tamaño.
- ❑ Otros: La Argentina y Cabo Verde, Jardines del Hipódromo, Salesianos, La Antigua, Plantonal de Vera y San Andrés, La Corchera, San Agustín, Juan Canet, Lázaro, Zona Norte, Las Abadías, La Calzada y Montealto.

Además, se tiene prevista actuación en la Barriada la Heredad, aunque actualmente presenta escaso desarrollo urbanístico.

Imagen 165. Corredor verde del Arroyo de Albarregas (izq.) y pequeña plaza en el centro (dcha.)



Fuente: Elaboración propia.



Imagen 166. Grandes corredores verdes de la avenida de Portugal (arriba) y Vía de la Plata (abajo)



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 167. Calles con arbolado de alineación de pequeño porte



Fuente: Elaboración propia.

3.12.5 Actuaciones previstas

Entre las actuaciones previstas destaca la creación de seis nuevos parques infantiles en La Calzada, Montealto, El Prado, Álvarez Lencero, Proserpina y La Heredad, mediante las siguientes acciones:

- Ampliación o reubicación de áreas de juego.



- ❑ Nuevas áreas en barrios sin suficiente espacio actual.
- ❑ Mejora de áreas de gimnasia y zonas verdes.
- ❑ Pavimentos de seguridad, vallado y sombras.
- ❑ Mejora de las infraestructuras verdes: sistemas de riego, mobiliario, pavimentación y jardinería.

Por otra parte, para garantizar la funcionalidad de las áreas infantiles en verano, se están combinando soluciones naturales (arbolado) con estructuras de sombra artificial que presentan las siguientes ventajas:

- ❑ Mejora de confort térmico. Reducción de la temperatura en la época de temperaturas altas.
- ❑ Protección contra los rayos UV. Reducción de los efectos dañinos sobre la piel.
- ❑ Revalorización de los espacios para su uso público.

Ya hay estructuras instaladas en la Barriada Tierno Galván, (reciente creación del área verde del Acueducto de San Lázaro) y la Ciudad de la Infancia y se prevén en La Calzada, Montealto, El Prado, Álvarez Lencero y Proserpina.

Por otra parte, se tiene prevista la licitación de nuevo mobiliario urbano, incluyendo fuentes de agua potable con grifo a dos alturas: adaptadas (inclusivas) y para perros.

3.13 Impactos negativos de la movilidad

3.13.1 Comentarios generales

La movilidad, particularmente la movilidad en vehículo privado tiene frecuentemente importantes repercusiones sobre el medio natural y humano. Destacan por su gran relevancia los impactos sobre la calidad del aire, sobre el ruido y sobre la accidentalidad, que se tratan a continuación.

3.13.2 Calidad del aire

Extremadura es considerada como una de las regiones europeas con mejor calidad ambiental, lo que viene avalado por los valores de los indicadores de calidad, sostenidos a lo largo del tiempo, y que nunca han superado los valores límite de protección a la salud.

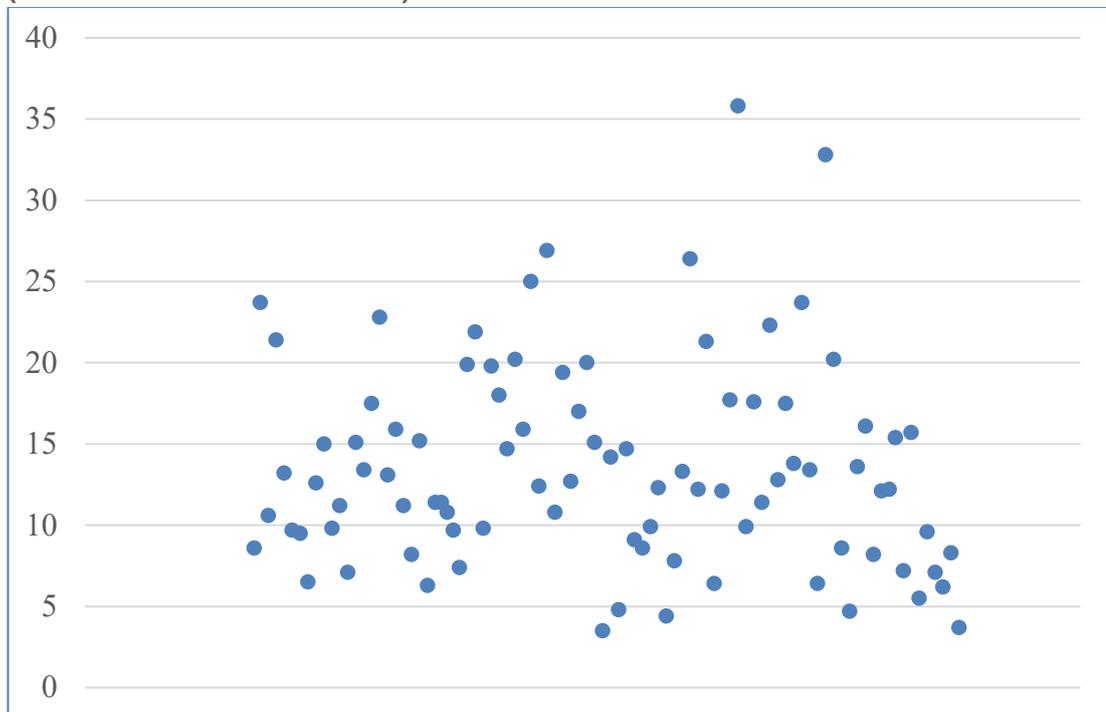
La evaluación continua de la calidad del aire se realiza a través de la Red Extremeña de Protección e Investigación de la Calidad del Aire (REPICA). La **única estación de Mérida**, considerada como estación suburbana de fondo, está ubicada dentro de las instalaciones del Centro Universitario, C/ Santa Teresa de Jornet, 38. Esta estación proporciona periódicamente datos de PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$),



arsénico (ng/m³), cadmio (ng/m³), níquel (ng/m³), plomo (µg/m³) y benzo(a)pireno (ng/m³).

Centrando el análisis en la materia particulada PM₁₀ de los últimos 12 meses disponibles, el valor promedio es de 13,6, el máximo es y el mínimo 3,5, todo ello en µg/m³, basado en muestra de 91 días (24,9% del total de días) entre abril de 2024 y marzo de 2025. Los valores son muy dispersos y no muestran una pauta reconocible, pero puede afirmarse que **se está muy lejos de los valores de media anual máxima (40 µg/m³) y media diaria de 50 µg/m³ en 35 días/año.**

Imagen 168. Valores diarios de PM₁₀ en la estación de calidad del aire de Mérida (abril de 2024 - marzo de 2025)



Nota: eje X = días en orden natural de izquierda a derecha; eje Y = valores de PM₁₀

Fuente: Informes mensuales sobre datos de partículas, metales y benzo(a)Pireno. Repica. Abril 2024 a marzo 2025. Elaboración propia.

3.13.3 Ruido

En cuanto a ruido, no existen mediciones oficiales, pero se ha observado que las motos y ciclomotores en muchos casos superan ampliamente los decibelios permitidos. Aunque la Ordenanza de protección frente a la contaminación acústica de 2024 prevé sanciones por sobrepasar los umbrales de ruido admisible, al carecer de equipo de medida adecuado (sonómetro de alta precisión de tipo II/clase 2) no puede sancionar los incumplimientos.

Para objetivar el problema en una primera aproximación, se han realizado mediciones puntuales de intensidad para cuantificar el nivel de ruido del tráfico en 10 ubicaciones de los aforos, utilizadas exclusivamente como toma de datos



para la elaboración del diagnóstico del PMUS. El procedimiento ha sido la medición mediante sonómetro a la altura del oído humano en las ubicaciones propias de peatones.

Según el Real Decreto 1367/2007 los niveles recomendados que no son perjudiciales son los siguientes:

- ❑ Zonas residenciales: 50-65 dB durante el día, 45-55 dB por la noche.
- ❑ Áreas comerciales: 60-70 dB diurno, 50-60 dB nocturno.
- ❑ Zonas sanitarias y educativas: ≤ 55 dB durante el día.
- ❑ Entorno de tráfico intenso: Hasta 70 dB, pero se recomienda que zonas peatonales y de bajas emisiones no superen 55 dB.

Se puede observar en los datos que las calles con mayor intensidad de decibelios registrado son las siguientes:

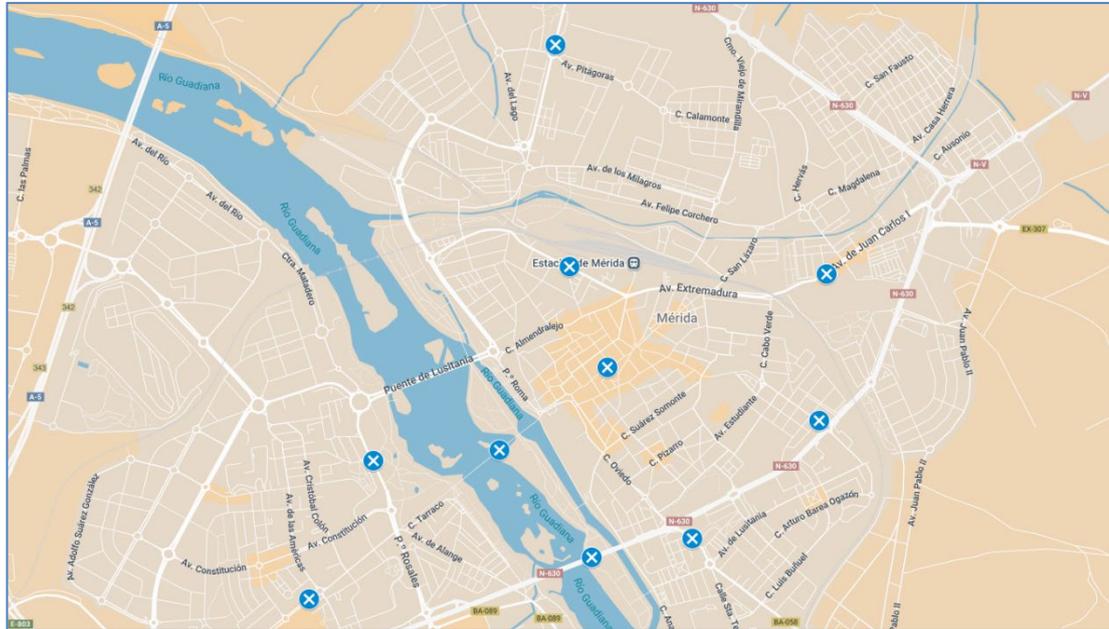
- ❑ Calle Octavio Augusto (86,2 dB).
- ❑ Avenida Reina Sofia (84,7 dB).
- ❑ Calle Vicente Aleixandre (82,9 dB)
- ❑ Calle Puente de Lusitania (81,9 dB).

Y las calles con menor intensidad de decibelios obtenido son:

- ❑ Calle Juan Carlos I (56,7 dB).
- ❑ Avenida de Portugal XXIII (62,2 dB).
- ❑ Avenida de la Libertad (60,7 dB).
- ❑ Calle Santa Eulalia (58,2 dB).

Además, existen algunas calles que presentan una variación grande entre el máximo y mínimo, como la calle Vicente Aleixandre (25,8 dB), calle Octavio Augusto (20,2 dB), bien por presentar altos niveles de flujo vehicular intenso o zonas comerciales concurridas.

Imagen 169. Ubicación de los puntos de análisis de ruido



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 43. Valores de ruido

| Calle | Hora | Valor máximo (dB) | Valor mínimo (dB) |
|---------------------------|-------|-------------------|-------------------|
| Avenida de la Plata | 9:00 | 74,7 | 56,9 |
| Avenida de Portugal | 9:30 | 71,9 | 62,2 |
| Calle Vicente Aleixandre | 10:00 | 82,9 | 57,1 |
| Calle Octavio Augusto | 10:30 | 86,2 | 66,0 |
| Calle Marquesa de Pinares | 11:00 | 77,8 | 58,6 |
| Avenida de la Libertad | 12:00 | 75,8 | 60,7 |
| Calle Juan Carlos I | 14:00 | 73,9 | 56,7 |
| Avenida Reina Sofia | 9:45 | 84,7 | 62,2 |
| Calle Santa Eulalia | 10:00 | 78,0 | 58,2 |
| Calle Puente de Lusitania | 9:15 | 81,9 | 77,4 |
| Puente Romano | 9:30 | 79,1 | 61,2 |

Fuente: Elaboración propia.

3.13.4 Accidentalidad

Existe muy buena información sobre accidentalidad vial recogida por la Policía Local de Mérida entre 2018 y 2024 y explotada en el documento "Criminología Vial en Mérida. Delitos y siniestralidad. 2015 - 2024".



Descripción general

Entre 2018 y 2024 la evolución de los siniestros viales con lesiones (sin considerar atropellos a peatones, ni siniestros viales asociados a un delito contra la seguridad vial) muestra una tendencia de aumento de los siniestros sin lesiones tras los años de incidencia de la pandemia de la Covid-19 en 2020 y 2021 mientras que los siniestros con lesiones han fluctuado en valor en torno a una media anual de 61 en el período.

Imagen 170. Siniestros viales anuales. 2018-2024

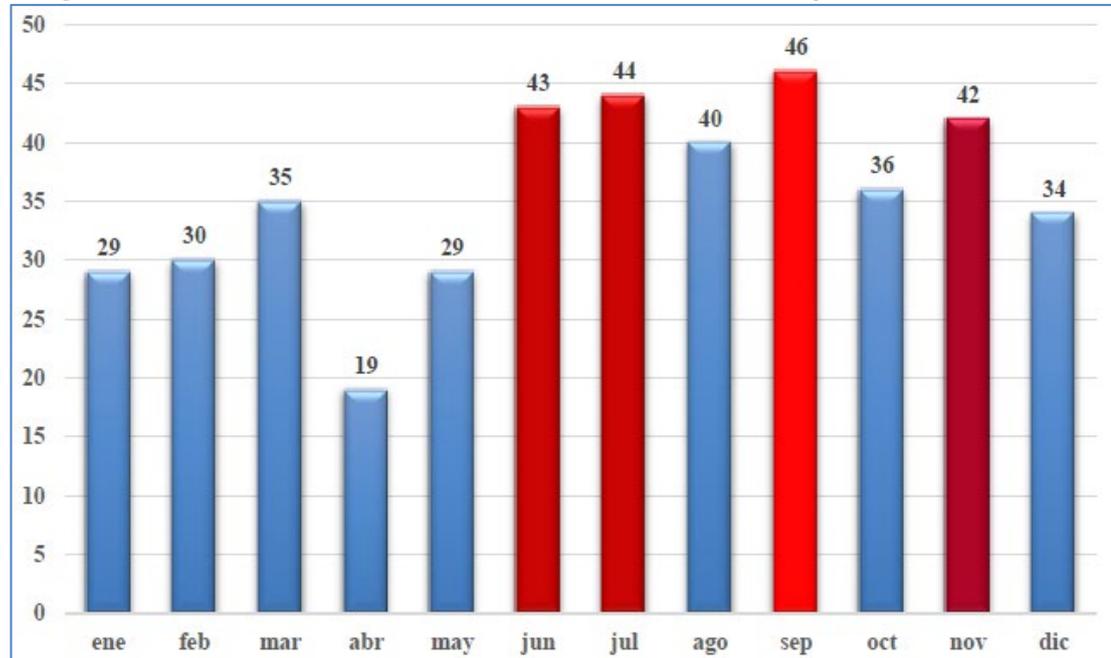


Fuente: Criminología Vial en Mérida. Delitos y siniestralidad. 2015 - 2024

Los siniestros con lesionados se concentran en los meses de junio, julio y septiembre (mes de la Feria de Mérida): entre los tres registran más del 30% de la cifra total.



Imagen 171. Distribución de siniestros viales con lesionados por meses (2018-2024)



Fuente: Criminología Vial en Mérida. Delitos y siniestralidad. 2015 – 2024

El análisis por día de la semana para el conjunto del período indica que los miércoles son el día con más siniestros con lesionados con casi el 19,5% del total mientras que cerca del 40% de los mismos se producen en el período comprendido entre las 12:00 y las 17:59 horas.

Causas identificadas y tipología de los vehículos implicados

Los análisis realizados permiten identificar la gran mayoría de las causas principales vinculadas a los siniestros viales con lesionados.

- ❑ Alrededor de un 50% de los casos tienen por causa principal el incumplimiento de las normas de circulación.
- ❑ Un 31% tendrían por causa principal la distracción.
- ❑ Completan el 90% de los siniestros viales con lesionados el exceso de velocidad (5%), la lluvia (3%) y el fallo del vehículo (2%).
- ❑ En un 8% de los casos se desconoce la causa del accidente.

En cuanto a la tipología de los vehículos implicados en el conjunto del período 2018-2024 hay que destacar, tras los turismos, la implicación de ciclomotores (13,0%) y motocicletas (10,8%). También es relevante señalar cómo la creciente presencia de la micromovilidad ha conllevado que los patinetes hayan casi doblado la presencia de bicicletas en los accidentes.



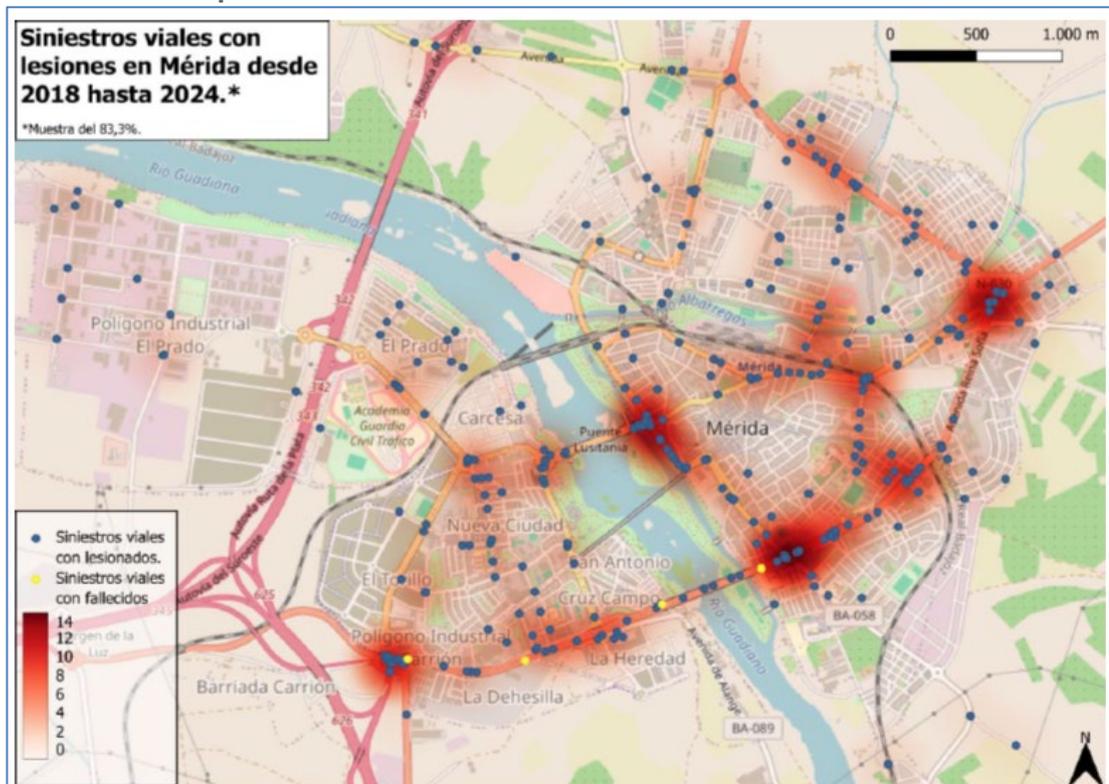
Caracterización geográfica

En la mayoría de los ámbitos urbanos una parte significativa de los accidentes tienen lugar en las intersecciones viales. En el caso de Mérida también es así: el 48% de los siniestros viales tienen lugar en intersecciones.

Los tramos urbanos clasificados como Avenidas concentran el 60 % de los siniestros en puntos en donde se registran las mayores intensidades de tráfico de la ciudad dentro de una regulación general de 50 km/h como límite de velocidad. Otro 35% de los accidentes se registran en tramos clasificados como calles y que tienen en la actualidad una velocidad máxima regulada de 30 km/h.

El siguiente esquema es sumamente representativo de la localización de los siniestros viales¹⁰ con lesiones entre 2018 y 2024 (muestra de más de un 83% de los expedientes).

Imagen 172. Siniestros viales con lesiones localizados en el núcleo urbano de Mérida. Sin atropellos



Fuente: Criminología Vial en Mérida. Delitos y siniestralidad. 2015 – 2024

Tres de los cuatro conductores fallecidos en siniestros viales en el periodo 2018-2024 lo fueron en la Avenida Reina Sofía, todos a distintas alturas, desde la

¹⁰ Tal como se ha indicado al inicio de este apartado, en este mapa y en lo anterior no se incluyen los atropellos a peatones ni los siniestros vinculados a delitos contra la seguridad vial o de otro tipo.



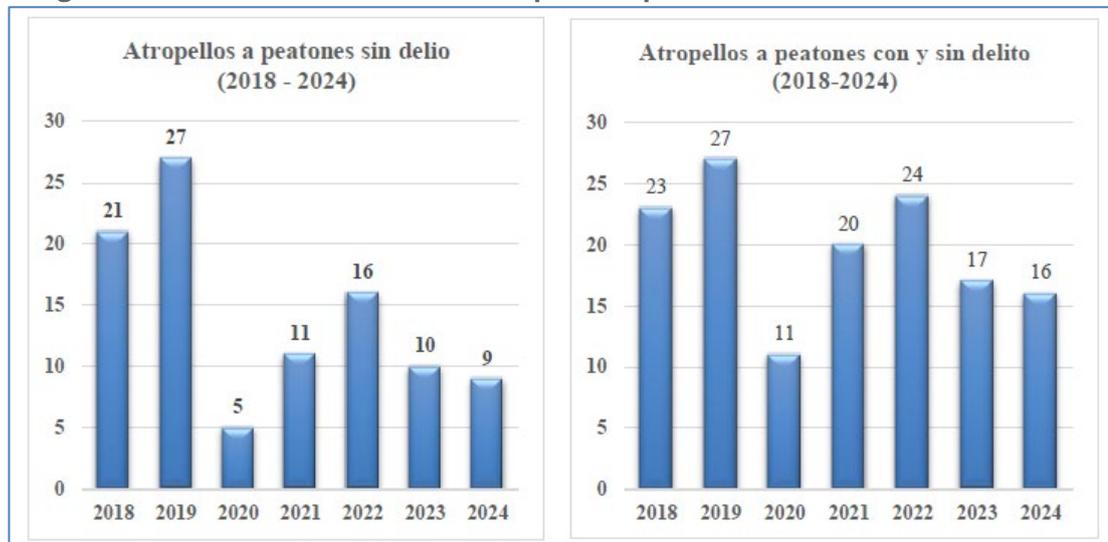
Glorieta de Agricultura, pasando por la bajada hacia el puente Fernández Casado y al final del puente con el acceso al paso subterráneo. El cuarto fallecido tuvo lugar en un siniestro vial ocurrido en la Avenida de Alange, en el paso bajo el puente Fernández Casado.

Análisis de los atropellos

En términos generales, las personas fallecidas en atropellos, junto con las fallecidas en vehículos motorizados de 2 ruedas (ciclomotores, motocicletas), en bicicletas y en VMP, constituyen más del 80% de las personas fallecidas en vías urbanas en España según datos de la DGT (son los denominados usuarios vulnerables de la vía o VRU por sus siglas en inglés), siendo los peatones atropellados más del 50% de personas vulnerables fallecidas. Por esto por resulta conveniente analizar los atropellos por separado.

En el periodo de 2018 hasta 2024 hubo en Mérida un total de 138 atropellos a peatones, de los que 39 (un 28% del total) un fueron atropellos constitutivos de delito de lesiones por imprudencia grave, delito de lesiones por imprudencia menos grave y delito de homicidio imprudente, con al menos 4 peatones fallecidos.

Imagen 173. Evolución anual de los atropellos a peatones



Fuente: Criminología Vial en Mérida. Delitos y siniestralidad. 2015 - 2024

Los meses de diciembre, enero y febrero concentran cerca de un tercio de los atropellos no asociados a delitos. El día de mayor concentración de atropellos es el miércoles (30% del total) y las horas de mayor número de atropellos son de 19:00 a 21:00 con un 22% de todos los atropellos.

El 91% de los heridos por atropellos clasificados como siniestros viales fueron de consideración leve, con un 6% de heridos menos graves y un 3% de heridos graves.



En el 92% de las ocasiones el vehículo implicado en el atropello fue un turismo, seguido a gran distancia de las furgonetas con un 4% y de las motocicletas con un 3%, mientras que las bicicletas han estado presentes en el 1% restante, teniendo en cuenta que los conflictos entre peatones y ciclistas se concentran en vías compartidas por ambos como el Puente Romano o el Puente Lusitania.

Hay que destacar que los pasos de peatones fueron el lugar en el que se produjeron el 54% de los atropellos. Muchos de estos atropellos se han ocasionado en el anochecer o ya entrada la noche, dificultándose la visibilidad.

Las principales causas identificadas en los atropellos a peatones fueron las siguientes:

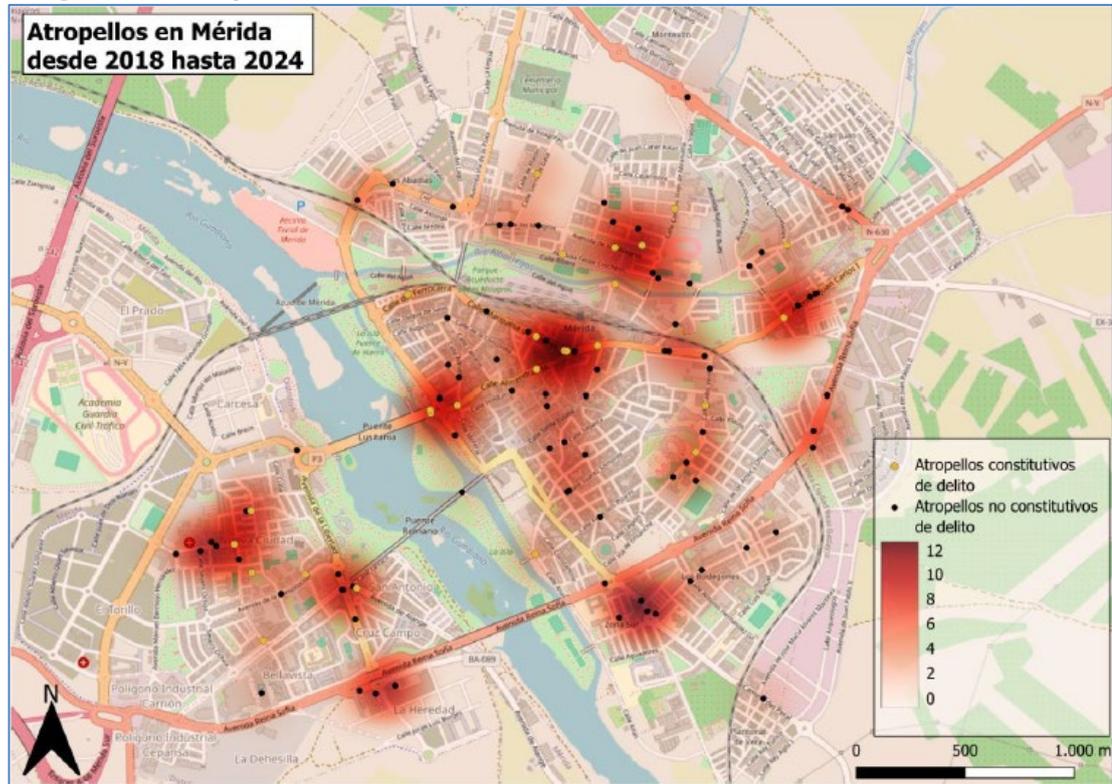
- ❑ La distracción es la causa más común de atropello (46%) que, al igual que en los siniestros viales, oculta el uso del teléfono móvil mayoritariamente por parte de los conductores.
- ❑ Otro 23% es por el incumplimiento de las normas de circulación, siendo la principal la de no respetar la prioridad de paso de peatones en los pasos debidamente señalizados para ello, seguida del incumplimiento de las señales semafóricas.
- ❑ El deslumbramiento está detrás de otro 22% de los atropellos, mientras que la lluvia está asociada con el 4% y el exceso de velocidad con el 5% restante.

El 50% de los atropellos se producen en calles simples, con una limitación genérica de velocidad a 30km/h, mientras que los tramos de avenida son el lugar de otro 44% de los mismos.

En el siguiente mapa de calor se pueden observar los puntos negros en el núcleo urbano de Mérida en cuanto a atropellos a peatones respecta, estando representados los atropellos constitutivos de delito en amarillo, y los atropellos no constitutivos de delito en negro.



Imagen 174. Atropellos localizados en el núcleo urbano de Mérida.



Fuente: Criminología Vial en Mérida. Delitos y siniestralidad. 2015 – 2024

Destaca como entorno de concentración de atropellos la glorieta de la Torre Ocaso (12 atropellos en el período), intersección de la calle Almendralejo, la calle Marquesa de Pinares y la Avenida de Extremadura.

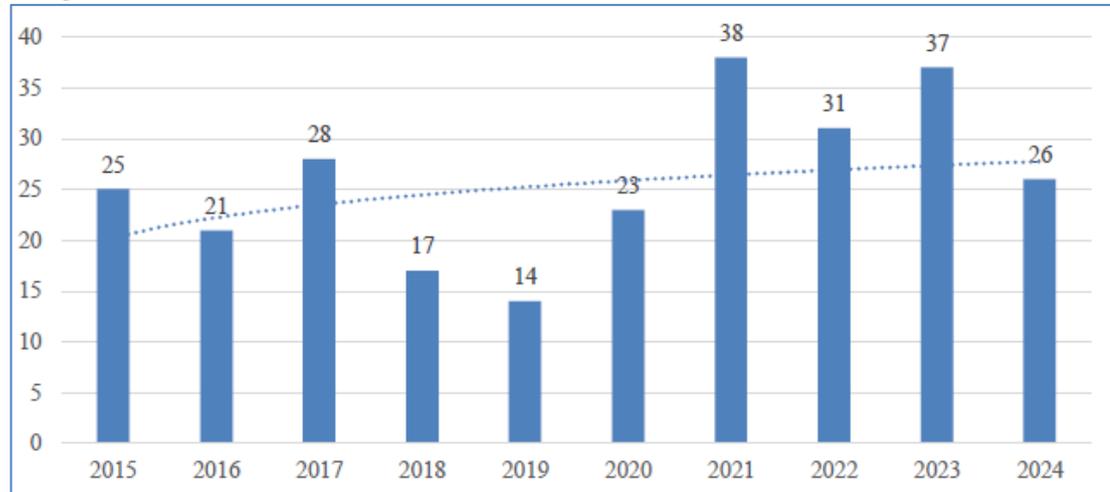
Delitos y seguridad vial

En cuanto a los delitos asociados con la seguridad vial hay que diferenciarlos según su método de detección ya que influye mucho la capacidad y medios de la Policía Local y que ha sido crecientes con el tiempo.

- ❑ Los delitos cometidos en accidentes de tráfico: 29% del total de delitos en el conjunto del período 2015-2024.
- ❑ Los delitos detectados en patrulla: 47%.
- ❑ Los delitos detectados en control preventivo: 12%. Hay que señalar que entre 2020 y 2024 el número de controles preventivos se multiplicó por 5 con más de 1.200 pruebas de media en los últimos 3 años, consiguiendo que el porcentaje de positivos sobre el total se redujera de 1 por cada 20 pruebas a 1 por cada 75 pruebas en 2023.
- ❑ Los delitos de los que no se tiene conocimiento de su forma de detección: 12%.

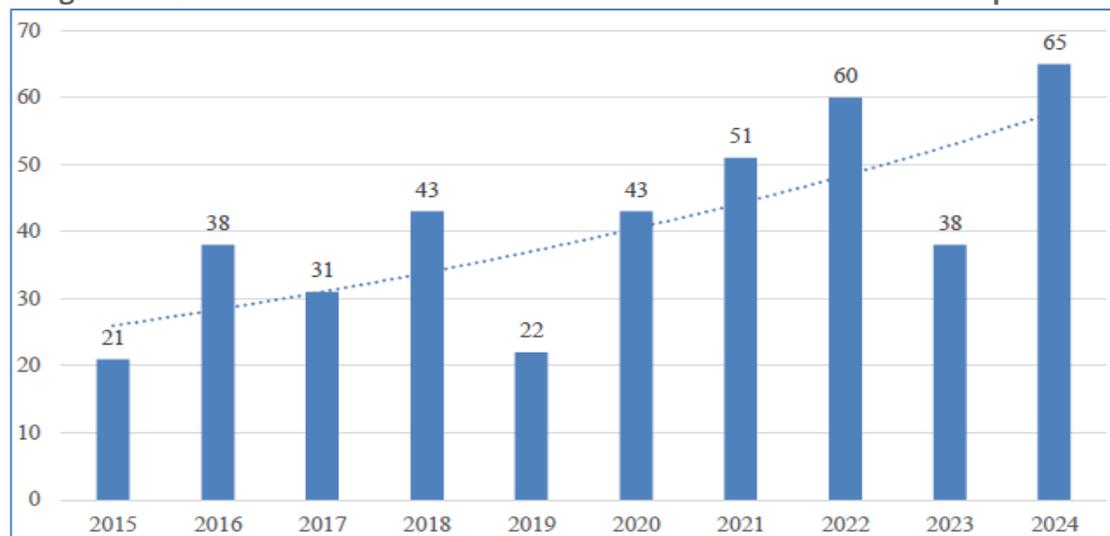


Imagen 175. Evolución anual de los delitos viales detectados en siniestros viales.



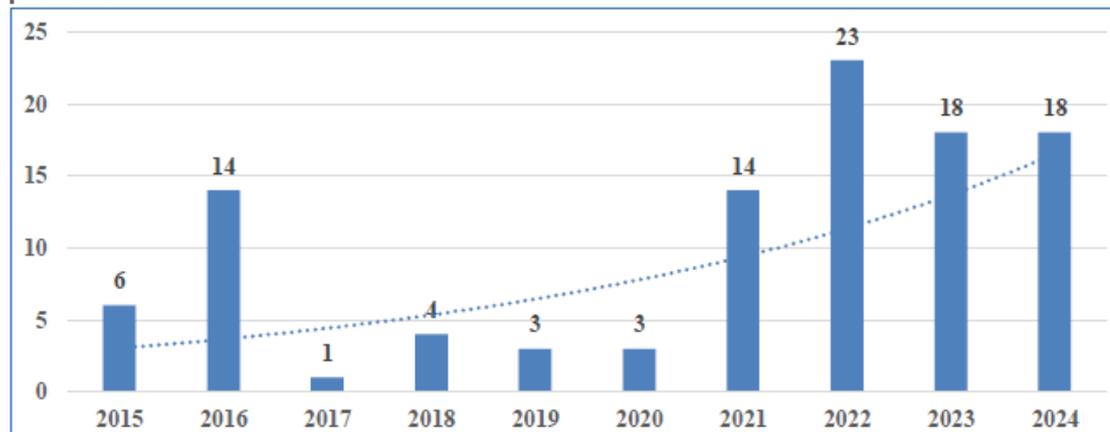
Fuente: Criminología Vial en Mérida. Delitos y siniestralidad. 2015 - 2024.

Imagen 176. Evolución anual de los delitos viales detectados en mediante patrulla.



Fuente: Criminología Vial en Mérida. Delitos y siniestralidad. 2015 - 2024.

Imagen 177. Evolución anual de los delitos viales detectados mediante controles preventivos.



Fuente: Criminología Vial en Mérida. Delitos y siniestralidad. 2015 - 2024.



Para el conjunto de las tres formas de detección, cerca el 50% de los delitos fueron por superar la tasa de alcoholemia (artículo 379.2 del Código Penal) y en un 24% por conducir sin permiso o licencia administrativa (artículo 384 del Código Penal).

El promedio de tasa de alcoholemia en los delitos por tasa ha sido a lo largo de todo el período de análisis de 0,81 mg/l de alcohol en sangre (el valor a partir de cual es delito es 0,60).

En lo referente a los delitos de lesiones por imprudencia grave, lesiones por imprudencia menos grave y de homicidio imprudente, el 61% de estos fueron debidos a atropellos a peatones, mientras que la cifra restante fue por siniestros viales, en numerosas ocasiones con ciclomotores, bicicletas y patinetes involucrados.

Por otra parte, el 87% de las personas conductoras autoras de delitos contra la seguridad vial analizados son hombres, mientras que el 13% son mujeres. Destaca que para la mayoría de los tipos de delitos la participación femenina oscila entre el 8 y el 19% del total y que en el caso de excesos de velocidad el 100% de las personas autoras son hombres.

Por el contrario, las personas víctimas de delitos viales se distribuyen casi equilibradamente con un 51% de mujeres. La mayoría de las víctimas están en el grupo de entre 48 y los 57 años.

Datos de coyuntura

Los últimos datos de Policía Local sobre siniestralidad vial muestran el mantenimiento de las pautas previas, siendo de destacar la accidentalidad relacionada con VMP y bicicletas. Lo escaso de la muestra no permite extraer mayores conclusiones.



Tabla 44. Datos coyunturales de seguridad vial

| Concepto | Cantidad |
|---|------------|
| 1 Atestados por delitos de alcoholemia | 18 |
| Atestados por delito de negativa a someterse a las pruebas | 0 |
| Atestados por delito de conducir careciendo de permiso/licencia | 8 |
| Atestados por imprudencia grave con el resultado de lesiones | 1 |
| Atestados por imprudencia grave con el resultado de homicidio | 0 |
| Atropellos por lesiones por imprudencia | 0 |
| Atropellos siniestros viales | 5 |
| Atestados por delitos de temeridad manifiesta | 0 |
| Atestados por delitos de velocidad | 0 |
| 2 Total de Siniestros Viales | 132 |
| Siniestros Viales con daños materiales | 94 |
| Siniestros Viales con daños materiales y heridos | 38 |
| Víctimas siniestros viales | 49 |
| Leves | 48 |
| Graves | 1 |
| Fallecidos | 0 |
| 3 Siniestros viales vmp | 6 |
| Siniestros viales atropellos | 5 |
| Siniestros viales bicicletas | 2 |
| 4 Controles de alcoholemia realizados | 15 |
| Pruebas totales realizadas | 247 |
| Pruebas negativas | 228 |
| Pruebas positivas | 19 |
| Delitos tramitados | 1 |

Nota: cifras extraídas directamente de la fuente.

Fuente: Fuente: Atestados y siniestros viales 1º Trimestre 2025. Policía Local. Mérida.

Síntesis de la siniestralidad

De todo lo anterior, se deduce lo siguiente:

- ❑ Los siniestros viales en Mérida están aumentando en los últimos años, aunque las cifras de lesionados a raíz de siniestros no aumentan en la misma proporción.
- ❑ La mayoría de los siniestros viales con resultado de lesiones, se producen a causa del incumplimiento de las normas de circulación, principalmente las referentes a la prioridad de paso, seguida de las distracciones, dándose el 48% de estos en intersecciones, sobre todo, en glorietas.
- ❑ Como consecuencia de la aparición de los patinetes eléctricos, estos ya han superado a las bicicletas en cuanto a siniestros, acercándose cada vez más a las cifras de los ciclomotores.
- ❑ Se ha producido un descenso de los atropellos gracias a las medidas que se implantan poco a poco en la ciudad, como la mejora de la iluminación en al menos una docena de pasos de peatones o la instalación de badenes reductores de velocidad, aunque se está lejos de una situación ideal.



- ❑ Los delitos viales, se encuentran en una tendencia al alza, con una cierta estabilización en los últimos años. No obstante presentan descenso dos tipos de delitos:
 - Conducción con tasa superior a 0.60mg/l, gracias al aumento de los controles preventivos de alcoholemia.
 - Lesiones por imprudencia, conectado al descenso de los atropellos a peatones.

Infraestructuras y seguridad vial

Se ha llevado a cabo una auditoria en 10 puntos críticos del municipio que tienen gran concentración de accidentes. Los puntos analizados son los siguientes:

- ❑ 1. Calle Bilbao con calle Las Palmas.
- ❑ 2. Glorieta Consejería de Agricultura.
- ❑ 3. Calle Rosalía de Castro con avenida José Saramago de Sousa.
- ❑ 4. Avenida Reina Sofia con calle Vicente Aleixandre.
- ❑ 5. Avenida Reina Sofia con calle Octavio Augusto.
- ❑ 6. Glorieta de las Tres Fuentes.
- ❑ 7. Túnel avenida de Extremadura.
- ❑ 8. Puente de Lusitania con paseo Roma.
- ❑ 9. Paseo Roma con calle del Puente.
- ❑ 10. Glorieta del puente de Lusitania.



Imagen 178. Localización de los puntos críticos de concentración de accidentes analizados



Fuente: Elaboración propia.

Todos ellos se han analizado mediante fichas de seguridad vial como sigue a continuación:

- ❑ Ubicación y datos de situación del punto a analizar.
- ❑ Situación de la señalización y su estado: Calzada. Semáforos. Señalización horizontal. Señalización vertical.
- ❑ Seguridad vial para los peatones: Pasos de peatones. Intersecciones, Legibilidad de la vía. Visibilidad. Barreras de seguridad. Estado del pavimento. Estado de las aceras.
- ❑ Seguridad vial para los vehículos: Intersecciones. Legibilidad de la vía. Señales de tráfico. Barreras de seguridad.

En el Anexo se encuentran las fichas detalladas con los datos obtenidos. La auditoría de seguridad vial muestra una infraestructura satisfactoria en términos de señalización y regulación del tráfico, pero identifica deficiencias clave en la seguridad peatonal, particularmente en zonas industriales y en el entorno del túnel de la avenida de Extremadura.

A continuación se comentan los puntos más significativos que se han identificado:

- ❑ Seguridad para peatones:



- Se ha identificado ausencia de pasos de peatones en las intersecciones en el Polígono Industrial y en el entorno del túnel de la avenida de Extremadura, lo que dificulta la seguridad de cruces por peatones y representa un riesgo significativo debido a la velocidad y el tamaño de los vehículos que circulan por la zona.
 - Las señales horizontales y verticales presentan una adecuada legibilidad, sin obstrucciones ni confusión, y la velocidad de aproximación de los vehículos es adecuada para el tipo de vía.
 - Existen barreras para peatones únicamente en la avenida Reina Sofía, en las intersecciones con la calle Vicente Aleixandre y la calle Octavio Augusto, mientras que en el resto de puntos críticos no son necesarias.
 - Se ha detectado una falta de aceras para peatones en el Polígono Industrial, lo que afecta a la movilidad peatonal y la seguridad.
- Seguridad para vehículos:
- Los medios de regulación y el diseño de las intersecciones son adecuados, permitiendo una circulación fluida y segura.
 - La legibilidad de las señales horizontales es buena, sin generar confusión ni obstrucciones visuales con las señales verticales.
 - No se requieren barreras de seguridad adicionales, salvo en los cruces que ya cuentan con ellas, donde su presencia es justificada por utilización de semáforos regulando el tráfico.



Imagen 179. Situación actual de las diferentes intersecciones analizadas



Fuente: Elaboración propia.

Malas prácticas

Aparte de las cuestiones anteriores, se ha observado que muchos de los pasos peatonales ubicados junto a bandas peatonales no permiten buena visibilidad mutua de peatones y conductores hasta que el peatón se encuentra en el carril de circulación pues los vehículos aparcados bloquean la visión. A veces el obstáculo visual es debido a contenedores de residuos.

Aunque no se ha dado esta circunstancia en Mérida, esto puede ser una fuente de atropellos, particularmente en el caso de cochecitos de bebé, que van por delante de la persona que los conduce.

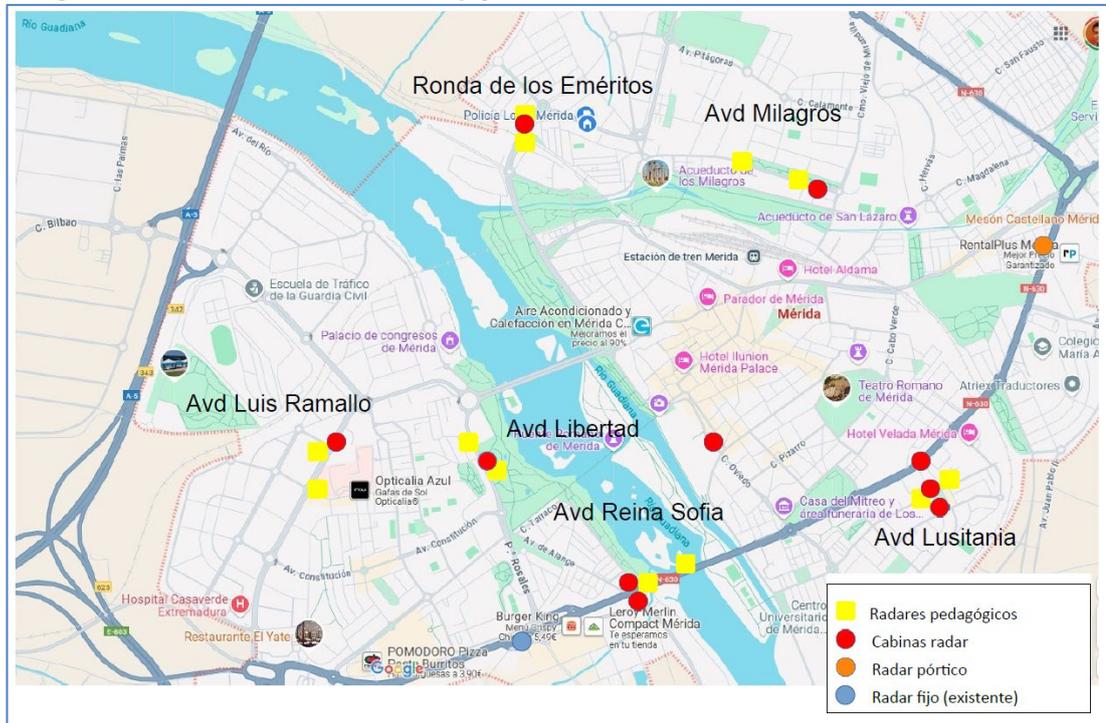
Radares

El ayuntamiento dispone de un radar fijo en la Avenida Reina Sofía y un radar móvil facilitado por la Diputación de Badajoz. Las sanciones que se imponen por los controles de ambos dispositivos vienen a ser del orden de 20 mensuales con el radar fijo y 16 con el radar móvil.

La previsión de implantación de controles de velocidad es muy amplia, incluyendo radares pedagógicos, como se recoge a continuación.



Imagen 180. Ubicaciones actuales y previstas de radares de control de velocidad



Fuente: Ayuntamiento de Mérida.

3.14 Gobernanza

3.14.1 Marco general

En 2023, el Pleno Municipal adoptó un acuerdo sobre un **Plan Normativo Municipal**, orientado a resolver el problema de que muchas Ordenanzas y Reglamentos estaban desfasados y resultaban poco claros en su redacción.

El objeto era la disponibilidad de normas más adecuadas a las necesidades actuales del Ayuntamiento y más comprensible para la ciudadanía. Su desarrollo preveía la participación de todas las Delegaciones implicadas y la posterior aprobación por el Pleno Municipal, órgano con competencias para la aprobación de estas normas municipales.

3.14.2 Ordenanzas relacionadas con la movilidad

En Mérida existen diversas ordenanzas reguladoras relacionadas directa o indirectamente con la movilidad. La fundamental es la “Ordenanza reguladora del tráfico, estacionamiento, circulación y seguridad vial”, aprobada en 2007, que aborda los siguientes temas:

- Su primer título, sin denominación específica, incluye lo siguiente:



- Señalización.
- Vehículos de dos ruedas.
- Carreras, concursos, certámenes, pruebas deportivas y marchas competitivas en la vía pública.
- El segundo título aborda la carga y descarga de mercancías en dos capítulos:
 - Normas generales.
 - Horarios
- El título III trata de las zonas peatonales y calles residenciales, con una estructura muy simple
 - Normas generales.
 - Normas especiales.
- El título IV está dedicado a paradas y estacionamientos, nuevamente con una estructura muy simple:
 - Paradas.
 - Estacionamientos.
- El título quinto describe las infracciones y sanciones mientras que el sexto aborda el procedimiento sancionador.

Puede apreciarse que no aborda apenas cuestiones como la bicicleta (como que pueden circular por zonas peatonales si hay señalización específica o no se pueden amarrar a mobiliario urbano) o nada en absoluto los vehículos de movilidad personal, salvo en cuestiones menores, lo que es lógico dada su antigüedad. Recientemente, se ha creado una comisión de trabajo con los Grupos Municipales para la modificación de esta ordenanza, estando pendiente de la modificación de la ley de tráfico y publicación del reglamento.

Otras Ordenanzas de cierta relevancia desde el punto de vista de la movilidad son las siguientes:

- Relativas al estacionamiento en sus diferentes modalidades.
 - Ordenanza reguladora del estacionamiento de personas discapacidad, que es de las más recientes (2021) y tiene un título largo que es expresivo de su contenido: "Ordenanza reguladora de la tarjeta de estacionamiento de vehículos para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida en Extremadura y de la creación y reserva de plazas de aparcamiento en la vía pública para los vehículos de las personas titulares de la tarjeta".



- Ordenanza reguladora de autocaravanas, con también un largo título expresivo de su contenido: “Ordenanza reguladora del régimen de estacionamiento para autocaravanas, caravanas y vehículos-vivienda homologados en tránsito y no empadronados en el término municipal de Mérida”
- Ordenanza reguladora de aparcadores (sic) ilegales, de 2002, centrada en la prohibición de las actividades no autorizadas expresamente.
- Ordenanza Reguladora del Precio Público por Utilización de Aparcamientos Municipales en Superficie en la Ciudad de Mérida y la Prestación de Servicios. 2023.
- Ordenanza reguladora por entrada de vehículos en inmuebles, reservas de la vía pública, carga y descarga de mercancías.
- La “Ordenanza reguladora del servicio municipal de autotaxi”, de 2019, que trata desde las licencias, hasta las características de los vehículos, pasando por el personal, la prestación del servicio y las tarifas, incluyendo lógicamente también todo el régimen sancionador.

Asimismo, existen otras ordenanzas con relación indirecta sobre la movilidad:

- Relacionadas con los impactos ambientales, particularmente la Ordenanza reguladora de la contaminación acústica y la Ordenanza reguladora medio ambiente.
- Relacionada con otros usos de la vía: Ordenanza reguladora vía pública.



4 Participación

4.1 *Comentarios generales*

De manera amplia, los objetivos generales de la participación son los siguientes:

- ❑ Cumplir la legislación vigente, tanto en lo relativo a la participación ciudadana durante la redacción como a la información pública una vez redactado el Plan.
- ❑ Fomentar la reflexión de la ciudadanía en torno a la movilidad sostenible y el medioambiente, reforzando los vínculos de proximidad como una herramienta de cohesión social, generando conocimiento desde y hacia la ciudadanía, y aportando soluciones.

Pese a que, por operatividad, a la hora de redactar este documento, participación y comunicación se separan, todo lo que sigue debe entenderse en el contexto del conjunto participación-comunicación, incluyendo el proceso de información pública.

Por otra parte, debe notarse que parte de la participación puede conceptualizarse como “trabajo de campo”, en el sentido de que no es una participación espontánea, sino suscitada por solicitud expresa. Por eso, se trata de manera separada.

Dada la escala del Plan, el proceso de participación se diseñó para alcanzar un amplio abanico de agentes sociales, económicos, culturales, políticos, técnicos y administrativos, para implicarlos directa o indirectamente. Dado que la necesaria interacción con la ciudadanía debe seguir unos cauces, el liderazgo del proceso lo ha asumido el Ayuntamiento desde sus responsables políticos, con la participación activa del Gabinete de Comunicación dentro del Ayuntamiento, apoyándose en el Equipo Consultor.

Como se ha considerado imprescindible la participación de todas las personas que, directa o indirectamente, se vean afectados por las propuestas, se han abierto canales de participación anónimos a todas las personas, sean o no residentes en Mérida y trabajen o no en este Municipio.

De manera sintética se puede decir que, dentro de las estrictas limitaciones de plazo impuestas por el Pliego que rige la redacción de este documento, ha habido tres grandes grupos de actuaciones:

- ❑ Comunicación.
- ❑ Grupos focales.
- ❑ Participación directa digital.
- ❑ Otras aportaciones.

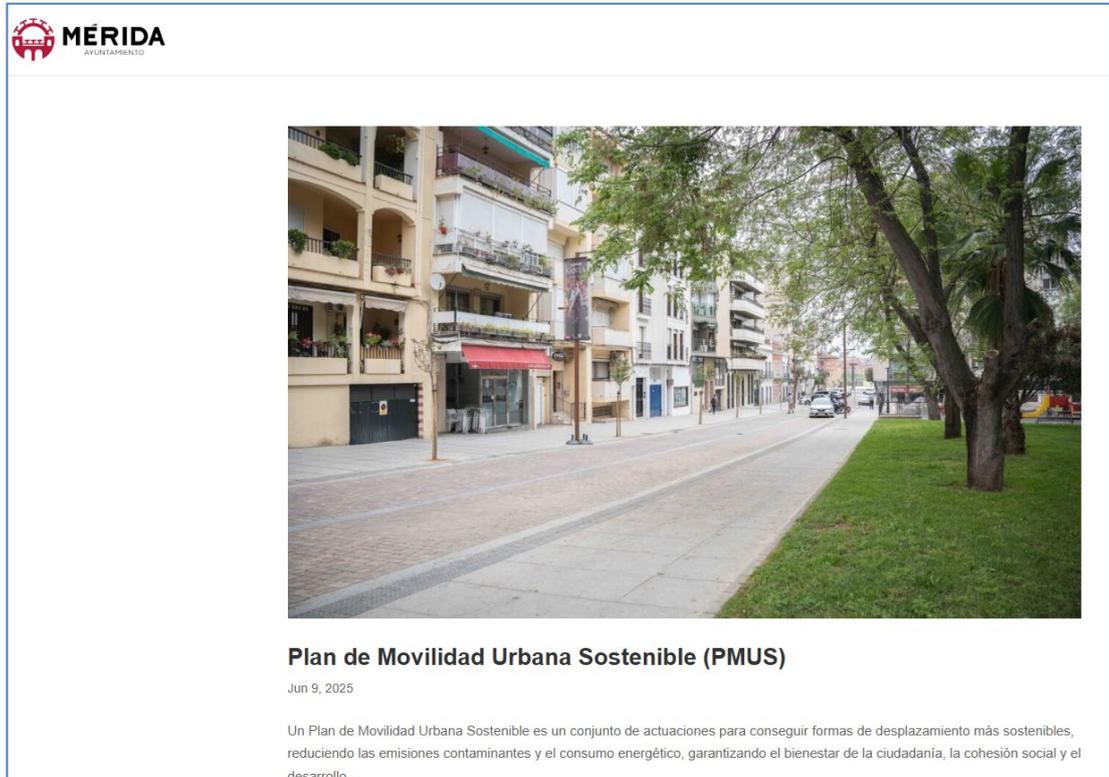


4.2 Comunicación

Aparte de otras comunicaciones informales, el Ayuntamiento realizó varios grupos de difusiones:

- ❑ Sendas notas de prensa para comunicar los grupos focales y la encuesta general abierta a la ciudadanía. Se recogen en Anexo al final de este documento.
- ❑ Comunicaciones en la web municipal.
- ❑ Comunicaciones a diferentes medios.

Imagen 181. Comunicación general en la web municipal



Fuente: Ayuntamiento de Mérida.

Imagen 182. Comunicaciones de la encuesta general abierta y los grupos focales



Fuente: Ayuntamiento de Mérida.



Imagen 183. Comunicaciones en diversos medios

Ya puedes realizar tus aportaciones al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mérida

Tienes de plazo hasta el lunes 16 de junio

ESCUCHA EN DIRECTO

EN DIRECTO
COPE MÉRIDA
COPE MÉRIDA

Taxistas, comerciantes y vecinos hacen propuestas al nuevo plan de movilidad

25 años 2000-2025
REGIÓN DIGITAL

20 Jun 2025 Hemeroteca

GRUPO DIGITALPRESS
Suscríbete a nuestro boletín gratis

Última Hora Portada Extremadura Badajoz y Provincia Mérida Cáceres y Provincia Economía Cultura Juventud Deportes Tecnología Reportajes Especiales

Inicio / Mérida / Sesiones focales para recabar propuestas para Plan Movilidad Urbana Sostenible de Mérida

Sesiones focales para recabar propuestas para Plan Movilidad Urbana Sostenible de Mérida

Una herramienta "esencial" para la planificación y gestión del transporte que integra aspectos ambientales, sociales y económicos a largo plazo.

04 junio 2025

Fuente: Los medios indicados.

Además, se colocaron carteles tamaño A-3 en los edificios más relevantes del. Los carteles llevaban código QR para dirigir a la encuesta web.

Imagen 184. Cartel difundiendo la encuesta general abierta



Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un conjunto de actuaciones para conseguir formas de desplazamiento más sostenibles, reduciendo las emisiones contaminantes y el consumo energético, garantizando el bienestar de la ciudadanía, la cohesión social y el desarrollo económico.

Desde el Ayuntamiento seguimos trabajando para mejorar la movilidad y necesitamos que participes en la siguiente encuesta, que es anónima y está abierta a toda la ciudadanía.



Fuente: Elaboración propia.



4.3 *Grupos focales*

4.3.1 *Celebración*

Se celebraron el día 5 de junio, en dos sesiones: por la mañana, orientada a profesionales del transporte, y por la tarde, abierta a toda la ciudadanía. Su convocatoria se realizó por el Ayuntamiento.

Imagen 185. Convocatoria de los grupos focales por parte del Ayuntamiento

El nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible organiza dos sesiones focales mañana jueves para recabar propuestas

Jun 4, 2025 | Tráfico

El Ayuntamiento ha contratado el servicio de asistencia técnica para la elaboración de su nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), una herramienta esencial para la planificación y gestión del transporte que integra aspectos ambientales, sociales y económicos...

Fuente: Web del Ayuntamiento de Mérida.

Las sesiones comenzaron con una presentación de lo que es la movilidad sostenible y de las medidas habituales de un PMUS, con el fin de centrar el debate posterior. Todas las intervenciones fueron libres, solamente acotadas por los temas a tratar.



Imagen 186. Algunas láminas de la presentación introductoria as los grupos focales

Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Movilidad sostenible

Para que la **la movilidad** sea **sostenible** debe presentar las tres vertientes clásicas de la sostenibilidad:

- ❑ **Económica:** satisfacer de forma eficiente las necesidades de movilidad derivadas de las actividades económicas, promoviendo el desarrollo y la competitividad.
- ❑ **Social:** proporcionar unas adecuadas condiciones de accesibilidad de los ciudadanos a los mercados de trabajo, bienes y servicios, favoreciendo la equidad social y territorial.
- ❑ **Ambiental:** contribuir a la protección del medio ambiente y la salud de los ciudadanos, reduciendo los impactos ambientales del transporte, contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y optimizando el uso de los recursos no renovables, especialmente los energéticos.

El círculo vicioso del vehículo privado

La movilidad sostenible es un concepto que nace a raíz de la generalización del uso del **coche particular** y los **problemas medioambientales y sociales** que ocasiona ese modelo de transporte urbano: contaminación del aire, excesivo consumo de energía, efectos sobre la salud, saturación del tráfico en las ciudades...

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética

- a) **zonas de bajas emisiones (ZBE)**
- b) facilitar los desplazamientos a **pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo + corredores verdes.**
- c) **transporte público**, incluyendo medidas de integración multimodal.
- d) **electrificación** de la red de transporte público y otros combustibles
- e) **medios de transporte eléctricos privados**, incluyendo puntos de recarga.
- f) **impulso de la movilidad eléctrica compartida.**
- g) reparto de **mercancías + la movilidad al trabajo sostenibles.**
- h) **criterios específicos alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad** (cuando sea necesario).
- i) Integrar los planes específicos de **electrificación de última milla** con las **zonas de bajas emisiones**

Fuente: Elaboración propia.

Tras la celebración de las sesiones, se remitió a los participantes nota con las conclusiones, para su validación o, en su caso, introducción de modificaciones. En los casos en que el correo electrónico fue devuelto, se remitió a las correspondientes personas un mensaje telefónico (SMS) para comunicar la incidencia. Los textos resultantes se recogen a continuación.

4.3.2 Sesión orientada a profesionales del transporte

Asistentes

Los asistentes a la sesión orientada a profesionales fueron las siguientes personas, por orden de inscripción en la lista de asistentes.



Tabla 45. Asistentes al grupo focal de profesionales del transporte

| Iniciales | Organización |
|-----------|------------------------|
| JF | Radio Taxi |
| PM | Radio Taxi |
| JGR | Radio Taxi |
| LRC | Teletaxis Mérida |
| CM | Vectalia |
| MVFC | Ayuntamiento de Mérida |
| FCN | Ayuntamiento de Mérida |

Fuente: Acta de asistentes al grupo focal.

Temas suscitados

Una síntesis de los temas tratados es como sigue:

- Movilidad peatonal y mobiliario urbano.
 - Bolardos de tamaño inadecuado. No se ven al ir conduciendo. A veces dificultan giros.
 - El centro es cómodo para los peatones. Fuera de él hay aceras de anchos ínfimos.
 - Sensación de inseguridad tanto de peatones como de conductores en vías con plataforma única. El pavimento podotáctil (“botoneras”) se interpreta como separador y los peatones intuyen que no deben sobrepasarlo. Con carácter general, no se comprende el funcionamiento de la plataforma única.
 - No está claro qué significa “calle peatonal”.
- Bicicleta.
 - Se considera poco útil en Mérida por el calor estival.
- Vehículos de movilidad personal (patinetes).
 - Los usuarios de patinetes son poco respetuosos con el resto de los usuarios.
 - No hay información ni formación.
 - Es precisa una política clara de sanción a quien incumpla normas.
- Transporte público urbano.
 - Importante efecto de la gratuidad de los abonos sobre la demanda, que ha reducido la demanda del vehículo privado (circulación y estacionamiento).
 - La oferta está infradotada. No hay capacidad para atender la demanda actual.



- Las Áreas periféricas como El Prado y Proserpina no tienen volumen de demanda que justifique un servicio regular. Un servicio a demanda quizá podría tener sentido en Proserpina.
- El estacionamiento regulado subvenciona cruzadamente al transporte colectivo, al ser parte del mismo contrato.
- Tráfico y circulación.
 - Serios problemas de conectividad transversal en el centro histórico.
 - Son necesarios más puentes que permitan la conexión de las dos orillas del Guadiana.
 - Problemas derivados de los cortes de calles principales (en particular, el Paseo de Roma).
 - Las restricciones de circulación en el centro se traducen en un incremento de compras por Internet, acelerando el declive de las tiendas físicas, en detrimento de la actividad del centro.
 - No hay información clara sobre la limitación de circular a 30 km/h en el carril derecho de calzadas con dos carriles. La señalización es confusa, agravada por los radares informativos.
 - En general, la señalización es escasa y confusa.
 - La regulación semafórica no se adecua a la demanda de cada momento. Hay semáforos pensados esencialmente para peatones que apenas tienen demanda peatonal en muchos momentos y los vehículos deben parar sin ninguna utilidad.
- Aparcamiento.
 - No hay falta de dotación. El problema es que muchos usuarios se resisten a pagar por estacionar.
- Movilidad eléctrica.
 - La instalación de cargadores en las paradas de taxi sería un aliciente para la electrificación de la flota de taxis.
- Autobuses turísticos.
 - Hay falta de estacionamiento para autobuses turísticos. A veces aparcan en viario ordinario, a pesar de estar prohibido en la Ordenanza vigente, generando molestias a los residentes.
- El Prado
 - Los camiones estacionan por la noche y los fines de semana en El Prado.
 - Los sentidos de circulación son arbitrarios y confusos.



- Miscelánea.
 - La actual estación ferroviaria tiene accesos inadecuados y colapsa frecuentemente por congestión.

4.3.3 Sesión abierta a la ciudadanía

Asistentes

Las personas que participaron se recogen a continuación, por orden de inscripción en la lista de asistentes.

Tabla 46. Asistentes al grupo focal abierto

| Nombre | Organización |
|---------------|--|
| TLG | Asociación de Vecinos Zona Sur |
| MIPH | Club deportivo "Extreme Roller" |
| DGG | Club deportivo "Extreme Roller" |
| FJMG | - |
| NBP | Asociación de Vecinos Centro Histórico |
| JMNR | - |
| IRN | - |
| JJP | - |
| R* | - |
| JMR | - |

Fuente: Acta de asistentes al grupo focal.

Temas suscitados

A continuación se recoge una síntesis de los temas tratados:

- Zona de bajas emisiones.
 - Se corre el riesgo de “desvecinalizar” (“gentrificar”), vaciando el centro de residentes.
- Peatones y mobiliario urbano.
 - No se cumple la normativa de accesibilidad universal.
 - No hay política sobre la vegetación en las calles. Falta arbolado.
 - Muchos pasos peatonales disponen de rebajes de bordillo que no se han ejecutado debidamente y no quedan enrasados con la calzada, lo que es un serio obstáculo para las sillas de ruedas.
 - Las terrazas constituyen muchas veces un obstáculo a la circulación peatonal. También pueden obstruir la circulación rodada, con el



consiguiente riesgo si se entorpece la circulación de vehículos de emergencia.¹¹

- Zonas peatonales y de plataforma única.
 - Han generado un problema serio a los residentes que no disponen de vado, ya que legalmente no pueden realizar ni tareas de carga y descarga, o de subida y bajada de pasajeros con problemas de movilidad. En la práctica se traduce en situaciones ambiguas que pueden resultar en sanciones si se aplica la Ordenanza de manera estricta.
 - Hay problemas de convivencia entre vehículos y peatones por el exceso de velocidad de los primeros. Los pasos de peatones de estas vías no se distinguen.
- Vehículos de movilidad personal (patinetes y otros).
 - Es necesaria formación a los usuarios.
 - Una adecuada promoción de todo tipo de movilidad alternativa puede ayudar a resolver problemas de manera simple. Hay dudas sobre si algunas modalidades (como patines en línea) deben ir o no por la calzada, incluso entre los policías.
- Taxis.
 - Opiniones divergentes sobre si falta servicio o si es suficiente.
- Transporte público urbano.
 - La frecuencia de servicio es mala. Los tiempos de espera son desproporcionados.
 - El trazado de las líneas forma bucles que incrementan desproporcionadamente los tiempos de viaje.
 - El ancho del viario dificulta el paso por muchas de las calles del centro, pero una flota más pequeña podría facilitar trazados más racionales.
 - La aplicación para teléfono móvil no proporciona los tiempos de paso de manera fiable.
- Estacionamiento.
 - Se ha perdido estacionamiento para residentes en el centro, generando serios problemas de falta de capacidad.

¹¹ Aclaración escrita al texto remitido con el extracto de temas tratado en el grupo focal.

- Las restricciones al estacionamiento suponen una barrera a la accesibilidad que merman la calidad de vida de los residentes y pueden provocar el abandono del centro.
- Distribución urbana de mercancías.
 - Horarios excesivos de carga y descarga, que van en detrimento de disponibilidad de plazas de estacionamiento para residentes.
- Miscelánea.
 - Los eventos suponen una molestia demasiado frecuente para los residentes del centro.
 - Los proyectos se diseñan y ejecutan sin oír a todas las partes afectadas, lo que redundaría en soluciones subóptimas.

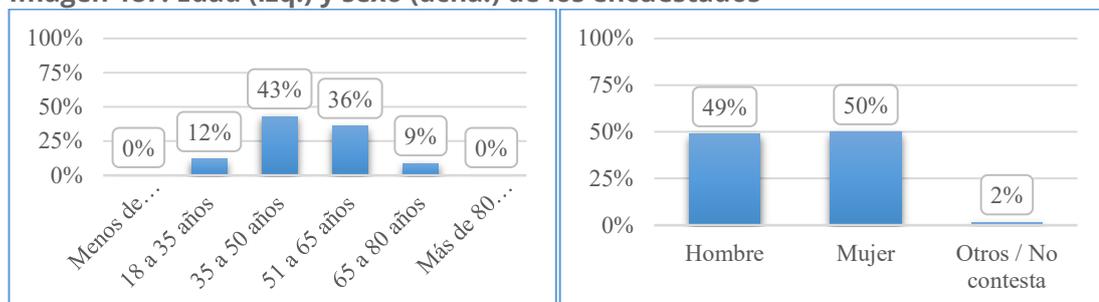
4.4 Participación directa digital

4.4.1 Encuesta general abierta a la ciudadanía

Se ha realizado una campaña online para realizar aportaciones al Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Mérida por parte de la ciudadanía en general con la inclusión del enlace en la web del Ayuntamiento, recibiendo desde el 10 de junio hasta el 16 de junio a las 12 de la noche un total de 663 respuestas.

El perfil de los encuestados es de mujeres (50 %) y hombres (49 %) entre los 35 a 50 años (43 %) y los 51 a 65 años (36 %), siendo la principal ocupación trabajadores/as (75 %), jubilados/as (13 %) y desempleados/as (7 %). Por residencia habitual destacan los barrios Centro Histórico (32 %), Nueva Ciudad (10 %), Los Bodegones (9 %) y El Prado (6 %), que además son lugar habitual de trabajo o estudio.

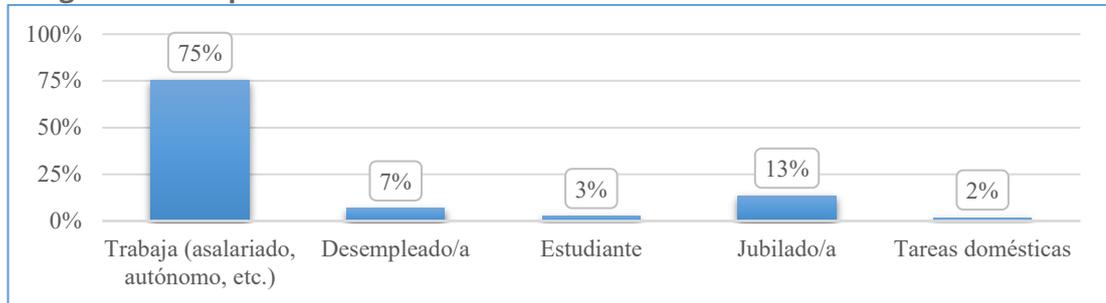
Imagen 187. Edad (izq.) y sexo (dcha.) de los encuestados



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

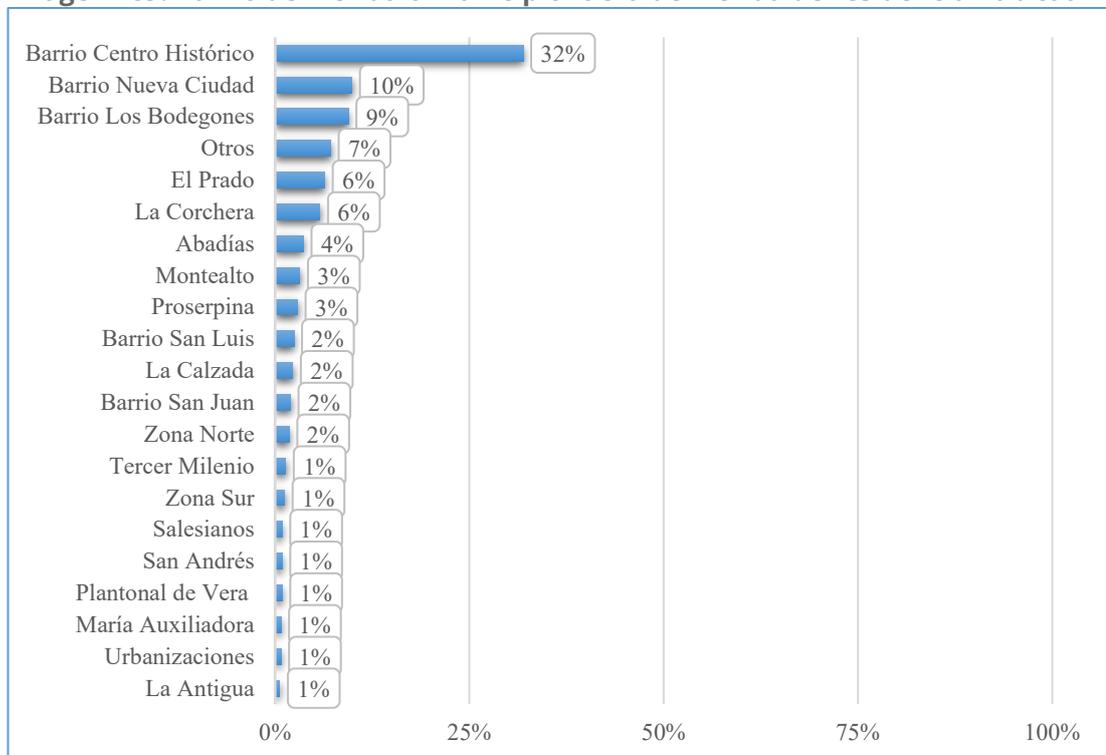


Imagen 188. Ocupación de los encuestados



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

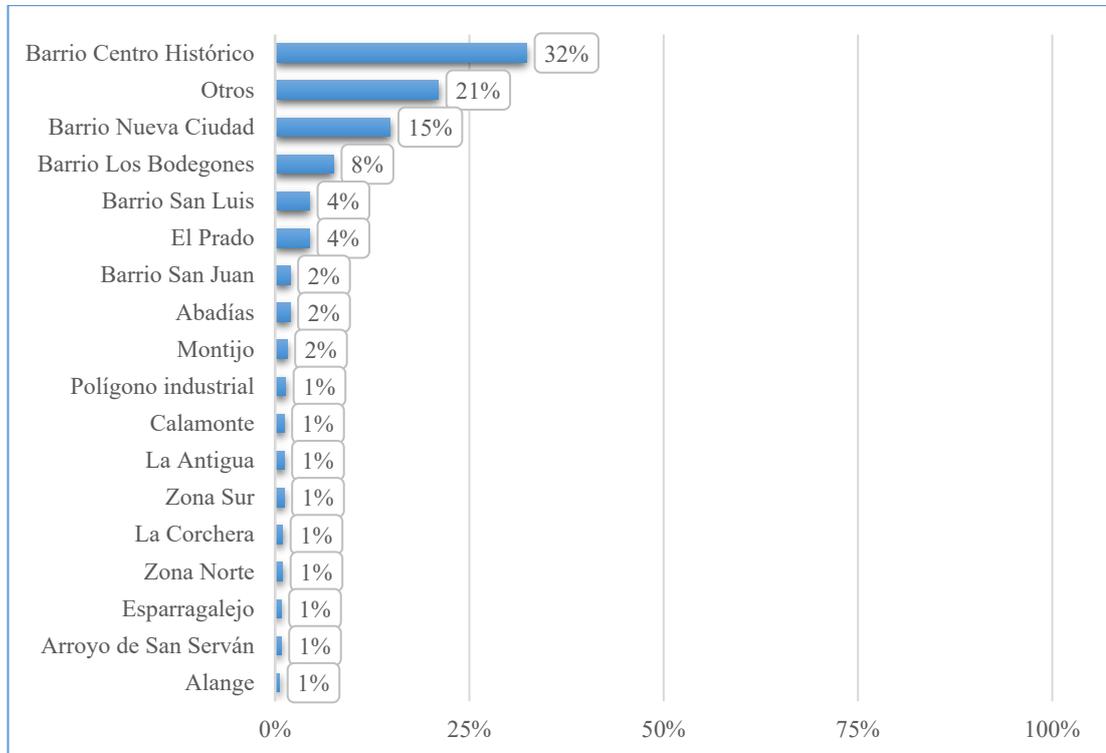
Imagen 189. Barrio de Mérida o municipio fuera de Mérida de residencia habitual



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.



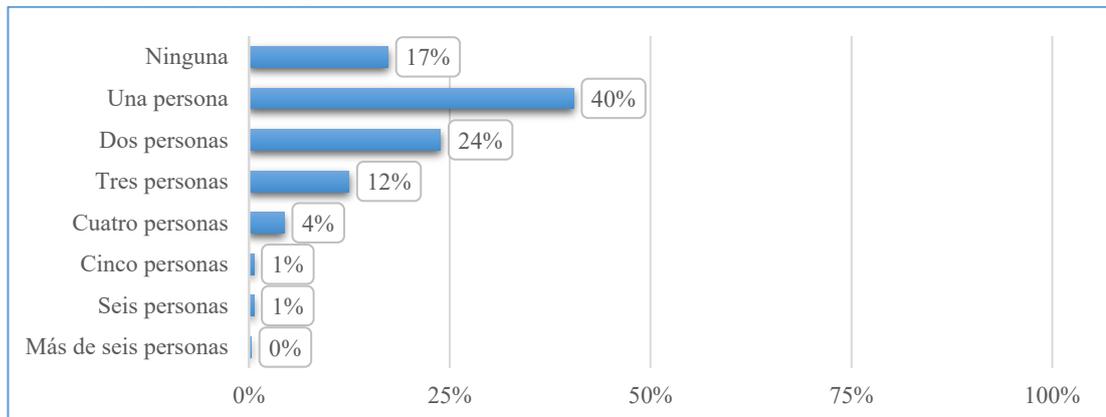
Imagen 190. Barrio de Mérida o municipio fuera de Mérida de trabajo o estudio habitual



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Principalmente conviven con una persona (40 %), dos personas (34 %) o tres personas (12 %), aunque un importante número de personas viven sin ninguna compañía (17 %).

Imagen 191. Número de personas mayores de 15 años y menores de 80 años que conviven con el encuestado



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

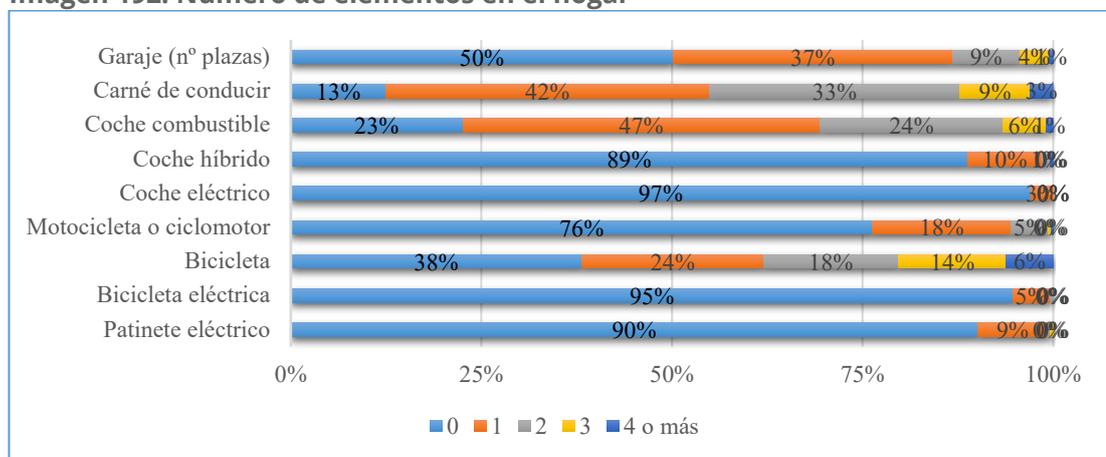
Cuestiones relacionadas con la movilidad

Por número de elementos en el hogar, se obtienen las siguientes consideraciones:



- ❑ Principalmente no se dispone de garaje o una sola plaza de garaje.
- ❑ Se tiene uno o dos personas en el hogar con carné de conducir.
- ❑ Los coches de combustible siguen siendo mayoritarios, seguidos de algún híbrido y un número escaso de eléctricos por hogar.
- ❑ No se dispone de motocicleta o ciclomotor, y si se tiene es principalmente una.
- ❑ Mayoritariamente no se tiene bicicleta, aunque si se tiene no es eléctrica. En muchos casos, hay un número mayor de patinetes eléctricos que de bicicletas eléctricas en el hogar.

Imagen 192. Número de elementos en el hogar



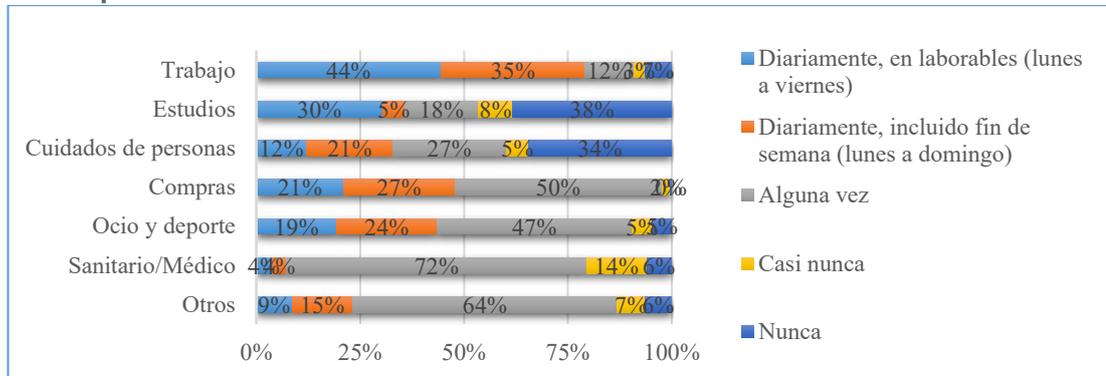
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Mayoritariamente el desplazamiento es por trabajo diariamente de lunes a viernes y menos los fines de semana, mientras que el estudio se hace principalmente de lunes a viernes. El resto de los desplazamientos (cuidado de personas, ocio y deporte, médico, etc.) se realizan habitualmente alguna vez.

Este desplazamiento se realiza principalmente en coche como conductor (69 %) o acompañante (5 %), con un importante número de desplazamientos a pie (19%), y en transporte público (4 %). Hay una minoría que usan en sus desplazamientos la bicicleta (2 %) o el patinete (1 %).

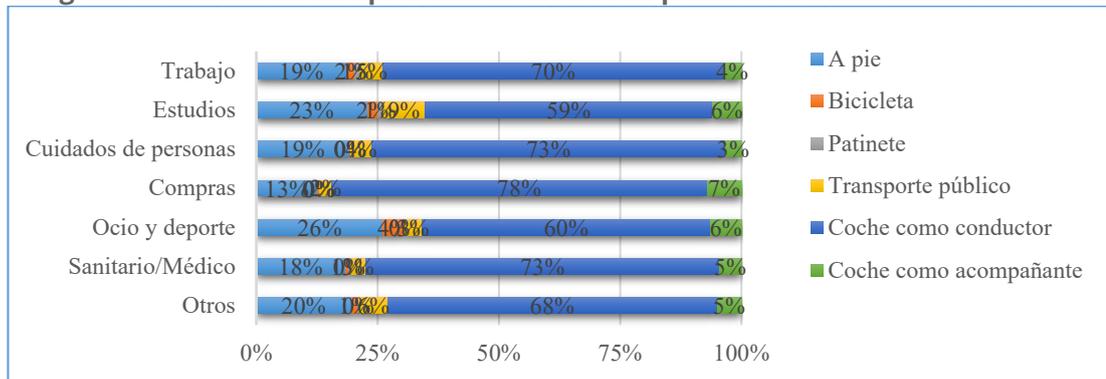


Imagen 193. Motivos personales de desplazamiento más habituales dentro del municipio



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Imagen 194. Formas de desplazamiento habitual para cada una de las actividades

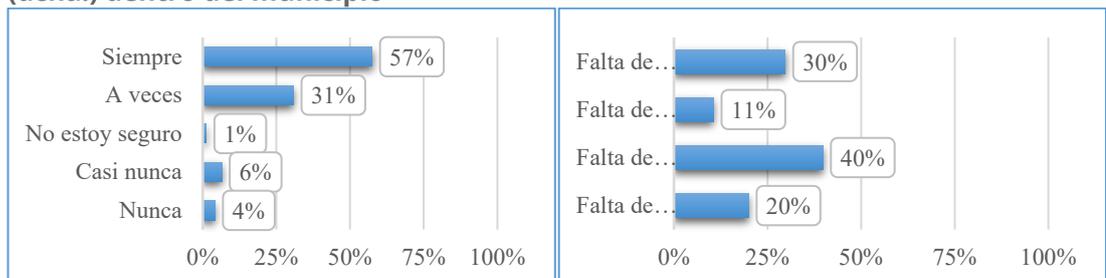


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Mayoritariamente hay problemas de aparcamiento, sobre todo por la falta de aparcamientos en la vía pública, y en menor medida en los aparcamientos fuera de la vía pública.

Tan solo el 4 % de los encuestados dispone de tarjeta de movilidad reducida. Sin embargo, tienen problemas para encontrar aparcamiento reservado.

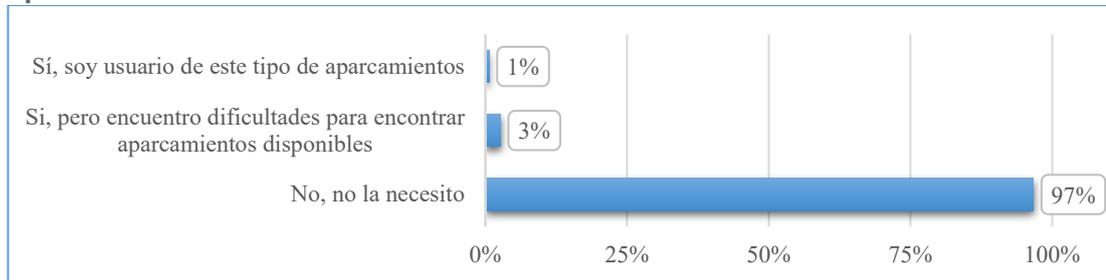
Imagen 195. Problemas de aparcamiento (izq.) y problemas más importantes (dcha.) dentro del municipio



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.



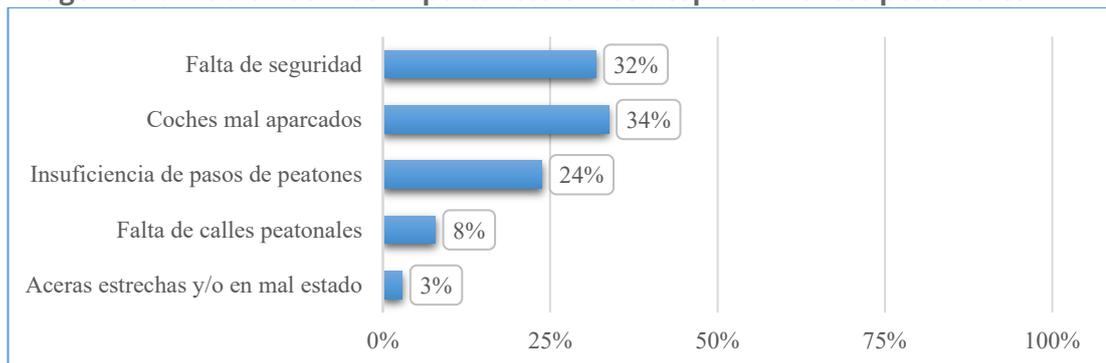
Imagen 196. Disposición de tarjeta de movilidad reducida y utilización de los aparcamientos



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Con respecto a la movilidad peatonal, los problemas principales son por el gran número de coches mal aparcados, la falta de seguridad y el número insuficiente de pasos de peatones. Además, hay un importante número que mencionan la escasa accesibilidad con aceras estrechas y/o en mal estado, falta de iluminación y la circulación de patinetes eléctricos por las aceras por falta de regulación.

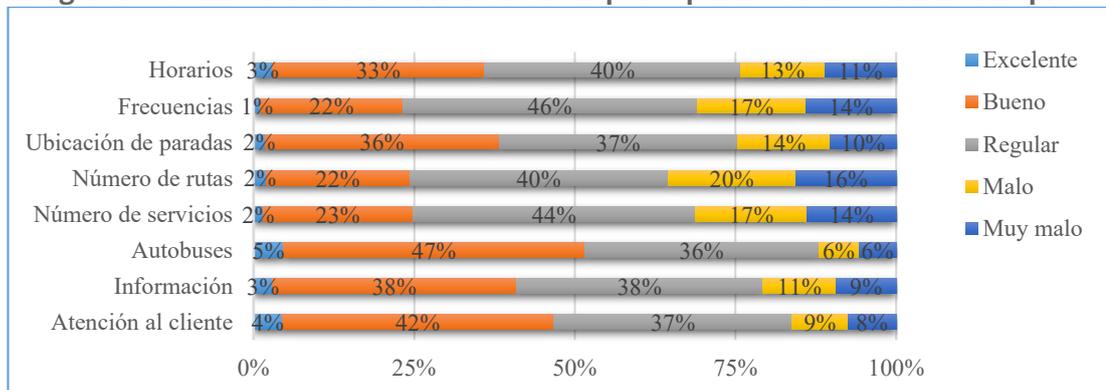
Imagen 197. Problemas más importantes en los desplazamientos peatonales



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

La opinión generalizada es que el transporte público es mejorable, con aspectos como los horarios, la frecuencia, el número de rutas y de servicios. Se destaca como aspectos positivos los autobuses, la información y la atención al cliente.

Imagen 198. Calificación del servicio de transporte público dentro del municipio

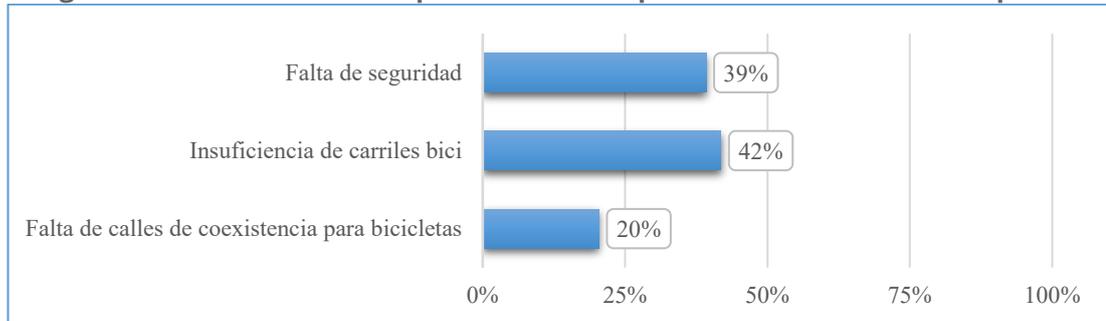


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.



Los principales problemas con los desplazamientos en bicicleta y/o patinete son la falta de carriles bici y/o calles de coexistencia y la inseguridad, junto la falta de normativa de regulación de patinetes y otros vehículos de movilidad personal.

Imagen 199. Problemas más importantes en desplazamientos ciclistas o en patinete

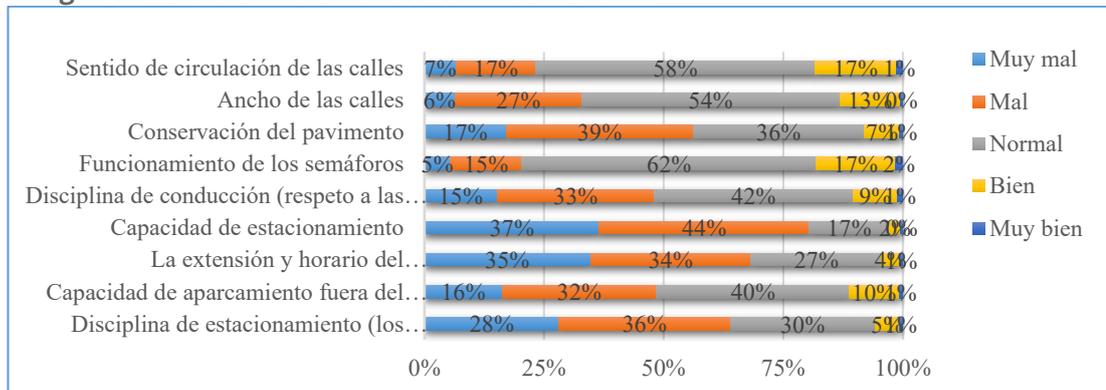


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Valoración de la movilidad y posibles políticas o actuaciones

Con respecto a la percepción de la movilidad en coche, como aspectos negativos se destaca la capacidad de estacionamiento y la extensión del estacionamiento regulado (ORA), y la indisciplina con doble fila, etc. También se destaca una falta de conservación del pavimento.

Imagen 200. Valoración de la movilidad en coche

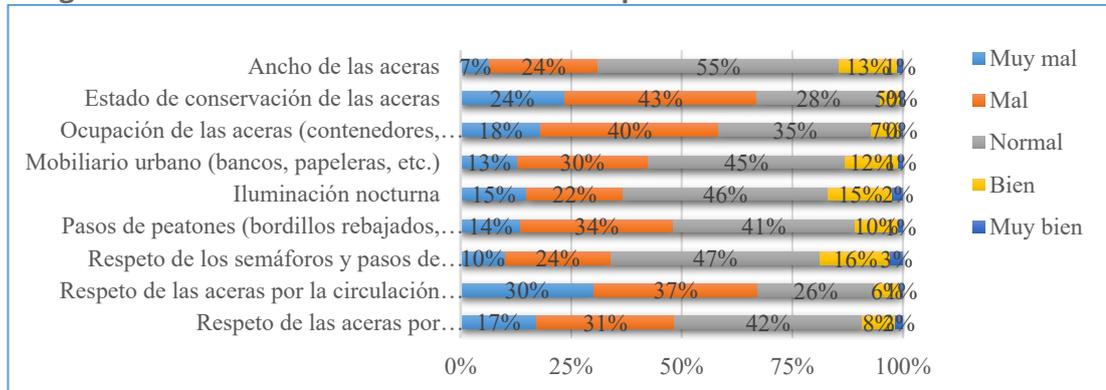


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Con respecto a la percepción de la movilidad caminando, hay aspectos mejorables como el estado de conservación de las aceras, la ocupación del mobiliario como los contenedores, farolas, etc. que impiden la movilidad, el respeto de las aceras por la circulación de patinetes y/o bicicletas. También se resalta la posibilidad de mejorar el rebaje de los pasos de peatones, y el estacionamiento de vehículos en las aceras.



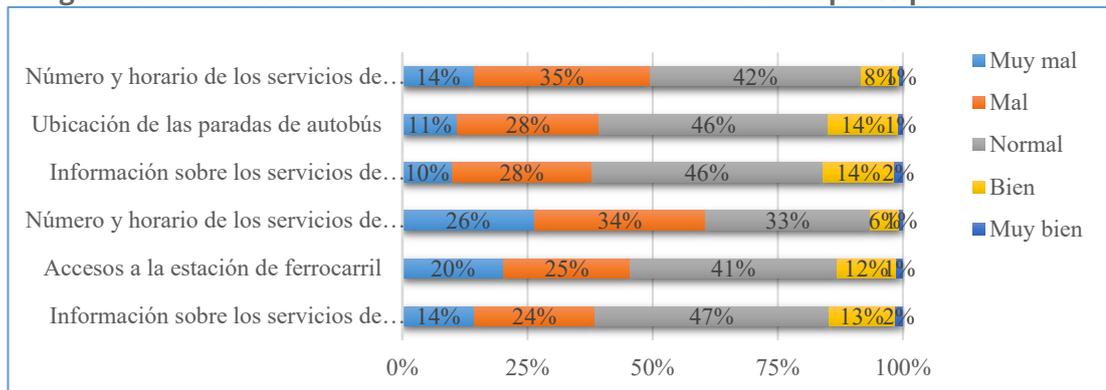
Imagen 201. Valoración de la movilidad de los peatones



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Con respecto a la percepción de la movilidad en transporte público, el número y horario de servicios de ferrocarril se percibe mejorable, al igual que en autobús. También se destaca como aspecto negativo los accesos a la estación de ferrocarril.

Imagen 202. Valoración de la movilidad en el servicio de transporte público

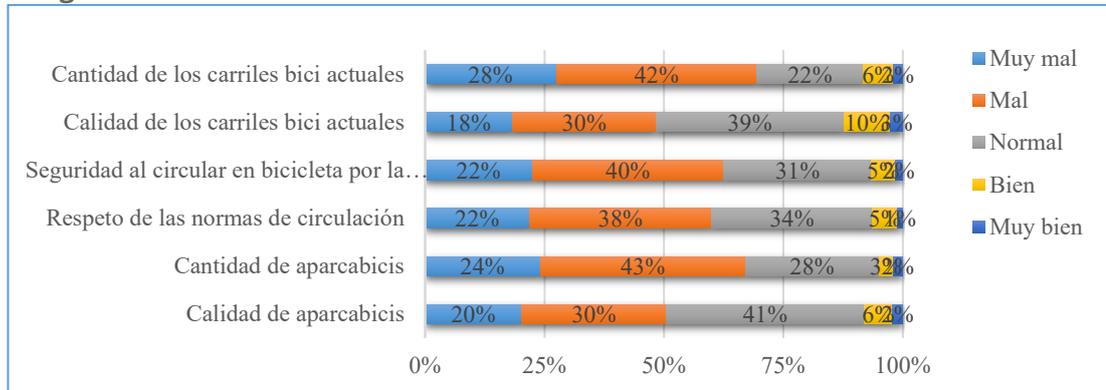


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Con respecto a la percepción de la movilidad en bicicleta se destaca como aspectos negativos el número de carriles y la calidad de estos, como la falta de seguridad en la circulación por la calzada y el respeto de las normas de circulación. Es mejorable la cantidad de aparcamientos para bicicletas y la falta de calidad de los actuales.



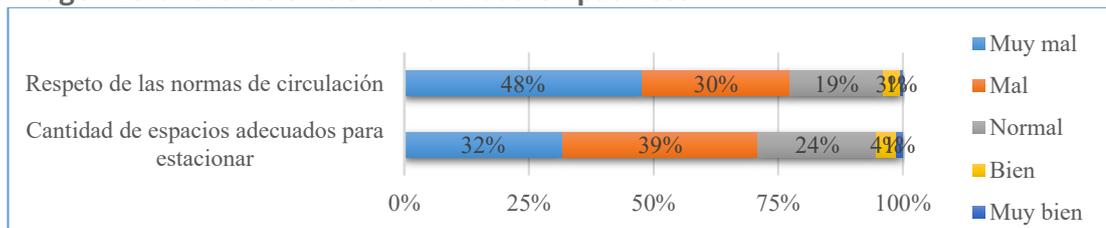
Imagen 203. Valoración de la movilidad en bicicleta



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

En cuanto a la percepción de la movilidad en patinete, es mejorable el respeto a las normas de circulación y disponer de espacios adecuados para estacionar el patinete.

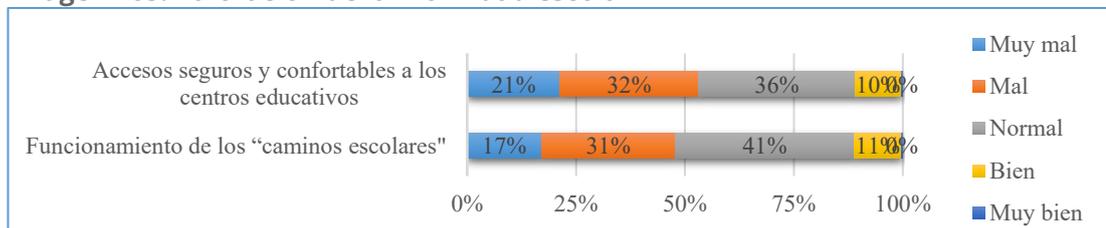
Imagen 204. Valoración de la movilidad en patinete



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Con respecto la percepción de la movilidad en movilidad escolar, los aspectos negativos son los accesos al centro de educación y el funcionamiento de los “caminos escolares”.

Imagen 205. Valoración de la movilidad escolar

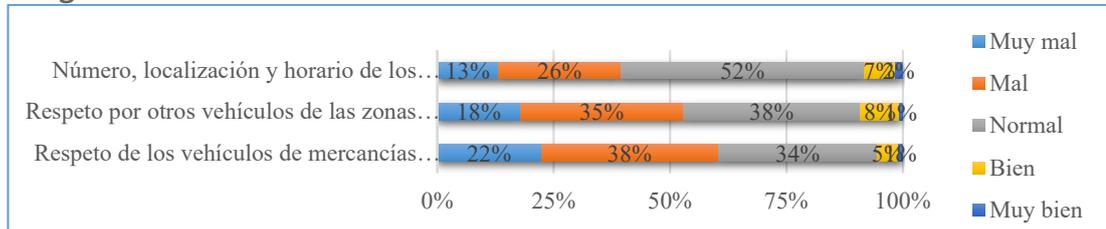


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Con respecto la percepción de la movilidad de distribución urbana de mercancías, los aspectos mejorables son el respeto del estacionamiento en doble fila, aceras, etc. y de las zonas de descarga por otros vehículos en horarios de carga y descarga.



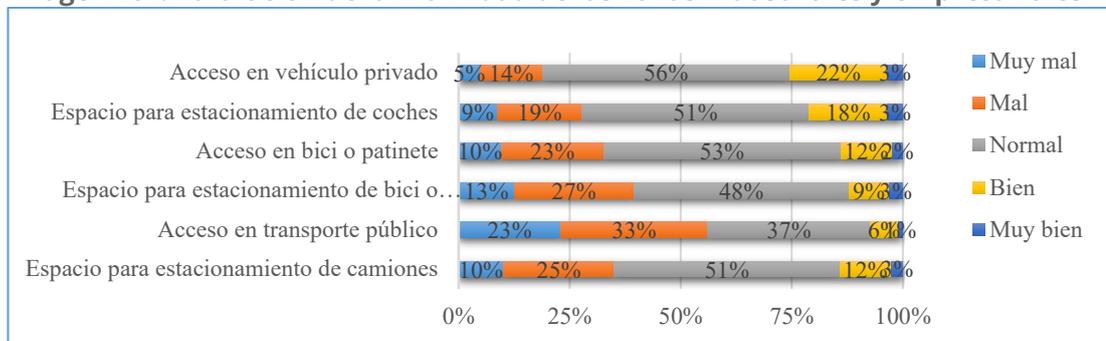
Imagen 206. Valoración de la movilidad de distribución urbana de mercancías



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Con respecto a la percepción de la movilidad de las zonas industriales y empresariales se destaca como aspecto negativo los accesos en transporte público.

Imagen 207. Valoración de la movilidad de las zonas industriales y empresariales



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Finalmente, se destacan positivamente por parte de los ciudadanos las siguientes posibles actuaciones:

- ❑ Mejorar la conservación y aspecto de las aceras y otras zonas peatonales.
- ❑ Mejorar los pasos de peatones y su señalización.
- ❑ Mejorar los parques y las zonas estanciales.
- ❑ Mejorar la iluminación nocturna de las zonas peatonales.
- ❑ Construir aparcamientos subterráneos para residentes (gratuitos).
- ❑ Implantar un servicio de transporte urbano de autobús gratuito.
- ❑ Mejorar los accesos a los centros educativos, favoreciendo los desplazamientos a pie y en bici.
- ❑ Establecer estacionamientos especiales para pesados en las zonas industriales.

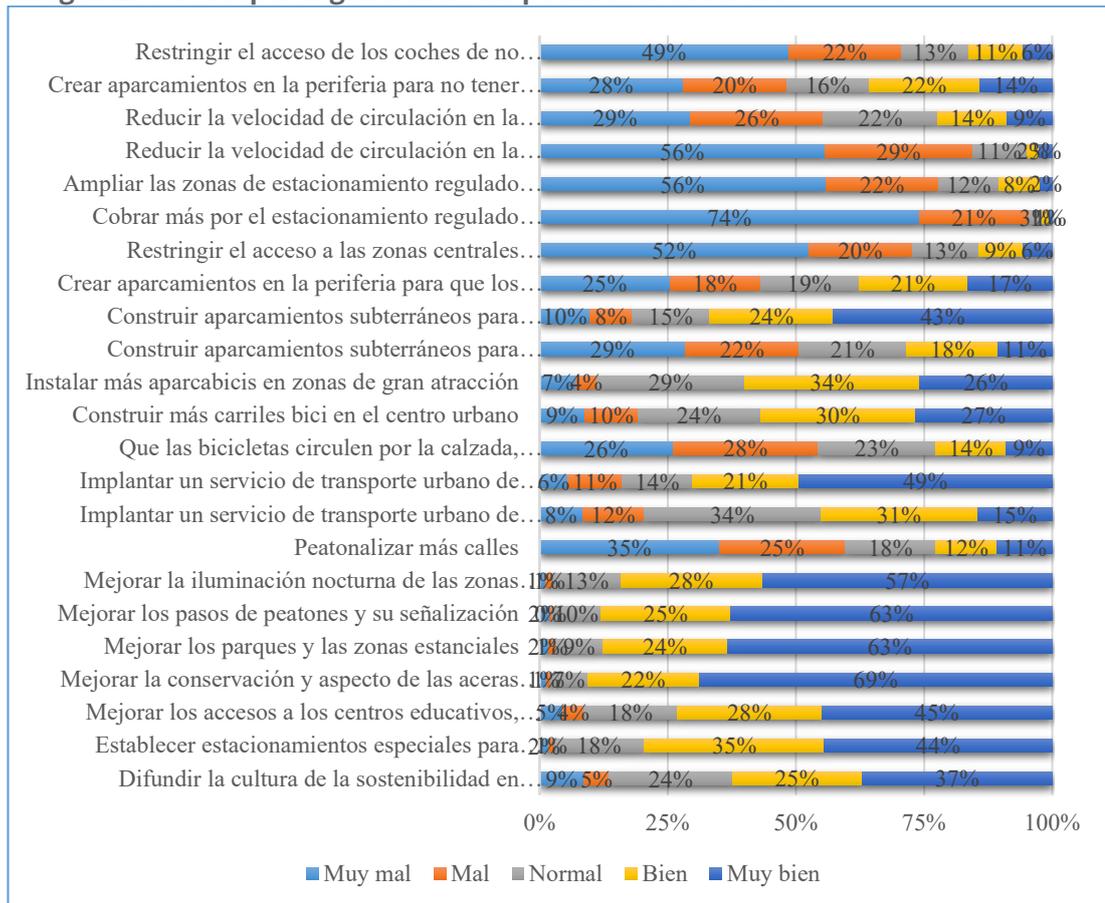
Se destacan negativamente las siguientes posibles actuaciones por parte de los ciudadanos:

- ❑ Cobrar más por el estacionamiento regulado (ORA).
- ❑ Ampliar las zonas de estacionamiento regulado (ORA).
- ❑ Reducir la velocidad de circulación en la mayoría de las calles a 10 km/h.



- ❑ Restringir el acceso a las zonas centrales vehículos particulares de no residentes.
- ❑ Restringir el acceso de los coches de no residentes a las zonas centrales de la ciudad.

Imagen 208. Percepción general de las posibles actuaciones



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Los comentarios adicionales más relevantes sobre problemas identificados y posibles soluciones se recogen a continuación, ordenados por áreas temáticas.

Transporte público

- ❑ Problemas:
 - Líneas circulares que obligan a realizar largos recorridos.
 - Falta de conexión entre barrios y zonas clave como hospitales, centros educativos e industriales.
 - Frecuencias insuficientes y rutas poco eficientes, especialmente en los barrios de El Prado, Proserpina y Tercer Milenio.
- ❑ Propuestas:



- Creación de nuevas lanzaderas más directas y rápidas.
- Aumento de la frecuencia, especialmente en horas punta y fin de semana.
- Establecimiento de rutas de ida y vuelta, no solo circulares.
- Mejorar la cobertura en zonas periféricas y residenciales.

Aparcamiento y acceso al centro

- Problemas:
 - Falta de plazas de aparcamiento libres, especialmente sin regular gratuitas.
 - Escasez de plazas verdes para residentes en las zonas reguladas.
 - Coste elevado de la zona azul.
 - Dificultades de carga y descarga de pasajeros en zonas peatonales.
 - Restricción del acceso al Centro sin alternativas viables.
- Propuestas:
 - Creación de aparcamientos disuasorios con lanzaderas gratuitas.
 - Ampliación de las plazas verdes para residentes.
 - Establecimiento de zonas de carga y descarga más flexibles.
 - Habilitación de aparcamientos temporales para personas con movilidad reducida o necesidades especiales.
 - Revisión de la política de restricción de acceso al Centro.

Entorno urbano y sostenibilidad

- Problemas:
 - Falta de zonas con sombra y arbolado en calles y plazas.
 - Perdida de zonas verdes “en favor del hormigón”.
 - Aceras en mal estado con baldosa sueltas o levantadas.
 - Suciedad generalizada, especialmente en barrios periféricos.
- Propuestas:
 - Plantar más árboles de sombra y vegetación autóctona.
 - Mejorar el mantenimiento de calzadas y aceras.
 - Aumentar la limpieza en barrios periféricos.
 - Creación de zonas verdes y parques infantiles con equipamiento.



Movilidad personal y seguridad vial

- Problemas:
 - Falta de normativa para patinetes y bicicletas que permite el uso inadecuado por aceras.
 - Falta de carriles bici seguros y conectados.
 - Pasos de peatones mal señalizados o peligrosos.
 - Exceso de badenes y radares considerados recaudatorios.
- Propuestas:
 - Regular mediante normativa el uso de patinetes y bicis (casco, seguros, circulación por calzada, etc.).
 - Crear carriles bici separados de aceras y calzadas.
 - Mejorar la visibilidad e iluminación de pasos de peatones.
 - Revisar la ubicación y altura de badenes.

Desigualdad entre Centro y Barrios

- Problemas:
 - Inversión desproporcionada en el centro frente a barrios como El Prado, San Luis, Nueva Ciudad, etc.
 - Falta de servicios básicos (limpieza, iluminación, transporte) en zonas periféricas.
- Propuestas:
 - Equilibrar la inversión y mejoras entre centro y barrios.
 - Mejorar servicios públicos en todas las zonas, incluidas las periféricas.
 - Escuchar y atender las necesidades específicas de cada barrio.

Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

- Problemas:
 - Rechazo generalizado a su implantación.
 - Considerada innecesaria por la buena calidad del aire en Mérida.
 - Percepción de discriminación hacia personas con menos recursos.
- Propuestas:
 - Adaptar la ZBE a la realidad local económica, social y sostenible de Mérida.

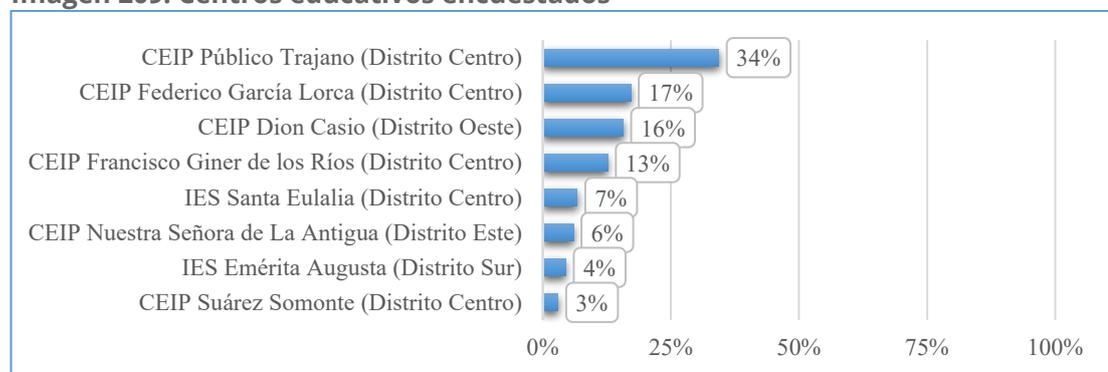


- Ofrecer transporte público gratuito o subvencionado como alternativa.
- Priorizar medidas de sostenibilidad sin excluir a los residentes.

4.4.2 Encuesta de movilidad escolar a familias de escolares

Se ha realizado una campaña de encuestas a todos los centros educativos públicos y concertados del municipio con el resultado de 136 respuestas, con una participación mayoritaria en el Distrito Centro.

Imagen 209. Centros educativos encuestados

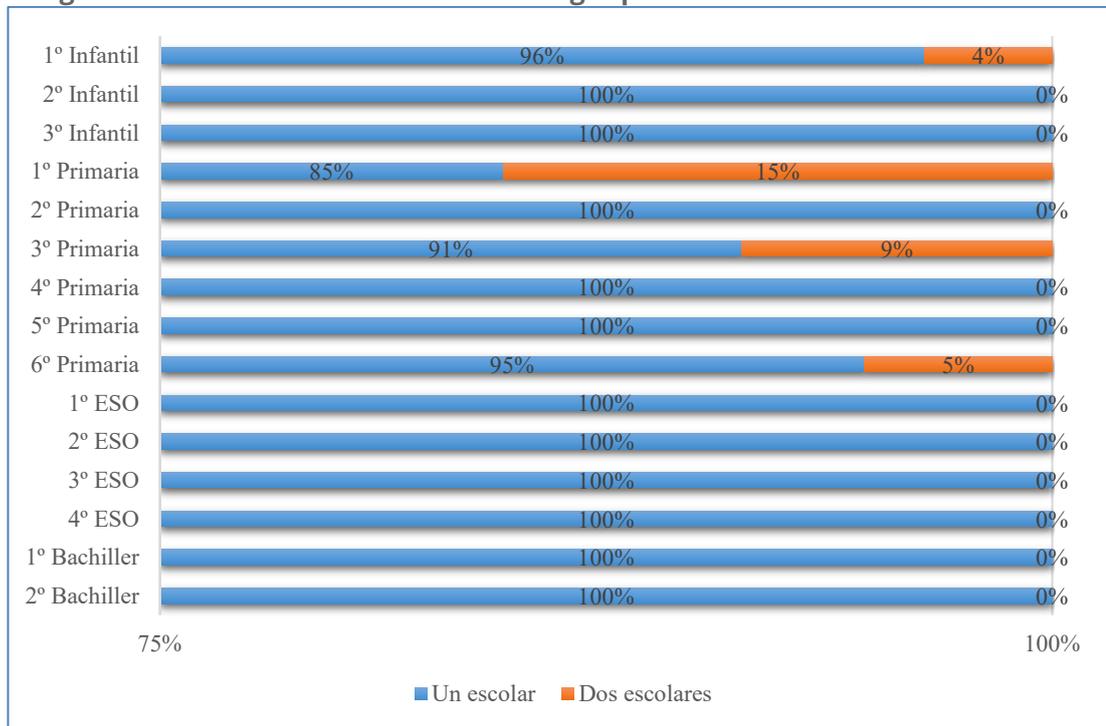


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Principalmente hay un escolar por hogar en los diferentes cursos del centro, siendo el modo de desplazamiento mayoritario en coche en infantil y primaria. A partir de la ESO, el modo de desplazamiento mayoritariamente aumenta caminando o en autobús.

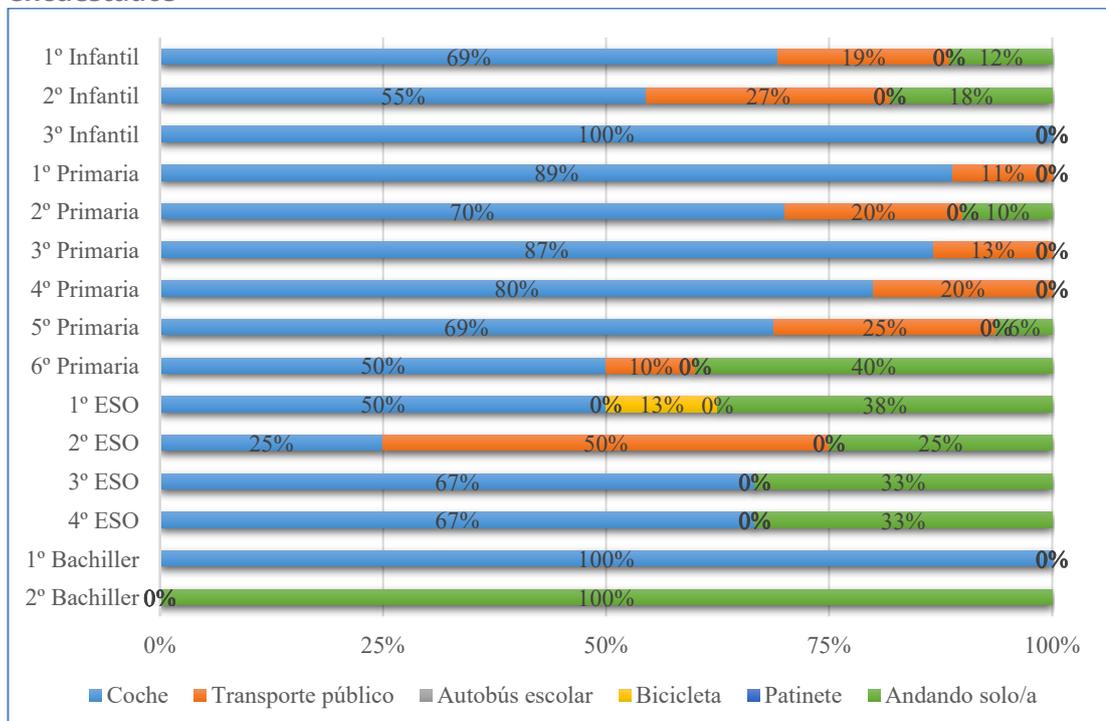


Imagen 210. Número de escolares en el hogar por curso de los encuestados



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Imagen 211. Modo de desplazamiento de los/as escolares por curso de los encuestados



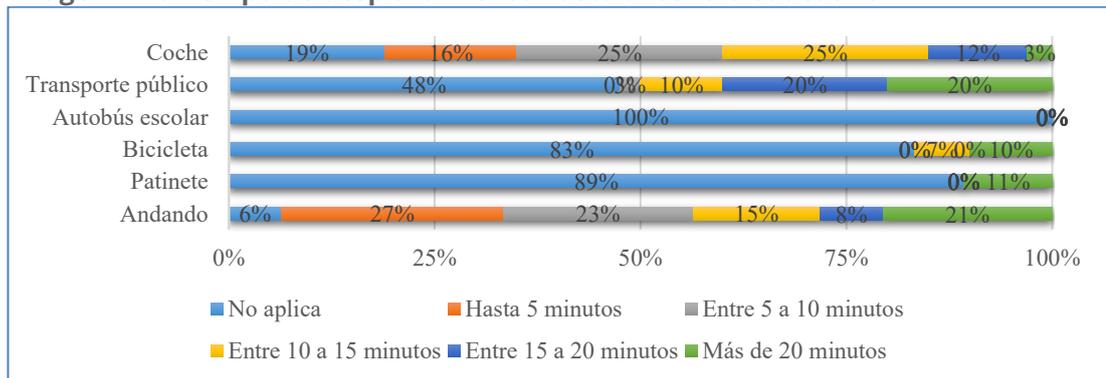
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

El tiempo de desplazamiento de los escolares dependiendo del modo de transporte es el siguiente:



- ❑ Coche: Entre 5 a 15 minutos.
- ❑ Transporte público: Entre 15 a 20 minutos.
- ❑ Autobús escolar: No aplica.
- ❑ Bicicleta: Más de 20 minutos.
- ❑ Patinete eléctrico: Más de 20 minutos.
- ❑ Andando: Entre 5 a 10 minutos.

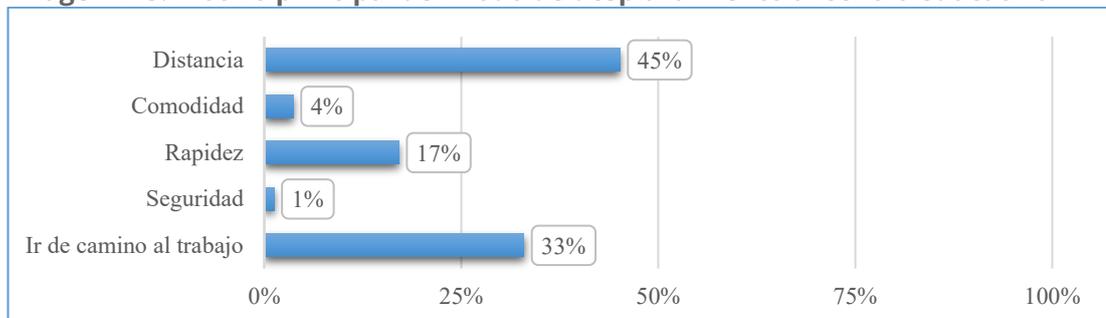
Imagen 212. Tiempo de desplazamiento hasta al centro educativo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

El motivo principal de la elección del modo de desplazamiento es por la distancia y el tener que ir al trabajo después de llevar a los escolares al centro educativo.

Imagen 213. Motivo principal del modo de desplazamiento al centro educativo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

El principal problema se da por la falta de estacionamiento en las inmediaciones de los centros educativos.

Imagen 214. Problemas para acceder en coche al centro educativo

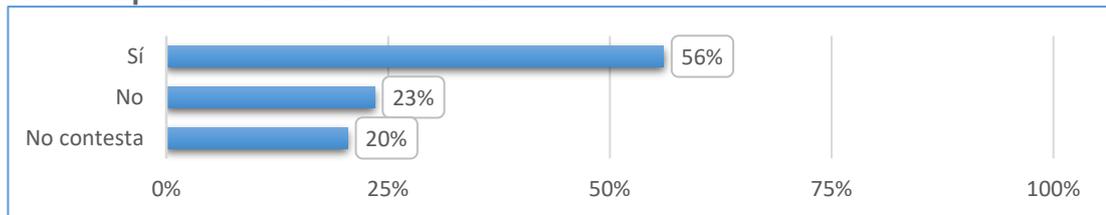


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.



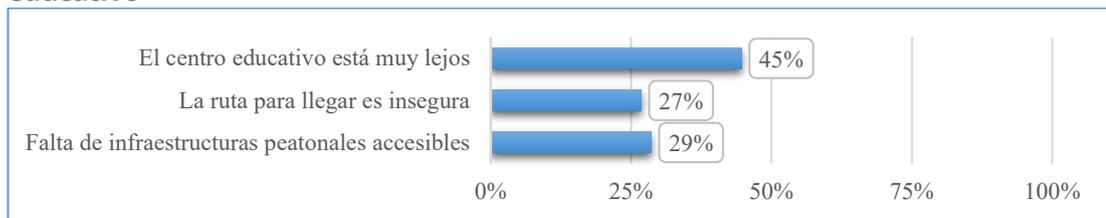
Mayoritariamente se considera interesante que los escolares puedan llegar andando o en bicicleta/patinete al centro educativo, a pesar de que el centro educativo esté lejos.

Imagen 215. Consideración de los/as escolares llegar andando o en bicicleta/patinete al centro educativo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

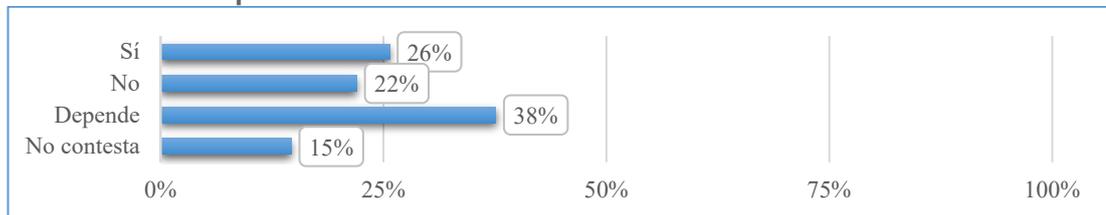
Imagen 216. Problemas percibidos al ir caminando o en bicicleta/patinete al centro educativo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Hay una predisposición al cambio modal con la consideración que se mejoren las infraestructuras actuales peatonales y de carriles bici, junto con la señalización y marcas en el suelo de las rutas escolares, que puedan tener una mayor seguridad con el acompañamiento por parte de monitores. Además, otro aspecto relevante a mejorar es la creación de bolsas de aparcamiento en el entorno.

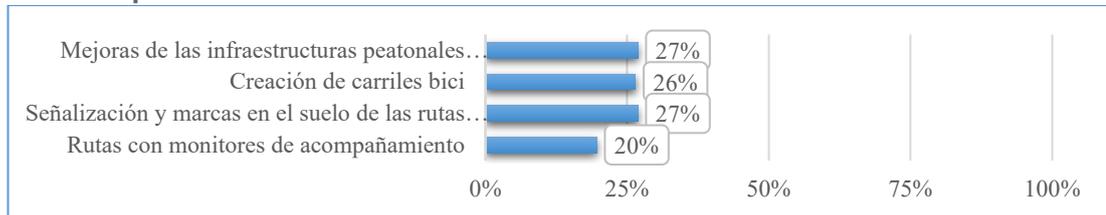
Imagen 217. Cambio modal a caminar o en bicicleta/patinete en caso de solucionar los problemas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

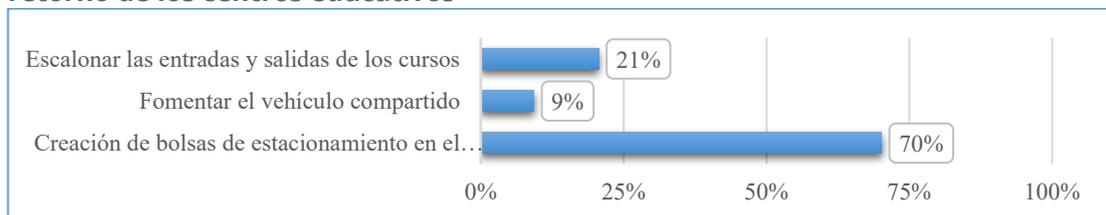


Imagen 218. Mejoras necesarias para promover ir caminando o en bicicleta/patinete al centro educativo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

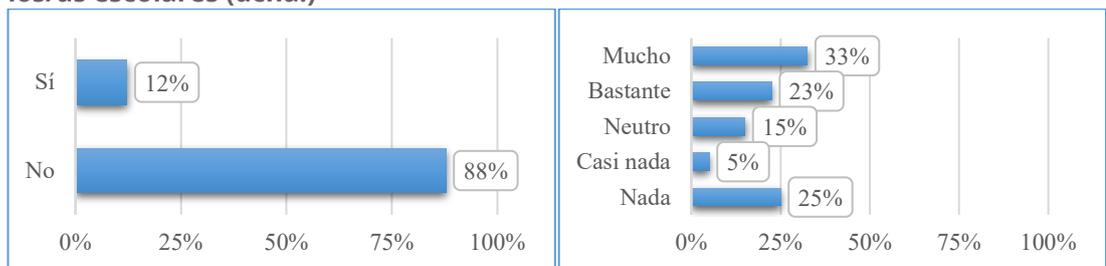
Imagen 219. Opciones más relevantes para mejorar la movilidad en coche en el retorno de los centros educativos



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Principalmente no hay conocimiento o participación en programas de seguridad vial o movilidad al centro escolar. Sin embargo, se considera de utilidad los programas de movilidad en edades escolares.

Imagen 220. Conocimiento o participación en programas de seguridad vial o movilidad al centro escolar (izq.) y utilidad de los programas para la movilidad de los/as escolares (dcha.)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Los comentarios adicionales más relevantes sobre problemas identificados y posibles soluciones son los siguientes:



Transporte público

- Problemas:
 - Escasa frecuencia y cobertura de autobuses urbanos.
 - Inexistencia de rutas escolares específicas.
 - Tiempos de trayecto excesivos entre barrios y centros educativos.
- Propuestas:
 - Creación de rutas escolares municipales para todos los centros educativos.
 - Aumentar la frecuencia de autobuses hasta los 15 minutos.
 - Transporte público gratuito para menores y acompañantes.
 - Establecer rutas de conexión entre centros educativos distantes (por ejemplo, instituto y colegio).

Vehículo privado

- Problemas:
 - Restricciones de acceso al centro urbano que impiden dejar a los niños en el colegio.
 - Falta de zonas aparcamiento seguro cerca de los centros educativos.
 - Multas por aparcamiento de escasos minutos en horarios escolares.
 - Discriminación percibida en el acceso al CEIP Trajano frente a otros usuarios (hoteles, comercios, etc.).
- Propuestas:
 - Permitir el acceso temporal a vehículos familiares en horarios escolares.
 - Habilitar bolsas de aparcamiento temporales cercanas a los colegios.
 - Revisión del sentido de circulación en calles como Alvarado para facilitar el acceso.
 - Empatía y colaboración de la Policía Local en lugar de sanciones automáticas.



Movilidad peatonal y accesibilidad

- Problemas:
 - Caminos escolares inseguros, con múltiples cruces y tráfico intenso.
 - Falta de sombra en calles escolares.
 - Acumulación de basura en accesos escolares.
- Propuestas:
 - Limitación de acceso de las calles periféricas por seguridad al entorno escolar durante 10 minutos durante la entrada/salida.
 - Plantar árboles en calles escolares.
 - Mejorar la limpieza y mantenimiento del entorno escolar.

Movilidad ciclista

- Problemas:
 - Falta de carriles bici seguros y conectados.
 - Uso inadecuado de patinetes (sin casco, por aceras, uso de menores, etc.).
 - Inseguridad para dejar bicicletas en los centros educativos.
- Propuestas:
 - Creación de carriles bici por toda la ciudad.
 - Regular el uso de patinetes mediante normativa (casco, edad mínima, circulación por calzada).
 - Instalar aparcabicis seguros en zonas escolares (ej. plaza del Castellum Aquae).

Infraestructura educativa

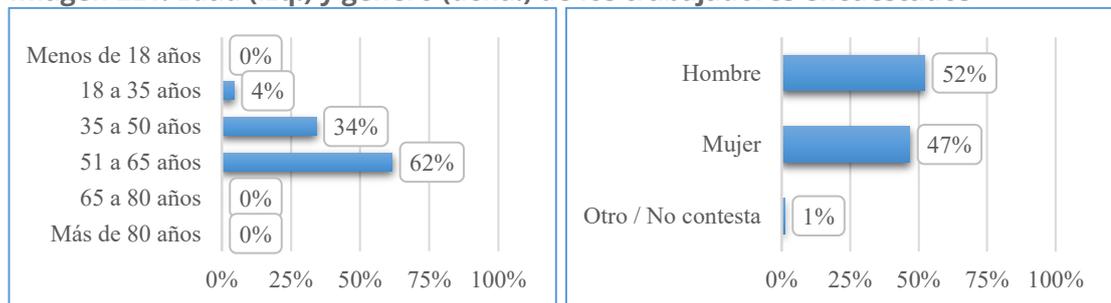
- Problemas:
 - Saturación de centros existentes en algunas zonas.
 - Falta de planificación urbana para facilitar el acceso a centros escolares.
- Propuestas:
 - Construcción de nuevos centros educativos (ej. en El Prado).
 - Planificación urbana que contemple accesos escolares seguros y funcionales.



4.4.3 Encuesta de movilidad laboral individual a trabajadores

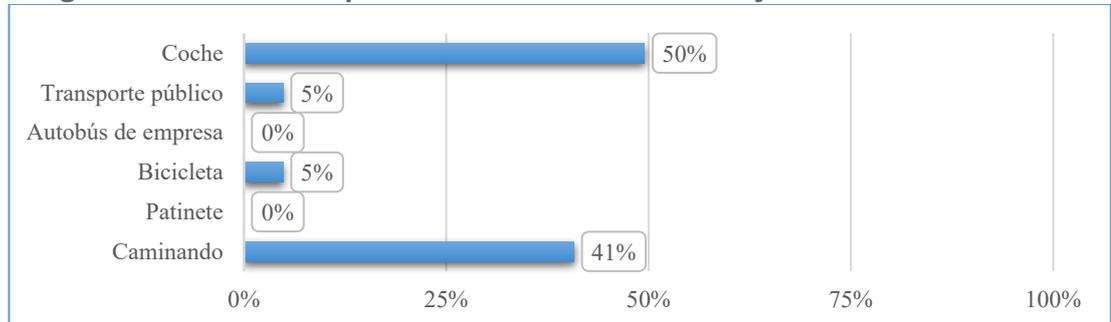
Se ha llevado una campaña de encuestas con 92 respuestas, entre trabajadores/as del Ayuntamiento incluyendo policía local de Mérida. El perfil de los encuestados son mujeres (47 %) y hombres (52 %) entre los 51 a 65 años (62 %), y los 35 a 50 años (34 %), que se desplazan principalmente en coche (50 %) y caminando (41 %), con un reducido número de desplazamientos en transporte público (5 %) y en bicicleta (5 %).

Imagen 221. Edad (izq.) y género (dcha.) de los trabajadores encuestados



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Imagen 222. Modo de desplazamiento al centro de trabajo



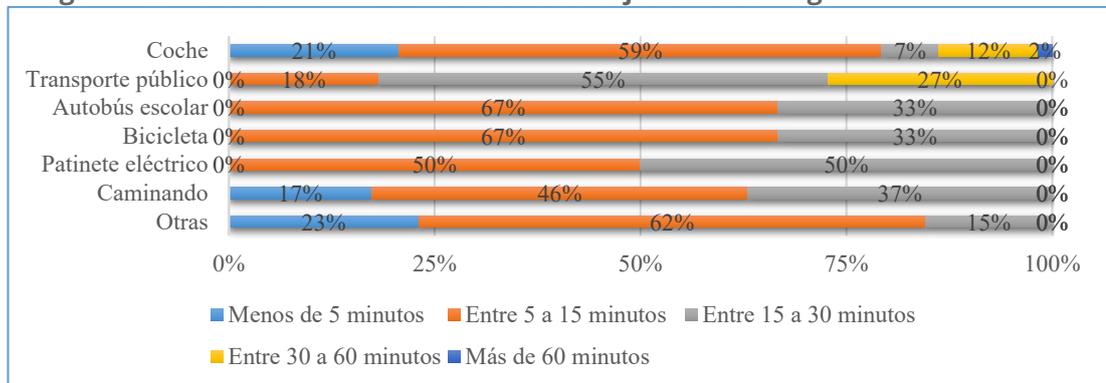
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

La duración aproximada de los viajes de los trabajadores/as es la siguiente:

- ❑ Coche: Entre 5 a 15 minutos.
- ❑ Transporte público: Entre 15 a 30 minutos.
- ❑ Autobús escolar: Entre 5 a 15 minutos.
- ❑ Bicicleta: Entre 5 a 15 minutos.
- ❑ Patinete eléctrico: Entre 5 a 30 minutos.
- ❑ Caminando: Entre 5 a 15 minutos.
- ❑ Otros: Entre 5 a 15 minutos.



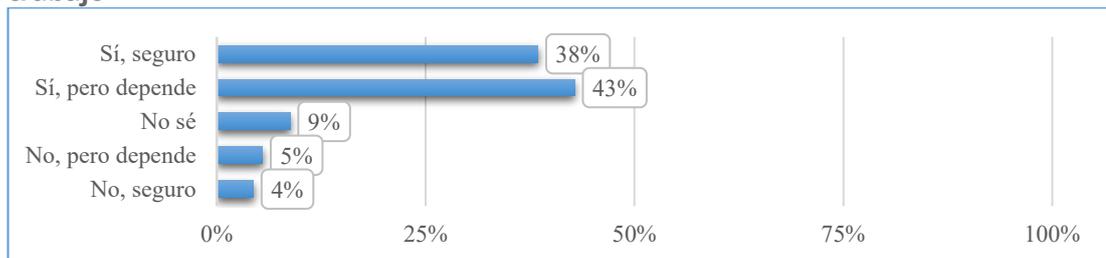
Imagen 223. Duración hasta el centro de trabajo desde el hogar



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Mayoritariamente se considera deseable ir andando, en bicicleta/patinete o en autobús al centro de trabajo,

Imagen 224. Deseo de ir andando, en bicicleta/patinete o en autobús al centro de trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Si no va caminando o en bicicleta

Con respecto a la movilidad no motorizada, se destaca el clima como el principal problema. Sin embargo, se tiene una predisposición al cambio modal siempre que se mejoren las infraestructuras peatonales o haya un mayor número de carriles bici.

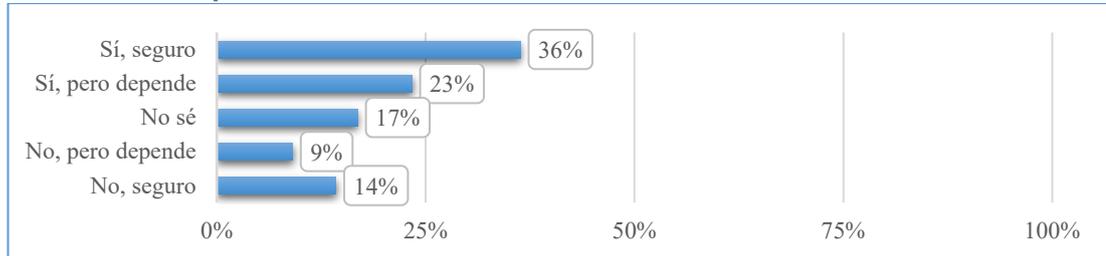
Imagen 225. Problemas para ir caminando o en bicicleta/patinete al centro de trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

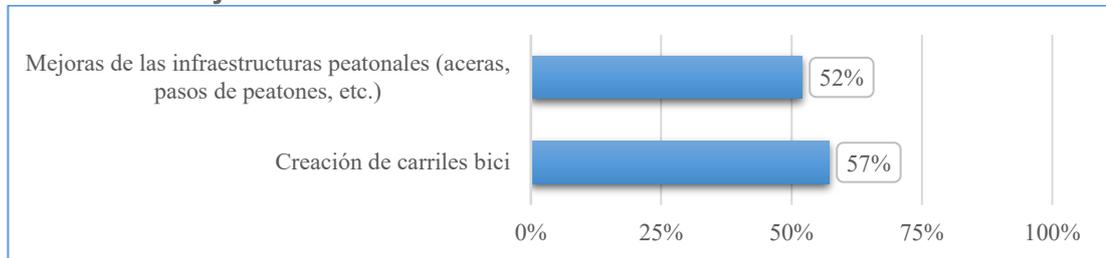


Imagen 226. Predisposición a ir caminando o en bicicleta/patinete en caso de solución de los problemas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Imagen 227. Mejoras necesarias para promover el caminar o la bicicleta/patinete al centro de trabajo

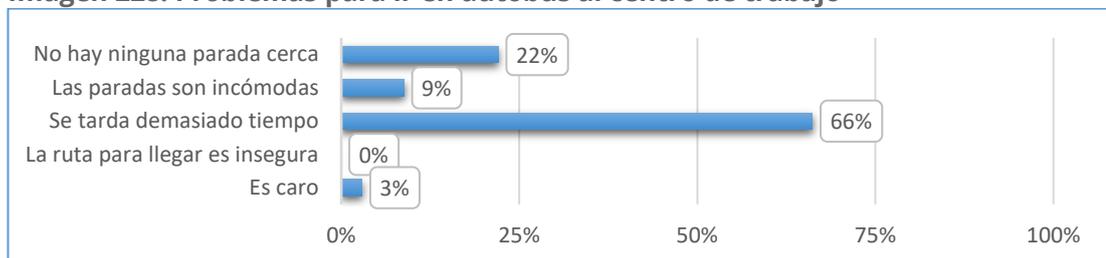


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Si no va en autobús

Con respecto a la movilidad en autobús, el principal problema son los tiempos de recorrido al centro de trabajo, además de la ubicación cercana de una parada. Se tiene una predisposición positiva al cambio modal, siempre que se reduzcan las frecuencias y amplíen los horarios en horas punta con unas líneas más rápidas o cortas.

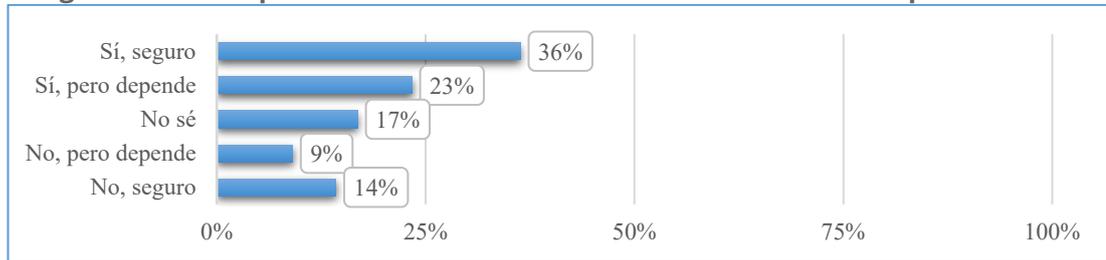
Imagen 228. Problemas para ir en autobús al centro de trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.



Imagen 229. Predisposición a en autobús en caso de solución de los problemas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Imagen 230. Mejoras necesarias para promover el ir en autobús al centro de trabajo

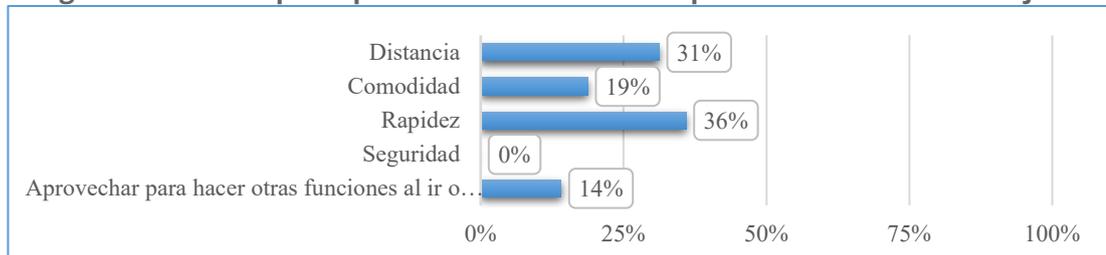


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Si va en vehículo privado

Con respecto a la movilidad en vehículo privado, los principales motivos de uso del modo de transporte son por la rapidez y las distancias de recorridos. El principal problema es la falta de estacionamiento en las inmediaciones de los centros de trabajo, con lo que la opción mayoritaria es la creación de bolsas de aparcamiento en los entornos.

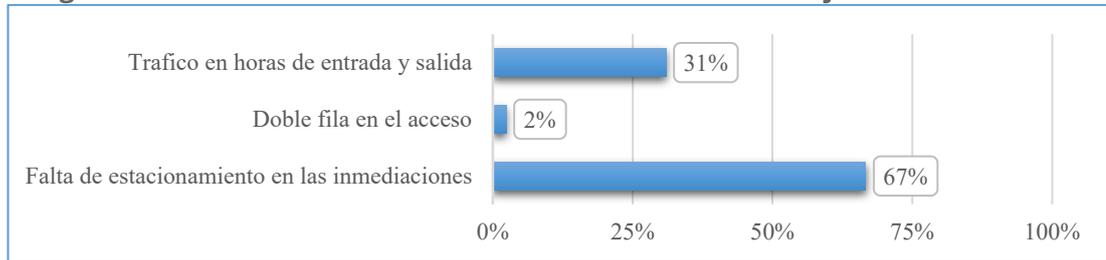
Imagen 231. Motivo principal de elección del coche para ir al centro de trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

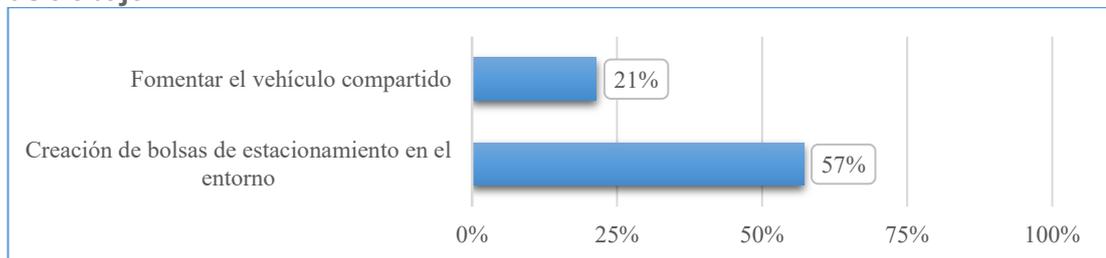


Imagen 232. Problemas de acceso en coche al centro de trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Imagen 233. Opciones más relevantes para mejorar la movilidad en coche al centro de trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la campaña de encuestas vía web.

Los comentarios adicionales más relevantes sobre problemas identificados y posibles soluciones son los siguientes:

Movilidad ciclista

- Problemas:
 - Número insuficiente de carriles bici, especialmente en el centro.
 - Falta de seguridad para ciclistas por la convivencia con vehículos.
 - No existe regulación clara sobre el uso de patinetes eléctricos.
- Propuestas:
 - Creación de más carriles bici, también en el centro y en zonas clave.
 - Permitir el uso de patinetes en carriles bici.
 - Ofrecer formación vial específica para usuarios de patinetes y bicis.
 - Instalar más aparcamientos seguros y visibles para bicicletas y patinetes.

Transporte público

- Problemas:
 - Frecuencia insuficiente de autobuses, especialmente en horas punta.



- Rutas circulares poco eficientes con trayectos largos y poco directos.
- Falta de conectividad entre zonas residenciales o interurbanas.
- Propuestas:
 - Rediseñar la red de autobuses con rutas directas a puntos clave.
 - Aumentar la frecuencia en horas punta.
 - Mejorar la conexión con municipios cercanos y zonas de trabajo.

Aparcamiento

- Problemas:
 - Falta de plazas de aparcamiento en el centro y cerca de centros de trabajo.
 - Escasez de plazas para motos y bicicletas.
 - Coste elevado del aparcamiento regulado.
- Propuestas:
 - Creación de más plazas de aparcamientos gratuitos o con menor coste.
 - Habilitar zonas específicas para motos, bicis y patinetes.
 - Construir un aparcamiento subterráneo para trabajadores municipales (por ejemplo, en el antiguo cuartel).

Movilidad peatonal y accesibilidad

- Problemas:
 - Aceras en mal estado.
 - Falta de pasos sobreelevados adecuados y seguros.
 - Dificultad para caminar en condiciones climáticas adversas.
- Propuestas:
 - Restaurar los pasos elevados y mejorar el estado de las aceras.
 - Señalización de caminos seguros para peatones.
 - Flexibilizar horarios laborales para quienes van caminando.

Gestión del tráfico

- Problemas:
 - Atascos en horas punta, especialmente en salidas de colegios e institutos.



- Falta de presencia policial para regular el tráfico.
- Propuestas:
 - Mayor presencia de Policía Local en horas punta de salidas de los colegios o institutos.
 - Mejor coordinación del tráfico en zonas conflictivas.

4.5 Otras aportaciones

En la sesión del grupo focal orientada a profesionales del transporte, el representante de Teletaxi entregó un documento cuyos puntos más significativos pueden resumirse como sigue:

- Se solicita que el Plan de Movilidad recoja expresamente el papel del taxi como componente esencial de la Movilidad Urbana Sostenible con todas las implicaciones. El taxi es un aliado estratégico en la construcción de una movilidad moderna, justa y eficiente.
- El Plan de Movilidad debe recoger un calendario realista, incentivado y tecnológicamente viable para la adaptación progresiva de los taxis a las exigencias de la Zona de Bajas Emisiones, garantizando la continuidad del servicio, el respeto a su naturaleza pública y la equidad en el acceso a los recursos a las ayudas públicas. El taxi es una herramienta de transición sostenible siempre que se le reconozca su papel y se le apoye con políticas públicas coherentes.
- El Plan de Movilidad debe garantizar una red de paradas de taxi moderna accesible y estratégicamente distribuida y que prevea mejoras en la circulación del taxi en zonas claves de la ciudad.
- El Plan de Movilidad debe contemplar al taxi como actor planificador y no solo ejecutor, mediante su inclusión en espacios de participación técnica estables que refuercen una movilidad colaborativa eficaz y adaptada a la realidad de Mérida.
- El Plan de Movilidad debe incorporar un apoyo específico al taxi accesible, dotado presupuestariamente con medidas de subvención, incentivos fiscales y promoción activa. Se debe garantizar un número suficiente y estable de taxis adaptados como obligación ética, social y legal.
- El Plan de Movilidad debe reconocer formalmente al taxi como vehículo de proyección cultural, turística y patrimonial que contemple su integración en los planes de movilidad asociados al turismo mediante rutas guiadas, servicios preferentes y acciones coordinadas con las áreas de Cultura y Promoción Turística.
- El Plan de Movilidad debe reconocer el impacto negativo que las obras urbanas pueden causar en el servicio de taxi y ha de garantizar la prioridad de paso en desvíos y carriles alternativos así como una



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

planificación anticipada y comunicada fluida que minimice la afectación y preserve la operatividad de un servicio esencial.



5 Diagnóstico

5.1 Método

A continuación se recoge una síntesis del diagnóstico, estructurada como un DAFO. El Análisis DAFO (SWOT en inglés - *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) es una metodología de estudio de situaciones competitivas, originariamente desarrollado para el análisis de empresas en sus mercados y frente a sus competidores.

La base del análisis es la estructuración de los factores de desarrollo futuro en dos grandes grupos (Externos / Internos), subdivididos a su vez cada uno de ellos en otros dos (oportunidades y amenazas / fortalezas y debilidades). El análisis completo consta de los siguientes pasos:

- ❑ Análisis Externo: oportunidades y amenazas.
- ❑ Análisis Interno: fortalezas y debilidades.
- ❑ Confección de la matriz DAFO.

Los conceptos empleados son los siguientes:

- ❑ Las Oportunidades son aquellas situaciones externas, positivas, que se generan en el entorno y que pueden ser aprovechadas.
- ❑ Las Amenazas son situaciones negativas externas, que pueden afectar de manera importante a la situación futura.
- ❑ Las Fortalezas son todos aquellos elementos internos y positivos que abren la puerta a mejoras futuras.
- ❑ Las Debilidades se refieren a todos aquellos elementos, recursos, habilidades y actitudes que constituyen barreras al desarrollo.

La ordenación de los temas anteriores conduce a una ordenación muy simple, como sigue

Tabla 47. Matriz DAFO

| | Aspectos Negativos | Aspectos Positivos |
|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Análisis interno | Debilidades | Fortalezas |
| Análisis externo | Amenazas | Oportunidades |

Fuente: Elaboración propia.

Es interesante comentar que la ordenación anterior tiene la gran ventaja de permitir distinguir aspectos que al principio pueden no ser muy claros: por ejemplo, a veces no es evidente qué es fortaleza y qué es oportunidad. Este



proceso de ordenación es muy simple, pero por su propia simplicidad es muy efectivo y ayuda a clarificar ideas, lo que es muy importante: se puede actuar sobre todo lo interno, pero no sobre lo externo.

Por convención adoptada para este documento, se consideran factores externos todos los ajenos a la movilidad.

5.2 Debilidades

Las debilidades identificadas se pueden agrupar temáticamente como sigue:

- Marco físico y urbano.
 - Clima con temperaturas extremas en verano.
 - Red hídrica que supone barreras a la movilidad transversal. El Guadiana, y en menor medida el Albarregas, son barreras que dividen la ciudad.
 - Anchos de viario en las zonas centrales que limitan la posibilidad de zonas verdes amplias y plantaciones de arbolado.
- Movilidad.
 - Importante peso de los viajes relacionados con el exterior. Algunos centros de atracción tienen gran proporción de viajes externos (Hospital, Tercer Milenio, Morería¹²).
 - Movilidad turística que hace que se encuentre al límite de carga el sector servicios, generando disfuncionalidades, como reducción de capacidad de estacionamiento para residentes.
- Infraestructura viaria.
 - La red viaria se aleja mucho de las líneas de deseo por las múltiples fragmentaciones (Guadiana, Albarregas, ferrocarril). Solo dos puentes para tráfico rodado y uno peatonal conectan ambas orillas del Guadiana.
 - Secciones viarias (distancia entre fachadas) de anchos muy reducidos en las zonas centrales de la ciudad, sin posibilidad física de ampliación de aceras.
 - Semaforización rígida que no responde a necesidades cambiantes.
 - Componentes deteriorados, anticuados o mal diseñados (pasos de peatones, señalización, etc.).

¹² En Paseo de Roma.



- Vehículo privado.
 - Uso intensivo del automóvil, incluso para desplazamientos cortos.
 - La mayoría de la población es conductora. El parque móvil es antiguo, pero cuantitativamente importante. Existe un importante parque de motos y motocicletas.
 - Percepción de la mayoría de los usuarios del vehículo privado de que los problemas de movilidad y accesibilidad se resolverían mediante el incremento de capacidad de estacionamiento, tanto en los entornos de centros de trabajo como en el Centro, a pesar de existir plazas libres en ubicaciones no muy alejadas.
 - El parque móvil está dominado casi por completo por vehículos diésel y gasolina, con una adopción muy limitada de tecnologías alternativas.
 - Parque muy antiguo, lo que supone mayores emisiones y ruido.
 - Concentración del tráfico en pocos ejes viarios, con intensidades que significan permanentemente bajo nivel de servicio, sin llegar al colapso. Tráficos muy elevados en los dos puentes que conectan ambas márgenes. Congestión frecuente en los accesos a la estación ferroviaria.

- Estacionamiento
 - Percepción generalizada de escasa dotación de aparcamientos gratuitos en el centro.
 - Elevada ocupación de la oferta de estacionamiento disponible en el Centro.
 - Percepción de escasa dotación de estacionamiento para residentes en el Centro, aunque en ubicaciones próximas existen plazas libres.
 - Percepción de problemas de estacionamiento y carga y descarga para los residentes y familiares de residentes en las zonas con limitaciones a la circulación y el estacionamiento. Desconocimiento frecuente de la autorización de 10 minutos para carga y descarga.

- Transporte urbano.
 - Demanda del transporte público de poco volumen para el tamaño de la población, potenciada recientemente por la gratuidad de los títulos multiviaje, cuyo futuro es incierto.
 - El transporte público urbano presenta una cobertura relativamente buena en términos generales, pero con lagunas en algunas zonas muy significativas (Casco histórico, polígono industrial El Prado, Proserpina, Vivero, Virgen de la Luz).
 - El servicio de autobuses urbanos tiene líneas con trazado muy condicionado por el viario en las zonas centrales y por la escasez



- de puentes. Para algunas relaciones, los trazados son muy largos, lo que reducen su atractivo.
- Paradas secundarias del transporte urbano con mal equipamiento y poca información.
 - Intervalos de servicio (“frecuencias”) del transporte urbano excesivos para ser considerados atractivos. En algunos casos se llega a una hora entre servicios. A veces se dan incumplimientos del horario planificado en mayor o menor medida.
 - Vehículos de transporte urbano sin otra tracción que diésel.
 - El transporte público urbano es visto por la población como de bajo atractivo, particularmente por los largos tiempos de viaje y las largas esperas en parada.
 - Servicios interurbanos para funcionarios de la Junta, con paradas precarias sin autorización formal ni señalización. En algunos casos, fuerte impacto sobre el funcionamiento del viario en las horas de entrada y salida del trabajo.
- Bicicleta y patinete.
- En cuanto a la bicicleta, no hay apenas tradición y el sistema de préstamo fracasó por las fuertes pendientes y la ausencia de bicicletas con asistencia al pedaleo (“eléctricas”), sentando mal precedente. Muy escasa tenencia de bicicletas por parte de los residentes.
 - Red de plataformas reservadas para bicicleta relativamente amplia, pero poco estructurada y, en muchos casos, con deficiente mantenimiento y mala señalización. Carriles bici en aceras.
 - Escasa dotación de aparcabicis. Aunque los existentes tienen en su mayoría poca utilización, hay zonas con una escasez patente.
 - La súbita irrupción del patinete ha tenido como consecuencia una falta de conocimiento generalizada de pautas de comportamiento aceptables, generando múltiples problemas entre los diferentes usuarios de las vías.
- Peatones.
- Zonas periféricas poco adecuadas para los desplazamientos peatonales (polígono El Prado, Proserpina, Vivero, Virgen de la Luz).
 - Aceras muy estrechas en muchos casos particular, pero no exclusivamente, en el Centro.
 - A pesar de estar limitada la velocidad a 20 km/h, existe entre algunos colectivos una sensación de inseguridad en las calles de plataforma única.
 - Falta de criterios homogéneos en el diseño de pasos de peatones. Bolardos que en algunos casos no cumplen la normativa de accesibilidad universal (altura, banda visible en la parte superior).



- Numerosos otros problemas menores que impiden la accesibilidad universal.
- Puente romano que canaliza importantes flujos peatonales pero que, por su carácter histórico, no puede ser dotado de sombreado, lo que lo hace poco propicio para caminar en las épocas más cálidas.
 - Iluminación irregular, con importantes zonas con intensidades que disuaden la movilidad peatonal nocturna.
 - La inmensa mayoría de los centros escolares carecen de características adecuadas de accesibilidad en su entorno inmediato.
- Distribución urbana de mercancías
- Distribución urbana de mercancías con horarios excesivamente amplios de reparto, limitando la capacidad de plazas para el resto de los vehículos (particularmente, residentes).
 - Malas prácticas en el estacionamiento de carga y descarga, frecuentemente invadiendo espacios no adecuados y produciendo molestias al resto de usuarios de las vías.
 - El control de horario de carga y descarga exige la expedición de *tickets* físicos, sin que sea posible utilizar la *app* general.
- Varios.
- Problemas de diseño de viario, estacionamiento y circulación en el Polígono Industrial El Prado.
 - Accidentalidad significativa por incumplimientos de las normas de circulación. Algunos puntos negros por concentración espacial de los siniestros.
 - Escasa predisposición al pago por los servicios y por el uso de recursos públicos, como el espacio de estacionamiento.
 - Ruido debido al tráfico muy importante en los ejes principales, con oscilaciones significativas debidas a la circulación de vehículos aislados.
- Gobernanza.
- Planificación poco vertebrada, faltando un esquema lógico compacto y continuo de la movilidad y áreas afines a largo plazo.
 - Escasa “cultura del dato” en la administración relacionada con la movilidad. Pocos datos sobre movilidad y dispersos.
 - Falta de homogeneidad en las directrices de los diseños de los elementos urbanos (pasos de peatones, pavimentos podotáctiles, bolardos, etc.).



- Falta de mantenimiento en diversas infraestructuras ciclistas y peatonales.
- Ordenanzas anticuadas que precisan una adaptación a las nuevas realidades.
- Procesos participativos a veces poco articulados, limitando el potencial de las decisiones adoptadas, por no contemplar todos los problemas interrelacionados, que son muchos y muy complejos en las zonas centrales urbanas.
- Falta de protocolos uniformes de comunicación y planificación ante afecciones a la movilidad por obras o eventos, cada vez más importantes y frecuentes.
- Dispersión de responsabilidades en el Ayuntamiento, complicada por la compartimentación horizontal en un tema de creciente complejidad y elevadas repercusiones como es la movilidad.

5.3 Amenazas

Las amenazas se pueden estructurar esquemáticamente como sigue:

- Marco físico y territorio.
 - El clima de Mérida tiene veranos calurosos, con máximas puntuales en los meses más cálidos que sobrepasan los 40 °C.
 - El término municipal está muy fragmentado administrativamente, con enclaves y exclaves. Sus diversos núcleos poblacionales menores son pequeños y están alejados.
 - El núcleo urbano central de Mérida sufre un claro problema de fragmentación territorial con importantes barreras naturales (Río Guadiana y Arroyo de Albarregas) y artificiales (vías del ferrocarril y travesía de la N-630).
 - Abandono creciente del Centro, concentrándose la población en la periferia.
 - Espacio urbano central muy denso, con secciones viarias en muchos casos muy estrechas.
- Población.
 - Pirámide de población típica de poblaciones muy madura, con pocos jóvenes y una proporción creciente de mayores, que presentan necesidades especiales de movilidad y accesibilidad.
- Actividad económica y social.
 - Estructura económica muy dependiente del sector terciario, particularmente del turismo y las actividades administrativas.



- El turismo supone una presión creciente de servicios y una concentración de movilidad en momento y espacios reducidos, con elevada estacionalidad.
 - Mérida es sede de las principales instituciones autonómicas, que atraen un volumen muy importante de empleados y visitantes de fuera de la ciudad.
 - Centros de actividad en general dispersos, pero con áreas de gran concentración de actividad cotidiana (Polígono Industrial El Prado, Hospital, etc.) o turística (Museo Nacional de Arte Romano, Teatro Romano, Anfiteatro Romano, etc.).
 - Peligro de pérdida de atractivo turístico por los impactos negativos del uso del automóvil.
 - El turismo presenta una clara estacionalidad, que genera momentos de congestión en el verano.
- Infraestructuras y servicios.
 - La red interurbana de carreteras de Mérida constituye un nodo estratégico de comunicaciones, pero no existe una circunvalación completa.
 - Gobernanza.
 - Planificación urbanística poco vinculada a la movilidad.
 - Escasa participación en el diseño de modificaciones del entorno urbano (peatonalizaciones, plataforma única), lo que genera, en determinados casos, desafección y hostilidad.
 - Mala comunicación de las políticas a la población, particularmente a los que son potencialmente afectados por determinadas medidas. Las Zonas de Bajas Emisiones son un desconocido al que se teme de manera generalizada.

5.4 Fortalezas

Las fortalezas se pueden estructura como sigue:

- Movilidad en general.
 - Recorridos medios muy cortos (poco más de 2 km), muy propicios para el desplazamiento peatonal y el uso de medios sostenibles.
 - Distribución horaria de viajes sin puntas acusadas de tráfico, salvo alrededor de la hora de la comida, permitiendo un uso distribuido de los recursos (infraestructuras y servicios) y evitando congestión intensa.



- Elevado grado de receptividad por parte de la población a medidas de todo tipo de movilidad sostenible si son planteadas de manera equilibrada y se ofrece información adecuada.
- Infraestructura viaria y circulación.
 - Red viaria de anchos adecuados y buenas dotaciones de aceras en buena parte de la Ciudad.
 - Proyectos recién aprobados para mejorar aspectos concretos (señalización, pasos de peatones).
 - Importante parque y tráfico de motocicletas.
 - Política asentada de gestión de la seguridad vial. Buenos recursos para este fin (radares, personal, etc.). Amplias previsiones de radares.
 - El cambio modal desde el vehículo privado hacia modos más sostenibles solamente es rechazado tajantemente por una minoría (del orden de la cuarta parte), mientras que el resto lo ven factible si la oferta alternativa es de buena calidad.
- Estacionamiento.
 - En general, existe una buena dotación de aparcamiento, tanto libre como de pago, en viario (ORA) y fuera de él.
 - Existen espacios de cierta entidad que permiten el estacionamiento gratuito en zonas próximas al centro, pero no dentro de él.
 - El uso de la ORA es simple, gracias a una app adecuada, y el precio está en línea con otras localidades similares.
 - Muy baja presión de demanda en las zonas periféricas (con la excepción del Polígono El Prado).
- Movilidad eléctrica.
 - Dotación relativamente importante y razonablemente distribuida de puntos de recarga eléctrica.
- Transporte urbano colectivo.
 - Importante crecimiento de la demanda de transporte colectivo urbano, potenciada por la reciente gratuidad.
 - Las tarifas del transporte urbano son asequibles y se encuentran muy diversificadas. Apoyo político a la gratuidad del transporte urbano en el primer semestre de 2025.
 - Red de paradas con marquesinas de buena calidad. Digitalización creciente de la información en marquesinas.
 - El transporte público urbano presenta una cobertura relativamente buena en términos generales en las zonas centrales.



- Bicicletas y patinetes.
 - Hay una red relativamente importante de vías ciclistas y muchas de las vías principales tienen el carril derecho de coexistencia.
 - Existe un elevado uso de patinetes.
- Peatones.
 - Hay varias zonas peatonales o de coexistencia que soportan una importante movilidad peatonal.
 - Las aceras fuera de las zonas centrales son en buena medida de anchos discretos o amplios.
 - Algunos criterios de diseño de aceras son muy positivos (en particular, los rebajes de bordillo en vados).
 - Puente romano exclusivamente peatonal que proporciona una comunicación directa entre ambas márgenes.
 - Iniciativas muy interesantes y efectivas para mejorar la movilidad en el entorno de colegios.
 - Existencia de pequeñas plantaciones de árboles de pequeño porte en toda la ciudad.
 - Márgenes del Arroyo Albarregas bien dotadas de vegetación.
 - Tendencia de los niños/as de mayor edad a asistir al centro escolar caminado. Aceptación muy positiva de las medidas de mejora de los accesos peatonales a los centros escolares para todas las edades.
 - Elevada proporción de empleados del Ayuntamiento que van caminando al trabajo. Predisposición de estos trabajadores para abandonar el vehículo privado si hay buen servicio de transporte público alternativo o carriles bici segregados
- Distribución urbana de mercancías.
 - Buen control de los tiempos de estancias de los vehículos en carga y descarga, mediante el sistema de control de la ORA.
- Vehículos pesados
 - Existencia de un Centro de Transportes con capacidad excedentaria.
 - Alejamiento del Polígono Industrial de El Prado y del Centro de Transportes de la trama urbana, evitando conflictos.
- Gobernanza.
 - Voluntad política expresada sobre la necesidad de modernizar el marco jurídico local (ordenanzas).



- Operadores de transporte (taxi, urbano) mayoritariamente receptivos a la evolución del sistema hacia la sostenibilidad, condicionado a la financiación de las inversiones.

5.5 Oportunidades

Las fortalezas se pueden describir de manera resumida como sigue:

- Marco físico y urbano.
 - El clima de Mérida tiene inviernos suaves y las precipitaciones son escasas.
 - Su orografía que es llana en los itinerarios paralelos a los cauces naturales (Guadiana y Albarregas), aunque transversalmente a ellos aparecen pendientes con valores medios.
 - Territorio urbanizado en su mayor parte compacto, con distancias propicias a medios de desplazamiento sostenibles.
 - Red hídrica natural que proporciona corredores verdes.
 - La calidad del aire es, en términos generales, buena o muy buena, sin episodios negativos y valores medios muy favorables.
 - Tamaño mediano, que evita los problemas graves propios de las grandes conurbaciones metropolitanas.
 - Los centros atractores y equipamientos están, en general, más o menos dispersos por el territorio, lo que evita grandes flujos pendulares concentrados.
 - Actuaciones de renaturalización en el Arroyo de Albarregas aguas arriba de Mérida. Actuaciones de mejora de las riberas del Guadiana a su paso por Mérida.
- Población.
 - La población muestra recientemente un crecimiento muy suave, que no genera tensiones severas en materia de movilidad.
- Actividad económica y turismo.
 - Desde el punto de vista económico, los indicadores muestran una razonable robustez.
 - Demanda turística crecientemente sensibilizada ante la sostenibilidad. Posibilidad de mejorar la oferta turística mediante la movilidad.
 - El turismo supone una fuente de ingresos y un estímulo adicional a proporcionar un entorno agradable como parte del paquete de oferta turística.



- Importante patrimonio cultural que exige un tratamiento sostenible del entorno, lo que es un estímulo para la mejora, al ser la movilidad parte del paquete turístico integral.
- Gobernanza.
 - Obligatoriedad de actuaciones por nueva legislación (particularmente, la ZBE). Disponibilidad de fondos asociados.



6 Objetivos

6.1 *Comentarios previos*

El Pliego que regula el contrato que ampara la redacción de este documento establece como objetivos generales los siguientes:

- ❑ Realizar un uso más racional de los recursos naturales favoreciendo de este modo el medio ambiente urbano, la salud y seguridad de los ciudadanos y la eficiencia de la economía.
- ❑ Coordinar la movilidad con las políticas de desarrollo urbano y económico, con el objetivo de minimizar los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura al sistema de transportes con el mínimo impacto ambiental, persiguiendo la disminución de las emisiones contaminantes y los niveles de contaminación acústica, así como la reducción del impacto de la movilidad motorizada sobre el espacio público.
- ❑ Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética.
- ❑ Fomentar el uso de medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías.
- ❑ Fomentar la intermodalidad de los diferentes medios de transporte que facilite el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.
- ❑ Mejorar la caminabilidad urbana e interurbana, mediante la aplicación de medidas concretas dirigidas a favorecer la regulación de los espacios peatonales y de preferencia peatonal.
- ❑ Gestionar el aparcamiento como medida palanca del cambio modal.
- ❑ Establecer una configuración del espacio público urbano para las futuras actuaciones que garantice las necesidades del modelo de movilidad del plan.
- ❑ Potenciar las posibilidades que proporciona la incorporación de las tecnologías de la información y la comunicación en la gestión de la movilidad y los diferentes modos de transporte.

Dado que se trata de un listado interesante, pero que no jerarquiza ni relaciona conceptos entre sí, aun siendo vinculante y respetándolo en todos sus extremos, es preciso plantear los objetivos en dos niveles:

- ❑ Por una parte, unos objetivos estratégicos, que permitan estructurar las grandes metas que se persiguen.
- ❑ Por otra parte, es necesario establecer unos objetivos tácticos relacionados con las obligaciones legales formales.



Por ello, a continuación se realiza en primer lugar una descripción estructurada de misión visión y objetivos, seguida de un análisis de los extremos regulados por la ley de cambio climático.

6.2 Misión, visión y objetivos

6.2.1 Misión y visión

La **misión** del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mérida es servir de referencia, a corto, medio y largo plazo, fundamentalmente al Ayuntamiento de la ciudad, pero también a todas las Administraciones Públicas con competencias en algunos de los ámbitos relacionados directa o indirectamente con la movilidad, a las organizaciones privadas y al conjunto de la ciudadanía, para aunar esfuerzos en pos de la sostenibilidad del sistema de transporte y movilidad, como base para un desarrollo armónico ambiental, social y económico de la ciudad.

La **visión** de futuro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mérida puede estructurarse como sigue:

- ❑ Un Ayuntamiento de Mérida que, en armonía con el resto de los actores, desarrolle medidas adecuadas y lidere los necesarios procesos de cambio,
- ❑ en un avance continuo de sensibilización social, de adecuada asignación de recursos económicos y de mejora tecnológica,
- ❑ para conseguir un sistema de transporte y movilidad que sea un referente por su eficacia, eficiencia y sostenibilidad,
- ❑ gracias a la armonización de todos los modos de transporte:
 - con el pleno desarrollo de todo el potencial de los modos no mecanizados en las distancias cortas,
 - un sistema de transporte público eficaz y eficiente tanto económica como medioambientalmente, para las distancias mayores,
 - y un transporte privado que desempeñe su papel donde sea la mejor alternativa, pero evolucionando a tecnologías de propulsión que reduzcan progresivamente las emisiones, apostando decididamente por el vehículo de propulsión eléctrica.
- ❑ vertebrar a la sociedad y facilite los procesos productivos, con una inmejorable accesibilidad territorial y una calidad ambiental cada vez mayor.



6.2.2 Objetivos básicos

Un sistema económico basado en la explotación ilimitada de recursos es insostenible: un planeta limitado no puede suministrar indefinidamente los recursos que esta explotación exigiría. Por esto, es necesario que el desarrollo del sistema económico que permite la mejora de las condiciones de vida sea compatible con una explotación racional del planeta. Es lo que normalmente se denomina “desarrollo sostenible” y se define como “un desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades”¹³.

Para alcanzar esa sostenibilidad es fundamental que los recursos naturales se utilicen de forma inteligente y que se protejan los ecosistemas de los que, entre otras cosas, depende nuestra propia supervivencia como especie. Pero ello debe hacerse con equidad, esto es, atendiendo a las necesidades de todas las personas. Por tanto, aparece un matiz adicional: una sociedad sostenible es capaz de elevar los niveles generales de bienestar de la sociedad humana y de todos y de cada uno de sus integrantes, pero sin degradar al capital natural que suministra los recursos necesarios.

Por tanto, se entiende que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mérida ha de adoptar el enfoque más completo de la sostenibilidad, con tres grandes **objetivos primarios**:

- ❑ La **sostenibilidad ambiental**, que se refiere a la necesidad de que el impacto del proceso de desarrollo no destruya de manera irreversible la capacidad de carga del ecosistema.
- ❑ La **sostenibilidad social**, referida a la erradicación de la pobreza y la exclusión social, basada en la justicia social, integrando conceptos como el enfoque de género, la accesibilidad universal, etc.
- ❑ La **sostenibilidad económica**, entendida como un crecimiento económico que respete los dos componentes anteriores, es decir, que use los recursos de manera eficiente, en una relación no destructiva con la naturaleza, y de manera eficaz, que satisfaga las necesidades individuales, promoviendo la equidad y la inclusión social.

De forma complementaria y transversal a todos los objetivos, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mérida tiene que asegurar un modelo de **gobernanza** de la movilidad sostenible en la ciudad, que englobe a todas las Administraciones con competencias en la materia a nivel local, comarcal y regional y que permita establecer un nivel estratégico de objetivos comunes de cara a aplicar el enfoque sostenible en todos los aspectos.

¹³ Comisión Mundial del Medio Ambiente de la ONU, 1987.



6.2.3 Objetivos generales

A partir de la misión y la visión, apoyándose en los tres grandes objetivos básicos antes definidos, se pueden definir los objetivos generales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mérida, teniendo en cuenta a todos los agentes implicados. Así, los objetivos generales pueden definirse como sigue:

- La **sostenibilidad ambiental** se desarrolla en los objetivos generales siguientes:
 - Conseguir un nuevo **reparto modal**, fomentando los modos de transporte más sostenibles, reduciendo el consumo de recursos y las emisiones atmosféricas.
 - Implantación de **mejoras tecnológicas** que reduzcan el consumo energético y el impacto ambiental de todos los modos y, particularmente, del transporte en vehículo privado.
- La **sostenibilidad social**, por su parte, tiene los siguientes componentes:
 - Mantener la **movilidad individual**, en un contexto de envejecimiento poblacional, continuando con el papel de la movilidad como motor de la integración social mediante una oferta de transporte asequible y que responda a las necesidades individuales y sociales.
 - Conseguir una adecuada **accesibilidad territorial** dentro de una planificación equilibrada del desarrollo urbano.
- La **sostenibilidad económica**, implica la necesidad de incrementar de manera sostenida la eficacia y la eficiencia:
 - Aumento de la **eficacia** del sistema de transporte. El sistema de transporte debe ser una palanca de impulso del sistema productivo y de la competitividad del tejido socioeconómico local, vertebrando las relaciones internas y potenciando la comunicación de Mérida con su entorno.
 - Aumento de la **eficiencia** del sistema de transporte. El sistema de transporte debe mejorar el uso de los recursos, en el marco de un desarrollo sostenible, inteligente y responsable. Es preciso desvincular el desarrollo económico del incremento de impactos del transporte.
- De modo transversal, la gobernanza de la movilidad sostenible implica la orientación en el mismo sentido de todas las iniciativas para poner en común los objetivos de sostenibilidad de la movilidad en Mérida.



- Por un lado, debe establecer un marco que **defina las directrices y oriente los comportamientos** del conjunto de la sociedad a seguir en materia de movilidad.
- Por otro, se plantea una serie de herramientas de **coordinación interna municipal** con el objetivo de valorar de forma conjunta cuáles son las soluciones óptimas para potenciar la movilidad sostenible.

Codificando esta relación, para facilitar la referenciación posterior, resulta la siguiente relación de objetivos generales:

1. Sostenibilidad ambiental.
 - 1.1. Nuevo reparto modal.
 - 1.2. Mejoras tecnológicas de vehículos.
2. Sostenibilidad social.
 - 2.1. Mantener la movilidad individual.
 - 2.2. Mejorar la accesibilidad territorial.
3. Sostenibilidad económica.
 - 3.1. Aumento de la eficacia del sistema de transporte.
 - 3.2. Aumento de la eficiencia del sistema de transporte.
4. Gobernanza.
 - 4.1. Directrices y orientación.
 - 4.2. Coordinación interna municipal.

6.3 Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

6.3.1 Comentarios generales

El Consejo de Ministros aprobó en 2018 el Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030 donde se definen las políticas palanca que servirán para acelerar la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Entre las áreas prioritarias de actuación se incluyen nueve políticas palanca, siendo una de ellas la ley de Cambio Climático y Transición Energética.



Esta ley continúa en esa línea y responde al compromiso asumido por España en el ámbito internacional y europeo y pone en el centro de la acción política la lucha contra el cambio climático y la transición energética, buscando la neutralidad de las emisiones de gases de efecto invernadero en España antes del año 2050 y un sistema energético eficiente y renovable, en una transición justa.

Esta ley consta de nueve títulos, de los que los más relevantes a efectos de este documento es el IV, con alguna cuestión adicional en el I y V.

El **Título I** establece los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, energías renovables y eficiencia energética, que se pueden resumir como sigue:

- ❑ Reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23 % respecto del año 1990.
- ❑ Alcanzar en el año 2030 una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un 42 %.
- ❑ Alcanzar en el año 2030 un sistema eléctrico con, al menos, un 74 % de generación a partir de energías de origen renovables.
- ❑ Mejorar la eficiencia energética disminuyendo el consumo de energía primaria en, al menos, un 39,5 %, con respecto a la línea de base conforme a normativa comunitaria.
- ❑ Antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible, España deberá alcanzar la neutralidad climática.

Además, se autorizaba al Consejo de Ministros a revisar al alza los objetivos establecidos para cumplir con objetivos internacionales y para adaptarlos a la evolución de los avances tecnológicos.

El **título IV** aborda las cuestiones relativas a la movilidad sin emisiones y transporte, y establece dos grandes obligaciones:

- ❑ Alcanzar en 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂.
- ❑ Los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán **planes de movilidad urbana sostenible** coherentes con los planes de calidad del aire que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad.

Además, introduce obligaciones de instalación de infraestructuras de recarga eléctrica, relevantes pero no tan directamente asociadas a este documento:

- ❑ Las estaciones de servicio cuyas ventas anuales de gasolina y gasóleo superen los 5 millones de litros, deberán tener una potencia igual o superior a 150 kW o a 50 kW dependiendo del volumen de ventas.



- Previsión de que el Código Técnico de la Edificación establezca obligaciones relativas a la instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico en edificios de nueva construcción y en intervenciones en edificios existentes. En la práctica esto se ha establecido reglamentariamente como siguen:
 - Aparcamientos existentes, no residenciales, con más de 20 plazas: instalar al menos una estación por cada 40 plazas (o fracción), hasta 1.000 plazas. Después, una más por cada 100 plazas adicionales
 - Equipos en aparcamientos no integrados: exigencia de al menos una estación de recarga por cada 40 plazas.

Por otra parte, en su “Artículo 14. **Promoción de movilidad sin emisiones**” establece lo que se puede resumir sintéticamente como sigue:

- La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂.
- Se adoptarán las medidas necesarias para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde del año 2040 sean vehículos con emisiones de 0 g CO₂/km.
- Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023¹⁴ planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad.

Para estos **planes de movilidad urbana sostenible** se establece el contenido siguiente:

- El establecimiento de **zonas de bajas emisiones** antes de 2023¹⁵. Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por distintivos ambientales (vulgarmente, “etiquetas de la DGT”).

¹⁴ Límite obviamente superado.

¹⁵ Límite igualmente superado. Como se comenta más adelante, el 31 de diciembre de 2025 es la fecha límite legal para que dichas ZBE estén operativas. Las ciudades que incumplan podrían perder subvenciones (como Burgos ya lo ha sufrido) e incluso enfrentarse a sanciones administrativas.



- ❑ Medidas para facilitar los **desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo**, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como **corredores verdes intraurbanos** que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.
- ❑ Medidas para la mejora y uso de la red de **transporte público**, incluyendo medidas de integración multimodal.
- ❑ Medidas para la **electrificación de la red de transporte público y otros combustibles** sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.
- ❑ Medidas para fomentar el uso de **medios de transporte eléctricos privados**, incluyendo puntos de recarga.
- ❑ Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.
- ❑ Medidas destinadas a fomentar el **reparto de mercancías** y la **movilidad al trabajo** sostenibles.
- ❑ El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor El PMUS vigente de centros escolares, sanitarios u otros de **especial sensibilidad, cuando sea necesario** de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.
- ❑ Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones.

Los planes de movilidad urbana sostenible han de ser coherentes con los planes de calidad del aire con los que cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, pero no es aplicable a Mérida, lo que es coherente con su calidad del aire.

Finalmente, el **Título V** abordaba en su Artículo 31 el tema de la **Contratación pública**, estableciendo que “en toda contratación pública se incorporarán de manera transversal y preceptiva criterios medioambientales y de sostenibilidad energética cuando guarden relación con el objeto del contrato”, aunque solo se precisaban explícitamente las obligaciones concretas del sector público estatal.

6.3.2 Consecuencias

Debe redactarse un Plan que atienda a los objetivos estratégicos antes enunciados, debiendo desarrollarse, con la profundidad adaptada al caso de Mérida, mediante los siguientes conceptos:

- ❑ Zonas de bajas emisiones.
- ❑ Movilidad activa, micro movilidad, etc.
 - Desplazamientos a pie, en bicicleta, etc.
 - Corredores verdes intraurbanos.
- ❑ Transporte público.



- Incluyendo medidas de integración multimodal.
- Electrificación del parque automotor.
 - Objetivo: parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO2 en 2050.
 - Medios privados (incluyendo puntos de recarga).
 - Transporte público (o, alternativamente, combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero).
 - Movilidad eléctrica compartida.
 - Integración de la electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones.
- Ámbitos singulares.
 - Movilidad al trabajo sostenibles.
 - Mejora de la calidad del aire en centros de especial sensibilidad, cosa que en este caso no es necesaria por la buena calidad del aire de Mérida.
- Reparto de mercancías.

Debe notarse que muchos de los conceptos recogidos más arriba tienen su campo de aplicación más adecuado en las grandes conurbaciones, por lo que deben abordarse en este Plan por obligación legal, pero ello debe hacerse con cuidado de no transponer miméticamente propuestas de otros planes de ciudades de tamaño no comparable o con problemas ambientales de un orden de magnitud muy superior, que terminen por ser ineficaces o incluso contraproducentes, evitando en todo caso el fraude de ley.

Además, sin ser obligatorio, conviene avanzar en la incorporación de criterios medioambientales y de sostenibilidad energética en la contratación pública.



7 Propuestas

7.1 *Comentarios generales*

El Pliego que rige este contrato establece los siguientes “programas o planes de actuación” que debe comprender el PMUS:

- ❑ Plan de gestión de la movilidad.
- ❑ Plan de mejora de la movilidad peatonal y el espacio público.
- ❑ Plan de fomento del uso de la bicicleta.
- ❑ Plan de potenciación del transporte público.
- ❑ Plan de circulación y actuaciones en la red viaria.
- ❑ Plan de Estacionamiento.
- ❑ Plan de mejoras en la distribución urbana de mercancías.
- ❑ Plan de mejora de la calidad ambiental y ahorro energético.

Esta relación, siendo correcta, resulta poco adecuada a la situación actual, dados los cambios habidos desde la redacción del Pliego hasta la actualidad. Por ello conviene revisar el nuevo marco de normas y planes que condiciona el contenido final del Plan.

7.2 *Marco general*

7.2.1 *Principales referencias*

Sin necesidad de profundizar en un análisis antes o planes significativos conviene un repaso de las principales referencias que condicionan o pueden condicionar la formulación de propuestas dentro de este plan:

- ❑ En primer lugar, se encuentra el marco jurídico, que se aborda solamente en lo que es más significativo.
- ❑ Tras ello, se analizan otros planes relevantes, singularizando el PMUS vigente.
- ❑ Esto se completa con un análisis del Avance del Plan General.

7.2.2 *Marco jurídico*

Sin que sea ni necesario ni conveniente un repaso de detallado del complejo marco jurídico que regula la Movilidad y la Ordenación del Territorio, el análisis que sigue se centra en lo siguiente:

- ❑ La Ley de Ordenación Territorial y Urbanística Sostenible de Extremadura.



- La Ley de Economía Sostenible que recoge por primera vez el concepto de planes de movilidad.
- Finalmente, la Ley de Movilidad Sostenible, aún en trámite parlamentario, pero que puede significar un cambio significativo de la regulación en esta materia.

La Ley de Ordenación Territorial y Urbanística Sostenible

Los criterios de ordenación sostenible sobre movilidad y accesibilidad que deben observar los instrumentos de ordenación en Extremadura según la LOTUS son los siguientes, simplificados y reordenados para ser operativos, no citando los ajenos a la movilidad:

- Jerarquía modal.
 - Se favorecerán, frente a los desplazamientos motorizados en medios individuales privados, los siguientes por este orden: los desplazamientos peatonales y ciclistas, el transporte público de cualquier clase, y el transporte colectivo, público o privado.
 - En los cascos históricos donde la trama no permita desarrollar el primer y segundo nivel en condiciones de accesibilidad, se favorecerán las calles peatonales frente a las rodadas.
- Aparcamiento y estacionamiento.
 - Se fomentarán los aparcamientos disuasorios para vehículos a motor, situados en la periferia y corona urbana, que conecten con el transporte público interurbano y urbano, o bien permitan desplazamientos a los centros y recorridos periféricos no motorizados con distancias asumibles.
 - Debe existir dotación de plazas de aparcamiento accesible próximas a los lugares y edificios de interés.
 - Se fomentarán las reservas de aparcamiento en espacios privados frente a la ocupación del espacio público.
- Accesibilidad.
 - Se establecerán las medidas de índole normativa y material precisas para lograr la accesibilidad universal de la población.
 - El planeamiento urbanístico procurará mejorar la accesibilidad en construcciones y espacios públicos, mediante la supresión de barreras arquitectónicas y la instalación de ascensores, aparcamientos adaptados y otros servicios comunes.
 - La ocupación de suelo, subsuelo y vuelo por ascensores, aparcamientos adaptados u otras actuaciones vinculadas a la accesibilidad y supresión de barreras legalmente exigibles o



previstos en actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbana, no será tenida en cuenta a efectos de las limitaciones de edificabilidad, altura, volumen o distancias mínimas.

- Varios.
 - Se realizará la integración entre sí del transporte público, con la posibilidad de introducir la bicicleta y carros para bebés y menores en los medios de transporte público siempre y cuando no se interfiera en el funcionamiento habitual de los mismos, tendiendo, en cualquiera de los casos, a que las flotas y vehículos vayan incorporando espacios para guardarlas, en su renovación.
 - Deberán realizar medidas de impulso de los caminos escolares con movilidad sostenible y autonomía.

Ley de Economía Sostenible

La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su “Capítulo III. Transporte y movilidad sostenible”, ya antigua pero todavía vigente en muchos de sus contenidos, establece varias cuestiones de interés, entre las que destacan las descritas a continuación.

En su “Artículo 99. Principios en materia de movilidad sostenible” establece que, en el ámbito de sus competencias, las Administraciones Públicas promoverán políticas de movilidad sostenible, que respeten los siguientes principios:

- El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.
- La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.
- El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.
- El establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental.

En su “Artículo 100. Objetivos de la política de movilidad sostenible”, queda establecido que las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, perseguirán los siguientes objetivos:



- ❑ Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- ❑ Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- ❑ Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- ❑ Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- ❑ Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Mucho más preciso es el “Artículo 101. Los Planes de Movilidad Sostenible”, que define el marco de los PMUS:

- ❑ Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.
- ❑ (...)
- ❑ El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial.
- ❑ En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.



Y como garantía de la implantación de los planes, el “Artículo 102. Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible” establece que “la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible”.

Adicionalmente, en su “Artículo 103. Elaboración de los planes de transporte en empresas” se dice lo siguiente:

- ❑ Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas.
- ❑ Con ese fin, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación. Las Administraciones competentes podrán impulsar la adopción de planes mancomunados, para empresas que compartan un mismo centro o edificio o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, así como la designación de un coordinador de movilidad en empresas con más de 400 trabajadores, para facilitar la aplicación y el seguimiento del plan de transporte adoptado en su caso.
- ❑ Los planes de transporte en empresas respetarán las previsiones de los Planes de Movilidad Sostenible que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.

El Capítulo termina con el “Artículo 104. Modernización tecnológica y uso eficiente de los medios de transporte” que establece que las iniciativas públicas estatales de eficiencia y ahorro energético perseguirán, entre otros, la consecución de los siguientes objetivos:

- ❑ La mejora de la eficiencia energética de las flotas de transporte y la puesta en marcha de planes de formación y evaluación en gestión eficiente de las mismas.
- ❑ La potenciación del uso de nuevas tecnologías en la gestión de flotas con criterios de eficiencia energética.
- ❑ El desarrollo de sistemas de certificación energética de empresas de transporte que acrediten contar con instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores.



- ❑ La renovación de la flota de vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de mercancías mediante la incorporación de vehículos energéticamente más eficientes.
- ❑ El desarrollo de programas de formación e información sobre etiquetado de eficiencia energética de los vehículos y sistemas de vigilancia sobre el etiquetado.
- ❑ El fomento del uso del vehículo eléctrico e híbrido, así como la dotación de aplicaciones e instalaciones de energías renovables ligadas a estos vehículos.
- ❑ Fomento de la utilización de envases y embalajes sostenibles, que reduzcan la huella de carbono del transporte.

La Ley de Movilidad Sostenible

La Ley de Movilidad Sostenible está actualmente en trámite parlamentario y ha generado un debate considerable, con numerosas enmiendas presentadas por diferentes grupos políticos. Estas enmiendas, que superan las 700, han retrasado la aprobación de la ley, inicialmente prevista para 2024. El proyecto busca transformar el sistema de transporte y movilidad en España, con el objetivo de hacerlo más sostenible, digital e inclusivo.

El Partido Popular presentó una enmienda a la totalidad para devolver el proyecto al gobierno, pero fue rechazada por el PSOE y sus socios de investidura. En el momento de redactar este documento, la ley continúa su tramitación en la Comisión de Transportes, donde se están estudiando las diferentes enmiendas.

La Ley busca garantizar la movilidad como un derecho fundamental para todos los ciudadanos. Prevé la creación del Sistema Nacional de Movilidad, donde los ayuntamientos tendrán un papel relevante.

Sabiendo que su entrada en vigor todavía tardará un tiempo, si no se malogra una vez más antes de finalizar la legislatura, algunas cuestiones de interés para preparar el Plan de cara al futuro son las siguientes¹⁶:

- ❑ Coordinación entre Administraciones.
 - Se crea el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, como órgano de cooperación, destinado a la gobernanza del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.
 - Deben quedar representadas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la

¹⁶ El texto completo de los artículos que se citan está recogido en Anexo al final de este documento.



- asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.
- El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible tendrá diversas funciones informativas para mejorar la cooperación de las administraciones públicas en materia de movilidad y transportes, sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto, órgano situado a un nivel superior.
- Información.
- Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
 - Con él se trata de garantizar la disponibilidad para todas las administraciones y para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura.
 - El EDIM incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, etc.
 - El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información.
 - La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y las entidades locales acordarán el modo de acceso a sus sistemas de información respectivos para permitir la alimentación de este sistema de información de la manera más rápida y automática posible.
- Planes de movilidad
- Los planes de movilidad sostenible de entidades locales contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos. Cada tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y evaluación de las medidas de este plan.
 - Se establecerán criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.



- Las empresas y las entidades pertenecientes al sector público deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno. Los planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan.
- Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo.

7.2.3 Otros planes relevantes

Nuevamente sin ánimo exhaustivo que haría prolijo y confuso el análisis a continuación se recogen los planes vigentes más significativos:

- Dos planes de ámbito supramunicipal.
 - Plan extremeño de movilidad sostenible.
 - Plan integral de movilidad sostenible en la provincia de Badajoz.
- Dos planes de ámbito municipal.
 - Estrategia DUSI Mérida Central.
 - Plan de acción de la agenda urbana de Mérida.

Plan Extremeño de Movilidad Sostenible (PEMS)

A finales de marzo de 2025 se aprobó el documento final que establece un programa de actuaciones para un nuevo modelo de movilidad para Extremadura con horizonte 2030 teniendo en cuenta las siguientes prioridades:

- Articular un sistema integrado de transporte interurbano basado en la eficiencia y en el uso del transporte público en las zonas de mayor movilidad de la región.
- Facilitar la movilidad accesible y sostenible siguiendo los objetivos previstos en materia de reto demográfico, con relación a la recuperación poblacional en los núcleos habitados de carácter eminentemente rural.
- Promover los desplazamientos con bajas o nulas emisiones a fin de garantizar la eficiencia y la sostenibilidad en los medios de transporte.



- Garantizar la movilidad y la oportunidad de acceso de mujeres y hombres, sin discriminación por razón de sexo, a las diferentes modalidades de transporte, como medio de ejercicio del derecho de la persona a la movilidad, de acuerdo con la toma de decisiones y actuaciones propias del ser humano en el ámbito de sus necesidades de desplazamiento.

El PEMS define 5 ejes estratégicos dentro de un escenario intermodal ya que es el que cubre las necesidades de movilidad de toda la población y contempla las actuaciones más sostenibles, es decir, más eficientes desde la perspectiva económica y con mayor potencial de mejora, tanto para incrementar la oferta y demanda de los modos sostenibles, como para disuadir del uso del vehículo privado.

El objetivo de este escenario es conseguir una distribución modal donde los modos sostenibles (a pie, bicicleta/VMP y transporte público) representen el 63%.

Junto a este cambio en el reparto modal, se promoverá igualmente un cambio tecnológico en los medios de transporte, que permita avanzar en la descarbonización del sector, fijándose el PEMS un objetivo de reducción de la huella carbono asociada al transporte en la región en el año 2030 del 20%, en consonancia con los nuevos objetivos marcados por el PNIEC.

Los 5 ejes estratégicos se despliegan en 13 programas de actuaciones.

El “Eje 1. Movilidad funcional” recoge lo siguiente:

- 1. Normativa y planificación
 - Coordinación de normativa local de movilidad (VMP, bicicletas, etc.).
 - Requerimiento de estudios de movilidad en instrumentos de ordenación territorial y urbanística.
- 2. Intermodalidad
 - Aparcamientos disuasorios intermodales.
 - Aparcamientos seguros de bicicletas y VMP en estaciones de TP y aparcamientos disuasorios.
 - Pasarela ciclo-peatonal desde la estación de ferrocarril de Mérida.
- 3. Movilidad en transporte aéreo (no aplicable).
- 4. Optimización del modelo de financiación del transporte.
 - Inventario de las ayudas y subvenciones al TP



- 5. Gestión de la Movilidad
 - Creación del Consorcio de Transportes de Extremadura (CTE).

En el “Eje 2. Movilidad sostenible” se recogen los siguientes puntos:

- 6. Movilidad eficiente
 - Incentivos a los vehículos de alta ocupación.
 - Actuaciones de movilidad eficiente en los Planes de Transporte al Trabajo.
- 7. Fomento del transporte público
 - Mejora de las estaciones de autobuses.
 - Fomento de las certificaciones de calidad y de protección medioambiental.
- 8. Movilidad Activa
 - Conexiones ciclistas interurbanas entre cabeceras de Áreas Funcionales y localidades cercanas.
 - Fomento de la adquisición de bicicletas.
 - Caminos escolares seguros.
- 9. Movilidad de Bajas Emisiones
 - Regulación e implantación de las Zonas de Bajas Emisiones.
 - Fomento de la adquisición de vehículos de bajas emisiones y renovación de vehículos.

El “Eje 3. Movilidad segura” queda estructurado como sigue:

- 10. Accesibilidad, inclusividad y perspectiva de género
 - Auditorías de accesibilidad a los servicios de transporte público.
 - Adaptación del sistema de movilidad a colectivos específicos.
- 11. Seguridad Vial
 - Incorporación de criterios de seguridad en el diseño de infraestructuras de movilidad.
 - Elaboración de un Plan de Seguridad Vial Extremeño.

En cuanto al “Eje 4. Movilidad conectada”, se recoge un único punto:

- 12. Innovación y digitalización



- Necesidades preliminares de la movilidad conectada y autónoma.
- Promoción de aplicaciones móviles para la movilidad como servicio (MaaS).

El último Eje es el “Eje 5. Educación para la movilidad”:

- 13. Concienciación, educación y formación.
 - Buenas prácticas de movilidad sostenible
 - Difusión del conocimiento generado mediante una política de datos de movilidad abiertos.

Plan Integral de Movilidad Sostenible en la provincia de Badajoz

Este plan presentado en 2018 se estructura tomando como referencia principal para un nuevo modelo de movilidad el desarrollo de la movilidad asociada con el vehículo eléctrico, teniendo presente que se encuentra actualmente en ejecución la Estrategia Regional para el Impulso del Vehículo Eléctrico en Extremadura (Horizonte 2018-2030), la cual cuenta entre sus objetivos liderar el apoyo y el fomento decidido del uso del vehículo eléctrico, ordenar, planificar y sentar las bases de la gestión integral de la movilidad eléctrica en todo el territorio regional.

Las principales actuaciones que planifica en el ámbito del impulso de la movilidad eléctrica en la provincia de Badajoz son:

- Adquisición de vehículos eléctricos a nivel institucional.
- Implantación de puntos de recarga a lo largo de toda la provincia de Badajoz.
- Definición de un Ordenanza Reguladora del tránsito urbano de vehículos eléctricos.
- Implantación de una plataforma de reserva telemática de puntos de recarga.

También presenta una relación de buenas prácticas para los diversos ámbitos de la movilidad, aplicables a cualquier municipio, como complemento a las acciones de impulso al vehículo eléctrico, pero que no aportan nada nuevo a lo presentado en otros planes municipales o autonómicos comentados.

Estrategia DUSI Mérida Central

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado de Mérida Central es un marco de proyectos que son financiados en un 80% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional dentro de la Segunda Convocatoria de Estrategias DUSI.



El Plan de Implementación establece 6 Líneas de Actuación que responden a los 4 Objetivos Temáticos siguientes de entre los que se consideraban en la Segunda Convocatoria:

- ❑ Objetivo Temático 2. Garantizar un mejor uso de las tecnologías de información.
- ❑ Objetivo Temático 4. Conseguir una economía más limpia y sostenible.
- ❑ Objetivo Temático 6. Contribuir a la conservación del medio ambiente y el patrimonio cultural.
- ❑ Objetivo Temático 9. Promover la igualdad, la salud y la inclusión social.

Las Líneas de Actuación son:

- ❑ LA 1. Mérida Smart City: Impulso de la Administración Electrónica y gobierno abierto.
- ❑ LA 2. Promoción de la movilidad urbana sostenible a partir de los puntos clave patrimoniales como eje articulador.
- ❑ LA 3. Impulso a la eficiencia energética y gestión inteligente en el área central de Mérida.
- ❑ LA 4. Plan de rehabilitación del patrimonio histórico, arquitectónico y cultural de Mérida; y articulación de un Centro Dinamizador del Turismo.
- ❑ LA 5. Renegación urbana e impulso de activos naturales y del turismo medioambiental de Mérida y alrededores.
- ❑ LA 6. Regeneración Económica, Cultural y Plan de acción social para derribar barreras.

Plan de Acción de la Agenda Urbana de Mérida

En febrero de 2025 el Ayuntamiento dio a conocer el Plan de Acción de la Agenda Urbana y que tiene como referencias básicas el marco de la Agenda Urbana Española (AUE) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Las Líneas de Actuación que define se alinean con los objetivos de la AUE y los ODS de la ONU:

- ❑ Línea de actuación 1: Fomento del Patrimonio Histórico y Natural.
- ❑ Línea de actuación 2: Infraestructuras urbanas y verdad de la ciudad.
- ❑ Línea de actuación 3: Cambio climático y gestión de los recursos.
- ❑ Línea de actuación 4: Movilidad sostenible.
- ❑ Línea de actuación 5: Cohesión social y fomento del empleo.
- ❑ Línea de actuación 6: Turismo e infraestructuras turísticas.
- ❑ Línea de actuación 7: Dinamización turística y comercial.
- ❑ Línea de actuación 8: Digitalización e impulso Smart City.
- ❑ Línea de actuación 9: Gobernanza.



Las principales iniciativas planteadas relacionadas con la movilidad son las que se exponen en la línea de actuación 4.

En el documento se identifican como debilidades más importantes en el ámbito de la movilidad las siguientes:

- ❑ Falta de transporte urbano de calidad que permita la conexión entre las diferentes zonas del municipio.
- ❑ Elevada dependencia y cultura del uso del vehículo privado para los desplazamientos.
- ❑ Infraestructura ciclista dispersa y sin continuidad ni conexión entre los diferentes tramos.
- ❑ Alta presión del tráfico rodado en el centro histórico, teniendo un impacto negativo sobre el patrimonio arqueológico.
- ❑ Falta de un Plan de Movilidad Sostenible actualizado de acuerdo con las necesidades del municipio y de la población.

Los retos por alcanzar que se presentan en esta línea son:

- ❑ Reducir el uso del vehículo privado en los desplazamientos cotidianos en favor de alternativas más sostenibles.
- ❑ Aumentar y mejorar la red de carriles bici. Una red bien conectada y conservada disminuye el riesgo de accidentes, hace que el ciclismo sea una opción más atractiva y contribuye a la reducción de emisiones contaminantes y a la mejora de la salud pública.
- ❑ Incrementar el parque móvil eléctrico y su infraestructura de recarga.
- ❑ Mejorar la competitividad del transporte público, con el objetivo de hacerlo una opción más atractiva y competitiva respecto al automóvil privado.
- ❑ Impulsar el grado de concienciación e información de ciudadanía emeritense respecto a las opciones de movilidad sostenible, para facilitar la adopción de las distintas alternativas de movilidad.

Se señala que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible recogerá actuaciones como:

- ❑ Renovación del parque de vehículos de la Delegación de Deportes e Infraestructuras Deportivas.
- ❑ Carril bici para el acceso a las instalaciones deportivas municipales.
- ❑ Obras de pavimentación plataforma única en Zona de Bajas Emisiones.
- ❑ Sensorización de los aparcamientos.
- ❑ Campañas de sensibilización y concienciación sobre movilidad sostenible y segura.
- ❑ Fomento de la movilidad individual a través de patinetes y bicicletas eléctricas.



- ❑ Caminos escolares seguros

Para la alineación con la Agenda Urbana Española se utilizarán como indicadores los siguientes:

- ❑ 5.2.1. ¿Se dispone de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en la ciudad?
- ❑ 3.2.2. Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (GEI) y del número de días en que se superan los límites de calidad del aire.

7.2.4 El PMUS vigente

El PMUS actualmente vigente tiene una estructura peculiar, con documentos independientes para diferentes conceptos. Las propuestas que se planteaban se recogían en los siguientes documentos:

- ❑ Conclusiones y propuestas de intervención en el servicio de transporte urbano de Mérida.
- ❑ Conclusiones y propuestas de intervención del estudio de tráfico viario.
- ❑ Informe preliminar sobre la creación de un primer corredor perimetral del centro urbano.
- ❑ Conclusiones y propuestas de intervención de la auditoría de señalización vial de Mérida.
- ❑ Conclusiones y propuestas de intervención respecto a la movilidad relativa a las inmediaciones de los centros educativos de Mérida.

A continuación se sintetizan siguiendo ese orden, indicando en texto de color **rojo** las medidas obsoletas por otra causa y en **verde** las que presentan mayor interés. Debe entenderse que la redacción de cada propuesta se refiere al contexto temporal en que se redactó el Plan y, por tanto, no debe tomarse de manera estricta. El texto que mantiene el tipo de letra **gris** normal indica que, o bien recoge epígrafes de diferente naturaleza, bien que es de escasa significancia en la actualidad, bien que su redacción es demasiado genérica o ambigua.

Propuestas de intervención en el transporte urbano

- ❑ **Rediseñar el sistema de líneas y paradas:**
 - Reordenación del recorrido de las líneas, para que discurren por ejes viarios de nivel 2 (vías arteriales) y 3 (vías colectoras-distribuidoras) evitando los recorridos por calles del nivel 4 que son más estrechas y presentan mayores dificultades de circulación.
 - Aumento de la frecuencia de paso de las líneas que permanezcan en funcionamiento (al menos durante los períodos de mayor demanda) y reordenación de las que se mantengan.



- Reorganización de las paradas para garantizar que al menos el 90% de la población disponga de una a una distancia no superior a 300 m de su lugar de residencia (5 minutos caminando).
 - Supresión de paradas innecesarias: que cuenten con menos de 10 usuarios/día o reordenar las que se encuentren a menos de 200 metros entre sí para prescindir de una de las dos.
 - Potenciación de los transbordos entre diferentes líneas, mediante coordinación de horarios y establecimiento de fórmulas que permitan, con el mismo coste, realizar transbordos.
- Mejorar el sistema de gestión del servicio:
- Incorporación a la gestión del servicio de transporte urbano del Sistema de Ayuda a la Explotación de la Información (SAE) como parte del Si@BUS.
 - Implantación de un plan de mantenimiento de paradas.
 - Fomento de medidas de potencien el uso del abono de transporte público: campañas de promoción, descuentos a colectivos, incremento del precio del billete individual.
 - Identificación de vías donde el transporte público sea prioritario: prohibición de circulación de vehículos privados en algunas calles, priorizando subidas y bajadas de viajeros del autobús en el carril de circulación, priorización semafórica.
- Incrementar el grado de conocimiento y concienciación de la conveniencia del uso que tiene el ciudadano sobre el autobús urbano:
- Implantación, consolidación y, en su caso, desarrollo del Sistema de Información Automatizado del Bus Urbano (Si@BUS).
 - Aplicación sistemática de diseños estandarizados de las paradas.
 - Redacción y dotación presupuestaria de un Plan de Difusión y Fomento del Bus Urbano. [Repetido]
 - Campañas de educación y sensibilización ciudadana respecto a las ventajas del uso del autobús urbano.
- Poner en marcha medidas para garantizar el cumplimiento de la Ley de Accesibilidad:
- Redacción de una auditoría del grado de accesibilidad de las paradas.
 - Plan de adquisición de vehículos adaptados a las personas con movilidad reducida.
 - Campaña contra infractores por estacionamiento indebido en las paradas de autobús urbano.
- Potenciar la sostenibilidad ambiental:



- Plan de renovación de la flota de vehículos.
- Plan de control de emisiones contaminantes (gases y COVs) de la flota de autobuses urbanos.
- Plan de control de la contaminación acústica de la flota de autobuses urbanos.
- Fomentar la equidad social:
 - Garantizar que el 90% de la población que acceda al servicio de autobús urbano a pie pueda hacerlo en menos de 5 minutos. [Repetido]
 - Garantizar que todos los servicios básicos dispondrán de una parada de autobús a menos de 5 minutos.
 - Incluir en el impuesto de rodaje (*sic*) un abono del servicio de autobús.
- Favorecer la compatibilidad e intermodalidad del servicio con otros tipos de transporte público:
 - Adecuación de la flota de autobuses para hacer posible su uso por ciclistas portando bicicleta.
 - Creación de un punto de conexión intermodal entre el autobús urbano e interurbano.
 - Creación de un punto de conexión intermodal entre el autobús urbano y el ferrocarril.
- También se planteaban propuestas específicas de mejora en cada una de las 8 líneas existentes en aquel momento (líneas 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9).

Propuestas de intervención sobre el tráfico viario

Para solucionar los problemas detectados y lograr la mejor coexistencia entre el tráfico de vehículos motorizados por el viario y la movilidad más sostenible en la ciudad se identificaron una serie de propuestas dentro de dos grandes objetivos:

- Descongestionar el casco urbano central.
 - Ampliación y adecuación de la superficie peatonal.
 - Reducción del tráfico de vehículos privados en el casco urbano.
 - Creación y adecuación de itinerarios peatonales preferentes.
 - Desarrollo de actuaciones que den preferencia al autobús urbano (ya recogido en el apartado anterior).
 - Mejora de la señalización (desarrollado en un punto específico más adelante).



- Descuentos para usuarios del comercio ubicado en el casco urbano.
 - Establecimientos de períodos mínimo de estacionamiento gratuito que favorezcan la rotación.
 - Creación de una zona verde gratuita para residentes del casco urbano central.
 - Creación de un registro de vehículos y empresas autorizadas para el uso de las zonas de carga y descarga en el caso urbano.
 - Revisión de las franjas horarias de carga y descarga.
 - Realización de campañas de concienciación para los habitantes de Mérida.
 - Desarrollo de un sistema de información al visitante de la ciudad.
 - Adaptación del mobiliario del casco urbano central a lo exigido por la Ley de Accesibilidad.
 - Mejora de las condiciones de seguridad y accesibilidad de las estructuras de paso.
 - Adecuación del tamaño del acerado conforme a la Ley de Accesibilidad.
 - Mantenimiento y ampliación de las infraestructuras de aparcamiento de la bicicleta.
 - Creación de una red de carriles bici en coexistencia con otros modos de desplazamiento.
 - Ampliación de medidas de calmado de tráfico en la red de carriles bici.
 - Optimizar las condiciones para la movilidad sostenible en el entorno viario.
- **Aplicación de un modelo informático de tráfico desarrollado sobre un sistema de información geográfica.**
- Jerarquización y mejora de la conectividad de la red viaria.
 - Potenciación de la Mesa de Tráfico.
 - Mejora de los equipamientos y servicios relacionados con el desplazamiento en bicicleta.
 - Diseño de un Plan de infraestructuras viarias para la optimización de la movilidad urbana sostenible.
 - Aplicación sistemática de los diseños estandarizados de la morfología de las paradas.
 - Potenciación del corredor de la Avenida de José Fernández López – Calle Marquesa de Pinares – Avenida de Extremadura.
 - Implantación de un Plan de señalización.
 - Adaptación de los reductores de velocidad.
 - Adaptación de los pasos de peatones sobreelevados.
 - Definición de los principales itinerarios peatonales de la ciudad.
 - Definición de los principales itinerarios ciclables de la ciudad.

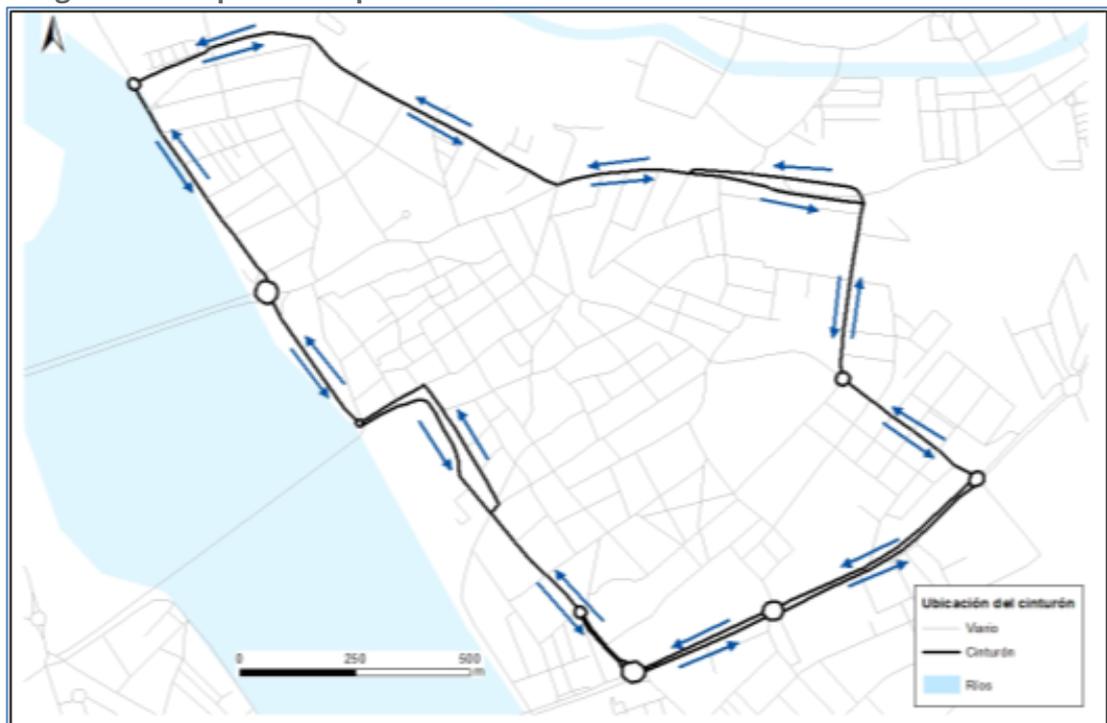


- Eliminación de los estacionamientos previos a todos los pasos de peatones.
- Homogenización de la toma de datos para una adecuada explotación de la información recopilada.
- Establecimiento de medidas para la reducción de la accidentalidad.
- Promoción de campañas de concienciación y prevención de los accidentes de tráfico.
- Fomento de la rotación en el estacionamiento.
- Adecuación de la oferta y dimensiones de las plazas de aparcamiento destinadas a las personas con movilidad reducida.

Creación de un primer corredor perimetral del centro urbano

Se proponía además una alternativa sustitutoria de la creación de un cinturón exterior que aproveche el pasillo ferroviario “cuando se produzca su futura desmantelación”.

Imagen 234. Propuesta de primer cinturón en el casco urbano.



Fuente: PMUS de Mérida. Informe preliminar sobre la creación de un primer corredor perimetral del centro urbano.

Esta actuación implicaba las siguientes propuestas de intervención:

- Limitar el tránsito a vehículos de residentes, transporte público y taxis en el último tramo de la calle Almendralejo (entre el cruce con la calle Vespasiano y la intersección de la Torre).



- ❑ Remodelación de la intersección de la Torre para adecuarla a la nueva demanda de tráfico: desplazamiento de la mini glorieta y conversión en intersección semaforizada.
- ❑ Cambiar el sentido de circulación en las calles aledañas a la calle Vespasiano (calle Madrid), y modificar la obligatoriedad de giro en el cruce con la calle Marquesa de Pinares.
- ❑ Potenciación del uso de aparcamientos públicos. Estudiar la posibilidad de una entrada norte al aparcamiento de Renfe y la implantación de señalización de orientación hacia el aparcamiento de la Politécnica.
- ❑ Estudiar la posibilidad de incluir un carril adicional para la incorporación de los flujos que viene de la calle Cabo Verde en la avenida de Extremadura.

Propuestas de intervención en la señalización vial [y otros elementos para modos sostenibles]

Las actuaciones se configuraron sobre los siguientes ámbitos:

- ❑ Señalización vertical: establecer una priorización de los itinerarios que deben ser señalizados de forma continua, criterio homogéneo en la señalización de orientación de todas las glorietas, corregir las deficiencias de falta de visibilidad, incorporar en la Ordenanza Municipal de Tráfico criterios técnicos de implantación de la señalización comercial de orientación, plan de sustitución y mantenimiento, revisar la ubicación correcta de la señal vertical de los pasos de peatones, corrección de anomalías detectadas en la auditoría, y revisar la señalización vertical que debe acompañar los dispositivos de reducción de velocidad.
- ❑ Señalización horizontal: establecer un plan de mantenimiento y renovación y corrección de los casos de contradicción entre la señalización vertical y la horizontal.
- ❑ Reductores de velocidad a los vehículos privados según la Orden FOM/3053/2008 y adaptación de los pasos peatones sobreelevados a la Ley de Accesibilidad de Extremadura y el Reglamento que la desarrolla.
- ❑ **Itinerarios peatonales. Definir cuáles han de ser los principales itinerarios peatonales de la ciudad, clasificarlos y adecuarlos conforme a las prescripciones de la normativa mediante un Plan de Accesibilidad Peatonal. Corregir la falta de visibilidad en los pasos de peatones debida a la existencia de distinto tipo de obstáculos: contenedores, mobiliario urbano, vehículos aparcados.**
- ❑ Itinerarios ciclables. Se debería definir cuáles han de ser los principales itinerarios ciclables de la ciudad, clasificarlos y adecuarlos conforme a las prescripciones de la normativa mediante un Plan de Integración de



la Movilidad Ciclista, de forma que convierta a este modo de transporte en una alternativa real y segura a otros modos.

- ❑ Paradas de transporte urbano. Ya indicado en un apartado anterior: diseño uniforme y plan de mantenimiento de las mismas.
- ❑ **Estacionamiento: eliminación de los estacionamientos previos a todos los pasos de peatones para proporcionar visibilidad suficiente de los viandantes por parte de los conductores de los vehículos, inventario de la demanda de estacionamiento para personas con movilidad reducida en la vía pública, adecuar en lo posible las dimensiones de las plazas destinadas a personas con movilidad reducida a la actual normativa de accesibilidad.**
- ❑ Coordinación y reglaje semafórico de forma que los ciclos se adapten mejor a las variaciones del tráfico a lo largo del día.

Propuestas de intervención sobre la movilidad en las inmediaciones de los centros educativos.

Se establecieron las siguientes propuestas de intervención:

- ❑ **Concienciar a los padres de los beneficios que conllevan los hábitos de movilidad sostenible y segura en los entornos escolares.**
 - Velar por erradicar comportamientos de movilidad inadecuados en los entornos escolares.
 - Creación de talleres de trabajo con las AMPAS sobre movilidad urbana sostenible y seguridad vial.
- ❑ **Concienciar a la comunidad educativa de los beneficios que conllevan los hábitos de movilidad sostenible y segura.**
 - Integrar en los planes educativos contenidos específicos en materia de movilidad sostenible y seguridad vial.
 - Coordinación de actividades con los Centros de Profesores y Recursos (CPR) relacionadas con la movilidad sostenible y la seguridad vial.
 - Promoción de una adecuada delimitación de las zonas de asignación del alumnado a los centros educativos.
 - Fomento de medidas de calmadro del tráfico en las inmediaciones de los centros educativos.
 - Incremento de la presencia policial en los entornos escolares.
- ❑ **Fomentar modos de desplazamiento sostenibles en la movilidad escolar.**
 - Promoción del transporte escolar urbano e interurbano.



- Adecuación de los horarios del servicio de autobús urbano a las necesidades horarias de los centros educativos.
- Habilitación de ayudas que fomenten el uso del transporte colectivo.
- Creación de itinerarios seguros para los desplazamientos a los centros educativos.

Los centros educativos identificados para ser objeto de actuaciones preferentes fueron:

- ❑ CEIP Octavio Augusto.
- ❑ CEIP Trajano.
- ❑ Cooperativa Docente Atenea.
- ❑ Cooperativa Santa Eulalia.
- ❑ Colegio Santa Eulalia – MM Escolapias.
- ❑ Colegio MM Josefinas.
- ❑ IES Extremadura.
- ❑ Colegio Salesiano María Auxiliadora.

7.2.5 El Avance del Plan General

Modelo de ordenación

El Avance, aprobado en 2022, busca aprovechar la estructura de las propuestas del planeamiento general vigente (PGMO 2000). Las alternativas que se plantean son:

- ❑ Alternativa 0. Mantenimiento de las propuestas de transformación del suelo urbano y las propuestas de nuevo crecimientos previstas en el planeamiento general vigente.
- ❑ Alternativa I.- Reforma de la estructura general para ajustar las propuestas de crecimiento urbano previstas en el planeamiento vigente sólo al núcleo principal.
- ❑ Alternativa II. -. Revisar la estructura urbana para hacerla más compacta, ajustada a las necesidades reales, preparándola para la movilidad sostenible y fortaleciendo la infraestructura verde.

La Alternativa II es la **opción elegida** por ser la que menor consumo de suelo precisa transformar para satisfacer las necesidades de la población y ser el modelo urbano-territorial que mejor cumplimenta los criterios de ordenación sostenible e indicadores exigidos por la Ley de Ordenación Territorial y Urbanística Sostenible de Extremadura (LOTUS) de 2018, entre los que se encuentran la movilidad y la accesibilidad.



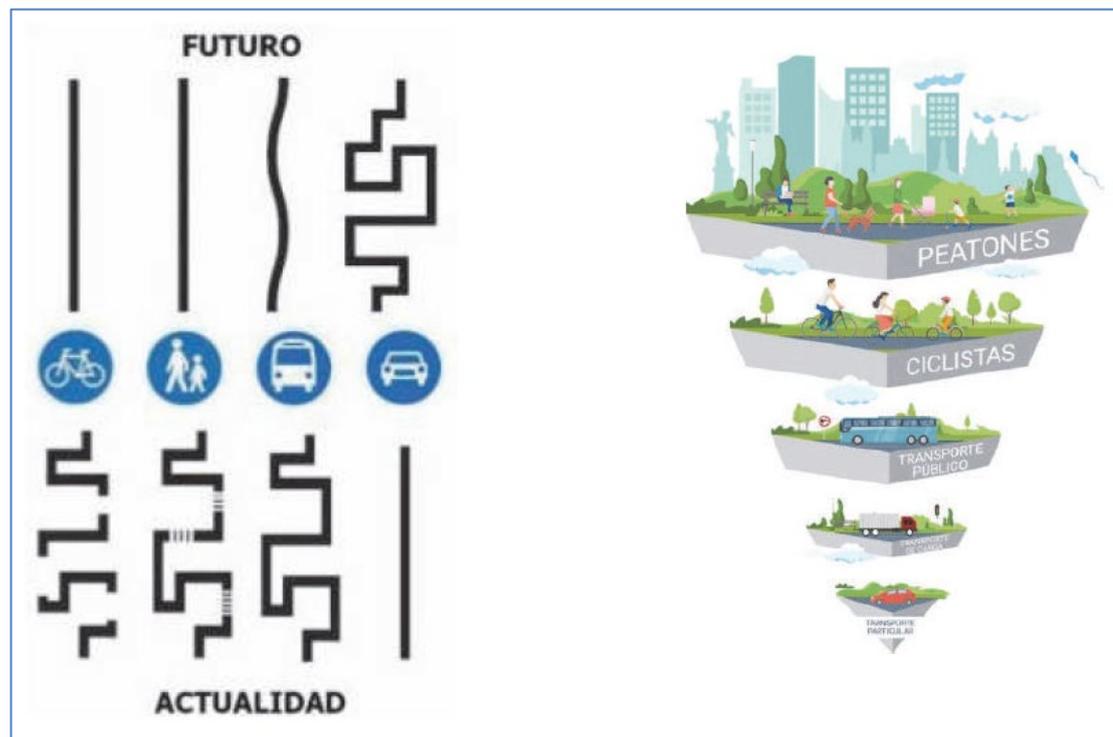
El Avance toma como referencia los siguientes siete objetivos para lograr una ciudad sostenible:

- ❑ Evitar los procesos de expansión urbana que sean innecesarios, priorizando las actuaciones en la ciudad existente.
- ❑ Adoptar un modelo urbano de ciudad compacta y funcionalmente diversa.
- ❑ Mejorar la integración urbana de Mérida y promover la conservación, mejora y revitalización de los barrios.
- ❑ Garantizar una movilidad eficiente y sostenible.
- ❑ La mejora de la calidad de vida, la cohesión social e integración de la perspectiva de género.
- ❑ Contribuir a la activación económica de la región y a la diversificación económica del municipio.
- ❑ Adaptar el modelo urbano-territorial de Mérida a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.

Movilidad urbana

El Avance adopta el modelo de “pirámide invertida” como es obligado.

Imagen 235. Esquema actual y futuro del papel de los modos y pirámide invertida de la movilidad



Fuente: Avance del nuevo PGM.

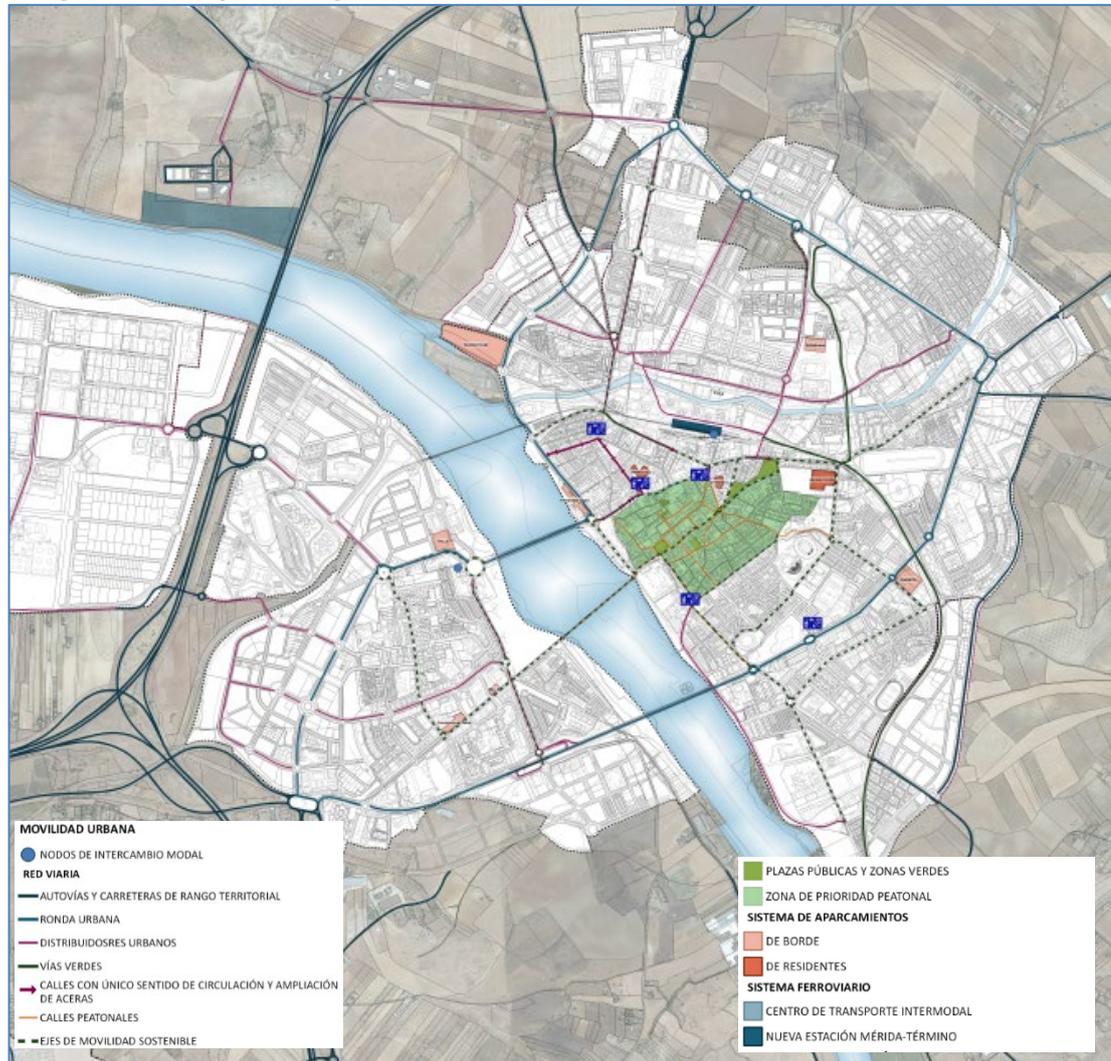
Sus **propuestas generales** asociadas con el nuevo modelo son las siguientes:



- ❑ Desarrollo de soluciones de nivel metropolitano con referencia en los dos nodos básicos de transporte público: estación de autobuses y nueva estación Término de Mérida, y solucionar los accesos al Centro desde las áreas más alejadas.
- ❑ Organizar la movilidad exterior (visitantes) hacia las bolsas de aparcamiento de “Borde”, estableciendo desde ellos itinerarios peatonales y soluciones de transporte público con las zonas centrales.
- ❑ Priorizar la movilidad peatonal en el Centro y en las zonas de mayor valor patrimonial y ambiental de la ciudad.
- ❑ Recuperar espacio público ocupado por el tráfico, reasignando los espacios del peatón y la bicicleta para un uso más democrático de las calles. Mérida ciudad-30, para una movilidad más segura.
- ❑ Pacificar el tráfico en los barrios aplicando el concepto de Supermanzanas en la gestión de la movilidad de los barrios, penalizando los tráficos de paso interior, y dando mayor prioridad a los residentes.
- ❑ Red de vías ciclistas en plataforma integrada en la calzada para evitar entrar en conflicto con los peatones.
- ❑ La nueva configuración del modelo de ciudad que propone el Avance y las nuevas centralidades en el entorno del Arroyo Albarregas y Estación Ferroviaria, aconseja desplazar al Norte del Centro Histórico los nodos de transporte.



Imagen 236. Propuestas generales de movilidad



Fuente: Avance del nuevo PGM

Otras propuestas se refieren a la **Ronda Urbana de Mérida** de forma que reconozca la estructura principal de distribución del tráfico, formado una circunvalación exterior rodeando el Área Central, a partir de la cual la accesibilidad motorizada tendrá restricciones sucesivas hasta llegar al Centro donde la accesibilidad interior solo está permitida para residentes y autorizados:

- Limitación de velocidad en el interior de la Ronda Urbana. Una primera iniciativa es limitar la velocidad en la Ronda a un máximo de 60 km/h en todo su recorrido. En el interior de la Ronda la circulación debe limitarse a 30 km/h de velocidad máxima en calles de sentido único. En las calles de doble sentido estará limitada a 40 km/h. La Ronda es también soporte básico de las principales líneas del transporte público, por lo que se necesita mayor prioridad para los autobuses respecto del tráfico convencional, y carriles específicos para desarrollar su regularidad con garantía. Desde la Ronda urbana



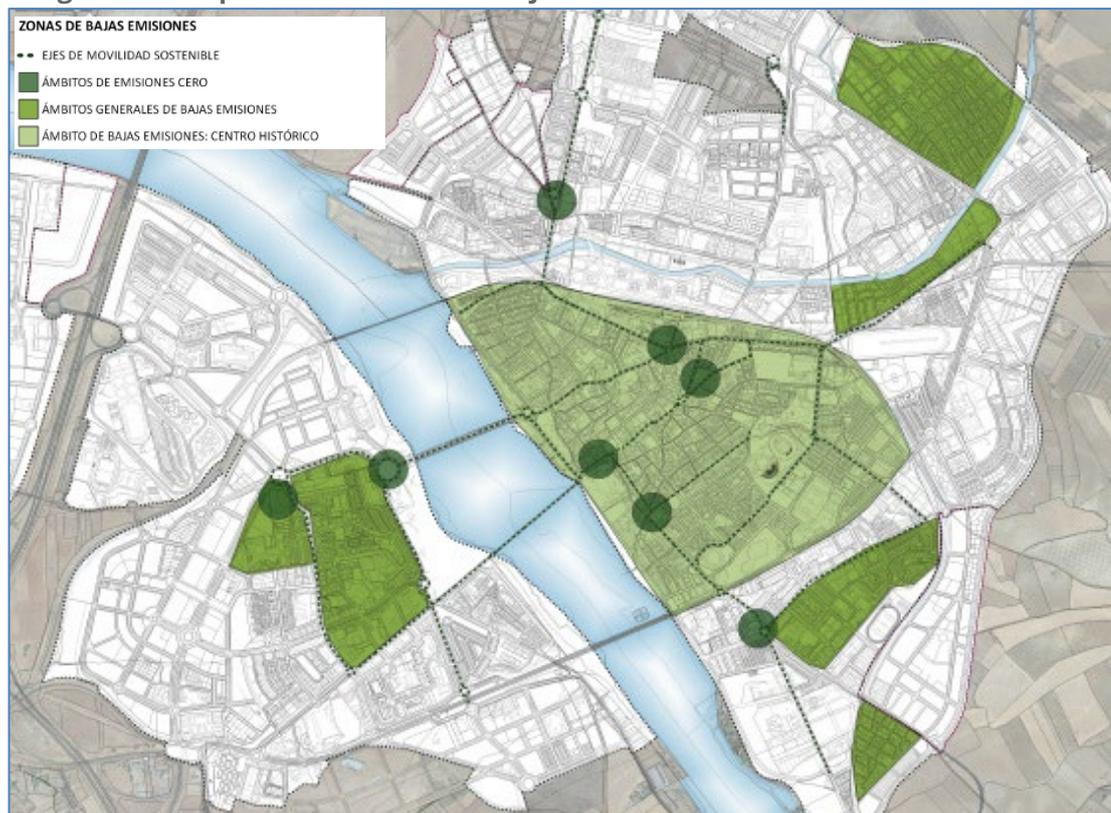
también se conectan los principales aparcamientos disuasorios externos a la zona central.

- ❑ La gestión del tráfico debe evolucionar para asignar prioridad peatonal y ciclista en los cruces. La gestión semafórica en el conjunto de la Ronda debe asignar mayor prioridad a la continuidad del tráfico, optimizando los ciclos semafóricos de los cruces, garantizando la accesibilidad peatonal con pasos de peatones rebajados en los encuentros con acerados, para garantizar la accesibilidad. La reforma de algunos cruces a desnivel deberá reconsiderarse, con otro tipo de configuraciones de mayor compromiso con el espacio público y los recorridos peatonales.

También incluye propuestas para establecer **Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)**:

- ❑ Zonas de primer orden. El Centro Histórico, comprendido como una unidad homogénea en sí mismo, tiene la consideración de Zona de Bajas Emisiones, donde la accesibilidad debe estar restringida a residentes y autorizados.
- ❑ Zonas de segundo orden: entornos de la Universidad de Mérida, entorno del Hospital de Mérida, entorno peatonal de las Consejerías de la Junta de Extremadura hasta el Centro Histórico, y continuidad de la Vía de la Plata desde la Glorieta de los Eméritos hasta el Puente Romano sobre Arroyo Albarregas.

Imagen 237. Propuestas de Zonas de Bajas Emisiones





Fuente: Avance del nuevo PGM.

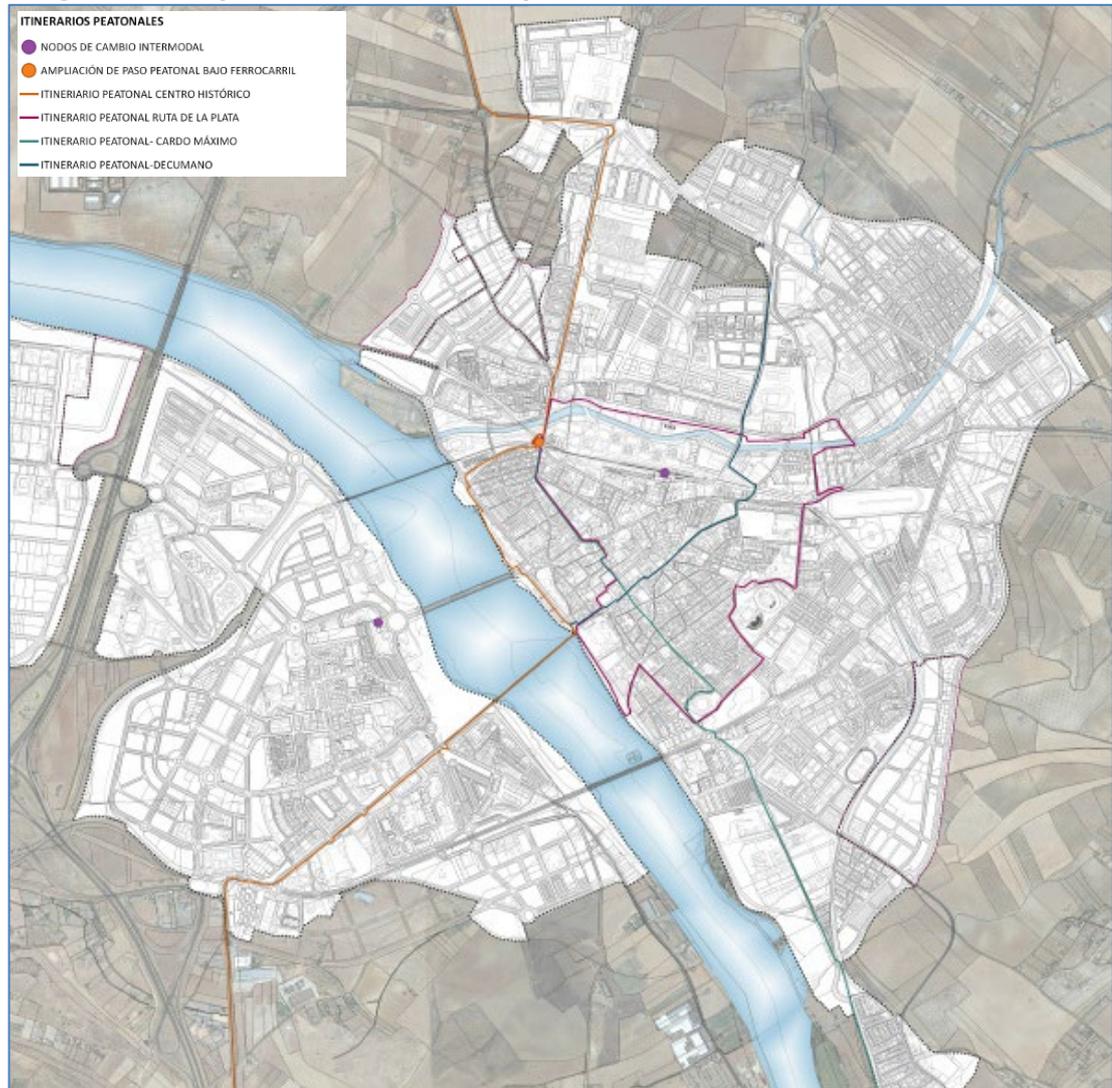
En consonancia con lo anterior, se plantean propuestas para la **adaptación de la movilidad y el sistema viario a las ZBE.**

- ❑ Conversión de calles en doble sentido a calles de un sentido y con un único carril de circulación para recuperar espacio público ahora asignado al automóvil y reducir la intensidad de tráfico que se traslada a la Ronda Urbana y hacia el sistema de aparcamientos de borde.
- ❑ Infraestructuras para la movilidad peatonal. Plataformas únicas en las calles inferiores a 15 m entre alineaciones, y trasladar el tráfico a las calles perimetrales de primer orden. Actuaciones de peatonalización, semipeatonalización completa o por tramos parciales de calles y plazas públicas para evitar tráficos de paso en las zonas centrales de los barrios. Aumento de la cobertura arbolada del viario y de la superficie sombreada.
- ❑ Actuaciones peatonales en el Centro Histórico que tendrán un carácter singular en el modelo, priorizando las dotaciones hacia los principales atractivos arqueológicos de la ciudad: transformación del Cardo Máximo en un corredor peatonal completo, peatonalización de la Calle John Lennon y conversión de Avenida de Oviedo en paseo peatonal. (formando parte de la ZBE en Plaza de Santo Domingo).
- ❑ Mejora de la accesibilidad peatonal a los centros atractores de la movilidad. El criterio consiste en ampliar la anchura de las aceras para disponer una anchura libre de obstáculos de 1,80 m. Para ello, se reducirán los carriles de circulación a 3 m, y cuando no se alcancen los 1,80 m, se intervendrá preferentemente con el criterio de suprimir las plazas de aparcamiento en tramos completos de calles, hasta que el acerado de ésta cumpla con los mínimos legales.
- ❑ Aparcamientos de "Borde" del Centro Histórico al servicio de la ZBE de forma que desde ellos se pueda llegar al destino en recorridos inferiores a 15 minutos andado. Los nuevos aparcamientos propuestos de este tipo son: como centro de recepción de los usos turísticos y de visitantes (acceso desde el tramo urbano de la N-630 y continuidad con Calle Octavio Augusto), dos nuevos aparcamientos en la Avenida de Portugal, nuevo aparcamiento en la cabecera del Puente de Lusitania, aparcamiento del Recinto Ferial.
- ❑ Transformación de los aparcamientos públicos del interior del Centro Histórico en aparcamientos de residentes: Politécnica, Cervantes y Hernán Cortés.
- ❑ Eliminación del aparcamiento de Atarazanas para que el suelo se dedique a equipamiento dotacional.

Complementando lo anterior, se proponen una serie de **itinerarios peatonales** de larga distancia, recogidos a continuación.



Imagen 238. Propuestas de red de vías peatonales



Fuente: Avance del nuevo PGM

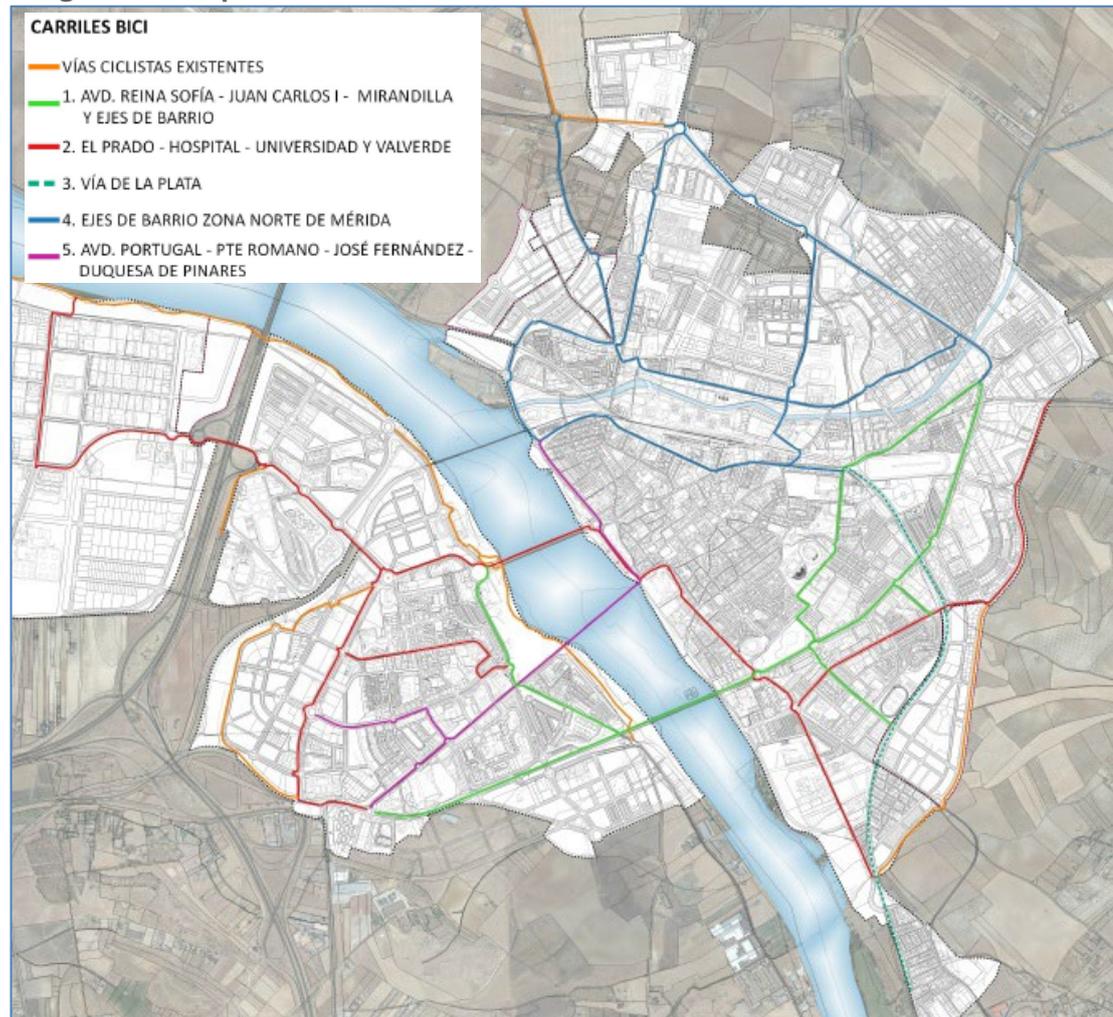
Por otra parte, el Avance recoge propuestas de creación de una **red de vías ciclistas** para la movilidad habitual:

- ❑ La red ciclista ocupara, según los casos, parte de la calzada para evitar que la bicicleta entre en conflicto con los peatones (preferente), o bien en plataforma reservada dentro del acerado cuando la acera sea preferentemente superior a 5m.
- ❑ El diseño de los cruces va a ser decisivos para el éxito de las actuaciones, al ser los puntos más débiles para los ciclistas, donde además de dar prioridad a los peatones deben solucionarse los obstáculos derivados de las incidencias con el mobiliario urbano, postes de alumbrado y semáforos, etc.
- ❑ Vías ciclistas territoriales de conexión entre Mérida y los caminos radiales de conexión con el Área Metropolitana.



- ❑ Extensión de la red de vías sobre los márgenes del Río Guadiana y los corredores y caminos históricos de la ciudad para la promoción de la movilidad turística en bicicleta.
- ❑ Equipamientos ciclistas: aparcamientos seguros de bicicletas.

Imagen 239. Propuestas de red de vías ciclistas



Fuente: Avance del nuevo PGM.

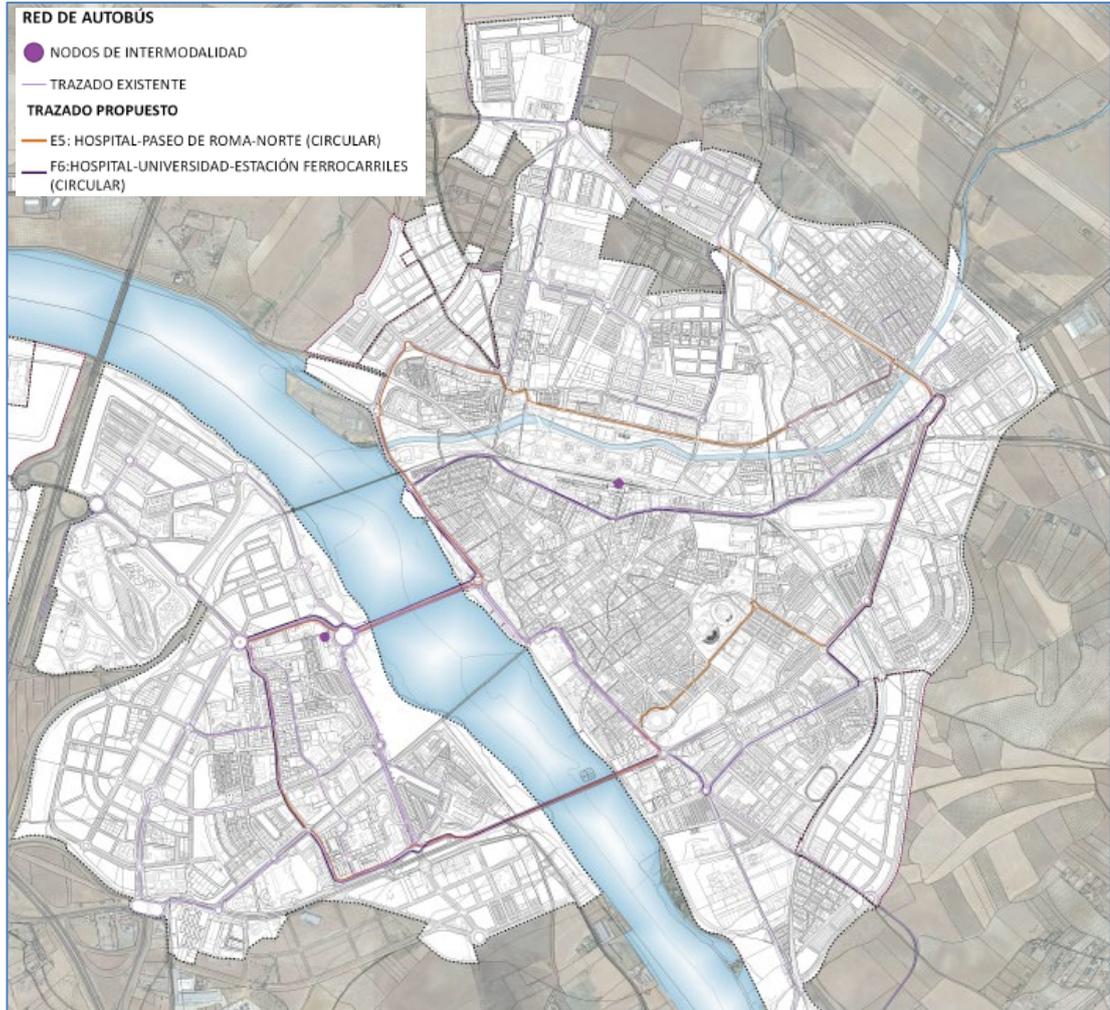
En cuanto al **transporte público urbano**, las propuestas son las siguientes:

- ❑ Aumentar la frecuencia de los servicios a un mínimo de 15 minutos en hora punta.
- ❑ El modelo de líneas de autobuses radiales pasando por el Paseo de Roma debería complementarse con un modelo radioconcéntrico. Para ello, se proponen dos líneas circulares de conexión directa entre los centros neurálgicos y principales equipamientos y dotaciones de ciudad, resulta una estrategia coherente con la disposición de los aparcamientos de "borde".
- ❑ Deben incrementarse las ayudas a la explotación de los servicios para optimizar la gestión del sistema, incorporando las tecnologías de la



información y la digitalización, así como mejoras en la climatización de los vehículos.

Imagen 240. Nuevas líneas circulares de transporte público



Fuente: Avance del nuevo PGM

Otras propuestas en materia de transporte y movilidad son las siguientes:

- ❑ **Nueva estación ferroviaria de viajeros “Mérida Termino”** y nueva configuración de los terrenos ferroviarios liberados.
- ❑ Mejora de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM):
 - Regulación de la carga y descarga en el Centro Histórico y su entorno con una reestructuración de la oferta de estacionamiento y actividad permitida en un horario limitado a primera hora de la mañana para evitar interferencias con la movilidad turística.
 - Apoyo a la realización de la DUM con vehículos de menor impacto ambiental, viendo las opciones para el uso de ciclos de carga.



Infraestructuras verdes

Los Itinerarios Peatonales serán en el nuevo PGM las infraestructuras verdes en plataforma reservada para la movilidad saludable. Aunque tendrán la consideración lineal en su estructura actuarán como zonas de bajas emisiones y tendrán el mismo carácter que las motorizadas

Imagen 241. Infraestructuras verdes y conexión con corredores ecológicos



Fuente: Avance del nuevo PGM

7.3 Propuestas y líneas estratégicas

7.3.1 Descripción general

De acuerdo con todo lo expuesto en el diagnóstico y el análisis de lo expuesto en el apartado anterior, quedan las siguientes líneas estratégicas:

- ❑ Zona de bajas emisiones.
- ❑ Movilidad activa.
- ❑ Transporte público.
- ❑ Circulación, estacionamiento y seguridad vial.
- ❑ Movilidad eléctrica.



- ❑ Distribución urbana de mercancías.
- ❑ Movilidad en ámbitos singulares.
- ❑ Gobernanza.

En todos los casos, cada línea se desarrolla en los siguientes apartados:

- ❑ Descripción de la propuesta.
- ❑ Objetivos a los que contribuye.
- ❑ Agentes implicados en su desarrollo.
- ❑ Horizonte temporal (corto, medio o largo plazo).
- ❑ Presupuesto estimado.

7.3.2 Zona de bajas emisiones

Propuestas que incluye

Esta línea estratégica incluye como única propuesta el establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de acuerdo con la obligación legal recogida en la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones**, al contar el municipio con más de 50.000 habitantes residentes.

Descripción de la propuesta

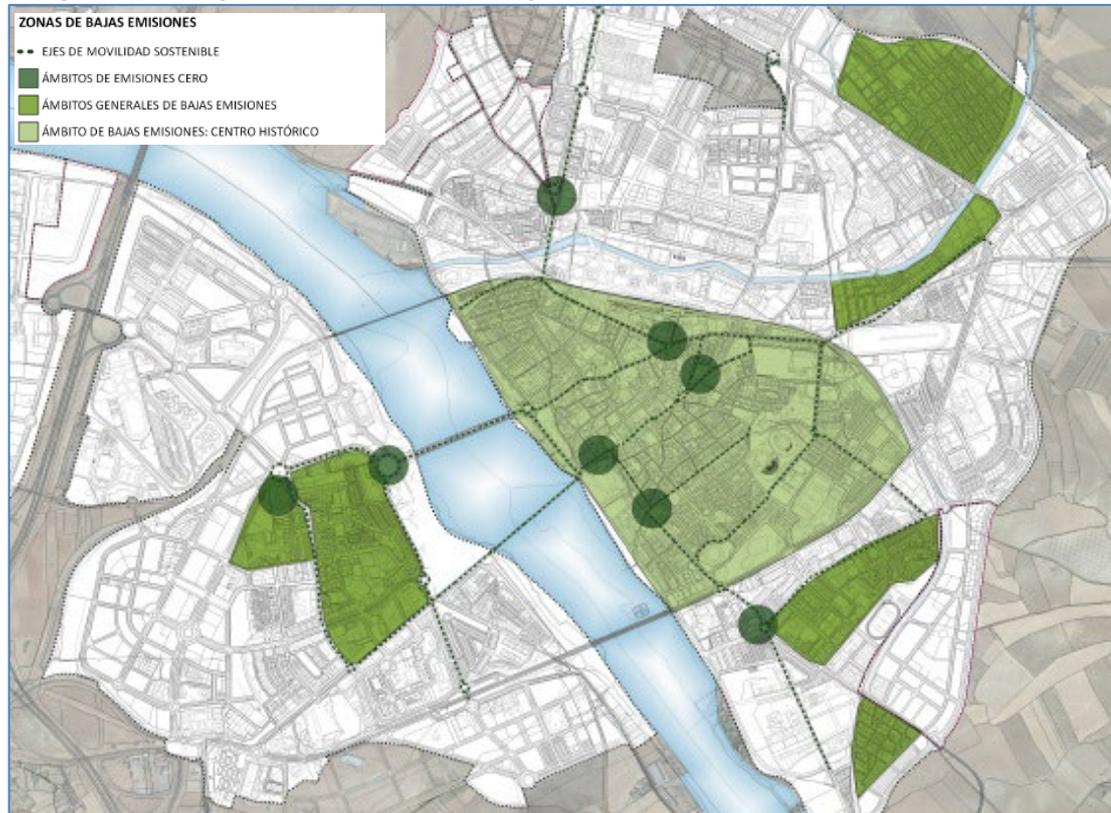
En cualquier análisis que se realice sobre las áreas más proclives para conformar una Zona de Bajas Emisiones estaría en primera instancia el área del Centro Histórico por la necesidad de protección ambiental de los residentes, visitantes y elementos patrimoniales de los impactos derivados del tráfico de vehículos motorizados.

Así lo reconoce también el Avance del Plan General Municipal, aunque establece dos niveles:

- ❑ Zonas de primer orden. El Centro Histórico, comprendido como una unidad homogénea en sí mismo, tiene la consideración de Zona de Bajas Emisiones, donde la accesibilidad debe estar restringida a residentes y autorizados.
- ❑ Zonas de segundo orden: entornos de la Universidad de Mérida, entorno del Hospital de Mérida, entorno peatonal de las Consejerías de la Junta de Extremadura hasta el Centro Histórico, y continuidad de la Vía de la Plata desde la Glorieta de los Eméritos hasta el Puente Romano sobre Arroyo Albarregas.



Imagen 242. Propuestas de Zonas de Bajas Emisiones del Avance del Plan General



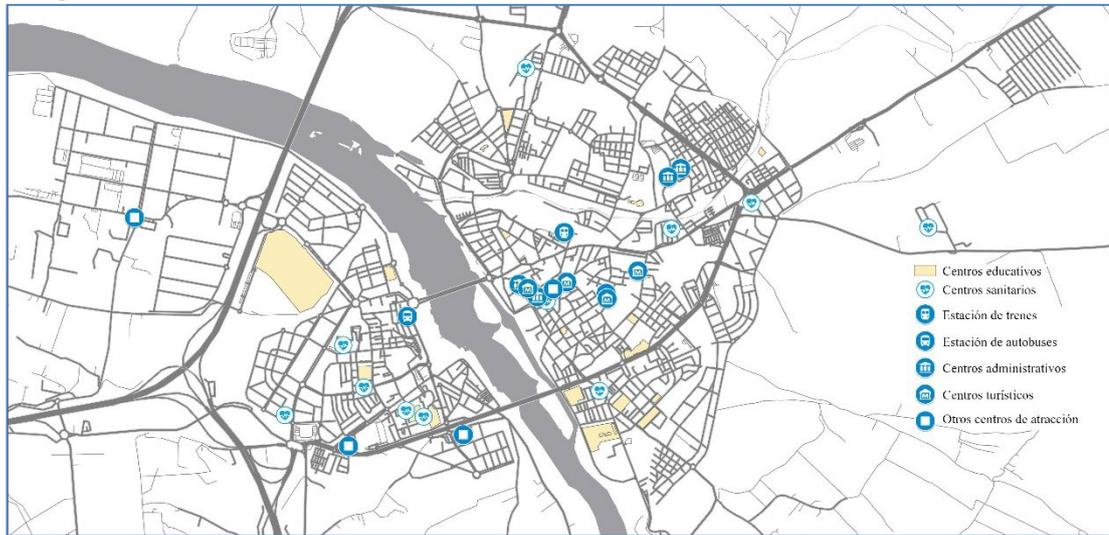
Fuente: Avance del nuevo PGM.

En las segundas no se vislumbra un criterio unificado para su identificación al combinar entornos hospitalarios, educativos y patrimoniales. Siendo las áreas señaladas objeto de especial atención urbanística y ambiental, no se considera que deban estar dentro del marco inicial de esta propuesta, a menos que se cuente con un diagnóstico detallado sobre la necesidad de implantación como solución preferente para la solución de problemas ambientales relevantes (ruido, contaminación atmosférica, protección patrimonial, etc.) y que son menor magnitud a los que pueden registrarse en el Centro Histórico.

Lo que es claro es que la Zona Centro debe albergar la ZBE, tomando en consideración los centros de atracción.



Imagen 243. Centros de atracción

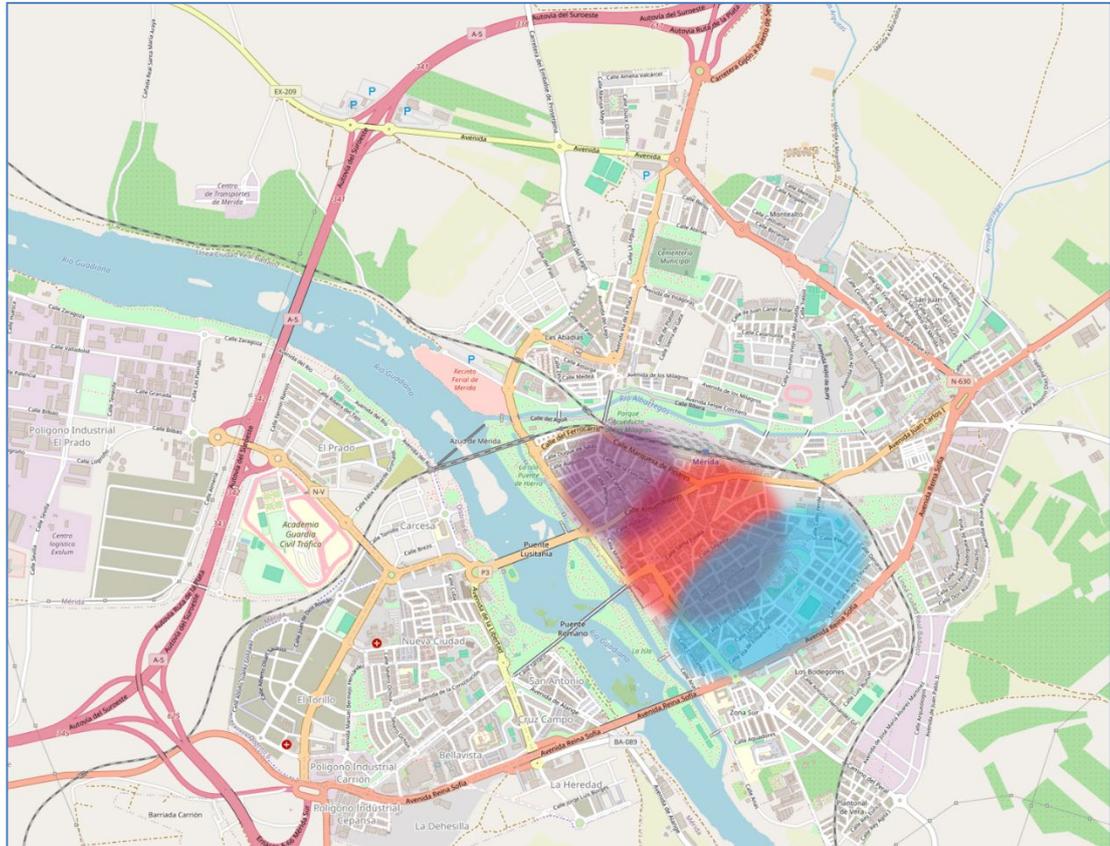


Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, atendiendo a los muy diversos usos del suelo dentro de esa zona centro, parece conveniente establecer una cierta jerarquización que distinga el núcleo central, de elevada actividad comercial, de su tercio norte y su tercio sur, que presentan actividades y accesibilidades muy distintas. Así, en primera aproximación, y sin perjuicio de lo que se comenta más adelante sobre su delimitación precisa, una propuesta preliminar que tiene en cuenta la estructura del viario es la siguiente, con un núcleo relativamente claro por su centralidad, que puede quedar orlado por uno o dos laterales.



Imagen 244. Delimitación preliminar indicativa de la ZBE



Fuente: Elaboración propia.

No obstante, **será el desarrollo del proyecto de ZBE el que justifique la delimitación exacta y todos los detalles**, siguiendo lo indicado en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Así, en cada una de las tres subzonas definidas, si finalmente se definen, habrá que establecer las diferentes restricciones: intensidad de las prohibiciones, periodo temporal en que se aplican, etc. Asimismo debe establecerse de manera clara si las vías de borde quedan integradas en la ZBE y, en su caso, bajo qué condiciones

Según el Real Decreto 1052/2022, el Proyecto debe tener el **contenido mínimo** siguiente:

- Delimitación del perímetro de la ZBE, incluyendo la delimitación de las vías urbanas o barreras naturales que delimitan su perímetro. Estaciones de medición de calidad del aire (mapa, coordenadas geográficas) o puntos de muestreos definidos para las campañas de los indicadores de calidad del aire, así como áreas de superación de los valores límite, en su caso.
- Información general:
 - Tipo de zona (municipio, área industrial o rural).



- Estimación de la superficie contaminada (km²) y de la población expuesta a la contaminación.
- Autoridades responsables (nombres y direcciones de las unidades responsables de la elaboración y ejecución de las ZBE).
- Análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.
- Naturaleza y evaluación de la contaminación: información actualizada sobre concentración de contaminantes observados durante los años anteriores (antes de la implementación de las ZBE), si el municipio o territorio insular dispone de dicha información y técnicas de evaluación utilizadas.
- Origen de la contaminación: información actualizada sobre la contribución de las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación atmosférica al total de emisiones, caracterización del parque circulante (en base a su clasificación ambiental y, adicionalmente, se podrán utilizar mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada).
- Objetivos cuantificables a los que se refiere el apartado 3 del artículo 3.
- Medidas de mejora de la calidad del aire y mitigación de emisiones de cambio climático:
 - Listado de posibles medidas y calendario de aplicación. Es recomendable apoyarse en una modelización de calidad del aire para establecer el área mínima y las medidas de restricción necesarias para la consecución de los objetivos de mejora de calidad del aire y mitigación del cambio climático.
 - Análisis de alternativas a las restricciones absolutas impuestas a los vehículos más contaminantes, como su modulación horaria, regímenes transitorios de duración suficientemente calibrada para fomentar el trasvase modal a medios de transporte más sostenible como la movilidad activa y el transporte público y, en última instancia, facilitar la transición del parque móvil español hacia vehículos cero emisiones, así como de las posibles excepciones suficientemente justificadas.
 - Justificación del ámbito territorial de las ZBE así como, en su caso, de sus subzonas o áreas y correlación con los espacios temporales al amparo de lo dispuesto en los artículos 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, y 18 del texto refundido de la ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.



- Justificación de la conformidad de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento y, en su caso, excepciones establecidas, con los artículos 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen jurídico del sector público; 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la unidad de mercado, y 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales.
- Estimación de la mejora de la calidad del aire y de la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y estimación del plazo previsto para alcanzar los objetivos fijados de acuerdo con el artículo 3 del Real Decreto.
- Sistema de control de accesos, circulación y estacionamiento en las ZBE.
- Análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE y de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio o territorio insular, incluyendo la competencia, potestades administrativas (especialmente la sancionadora) e instrumentos adecuados para su implementación tales como convenios de colaboración.
- Memoria económica en la que se incluyan, al menos, los siguientes análisis de impacto:
 - Análisis del impacto presupuestario y económico de la ZBE en las entidades locales conforme al artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, y en el artículo 129.7 de la Ley 39/2015.
 - Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado, conforme a lo exigido por los artículos 129 y siguientes de la Ley 39/2015.
 - Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad.
- Análisis de impacto social, de género y de discapacidad y, con especial énfasis en los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, tanto desde la perspectiva de beneficios para la salud como de limitación individual de la movilidad, incluyendo las campañas previstas para su publicidad.
- Procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. Definición de indicadores de calidad del aire y cambio climático, establecimiento de la periodicidad del seguimiento de los mismos y acceso a la información.
- Plan de comunicación, participación y sensibilización, estableciendo un diálogo con la ciudadanía, agentes económicos y otros actores de la movilidad, para incorporarlos al proceso.



Otros **elementos complementarios** que podría tener el documento serían los que siguen:

- ❑ Estaciones de medición de ruido ambiental (mapa, coordenadas geográficas) o puntos de muestreos definidos para las campañas de los indicadores de ruido, así como áreas de superación de los valores límite, en su caso.
- ❑ Naturaleza y evaluación de la contaminación acústica: indicadores de ruido ambiental observados durante los años anteriores (antes de la implementación de las ZBE), si el municipio o territorio insular dispone de dicha información y técnicas de evaluación utilizadas.
- ❑ Información disponible sobre las fuentes de ruido existentes en la zona.
- ❑ Objetivos cuantificables a los que se refiere el apartado 4 del artículo 3.
- ❑ Medidas de contribución al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica:
 - Listado de posibles medidas y calendario de aplicación.
 - Estimación de la mejora de la calidad acústica, estimación del cambio modal que se espera conseguir y estimación del plazo previsto para alcanzar esos objetivos.
- ❑ Procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. Definición de indicadores de movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética, establecimiento de la periodicidad del seguimiento de los mismos y acceso a la información.

La fase final, tanto desde el ámbito legislativo como operativo, debe ser la **aprobación de una Ordenanza específica de regulación de la Zona de Bajas Emisiones** de forma que se cumpla con todo lo indicado en el Real Decreto.

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye principalmente a los objetivos de sostenibilidad ambiental en lo referente a:

- ❑ Nuevo reparto modal. Una parte del impacto se traduciría en el uso de otros modos de menores emisiones en general mientras que en las áreas delimitadas como ZBE los desplazamientos de acceso evolucionarían hacia el uso del transporte público y modos no mecanizados desde los estacionamientos de disuasión en la periferia.



- ❑ Mejora tecnológica. Al fomentar que la renovación del parque de vehículos se realice a favor de opciones de menores niveles de emisiones.

Agentes implicados en su desarrollo

En el desarrollo de esta propuesta están implicados los siguientes agentes:

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Dirección General de Tráfico.

Horizonte temporal

Ya se han superado las primeras fechas establecidas por la regulación estatal para que estuvieran en funcionamiento las ZBE (inicialmente antes del fin de 2023), por lo que resulta perentoria su implantación. Teniendo en cuenta los primeros análisis en marcha y la implantación del sistema físico de acceso, pero la necesidad del cumplimiento de todos los procedimientos establecidos en la regulación estatal el comienzo de la operación será en el **corto plazo**.

Los primeros pasos dados por el Ayuntamiento aseguran la viabilidad de la implantación en tan breve plazo. El Ayuntamiento inició a finales del año 2024 los trabajos para redactar una nueva ordenanza municipal que regule la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), abriendo una consulta pública previa con el fin de recabar aportaciones de la ciudadanía, colectivos y entidades interesadas, dado el carácter transversal del proyecto.

- ❑ La iniciativa buscaba actualizar y reorganizar la normativa local relacionada con la movilidad urbana, integrando en un solo texto cuestiones que actualmente se encuentran dispersas en distintas ordenanzas municipales, partiendo de la premisa de promover una normativa equilibrada y proporcionada.
- ❑ La ordenanza se concibe como una oportunidad para modernizar el marco normativo local y anticiparse a los desafíos ambientales, tecnológicos y sociales vinculados a la movilidad urbana.

Presupuesto estimado

El presupuesto asociado con esta propuesta se valora en el orden de 1.529.000 euros, cantidad obtenida mediante petición de subvención con fondos *Next Generation*.



7.3.3 Movilidad activa y VMP.

Propuestas que incluye

El fomento de la movilidad activa resulta clave en cualquier escenario que persiga una estructura de desplazamientos sostenible y que ponga en valor la gran ventaja de una ciudad de tamaño intermedio como Mérida que cae claramente dentro del ámbito de la “ciudad de los 15 minutos”.

No se trata sólo de mejorar los tiempos de acceso peatonal y ciclista sino de obtener mejoras en la calidad de los desplazamientos para toda la población (incluyendo personas con movilidad reducida) y en la seguridad frente a la interacción con los modos mecanizados, pero dentro de las limitaciones que impone la estructura de la ciudad actual.

En este sentido, el Avance del Plan General ofrece ideas interesantes, que deben tomarse únicamente como referencia y no forman parte de las medidas del PMUS, recordando que la definición de la ZBE debe hacerse, por exigencia legal, mediante un proyecto específico, de contenido bien definido en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones y, más específicamente, en su Anexo I.

A continuación se comentan algunos aspectos singulares:

- Avance del Plan General. Infraestructuras para la movilidad peatonal. Plataformas únicas en las calles inferiores a 15 m entre alineaciones, y trasladar el tráfico a las calles perimetrales de primer orden. Actuaciones de peatonalización, semipeatonalización completa o por tramos parciales de calles y plazas públicas para evitar tráficos de paso en las zonas centrales de los barrios. Aumento de la cobertura arbolada del viario y de la superficie sombreada.
- Comentario. Se trata de un objetivo muy interesante desde el punto de vista de la movilidad peatonal pero que debe de abordarse con prudencia para evitar que la restricción a los tráficos de paso se traduzca en limitaciones de estacionamiento a los residentes.
- Avance del Plan General. Actuaciones peatonales en el Centro Histórico que tendrán un carácter singular en el modelo, priorizando las dotaciones hacia los principales atractivos arqueológicos de la ciudad: transformación del Cardo Máximo en un corredor peatonal completo, peatonalización de la Calle John Lennon y conversión de Avenida de Oviedo en paseo peatonal (formando parte de la ZBE en Plaza de Santo Domingo).



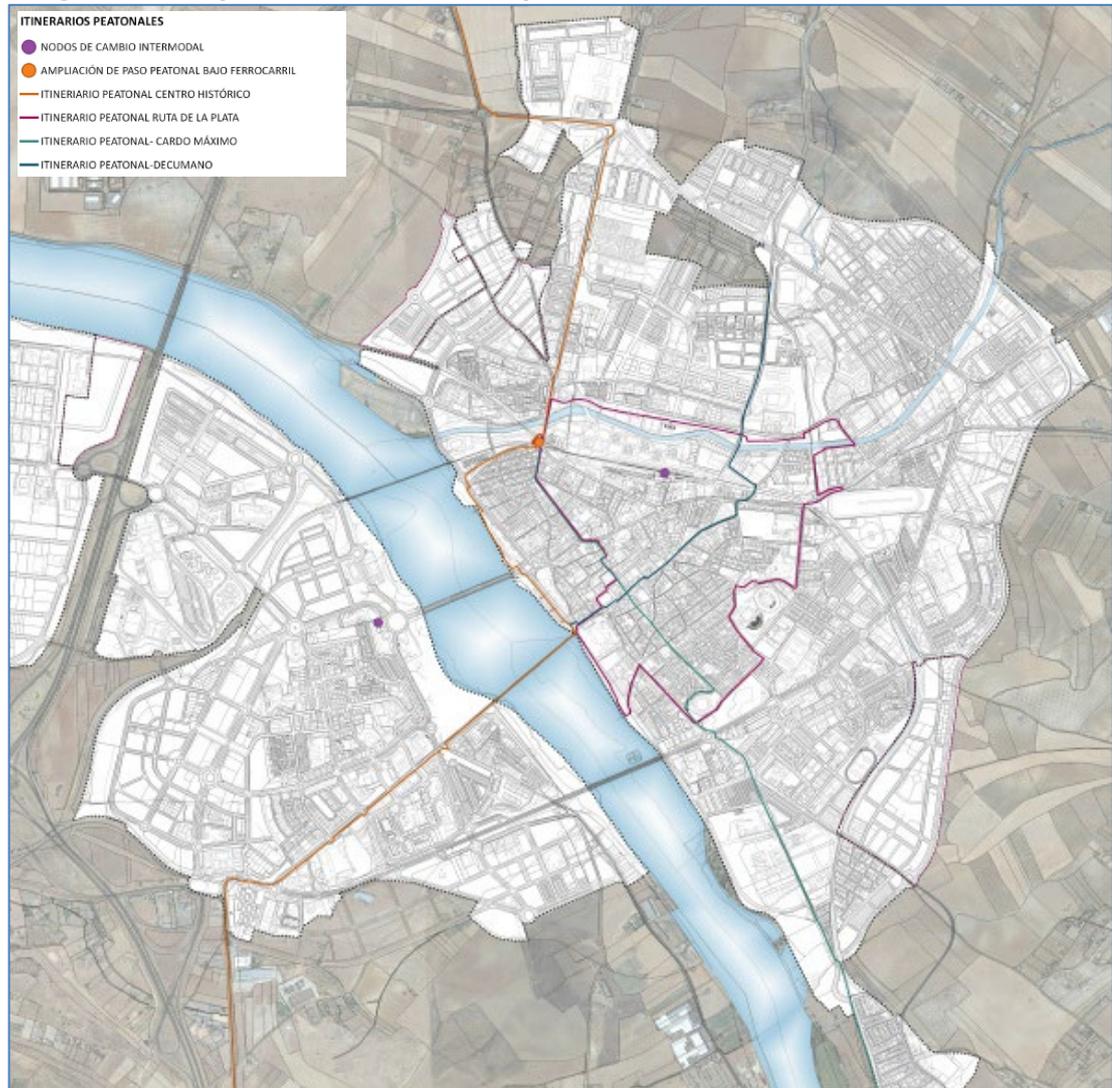
- Comentario. Nuevamente, se trata de un objetivo muy interesante desde el punto de vista de la movilidad peatonal pero que, como el anterior, debe de abordarse con prudencia. Debe definirse previamente la delimitación de la ZBE y, en función de las restricciones que lleve aparejadas, definir la funcionalidad final de estos ejes. Una peatonalización maximalista puede dejar si accesibilidad a amplias capas de la población, tanto residente como visitante.
- Avance del Plan General. Mejora de la accesibilidad peatonal a los centros atractores de la movilidad. El criterio consiste en ampliar la anchura de las aceras para disponer una anchura libre de obstáculos de 1,80 m. Para ello, se reducirán los carriles de circulación a 3 m, y cuando no se alcancen los 1,80 m, se intervendrá preferentemente con el criterio de suprimir las plazas de aparcamiento en tramos completos de calles, hasta que el acerado de ésta cumpla con los mínimos legales.
- Comentario. Como antes, es un objetivo de refuerzo de la movilidad peatonal pero que debe de abordarse con prudencia. La supresión de plazas de estacionamiento debe hacerse teniendo en cuenta las necesidades de los residentes para evitar un refuerzo a la tendencia de expulsión.

Por otra parte, es evidente la necesidad de itinerarios peatonales continuos para los que cabe caben las siguientes reflexiones:

- La aplicación de las normas de accesibilidad universal en los grandes ejes permitirá configurar progresivamente esos ejes continuos sin que parezca necesario establecer una medida diferenciada al respecto.
- Las necesarias actuaciones de permeabilización de las vías férreas y la mitigación de la actual fragmentación territorial vendrán de la mano de la reestructuración de la terminal ferroviaria urbana, que se asume que incluirá los necesarios pasos que conecten ambas márgenes de las vías



Imagen 245. Propuestas de red de vías peatonales del Avance del Plan General



Fuente: Avance del nuevo PGM.

Así, las propuestas que se han identificado en cuanto a la movilidad activa son:

- Plan de accesibilidad.
- Infraestructuras ciclistas para la movilidad habitual.
- Revegetación y renaturalización.

Plan de accesibilidad

Descripción de la propuesta

Es necesario trabajar para mejorar las condiciones que faciliten la accesibilidad de las personas con discapacidad en el municipio de forma que se debe partir del desarrollo de un **Plan de Accesibilidad Universal** que actualice y complete lo indicado de mejoras de accesibilidad en el Segundo Plan Integral de Inclusión



de personas con diversidad funcional de la ciudad de Mérida realizado por el Ayuntamiento de Mérida y presentado en noviembre de 2020.

El plan debe contemplar la accesibilidad en el entorno urbano y de transporte en el municipio siguiendo lo indicado en la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, y verificando que se cumple todo lo indicado, tanto en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, y el Decreto 135/2018, de 1 de agosto por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal en la edificación, espacios públicos urbanizados, espacios públicos naturales y el transporte en la Comunidad Autónoma de Extremadura, como en la Ley 11/2014, de 9 de diciembre, de accesibilidad universal de Extremadura.

Por lo tanto, se propone la elaboración de un Plan de Accesibilidad en el entorno urbano y de transporte con el siguiente contenido orientativo:

- Memoria general.
 - Metodología utilizada.
 - Datos relativos a población con discapacidad.
 - Trabajo de campo.
 - Proceso de participación
 - Diagnóstico general de los problemas de accesibilidad urbanística y de transporte.
 - Bases de presupuesto.
 - Criterios de priorización.
- Plan de accesibilidad urbanística
 - Identificación y caracterización de la red general accesible que comunique las barriadas entre sí y los principales focos de actividad de la ciudad con ellas.
 - Evaluación de las vías públicas y espacios de estancia de la red y su adecuación a la normativa de accesibilidad. Malas prácticas (ocupación de espacios por terrazas, visibilidad de pasos de peatones en bandas de estacionamiento).
 - Estudio de problemas más frecuentes, protocolo de actuación en recorridos alternativos en obras municipales
 - Propuestas valoradas económicamente y plan de etapas.
- Plan de accesibilidad en el transporte.



- Identificación y caracterización de problemas de accesibilidad en el transporte.
- Resumen de actuaciones del PMUS.
- Evaluación de medidas de mejora y diseño de propuestas.
- Propuestas valoradas económicamente y plan de etapas.

Una vez redactadas sus líneas generales, es preciso que establezca prioridades de en versión que deben compatibilizar lo siguiente:

- Accesibilidad a los centros escolares y los centros de salud.
- Accesibilidad de la zona de bajas emisiones.
- Grandes corredores peatonales.

Por otra parte, este Plan de Accesibilidad no se debe limitar a las actuaciones en materia de infraestructuras, sino que debe incluir toda actuación relevante, entre las que se encuentran las dos siguientes:

- Realineación de los pasos de peatones con el eje de las aceras confluyentes, particularmente en el caso de que dicho los pasos atraviesen vías de un único sentido.
- Eliminar las plazas de estacionamiento y contenedores adyacentes a pasos de peatones para dar más visibilidad mutua a las personas conductoras de vehículos y a las que crucen los pasos.

En todo caso, es imprescindible que los criterios de accesibilidad se aplican en todos los nuevos proyectos que se redacten en el municipio lo que no necesariamente va a tener un coste adicional al que tendría de no tomar en consideración los nuevos criterios.

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye a los objetivos de sostenibilidad social:

- Mantener la movilidad individual, en un contexto de envejecimiento poblacional, continuando con el papel de la movilidad como motor de la integración social.
- Conseguir una adecuada accesibilidad territorial dentro de una planificación equilibrada del desarrollo urbano.

Agentes implicados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Mérida.
- Asociaciones de personas con discapacidad.
- Operador de transporte urbano en autobús.
- Asociaciones de taxis y VTC.



Horizonte temporal

El Plan de Accesibilidad debería disponer, con carácter inmediato, una planificación en el **corto plazo** de forma que se pudieran comenzar lo antes posible con las actuaciones y medidas de mejora de la movilidad que diseñe ante los problemas que identifique.

Presupuesto estimado

Se estima un coste de elaboración del Plan de Accesibilidad en unos 45.000 €. Su ejecución deberá atender a Arias anuales presupuestarias anuales siendo recomendable

Infraestructuras ciclistas para la movilidad habitual.

Descripción de la propuesta

El diagnóstico constata el reducido uso de la bicicleta en Mérida y una utilización creciente en los últimos años de los vehículos de movilidad personal. Este nuevo modo está creando situaciones de riesgo con peatones (con varios atropellos en los últimos meses) y con vehículos a motor.

El fomento del uso de la micromovilidad (bicicleta y VMP) para que se convierta en una opción de desplazamiento más habitual y de alternativa real frente a la movilidad mecanizada debe venir de la mano de actuaciones en varios niveles:

- ❑ Un primer nivel es el de la existencia de unas infraestructuras que permitan este tipo de desplazamientos de forma cómoda y segura.
 - Aunque un enfoque habitual en otras ciudades es el de poner el foco en nuevas vías segregadas para ciclistas, las condiciones de anchura del viario en gran parte de la ciudad, junto con la prioridad para la movilidad peatonal de contar con aceras con 1,8 m para que puedan considerarse itinerarios peatonales accesibles, hacen que esto sea muy complejo, salvo en algunas vías de mayor dimensión en donde se podría seguir lo **propuesto en el Avance del Plan General Municipal**.
- ❑ Debe ponerse más en valor la solución de **ciclocalles y ciclocarriles** en las vías con dos carriles de circulación por sentido aprovechando la reducción de los límites generales de velocidad en la ciudad en 2021 y las iniciativas ya implantadas en este sentido.
 - Se trata compartir la calzada con otros modos, pero de forma pacificada gracias a la menor velocidad de circulación. Para incidir en este enfoque se debe **renovar o reforzar** la señalización vertical



y horizontal de ciclocalles y ciclocarriles y de señalización específica de velocidad en los tramos con mayor riesgo de accidente.

- Y es aquí donde entran las medidas en otros niveles como son los de **información y comunicación** con campañas específicas a cada usuario de movilidad: ciclistas, usuarios de VMP y conductores de vehículos a motor.
 - Se debe trabajar en garantizar el conocimiento de las condiciones de circulación segura y prohibiciones en cada segmento.
 - Un aspecto específico de estas campañas debería incidir en la **problemática de los ángulos muertos**. Los ya que los conductores de vehículos a motor y, especialmente, vehículos pesados como camiones y autobuses no tienen siempre una adecuada percepción de esta cuestión. También ciclistas y usuarios de VMP deben ser conscientes de que no siempre son correctamente identificados y que deben adoptar una conducción prudente junto a los vehículos a motor de mayores dimensiones.
- Por último, y no menos importante, se debe establecer un **programa de control** de velocidad de circulación mediante equipos de rada móvil por parte de la Policía Local, junto con **vigilancia sobre los usuarios de VMP** en lo que respecta a la prohibición de circulación por aceras, velocidad máxima, prohibición de llevar a pasajeros, iluminación adecuada, uso de reflectantes y de chalecos reflectantes de noche, etc. Debido al poco tiempo de presencia de este nuevo modo, no se ha consolidado todavía un nivel de cumplimiento adecuado de las condiciones de circulación.

Es importante el uso de señales normalizadas. A continuación se recogen algunas de las nuevas **señales actualizadas referentes a ciclistas y usuarios de VMP** del Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico.

Imagen 246. Nuevas señales verticales relacionadas con la micromovilidad



Fuente: DGT.

De manera complementaria es preciso un programa de instalación de aparcas bicis que tenga en cuenta las siguientes prioridades:



- ❑ Intermodalidad, tratada más adelante.
- ❑ Centros escolares.
- ❑ Dependencias municipales.
- ❑ Otros grandes centros de atracción.

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye a los siguientes objetivos:

- ❑ Sostenibilidad ambiental. Nuevo reparto modal reduciendo el uso del vehículo privado.
- ❑ Sostenibilidad social. Conseguir una adecuada accesibilidad territorial dentro de una planificación equilibrada del desarrollo urbano.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.

Horizonte temporal

Todas las medidas pueden desarrollarse en el **corto plazo**, salvo el desarrollo de las plataformas ciclistas segregadas, que se retrasan al largo plazo.

Presupuesto estimado

El conjunto de las medidas indicadas puede materializarse con un presupuesto de unos 50.000 €, sin incluir la construcción de vías ciclistas segregadas que se determinen finalmente y que tendrían un coste aproximado de 200.000 €/ m.

Revegetación y renaturalización

Descripción de la propuesta

El Avance del Plan General recoge una relativamente importante propuesta de infraestructuras verdes y conexión con corredores ecológicos, como se ve a continuación.



Imagen 247. Infraestructuras verdes y conexión con corredores ecológicos en el avance del Plan General



Fuente: Avance del PGM.

La vegetación urbana tiene numerosas ventajas:

- ❑ La vegetación crea microclimas más frescos y agradables, especialmente durante los meses más cálidos. La vegetación puede actuar como una barrera natural, reduciendo los niveles de ruido en las zonas urbanas.
- ❑ La vegetación urbana ayuda a absorber contaminantes y a producir oxígeno, lo que contribuye a mejorar la calidad del aire.
- ❑ La presencia de vegetación urbana embellece el entorno, creando espacios más agradables para vivir y visitar, con un impacto positivo en el bienestar de las personas.
- ❑ La vegetación urbana proporciona hábitats para aves, insectos y otros animales, contribuyendo a la biodiversidad en las ciudades.
- ❑ Incluso, la vegetación urbana puede aumentar el valor de las propiedades y atraer inversiones a las ciudades al mejorar el entorno.

La incorporación de vegetación en zonas urbanas permite reducir esta diferencia térmica gracias a la sombra que ofrecen los árboles y al proceso de



evapotranspiración de las plantas, que refresca el ambiente de forma natural. Esta función mejora notablemente el confort térmico durante los meses más cálidos, reduce la demanda energética asociada a la climatización y mejora la calidad del aire, generando espacios más habitables y resilientes ante el cambio climático.

Por todo ello y por el beneficioso impacto sobre la movilidad peatonal, se deber redactar un **Programa de Revegetación Urbana**, que aproveche todos los espacios disponibles para acoger vegetación, tanto arbolado de alineación como otros tipos. Muchos pequeños espacios residuales en el casco histórico, y relativamente importantes tramos viarios en las zonas modernas de la ciudad, deben ser objeto de atención.

En los proyectos de plantación es importante que se prevean diversas medidas protectoras, como las indicadas a continuación:

- ❑ En zonas de tránsito intenso es recomendable la utilización de alcorques cubiertos mediante rejillas o materiales porosos, ya que evitan la compactación del terreno, facilitando, por tanto, la aireación de las raíces.
- ❑ Es recomendable el uso de estructuras metálicas, de fábrica o de madera que protejan a los árboles de los golpes de los vehículos.

Además, se debe informar a la ciudadanía mediante campañas generales y paneles informativos de lo inadecuado de conductas agresivas frecuentes contra el arbolado urbano, muchas de ellas fruto del desconocimiento: deposiciones caninas, depósitos de residuos sólidos, vertidos contaminantes, etc.

Antes de escoger una especie, es preciso asegurarse de que las necesidades de todo tipo (hídricas, lumínicas, espaciales, etc.) son adecuadas para el emplazamiento elegido. En particular, se debe adecuar las especies al espacio disponible: las zonas amplias deben ser aprovechadas para árboles de gran porte, dejando los arbolillos y arbustos para espacios menores. Con carácter general, en las áreas usadas por peatones o vehículos, se debe evitar el uso de árboles con frutos o secreciones que manchen (como moreras, salvo si son cultivares estériles) o puedan desprender frutos o semillas contundentes (castaño de indias, pinos, etc.).

Unas recomendaciones genéricas en relación con el viarios, que deberán adaptarse en los correspondientes proyectos, son las siguientes:

- ❑ Viario en general.
 - Los portes de los árboles han de ser tanto mayores cuanto más amplio sea el viario.



- Se debe evitar la monoespecificidad, tendiendo a composiciones de especies complementarias en su fenología (floraciones estivales en unas especies, primaverales en otras; hojas caducas en unos; perennes en otros; etc.)
- Áreas aisladas (isletas y medianas).
 - Los macizos arbustivos de medianas e isletas encauzan el tráfico peatonal y son una demarcación visual para conductores.
 - Los pasos de peatones deben ser visibles para los conductores y también ha de ser posible una buena visibilidad desde estos pasos hacia la calzada. Así, se debe retranquear la vegetación en las proximidades de pasos al menos un metro y se bajará la altura de los setos hasta permitir una perfecta visibilidad
- Aparcamientos.
 - Donde haya espacio libre, se debe asegurar sombra en una fracción sustancial de la superficie.
 - En bandas de aparcamiento en línea se puede intercalar un árbol cada dos plazas. En batería, buena práctica es uno cada tres plazas
- Polígono industrial.
 - Dado el ancho del viario, en avenidas principales se deben plantar árboles de sombra de gran porte.
 - Se debe considerar los gálibos y los radios de giro de vehículos de grandes dimensiones, podando las ramas colgantes y retranqueando las plantaciones en las esquinas.

Por otra parte, la **restauración ecológica** en entornos urbanos no solo contribuye a la conservación de la biodiversidad, sino que también ofrece beneficios directos a la ciudadanía. Uno de los más relevantes es la mitigación, una vez más, del efecto “isla de calor”, un fenómeno que se produce cuando las superficies artificiales como el asfalto y el hormigón absorben y retienen el calor, elevando significativamente la temperatura en zonas urbanas respecto a su entorno rural.

La iniciativa llevada a cabo en el Arroyo de Albarregas, aguas arriba de Mérida, debe ser continuada en el Municipio, aplicando principios similares mediante un **Programa de restauración ecológica del Arroyo de Albarregas**. La citada iniciativa debe ser adaptada en lo necesario, teniendo en cuenta que algunas medidas actuales, como el encauzamiento con muros para protección de las avenidas, deben ser mantenidas si no existe causa objetiva de peso en su contra.



Objetivos a los que contribuye

- ❑ Sostenibilidad ambiental mediante un nuevo reparto modal, fomentando los modos de transporte más sostenibles, particularmente los desplazamientos peatonales.
- ❑ La sostenibilidad social, al favorecer la movilidad individual, en un contexto de envejecimiento poblacional.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Confederación Hidrográfica del Guadiana.
- ❑ Ministerio para la Transición Ecológica.

Horizonte temporal

- ❑ Largo plazo.

Presupuesto estimado

- ❑ El programa de revegetación del tejido urbano debe partir de la redacción del anteproyecto correspondiente que abarque toda la ciudad su implantación dependerá del alcance dicho anteproyecto cuya ejecución abarcará más allá del horizonte de este plan.
- ❑ El programa de restauración ecológica del Arroyo de Albarregas tiene un presupuesto que puede estimarse en un millón de euros, pero contará probablemente podrá contar con subvenciones importantes y, además, podrá ejecutarse por fases.

7.3.4 Transporte público

Propuestas que incluye

En la línea estratégica de transporte público se presentan las siguientes propuestas:

- ❑ Reordenación de líneas y ajuste de flota.
- ❑ Adecuación de paradas de transporte urbano.
- ❑ Adecuación de paradas de transporte interurbano.
- ❑ Promoción de la intermodalidad.



Reordenación de líneas y ajuste de flota

Descripción de la propuesta

Hay que tener en cuenta que, aún con la gratuidad de tarifas, el número de viajes en transporte urbano en autobús por habitante es bastante inferior al de municipios con similar población, aunque si se tiene en cuenta la oferta de recorridos anuales la ratio de viajeros por vehículo-km tiene una menor diferencia.

El diagnóstico ha puesto de manifiesto varios problemas en la red actual de servicios de autobús urbano referente a los recorridos de las líneas ya que en bastantes casos los itinerarios de ida y de vuelta discurren por vías muy separadas entre sí, dificultando la accesibilidad de los usuarios, ya que puede haber diferencias sustanciales en los tiempos de recorrido a pie hasta o desde las paradas en uno y otro sentido.

Por ello, se propone la realización de un estudio exhaustivo de las opciones de mejora de los itinerarios de las líneas con el objetivo de ver si es posible reducir estas ineficiencias estructurales, analizado las posibilidades para evitar bucles, reducir distancias y tiempos, etc. Para los itinerarios que discurren cerca o por el Centro Histórico, las opciones son limitadas por la estructura vial, pero podría haber alternativas incluso contemplando vehículos de pequeño tamaño. Pero todo ello está subordinado a la implantación de la ZBE en el Centro Histórico, su delimitación y restricciones que se decidan.

Por otra parte, la ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece que los municipios de más de 50.000 habitantes deberán aplicar medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano. Este tema se trata más adelante por claridad de asociación a los objetivos, pero no debe disociarse de este.

Lógicamente, la potencial aplicación de un esquema reordenado respecto al actual debe tener en cuenta una previa verificación jurídica del cambio sobre el actual contrato administrativo de la gestión del servicio público de transporte urbano de viajeros de 2013 y que ya fue modificado en 2018, aunque el uso de vehículos eléctricos de pequeño tamaño se propone que sea objeto de contratación separada.

Objetivos a los que contribuye

Este estudio está vinculado con los siguientes objetivos:



- ❑ Sostenibilidad ambiental. Consiguiendo un nuevo reparto modal, fomentando los modos de transporte más sostenibles, reduciendo el consumo de recursos y las emisiones atmosféricas.
- ❑ Sostenibilidad ambiental. Implantando mejoras tecnológicas que reduzcan el consumo energético y el impacto ambiental.
- ❑ Sostenibilidad social. Manteniendo la movilidad individual, en un contexto de envejecimiento poblacional, continuando con el papel de la movilidad como motor de la integración social mediante una oferta de transporte asequible y que responda a las necesidades individuales y sociales.
- ❑ Sostenibilidad social. Consiguiendo una adecuada accesibilidad territorial dentro de una planificación equilibrada del desarrollo urbano.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Operador del transporte urbano de viajeros.

Horizonte temporal

En el **medio plazo**, una vez implantada la ZBE y el sistema de estacionamientos disuasorios.

Presupuesto estimado

El estudio de reordenación podría tener un presupuesto aproximado de 50.000 €, incluyendo la evaluación de varios escenarios de propuestas y sus impactos, junto con la valoración de la tipología de vehículos eléctricos más adecuada incluyendo la identificación de las dimensiones máximas que permitan la circulación por los tramos del Centro Histórico. El coste de implantación de la solución dependerá del alcance de la propuesta que se realice.

Adecuación de paradas del transporte urbano

Descripción de la propuesta

El diagnóstico del servicio de transporte urbano ha identificado un deficiente estado de gran parte de los indicadores de paradas del servicio de transporte urbano. No existe una imagen unificada de indicadores de parada ni información actualizada en gran parte de estos lo que no favorece el uso por parte de potenciales usuarios. La mejor calidad en estos aspectos resulta valorable para los usuarios habituales y crucial para el posible uso por parte de visitantes o usuarios no habituales, que pueden sentirse que no cuentan con información suficiente para sus desplazamientos en este modo.



Es por esto por lo que se propone un programa de adecuación de paradas del servicio de transporte urbano que incluirá los siguientes elementos:

- **Poste o tótem de señalización de parada** con la siguiente información:
 - Identificación del código de las líneas con parada con color cromático.
 - Itinerario de las líneas.
 - Horario de los servicios inicial y final e intervalo de paso en día laborable y fin de semana en su caso.
 - Teléfono de la oficina del operador con indicación del horario de atención.
 - QR de vínculo con la página de atención al cliente.
- **Adecuación** de la acera y del espacio de espera del viajero en su caso para garantizar la correcta subida y bajada desde el vehículo.

Existe una gran oferta disponible de proveedores de postes de señalización con modelos adaptados a espacios acotados en aceras y de fácil instalación y reducido mantenimiento.

Imagen 248. Ejemplos de postes de parada



Fuente: Diversos proveedores y operadores.

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta ayuda a mejorar la calidad del servicio de transporte urbano de forma que conduciría a los siguientes objetivos:



- ❑ Sostenibilidad ambiental. Consiguiendo un nuevo reparto modal, fomentando el uso del transporte público reduciendo el consumo de recursos y las emisiones atmosféricas.
- ❑ Sostenibilidad social. Consiguiendo una adecuada accesibilidad territorial dentro de una planificación equilibrada del desarrollo urbano.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Operador del transporte urbano de viajeros.

Horizonte temporal

La medida se podría aplicar ya en el **largo plazo** en todas las restantes, una vez decidida la reordenación de líneas y paradas, especialmente en el Centro Histórico.

Presupuesto estimado

El presupuesto total de implantación de los postes nuevos sería de unos 1.000 € para cada uno, incluyendo suministro y montaje de forma que el presupuesto total rondaría los 100.000 €.

Adecuación de paradas de transporte interurbano

Descripción de la propuesta

Se propone la creación de reservas temporales de espacio para parada, solo por el tiempo estricto necesario: entre 15 minutos antes y 15 minutos después de la hora prevista. En todos los casos debe emplearse la señalización vertical y horizontal indicativa (parada de autobús) y prohibitiva (estacionamiento) correspondiente.

Salvo en los casos de paradas de regulación en cabecera, los vehículos no deben esperar al pasaje en ninguna circunstancia.

Previo a la implantación debe inspeccionarse la ubicación por parte de Policía Local y dar audiencia al operador del servicio para así garantizar de los diseños finales satisfacen todas las necesidades y los efectos negativos son los menores posibles.

En aras de la operatividad, una vez definidos los detalles de la implantación, tanto en cuanto a señalización vertical como horizontal, esta debe correr por cuenta del titular de la vía, que parece ser en todos los casos el Ayuntamiento, salvo en



el caso del Psiquiátrico. Debe realizarse una adecuada difusión de la medida antes de la puesta en práctica, incluyendo su inclusión en Google Maps, cosa que ya ocurre en numerosos casos (pero no en todos), estando las paradas indicadas por el operador (Alsa).

Una vez implantada la medida, la Policía Local debe vigilar el cumplimiento de la normativa, en cuya tarea también debe prestar atención a los demás vehículos mal estacionados o detenidos, que a veces dan lugar a situaciones peligrosas y limitan la capacidad del viario u obstaculizan el buen funcionamiento de paradas que ya están señalizadas.

Objetivos a los que contribuye

- ❑ Sostenibilidad ambiental gracias al mantenimiento del servicio actual y limitar la dependencia del vehículo privado.
- ❑ Sostenibilidad social, por mantener la movilidad individual de los actuales usuarios.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Junta de Extremadura.
- ❑ Hospital psiquiátrico.
- ❑ Operador de los servicios.

Horizonte temporal

- ❑ Medio plazo.

Presupuesto estimado

- ❑ 14.000 euros por la señalización necesaria.

Promoción de la intermodalidad

Descripción de la propuesta

La intermodalidad del transporte urbano queda ya garantizada con el transporte interurbano mediante las paradas próximas a las estaciones de autobús y ferrocarril. La intermodalidad peatonal de las terminales interurbanas y de las paradas del transporte urbano, por su parte, quedará garantizada mediante la aplicación accesibilidad universal. La intermodalidad del vehículo privado con el transporte público se asegura gracias a la existencia de estacionamientos próximos a las paradas de autobús urbano y a las terminales del transporte público interurbano.



Dado el tamaño de la ciudad y la estructura de la red de transporte urbano, no parece necesaria una intermodalidad entre dicha red de transporte y la bicicleta. Por tanto, el aspecto más significativo pendiente para garantizar la intermodalidad es la disponibilidad de una accesibilidad ciclista adecuada a las terminales de transporte interurbano (estaciones de autobús y ferrocarril).

Para conseguir esta intermodalidad, conviene la implantación de aparcabicis en cantidad suficiente. Como esta intermodalidad puede ser fundamentalmente (aunque no exclusivamente) de personas que residen fuera de Mérida pero trabajan en ella, deben implantarse **aparcabicis cerrados seguros**, que proporcionen la seguridad adecuada a las bicicletas que pernocten en la ciudad. Ello no obsta para la instalación de **aparcabicis convencionales en U invertida**, similares a los ya implantados en otras partes de la ciudad, teniendo en cuenta su mucho menor coste comparado con los cerrados.

Objetivos a los que contribuye

- ❑ Sostenibilidad ambiental gracias a un nuevo reparto modal, menos dependiente del vehículo privado.
- ❑ Sostenibilidad social, tanto por mantener la movilidad individual, como promoviendo una adecuada accesibilidad territorial.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Adif (titular de la estación ferroviaria).
- ❑ Avanza (concesionario de la estación de autobuses).

Horizonte temporal

- ❑ Medio plazo.

Presupuesto estimado

- ❑ 100.000 euros.

7.3.5 Circulación, estacionamiento y seguridad vial

Propuestas que incluye

Las propuestas incluidas en esta línea corresponden a los siguientes conceptos:

- ❑ Evaluación de la estructura viaria principal.
- ❑ Red de estacionamientos disuasorios.
- ❑ Delimitación especial de plazas para residentes



- ❑ Estacionamiento de vehículos pesados.
- ❑ Seguridad Vial.
- ❑ *Smart Mobility*.

Evaluación de la estructura viaria principal

Descripción de la propuesta

El Avance del Plan General Municipal se ha presentado antes de la contratación de la redacción de este documento, por lo que no ha influido en él.

El avance de un plan general no es vinculante jurídicamente. Es un documento preparatorio, informativo y orientativo, que tiene como finalidad: presentar los objetivos y criterios iniciales de la futura ordenación urbanística, recoger propuestas generales de uso del suelo y someter esas ideas a participación pública y consultas administrativas. Por tanto, no crea derechos ni obligaciones urbanísticas para los propietarios ni para la administración y no tiene efectos jurídicos vinculantes frente a terceros. Puede influir en la tramitación posterior del planeamiento, pero no condiciona de forma obligatoria su contenido final.

Por ello, se considera interesante llevar a cabo una revisión con una visión estricta de movilidad, y sin tener en cuenta otros factores urbanísticos que exceden este documento. En ese sentido, es de reseñar que el Avance del Plan General Municipal abandona la idea mostrada en el Plan General vigente de más puentes que ayuden a descongestionar el área central. Además, es una propuesta parcialmente recogida en el programa electoral del actual Equipo de Gobierno y es un tema que toma relevancia actualmente ante la previsión de restricción de la circulación en el centro por la ZBE (en la medida que se decida en el Proyecto de ZBE en su momento).

Es claro que se trata de una cuestión de gran alcance y que supera el marco de movilidad. Pero es una cuestión estructural que cambiaría la estructura de flujos, eso sí, con un elevado coste, que requeriría la ejecución de algunos viarios de acceso y, quizá, presentase problemas de impacto ambiental sobre el Guadiana.

Por ello, en este Plan se plantea solamente la realización de un profundo **estudio de tráfico** en paralelo a la delimitación de la ZBE, con el fin de evaluar si es económica y socialmente rentable, así como ambientalmente admisible. Para ello debe abordarse una profunda campaña de encuestas y aforos, desarrollando un modelo de red que permita la simulación de comportamientos, tanto mediante técnicas macroscópicas para el conjunto de toda la ciudad y el viario circundante, como técnicas de microsimulación para intersecciones y enlaces particularmente conflictivos o singulares. El resultado final será la evaluación objetiva de tráficos desviados, kilómetros recorridos, emisiones realizadas, etc. De esta manera se contribuirá a **coordinar la planificación urbanística y de movilidad**.



La evaluación debería incluir no solo el análisis del impacto del o los puentes en cuestión, sino también otras de menor entidad previstas o no en el Avance, pero de potencial estructurante, con el fin de disponer de una imagen adecuada del impacto conjunto de todas y cada una de las actuaciones, como la conexión de la Avenida de Lusitania con Juan Pablo II y la Ronda Urbana de Mérida del Avance del Plan General.

En paralelo se deberían **rescatar los anteproyectos que se realizaron en su momento** sobre los nuevos puentes u otras actuaciones antes contempladas y actualizarlos de manera sencilla, sin incurrir en costes excesivos.

Todo ello sería la base de una propuesta de posible revisión del Plan General o de su Avance.

Objetivos a los que contribuye

- ❑ La sostenibilidad ambiental podría ser un objetivo si las emisiones se redujeran gracias a la generación de itinerarios menos tortuosos.
- ❑ Más importante es la sostenibilidad social, por mantener la movilidad individual y por conseguir una mejor accesibilidad territorial d.
- ❑ También contribuiría a la sostenibilidad económica, por aumento de la eficiencia del sistema de transporte.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.

Horizonte temporal

- ❑ Estudio de tráfico y actualización de los anteproyectos: corto plazo.
- ❑ Propuesta de modificación, en su caso, del Plan General o su avance: medio plazo.

Presupuesto estimado

- ❑ Se estima tentativamente en 100.000 euros, incluyendo la toma de datos, la modelización y la evaluación de impacto de las diferentes propuestas.



Red de estacionamientos disuasorios

Descripción de la propuesta

El Avance del Plan General recoge de una serie de medidas relacionadas con el aparcamiento como sigue, indicándose una serie de comentarios desde el punto de vista de este Plan:

- Aparcamientos de “Borde” del Centro Histórico al servicio de la ZBE de forma que desde ellos se pueda llegar al destino en recorridos inferiores a 15 minutos andado. Los nuevos aparcamientos propuestos de este tipo son: como centro de recepción de los usos turísticos y de visitantes (acceso desde el tramo urbano de la N-630 y continuidad con Calle Octavio Augusto), dos nuevos aparcamientos en la Avenida de Portugal, nuevo aparcamiento en la cabecera del Puente de Lusitania, aparcamiento del Recinto Ferial.
 - Independientemente de la Zona de Bajas Emisiones, es indudable la conveniencia del establecimiento de un cordón de aparcamientos que permitan dejar los vehículos privados a una distancia razonable del centro pero sin penetrar en él, salvo cuando sea imprescindible.
- Evaluación de la transformación de los aparcamientos públicos del interior del Centro Histórico en aparcamientos de residentes: Politécnica, Cervantes y Hernán Cortés.
 - Esta medida no puede adoptarse sin estudios previos de impacto ya que podría implicar una reducción de la actividad del centro. Debería ser parte del proyecto de Zona de Bajas Emisiones, con una visión integral del problema de movilidad y accesibilidad. Este estudio debería tener en cuenta el impacto económico sobre los respectivos operadores, cuestión que puede ser muy relevante.
- Evaluación de la transformación del aparcamiento de Atarazanas para que el suelo se dedique a equipamiento dotacional.
 - Al igual que la anterior, esta medida no puede adoptarse sin estudios previos de impacto, ya que podría implicar una reducción de la actividad del centro. También debería ser parte del proyecto de Zona de Bajas Emisiones, analizando además detalladamente la necesaria revisión del contrato concesional que ampara la explotación de este aparcamiento.

En consecuencia, la propuesta es la creación del cordón de aparcamientos de Politécnica, Cervantes, Hernán Cortés y Atarazanas, pero sin afectar a los demás



que existen en la actualidad. Cualquier decisión sobre estos últimos deberá realizarse en el marco del proyecto de la ZBE y su definición final, teniendo en cuenta todas las circunstancias y los debidos análisis jurídicos y técnico-económicos.

El PMUS garantiza la disponibilidad de plazas para residentes y ofrece alternativas adecuadas para visitantes, en coherencia con los principios de movilidad sostenible. Asimismo, se asegura su plena adecuación legal y técnica con el RGLOTUS y con la normativa urbanística vigente.

Objetivos a los que contribuye

- ❑ Sostenibilidad ambiental por promover un nuevo reparto modal,
- ❑ La sostenibilidad social, por asegurar la accesibilidad territorial del centro.
- ❑ La sostenibilidad económica, tanto por la eficacia del sistema de transporte como por su eficiencia.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Operadores turísticos.
- ❑ Asociaciones de Comerciantes.
- ❑ Eventualmente, el concesionario.

Horizonte temporal

- ❑ Largo plazo, pro la necesidad de madurar la propuesta de ZBE y la de revisión de la red de transporte urbano.

Presupuesto estimado

- ❑ Se estima inicialmente en 300.000 euros, más una cantidad anual de mantenimiento que podría rondar 30.000 euros.

Delimitación especial de plazas para residentes

Descripción de la propuesta

En la actualidad existen numerosos problemas para los residentes y visitantes de las calles peatonales o de plataforma única que carecen de garaje. Al no existir plazas de aparcamiento, las tareas de carga y descarga o de subida y bajada de pasajeros deben realizarse en precario, incumpliendo la normativa vigente.



La propuesta es, por tanto, reservar espacios debidamente identificados mediante señalización vertical y horizontal que permitan, por períodos de tiempo muy limitados (por ejemplo, 15 minutos) las citadas tareas, que podrían ser realizadas solamente por vehículos debidamente acreditados en el registro municipal correspondiente.

En dicho registro se podrían inscribir diversas categorías de usuarios (residentes, comerciantes, familiares, etc.). Este registro podría estar relacionado o integrado con el de la Zona de Bajas Emisiones que se desarrolle en su momento.

Además, dichas plazas podrían estar sensorizadas para garantizar el cumplimiento de los tiempos de estancia. Los tiempos de estancia podrían ser extendidos, en caso necesario, mediante solicitud puntual o permanente al Ayuntamiento mediante el procedimiento que se establezca.

Lógicamente esta medida debe estar contemplada en la revisión de la normativa que se propone en “7.3.9 Gobernanza”.

Objetivos a los que contribuye

- ❑ Sostenibilidad social, en sus dos componentes:
 - Mantener la movilidad individual.
 - Conseguir una adecuada accesibilidad territorial.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.

Horizonte temporal

- ❑ La gravedad de la situación exige una actuación rápida lo que podría ser conseguido a corto plazo. mediante un decreto de alcaldía o figura jurídica equivalente que le dé amparo legal.
- ❑ En paralelo debe avanzarse en la normativa y desarrollo del soporte técnico de la Zona de Bajas Emisiones y en la nueva ordenanza de movilidad por lo que su consecución plena es a medio plazo.

Presupuesto estimado

- ❑ 100.000 euros, excluyendo la sensorización, que se incluiría en la propuesta de Smart City.



Estacionamiento de vehículos pesados

Descripción de la propuesta

A los efectos de esta propuesta, se incluye dentro del concepto de vehículos pesados tanto a los autobuses como a los camiones, ya que ambos pueden tener un tratamiento similar. El objeto es evitar los impactos negativos del estacionamiento irregular de estos vehículos sobre el tejido urbano residencial o en el polígono de El Prado.

La propuesta parte de la disponibilidad de dos grandes infraestructuras de estacionamiento y servicio a vehículos pesados en el oeste de la ciudad: el Centro de Transportes y la estación de servicio con instalaciones en ambas márgenes de la A-5 en el enlace con la carretera EX209. Dado que dichas infraestructuras están en funcionamiento y la atracción de demanda adicional no les supondría problemas adicionales pero sí probablemente nuevos ingresos, el coste de la medida está relacionado solamente con la información mediante señalización vertical y control por parte de la policía local.

Imagen 249. Infraestructuras para el estacionamiento de vehículos pesados



Fuente: Google Earth y elaboración propia.

Objetivos a los que contribuye

- ❑ **Sostenibilidad social**, al mejorar el entorno urbano.
- ❑ **Sostenibilidad económica**, mediante el aumento de la **eficiencia**, al mejorar el uso de los recursos (suelo).



Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Centro de Transporte de Mérida.
- ❑ Estación de Servicio Repsol (Autovía del Suroeste, KM. 341,1).

Horizonte temporal

- ❑ Medio plazo.

Presupuesto estimado

- ❑ Nulo.

Seguridad vial

Descripción de la propuesta

La Seguridad Vial es una cuestión básica en todo lo relacionado con la movilidad viaria y desplazamientos peatonales de los ciudadanos, independientemente de la obligatoriedad legal de su inclusión en el PMUS o no. Afortunadamente, en los últimos años los esfuerzos de las administraciones y ciudadanos en la mejora de la Seguridad Vial han llevado a reconocer que es un prerrequisito sin el que no tiene sentido todos los demás apellidos de la movilidad: sostenibilidad, conectividad, etc.

En Mérida, como municipio con un nivel de población de casi 60.000 habitantes y con un alto grado de actividad administrativa, comercial, sanitaria y educativa, la interacción entre los flujos de desplazamientos en varios modos es elevada y esto conduce a un nivel de riesgo de siniestros viales que se debe identificar y minorar.

En los últimos años, los registros de siniestralidad vial en Mérida muestran unas cifras destacadas en lo referente a siniestros con causas concurrentes como exceso de velocidad, distracciones de los conductores y peatones, presencia de niveles de alcohol por encima de los permitidos, etc. Es decir que, como sucede en el conjunto de la siniestralidad vial, se ha puesto de manifiesto que la gran mayoría de los siniestros tienen por principal causa el **factor humano**.

Esto hace necesario un esfuerzo en dos líneas fundamentales de medidas: por un lado la información a los conductores y ciudadanos de los riesgos en la conducción, especialmente de lo relacionado con distracciones, consumo de alcohol y drogas; y otra referente a un programa específico de control y vigilancia por parte de la Policía Local con instrumentos y herramientas adecuadas



(radares, dispositivos para pruebas de alcoholemia y drogas, dispositivos para el control de la velocidad máxima de los VMP, etc.)

Entre las medidas más concretas, que ya ha identificado la Policía Local en sus análisis y estudios más recientes estarían las siguientes:

- Medidas de diseño y regulación.
 - Instalación de bandas reductoras de velocidad y de medidas tecnológicas compatibles con la normativa de protección de datos en zonas con mayor frecuencia de accidentes por alcance en las inmediaciones de pasos de peatones y atropellos (Paseo de Roma, cruce de la Avenida Juan Carlos I con la Avenida Marqués de Paterna, Calle José Martínez Ruiz-Azorín).
 - Creación de zonas de visibilidad al peatón previa a los pasos de peatones más conflictivos, de al menos dos metros de distancia entre el aparcamiento y el paso de peatones en el caso del estacionamiento en línea, y al menos cuatro metros de distancia en el caso de estacionamiento en batería. Este espacio facilitará la visibilidad del peatón desde el puesto del conductor, y viceversa.
 - Mejora de la iluminación en pasos de peatones, ya sea mediante iluminación a través de farolas únicas para ellos, iluminando desde arriba, o mediante iluminación inteligente en la calzada para percatarse de la presencia del peatón.
 - Señalización previa para los vehículos avisando de deslumbramiento, como por ejemplo “Peligro, deslumbramiento” en las ubicaciones en que se produzca.
 - Implantación de r bolardos de plástico, para evitar la parada y el estacionamiento sobre pasos de peatones, sobre todo en zonas de tráfico complejo como los alrededores del Hospital de Mérida.
 - Eliminación de las señales no ajustadas a normativa y que no tengan una justificación muy clara.
- Medidas de formación e información.
 - Concienciación y sensibilización de grupos de edad, sobre todo, jóvenes para hacerles conscientes de los riesgos y consecuencias que conlleva una conducción imprudente y temeraria.
 - Campaña informativa, con especial énfasis en los grupos más vulnerables (incluyendo mayores y menores) en que el peatón preste atención y mire a ambos lados antes de cruzar, cerciorándose de que el conductor del vehículo en cuestión le haya visto y se haya parado. Esto se puede reforzar mediante señalización previa para el peatón, como puede ser la frase escrita en la calzada al comienzo del paso de peatones como “Peatón, mire a ambos lados”.



- Medidas de control.
 - Refuerzo del patrullaje ordinarios y aumento de los controles preventivos de alcoholemia en la madrugada de los jueves y viernes.
 - Refuerzo del patrullaje estático presencial en las proximidades a centros educativos en la hora de entrada y salida del alumnado, para prevenir los atropellos, regulando la circulación en los casos necesarios.
 - Instalación de radares fijos de control de velocidad en los puntos con mayor siniestralidad.
 - Vigilancia de que se cumpla con el respeto de los espacios peatonales y la prioridad del más vulnerable, procurando que no se den situaciones de riesgo entre vehículos y peatones en las calles de plataforma única.

Objetivos a los que contribuye

El conjunto de medidas y actuaciones de seguridad vial tiene un objetivo transversal a todo el ámbito de la movilidad y que se puede incluir dentro de la **sostenibilidad social** en la medida en que garantiza que todos los ciudadanos pueden desplazarse por el municipio de Mérida con una mayor seguridad física al disminuir los elementos de mayor aportación al riesgo de siniestro.

Agentes implicados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Mérida.
- Dirección General de Tráfico.
- Operador del servicio de transporte urbano.
- Asociaciones de taxistas.
- Centros educativos.
- Operadores de estacionamientos.

Horizonte temporal

Aunque ya se han identificado gran parte de actuaciones de mayor interés, el diseño detallado y su implantación conllevan un tiempo mínimo para la elaboración del Programa de Seguridad Vial en el corto plazo (unos 6 meses en total) para luego iniciar su aplicación inmediatamente tras su aprobación con actuaciones extendidas a lo largo del período de aplicación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (medio y largo plazo).



Presupuesto estimado

La elaboración de un programa de actuaciones plurianual de Seguridad Vial, la adquisición y renovación de medios de control y vigilancia, las tareas de concienciación y sensibilización y el diseño de actuaciones sobre la infraestructura física conducen a una estimación global en términos anuales de 500.000 € de lo que un 75% correspondería al último tipo de actuaciones citado.

Smart Mobility

Descripción de la propuesta

Mérida ya ha abordado la digitalización en algunos planes, como el “Plan Estratégico Smart Turismo”, que busca un desarrollo turístico sostenible, inclusivo, diverso y amable.

Smart mobility (movilidad inteligente) es un concepto que engloba el uso de tecnologías avanzadas y datos para hacer el transporte más eficiente, seguro, sostenible y centrado en el usuario. Su objetivo es transformar la forma en que las personas y mercancías se mueven en la ciudad. Su aplicación puede implicar cuestiones como las siguientes:

- ❑ Tecnología digital aplicada al transporte.
 - Sensores, cámaras, GPS, IoT (Internet de las cosas).
 - Sistemas de gestión del tráfico en tiempo real.
 - Apps de movilidad (por ejemplo, transporte urbano)
- ❑ Movilidad avanzada.
 - Multimodalidad.
 - Billetaje único.
 - Fomento de medios no contaminantes.
- ❑ Herramientas tecnológicas y sociales de gestión.
 - Uso de datos e inteligencia artificial.
 - Participación ciudadana y diseño centrado en el usuario.

Para una ciudad de la escala y problemas de Mérida, algunos de los conceptos que a veces se manejan dentro de la *Smart Mobility* parecen inaplicables, tales como los peajes urbanos dinámicos, las redes de buses eléctricos conectados y gestionados en tiempo real, etc. Pero se trata más de una filosofía de diseño que en un listado de medidas.

En particular, en Mérida se pueden aplicar las siguientes medidas:



- ❑ Información centralizada de la disponibilidad de plazas en los aparcamientos fuera de viario.
- ❑ Sensorización de las plazas de estacionamiento de la ORA, con el fin de informar a los usuarios de su disponibilidad, como en el caso anterior. aparcamientos.
- ❑ Señalización inteligente, sostenible, accesible e innovadora, que puede integrar destinos, rutas, informaciones coyunturales, etc.
- ❑ Sistemas de gestión inteligente de semáforos según el tráfico presente en cada momento, incluyendo la sensorización para detectar peatones.

Objetivos a los que contribuye

- ❑ Sostenibilidad ambiental en su doble enfoque:
 - Conseguir un nuevo reparto modal.
 - Implantación de mejoras tecnológicas.
- ❑ La sostenibilidad social, también en su doble enfoque:
 - Mantener la movilidad individual.
 - Conseguir una adecuada accesibilidad territorial.
- ❑ La sostenibilidad económica, nuevamente en su doble enfoque:
 - Aumento de la eficacia del sistema de transporte.
 - Aumento de la eficiencia del sistema de transporte.
- ❑ Y en cuanto a Gobernanza, también se trata de su doble enfoque, gracias a la disponibilidad de datos:
 - Marco que defina las directrices y oriente los comportamientos.
 - Herramientas de coordinación interna municipal.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida (incluyendo semaforización, gestión del ZBE, etc.).
- ❑ Concesionario del transporte urbano, la ORA y dos aparcamientos.
- ❑ Titulares de aparcamientos privados.

Horizonte temporal (corto, medio o largo plazo)

- ❑ Largo plazo, integrando las diferentes fuentes de información de manera progresiva.



Presupuesto estimado

Las diferentes medidas en gran parte están ya desarrolladas o contempladas en diferentes propuestas de este Plan. Su integración y mantenimiento se estima en 200.000 euros iniciales y 20.000 euros anuales.

7.3.6 Movilidad eléctrica

Propuestas que incluye

Las propuestas en materia de movilidad eléctrica incluyen lo siguiente:

- ❑ Programa de puntos públicos de recarga eléctrica.
- ❑ Bonificaciones fiscales.
- ❑ Electrificación de la red de transporte público.
- ❑ Movilidad colaborativa. Sistema de vehículo compartido.
- ❑ Electrificación del parque móvil municipal.

Programa de puntos públicos de recarga eléctrica

Descripción de la propuesta

El parque de vehículos de Mérida se encuentra entre los municipios de más de 50.000 habitantes con el menor porcentaje de vehículos enchufables, ya sean eléctricos de batería 100% (BEV) o híbridos enchufables (PHEV). Esto hace que el recorrido hacia una movilidad libre de emisiones locales esté muy atrasado en comparación con otros casos.

Los análisis que se realizan en el sector de la movilidad eléctrica destacan la gran importancia de disponer de una oferta amplia de puntos de recarga eléctrica de uso público para impulsar el desarrollo de esta movilidad. Por ello, se propone un programa de fomentos de puntos públicos de recarga con las siguientes alternativas analizadas, considerando de mayor potencial la segunda y tercera.

- ❑ Contrato de concesión demanial para la implantación, operación y gestión de puntos de recarga de uso público junto a vías urbanas y áreas públicas municipales.
- ❑ Subvención a los costes de instalación de puntos de recarga de uso público o privado en el término municipal de Mérida en función de la ubicación, tipología y potencia máxima de recarga. Las ayudas podrían ser como las siguientes:



- Para ubicaciones de uso público la cuantía de la ayuda sería el 85% del coste subvencionable (IVA incluido) con un límite de 10.000 € por destinatario.
- En el caso de ubicaciones uso privado la cuantía de la ayuda sería el 70% del coste subvencionable (IVA incluido) con un límite de 5.000 € por destinatario.
- Facilitación de la tramitación en lo respecta a los aspectos municipales para la instalación, operación y gestión de puntos de recarga de uso público en aparcamientos públicos y privados.

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye a la sostenibilidad ambiental, por mejora tecnológica, reduciendo el consumo energético y el impacto ambiental de todos los modos y, particularmente, del transporte en vehículo privado.

Agentes implicados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Mérida.
- Operadores de puntos de recarga de uso público.
- Sociedades concesionarias de aparcamientos públicos.
- Gasolineras y estaciones de servicio.
- Centros comerciales y superficies de distribución con oferta de aparcamiento.
- Hoteles con aparcamiento.

Horizonte temporal

Inmediato en el **corto plazo** tras el diseño del programa.

Presupuesto estimado

El presupuesto máximo de subvención anual sería de 40.000 € para puntos de recarga de uso público y de 20.000 € para puntos de recarga de uso privado.

Bonificaciones fiscales

Descripción de la propuesta

La Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica en su última modificación vigente, publicada en el BOP N° 5923 de 27 de diciembre de 2025 presenta las siguientes bonificaciones en el impuesto a los vehículos en función de sus características medioambientales o de emisiones en su artículo 7.



- 3. Una bonificación hasta un máximo del 75% autorizado por el TRLHL en su artículo 95 en la cuota del Impuesto en favor de los vehículos automóviles de las clases: Turismo, camiones, furgones, furgonetas, vehículos mixtos adaptables, autobuses, autocares, motocicletas y ciclomotores, en función de la clase de carburante utilizado, de las características del motor y de su incidencia en el medio ambiente, siempre que cumplan ciertas condiciones y requisitos:
 - 1. Que se trate de vehículos que no sean de combustión interna (eléctricos, de pila de combustible o de emisiones directas nulas) o vehículos híbridos enchufables PHEV (*Plug in Hybrid Vehicle*) o vehículos eléctricos de rango extendido.
 - 2. Que se trate de vehículos que, según su homologación de fábrica, utilicen el gas o el bioetanol o sean de tecnología híbrida, e incorporen dispositivos catalizadores, adecuados a su clase y modelo, que minimicen las emisiones contaminantes.
 - 3. Los vehículos tipo A, B y E con emisiones nulas (0gr/km de CO₂, gozarán de una bonificación del 75 % de la cuota efectiva del Impuesto y con emisiones de hasta 100 gr/km de CO₂, gozarán de una bonificación del 60 % de la cuota del Impuesto, aplicable en la autoliquidación del ejercicio correspondiente a la primera matriculación definitiva.
 - 4. Los vehículos tipo C, D y F con emisiones (0gr/km de CO₂, gozarán de una bonificación del 75 % de la cuota efectiva del Impuesto y con emisiones de hasta 100 gr/km de CO₂, gozarán de una bonificación del 60 % de la cuota del Impuesto, aplicable en la autoliquidación del ejercicio correspondiente a la primera matriculación.
- Esta bonificación tendrá un período **máximo de cuatro años** desde su primera aplicación.

En un contexto creciente de necesidad de impulsar opciones de movilidad de menor impacto medioambiental y menores o nulas emisiones de CO₂, resulta fundamental el apoyo público en los aspectos fiscales. Pero **el porcentaje de bonificación del 75% que tiene el Ayuntamiento de Mérida para determinados vehículos es ya el máximo que permite el Texto Refundido de la Ley de Haciendas locales (TRLHL)** por lo que las acciones de mejora pasan por alargar el esquema de bonificaciones.

Así, se propone que se mantenga el esquema actual, pero ampliando a **otro período de 4 años adicionales una bonificación del 50% para vehículos de emisiones nulas de CO₂** y sin aplicación adicional a los de emisiones de hasta 100 gr/km de CO₂, para poner en mayor valor a los primeros ya que son los de mayor efecto positivo.



Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye a la sostenibilidad ambiental, por mejora tecnológica, reduciendo el consumo energético y el impacto ambiental de todos los modos y, particularmente, del transporte en vehículo privado.

Agentes implicados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Mérida.

Horizonte temporal

El plazo necesario es el derivado del tiempo necesario para analizar el impacto sobre los ingresos públicos frente al impacto ambiental y social positivo. Su implantación vendría de la mano de la actualización anual de la Ordenanza del IVTM por lo que podría establecerse a corto plazo, sujeto a las cuestiones presupuestarias citadas a continuación.

Presupuesto estimado

No tiene coste directo, aunque sí una pérdida de ingresos tributarios respecto al actual esquema de bonificaciones que se estima en cerca de 15.000 € anuales para el primer año de implantación y creciente en los siguientes años.

Electrificación de la red de transporte público

Descripción de la propuesta

Aunque la contribución del transporte público en autobús a la emisión de gases de efecto invernadero es una parte pequeña del conjunto de la movilidad mecanizada en las ciudades, los esfuerzos hacia su descarbonización dan un poderoso mensaje de ejemplo de las entidades municipales y marcan el camino a seguir para el resto de los vehículos y sectores asociados con el transporte. La ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece que los municipios de más de 50.000 habitantes deberán aplicar medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.

La opción del biometano resulta inviable por el coste de las instalaciones necesarias para una flota reducida como la de Mérida. Pero las opciones de vehículos eléctricos se están haciendo cada vez más amplias en cuanto a marcas que ofertan modelos eléctricos 100% con longitudes de entre 6 y 8 metros y anchuras de entre 2,1 y 2,2 metros, teniendo capacidad para trasladar hasta 25 viajeros y una persona de movilidad reducida con autonomías de entre 200 y 300 km y tiempos de recarga de entre 6 y 8 horas.



La oferta de marcas y modelos de autobuses eléctricos de baterías 100% se ha expandido en Europa y en España de la mano de vehículos más asequibles (aunque todavía con un coste de adquisición más elevado que los térmicos) y sin necesidad de infraestructura de recarga complejas ya que la mayoría de los últimos modelos tienen autonomía para una jornada de trabajo completa y luego pueden ser recargados fuera de la jornada con cargadores de potencia rápida (de 40-50 kW). Además de la reducción de emisiones de gases contaminantes y de gases de efecto invernadero, el coste total de operación comienza a ser similar al de los vehículos diésel.

Como ejemplo de la expansión de los autobuses urbanos en España en los últimos años, el informe anual de estadísticas del mercado del *International Council on Clean Transportation* indicaba que en 2022 los autobuses eléctricos supusieron un 16% del total de los comercializados (138 de 863) y que en el conjunto de los 27 países de la UE fueron un 25% del total.

Imagen 250. Ejemplos de vehículos eléctricos modernos de pequeño tamaño para el transporte urbano



Fuente: Indcar (izq.) y Karsan (dcha.).

A continuación, se indican algunas de las características de modelos comercializados durante 2025, todos ellos de piso bajo para favorecer la accesibilidad, sin que ello ni presuponga predilección por uno u otro, ni implique la comercialización de otros que pueden ser más adecuados.

- ❑ Minibús urbano eléctrico Karsan e-ATAK de 8 metros de longitud y capacidad para 50 pasajeros. Dispone de batería con capacidad de 230 kWh que proporciona una autonomía de 300 km.
- ❑ Minibús urbano eléctrico INDCAR e-B6 de 6 metros de longitud y 2,2 metros de ancho con capacidad para 33 pasajeros y una persona en silla de ruedas. Con autonomía de hasta 250 km y un tiempo de recarga de eléctrica de 6 horas.
- ❑ Minibús urbano eléctrico King Long PEV6 de 6 metros de longitud y 2,1 m de ancho con capacidad para 25 pasajeros y con una autonomía de entre 120 y 160 km.



Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye a los siguientes objetivos:

- ❑ Sostenibilidad ambiental. Mejora tecnológica que reduce el consumo energético y el impacto ambiental.
- ❑ Sostenibilidad social, al mejorar la accesibilidad del entorno en el que previsiblemente se implante la ZBE.
- ❑ Sostenibilidad económica. Aumento de la eficacia y eficiencia del sistema de transporte mejorando el uso de los recursos, en el marco de un desarrollo sostenible, inteligente y responsable.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Operador del transporte público urbano.
- ❑ Proveedores de autobuses eléctricos.
- ❑ Proveedores de equipos de recarga eléctrica.

Horizonte temporal

Largo plazo, teniendo en cuenta la implantación de la ZBE y el coste implicado.

Presupuesto estimado

Respecto a los puntos de recarga rápida eléctrica (en el rango de 50 kW de potencia), el coste actual de adquisición e instalación de cada uno estaría en el rango de los 15.000 € mientras que los puntos de recarga semi-rápida de potencial respaldo para recargas intermedias (de 22 kW de potencia) el coste sería de unos 3.500 € por cada uno.

Los precios para el tipo de minibuses eléctricos propuestos están en el rango de entre 300.000 y 400.000 €.

En todo caso, la inversión final se condiciona a las subvenciones disponibles en su momento, principalmente con fondos externos para no repercutir en los presupuestos municipales de manera desproporcionada. Además, la priorización será la sustitución en los primeros años de los vehículos de mayor recorrido anual, coste y emisiones.



Movilidad colaborativa. Sistema de vehículo compartido

Descripción de la propuesta

En Mérida existe un número relevante de centros administrativos, tanto de la Junta de Extremadura como del Ayuntamiento, que se encuentran distribuidos por todo el municipio. Estos centros tienen una gran actividad administrativa que incluye desplazamientos entre los mismos o a otros lugares como residencias y empresas.

Estos desplazamientos se realizan en vehículos propiedad de los usuarios o del parque móvil autonómico o municipal dispuestos junto a cada centro, pero que podrían gestionarse de una forma más optimizada si se hiciesen de forma integrada entre las dos administraciones.

Esto podría materializarse en el uso de vehículos compartidos (*carsharing*) de cero emisiones o de bajas emisiones que estaría dispuesta para las actividades que impliquen desplazamientos. En principio se propone el uso de **un vehículo eléctrico de tipo turismo** con autonomía suficiente para su uso durante varios días (300 a 400 km) y que permita la recarga rápida en un período aproximado de 1 hora o menos.

Entre los ejemplos de sistemas existentes en la actualidad para empresas y entidades se encuentran los siguientes:

- ❑ Endesa.
- ❑ Proyecto VIVe de Hyundai.
- ❑ Polígono San Cibrao en Orense.

El sistema se podría prestar por una de las varias empresas que gestionan este tipo de servicios en España tanto en empresas y áreas de actividad económica como en administraciones públicas.

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye al siguiente objetivo de sostenibilidad económica, por aumento de la eficiencia del sistema de transporte al mejorar el uso de los recursos, en el marco de un desarrollo sostenible, inteligente y responsable. Asimismo, tendría un evidente impacto de sostenibilidad ambiental por la sustitución del combustible fósil por la tracción eléctrica.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Junta de Extremadura.
- ❑ Empresa proveedora del servicio de *carsharing*.



Horizonte temporal

El inicio de operación se realizaría en el **largo plazo**, una vez alcanzados los necesarios acuerdos entre Instituciones, realizado el estudio de viabilidad, más la preparación de la licitación y la contratación a una empresa gestora.

Presupuesto estimado

La financiación debe ser privada, aprovechando la plataforma del taxi, con la Administración desempeñando un papel de fomento y promoción.

Electrificación del parque móvil municipal

Descripción de la propuesta

En primer lugar se trata de modificar la **estructura del parque móvil municipal**, siguiendo con la política de sustituir progresivamente los vehículos de combustión por vehículos eléctricos (VE), y crear la infraestructura para su funcionamiento. No debe ser una apuesta ciega, sino prudente, seleccionando qué vehículos pueden ser eléctricos de manera inmediata con la tecnología disponible (motos de policía, limpieza, administrativos) y cuáles necesitan un plazo mayor.

La decisión debe tener un calendario de renovación progresiva, por fases, priorizando modelos con autonomía suficiente y buena disponibilidad de repuestos y soporte, incluyendo en las posibilidades los vehículos híbridos enchufables para servicios con rutas mixtas o largas.

Debe planificarse un número proporcional de puntos de carga: lenta (AC) para carga nocturna y rápida (DC) para rotación alta. Conviene, además una gestión energética inteligente (*smart charging*) para reducir costes. De manera complementaria es necesaria la formación del personal (conductores, usuarios) y establecer contratos de mantenimiento especializado.

El importe de adquisiciones debe quedar condicionado por las ayudas que haya en cada momento, aprovechando subvenciones nacionales y europeas.

La importancia de esta medida no es solo la renovación del parque móvil propio, sino dar visibilidad a los vehículos eléctricos, con campañas informativas. Adicionalmente este papel pionero del Ayuntamiento sirve para ir creando progresivamente una base de conocimiento que acelere la curva de experiencia (mantenimiento, instalaciones, etc.) y facilite la progresiva adopción de esta de este sistema de tracción por parte del resto de la sociedad.

Por otra parte, se trata de conseguir que en todos los contratos del Ayuntamiento en los que sea procedente, se incluyan progresivamente cláusulas de



contratación verde, relacionadas con la flota eléctrica o híbrida, sin que ello deba permitir la adopción de criterios arbitrarios que puedan llegar a alterar los objetivos finales de cada contrato.

Para ello se deben integrar cláusulas ambientales en los pliegos y formar al personal técnico que redacte los pliegos para conocer cómo incorporar cláusulas verdes y valorar adecuadamente los criterios ambientales.

Objetivos a los que contribuye

La sostenibilidad ambiental en su faceta de implantación de mejoras tecnológicas.

Agentes implicados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Mérida.

Horizonte temporal

- Largo plazo, comenzando desde el momento de aprobación de este Plan.

Presupuesto estimado

- Con la adecuada utilización de subvenciones, el coste de reposición de la flota no debe ser mucho mayor de lo que sería adquiriendo vehículos de motor térmico, al tiempo que el menor coste de consumo energético puede compensar eventuales mayores costes por otros conceptos, como el mantenimiento. En conjunto puede decirse que el coste de la medida debe ser nulo para el Ayuntamiento.
- La introducción de compra verde no debería suponer un encarecimiento de los contratos si están debidamente estructuradas las cláusulas y las valoraciones correspondientes.

7.3.7 Distribución urbana de mercancías

Propuestas que incluye

En esta línea de actuación se incluyen las siguientes propuestas relacionadas con el ámbito del movimiento de mercancías y de vehículos de servicios por el municipio.

- Racionalización de usos de carga y descarga.
- Tecnologías de distribución sin emisiones.



Racionalización de usos de carga y descarga

Descripción de la propuesta

La actividad de carga y descarga en las áreas centrales del municipio viene regulada en la vigente Ordenanza Municipal Reguladora del Tráfico, Estacionamiento, Circulación y Seguridad Vial del Municipio de Mérida (BOP N° 3.579 de 27 de abril de 2007).

Además, para las zonas de prioridad peatonal en el Centro Histórico los vehículos que realicen operaciones de carga y descarga necesitan cumplimentar una solicitud ante el Ayuntamiento para formar parte del registro de vehículos con acceso permitido a estas zonas. Deben reseñar matrícula, tipo, marca y modelo del vehículo junto con el tipo de mercancías: comestibles, bebidas, textiles, paquetería, menaje, muebles, etc. o la actividad a la que se dedica.

Se ha constatado en el diagnóstico que el nivel de cumplimiento en el uso de las plazas de carga y descarga es moderado en general, pero que en las áreas de prioridad peatonal del Centro Histórico resulta problemático ya que hay una cantidad relevante de vehículos de mercancías que **no estacionan en las zonas de carga y descarga señalizadas**, dificultando la movilidad peatonal de los residentes y visitantes.

Aunque la actividad comercial en el Centro Histórico muestra un nivel relativamente estable en los últimos años, el movimiento de carga y descarga es relevante y debe realizarse de forma compatible entre la actividad comercial, la movilidad de los residentes y los desplazamientos de los turistas.

Por lo tanto, y en línea con lo también señalado en el Avance del Plan General Municipal se propone un **nuevo sistema de regulación de la carga y descarga en el Centro Histórico y su entorno** mediante las siguientes medidas:

- En una primera fase:
 - Reestructuración de la oferta de plazas de estacionamiento de carga y descarga, analizando la conveniencia de cambiar la ubicación y/o ampliar oferta para facilitar el acceso a los comercios y no interferir con la movilidad peatonal.
 - Delimitación de las plazas de carga y descarga en las calles peatonales o de convivencia, quedando prohibida tal operación fuera de las plazas delimitadas.
 - Reestructuración del horario de operación de carga y descarga para que esté más centrado en las primeras horas de la mañana, evitando los momentos con mayor movilidad turística en el entorno y liberando espacio para residentes y otros usuarios el resto del día.



- Medidas para favorecer el uso de vehículos de menores emisiones, como aumentar el tiempo máximo de uso o el horario permitido.
 - Para facilitar el uso de las zonas reservadas, debe evaluarse el coste de extender el uso de la aplicación de telefonía móviles para el pago del estacionamiento al uso de plazas de carga y descarga, manteniendo la gratuidad. El coste de esta modificación debería ser soportado por el Ayuntamiento, al no estar contemplado en el contrato que se mantiene con el actual operador.
- En una segunda fase.
- Relacionado con la implantación de ZBE, aprovechar el registro de vehículos con solicitud de acceso y el sistema de control por cámaras para comprobar los tiempos máximos de estancia en el interior y de forma indirecta los tiempos de ocupación en las plazas de carga y descarga.

Una actuación vinculada será la de implantación de un centro de consolidación logístico urbano en las inmediaciones de forma que la movilidad final de mercancías hacia el Centro Histórico se puede realizar mediante vehículos de menores dimensiones y emisiones, cuestión que se trata más adelante.

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye a los objetivos de sostenibilidad económica, especialmente:

- Aumento de la **eficacia** del sistema de transporte. Ya que la mejora de la DUM es una palanca de impulso del sistema productivo y de la competitividad del tejido socioeconómico local, vertebrando las relaciones internas y potenciando la comunicación de Mérida con su entorno.
- Aumento de la **eficiencia** del sistema de transporte. La DUM debe mejorar el uso de los recursos, en el marco de un desarrollo sostenible, inteligente y responsable. Es preciso desvincular el desarrollo económico del incremento de impactos del transporte.

Agentes implicados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Mérida.
- Asociaciones de Comerciantes.
- Comercios de mayor dimensión y/o volumen de carga y descarga.



Horizonte temporal

Sería conveniente que estos cambios se establecieran tras la implantación efectiva de la ZBE, por lo que su programación temporal estaría en el medio plazo, una vez que esté ya en operación de forma efectiva el sistema de la Zona de Bajas Emisiones.

Presupuesto estimado

El coste estimado del estudio de reestructuración de las plazas y horarios de carga y descarga junto a los cambios y/o mejoras físicas en la señalización horizontal y vertical sería de alrededor de 50.000 €.

Tecnologías de distribución sin emisiones

Descripción de la propuesta

La conjunción de la necesidad de gestionar mejor la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) con la creciente oferta de vehículos de menor impacto ambiental está dando lugar a la expansión del uso de furgonetas eléctricas, ciclos de carga, cuatriciclos, etc. Su uso se centra en las tareas logísticas de última milla para el abastecimiento de comercios, hostelería e incluso entregas domiciliarias.

Se trata de aprovechar estas nuevas tipologías de vehículos o de propulsión para disminuir los impactos de la DUM en la circulación, el estacionamiento, el impacto ambiental en emisiones y ruido, etc. Para dar coherencia y continuidad a estas actuaciones, se propone la elaboración de un Plan de Electrificación de Última Milla, que vertebré las medidas orientadas a reducir los impactos de la DUM sobre la circulación, el estacionamiento y el medio ambiente (emisiones y ruido), alineándose con los objetivos del Avance del Plan General Municipal, que identifica como prioritario el apoyo a la distribución con vehículos de menor impacto ambiental.

La propuesta se articula a través de medidas como las siguientes:

- ❑ Subvenciones a la renovación de vehículos de uso DUM por opciones eléctricas puras o híbridas enchufables (PHEV), ciclos de carga y cuatriciclos eléctricos.
- ❑ Puesta a disposición de transportistas y comerciantes de un alquiler gratuito durante 3 meses de varios vehículos de las tipologías citadas anteriormente para que validen la operatividad de estos para su actividad.
- ❑ Cesión durante un año de un triciclo eléctrico de carga para el recientemente iniciado servicio denominado Cesta Urbana y que consiste en la entrega a domicilio de los productos adquiridos en una



plataforma online de comercios de Mérida que espera contar con unos 30 establecimientos adheridos a finales de 2025.

Imagen 251. Ejemplos de triciclos de pedaleo asistido



Fuente: Tricicloelectrico.com (izq.) y Daytona Electric (dcha.).

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye a la sostenibilidad ambiental por mejora tecnológica, sustituyendo el uso de vehículos de mayores emisiones en la DUM por vehículos con emisiones locales cero o casi cero.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Empresas de transporte y distribución comercial.
- ❑ Comercios de Mérida.
- ❑ Empresas proveedoras de vehículos de menor impacto ambiental: furgonetas eléctricas, ciclos de carga, cuatriciclos eléctricos, etc.

Horizonte temporal

Una vez definido el programa de subvenciones, que podría iniciarse inmediatamente tras la aprobación del PMUS, favoreciendo la implantación de la ZBE, de forma que el plazo de inicio de operación sería el medio plazo.

Presupuesto estimado

El presupuesto estimado para un programa con las medidas propuestas sería de 100.000 € para un total de dos años.



7.3.8 Movilidad en ámbitos singulares

Propuestas que incluye

Existen una serie de ámbitos que merecen el diseño de propuestas específicamente orientadas a sus características:

- ❑ Movilidad colaborativa (viaje compartido).
- ❑ Mejora de la movilidad escolar.

Movilidad colaborativa (viaje compartido).

Descripción de la propuesta

El Polígono Industrial El Prado es un centro atractor de viajes de gran entidad debido a la ubicación de alrededor de 100 empresas y cerca de 7.000 empleados que residen tanto en Mérida como en otros municipios próximos. Normalmente, la ocupación media de los vehículos privados a centros de actividad económica es de 1,1 ó, como mucho, de 1,2 personas por vehículo por lo que hay margen para aprovechar la capacidad de los vehículos con una mayor ocupación.

Este aumento vendría de la mano del uso de herramientas de movilidad colaborativa en la que la base es una plataforma a través de Internet en donde se habilitaría el encuentro entre personas que viajen al Polígono en vehículo privado desde un determinado lugar de origen y que ofrecen poder llevar a pasajeros y personas que estarían dispuestas a dejar su vehículo privado en casa para desplazarse junto a los conductores que ofrecen sus vehículos.

Este sistema está en funcionamiento en varios centros de actividad en municipios españoles, como por ejemplo en los polígonos industriales de Vitoria-Gasteiz desde finales de 2023 y que contaba a principios de 2025 con cerca de 1.000 personas inscritas¹⁷. En 2025 se está desarrollando una iniciativa de implantación conjunta denominada "Industria en Movimiento" con proyectos piloto en las áreas industriales y logísticas de PLAZA en Zaragoza, Zona Franca en Barcelona, Alcalá de Henares y Ribarroja en la Comunidad Valenciana.

Existen empresas que ofrecen plataformas informáticas de gestión a Ayuntamientos y/o entidades gestoras de forma que con su ayuda se pueden definir las características del sistema y establecer un plan de información para el lanzamiento del servicio.

¹⁷ <https://www.diariovasco.com/alto-deba/millar-vitorianos-comparten-coche-acudir-trabajar-poligonos-20250209212648-nt.html>



Entre los beneficios del sistema, además de una reducción del tráfico de vehículos con destino en el Polígono, estaría una menor ocupación de espacio de aparcamiento en el viario.

Por otra parte, este sistema podría implantarse también en el Plan de Transporte al Trabajo del Ayuntamiento, descrito más adelante, obteniendo economías de escala y alcance.

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye a la sostenibilidad ambiental, por la reducción del uso del vehículo privado como conductor a ocupados en el P.I. El Prado, a partir del fomento de una mayor ocupación de los vehículos.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Empresas y trabajadores del Polígono Industrial El Prado.

Horizonte temporal

Sería necesaria la realización de un estudio de viabilidad con base en una encuesta amplia a empresas y empleados (horarios, municipio de residencia, preferencia por el uso del sistema, condicionantes, etc.) que podría llevar alrededor de 6 meses. Tras el análisis de resultados y la licitación de la contratación con una plataforma, el servicio podría estar operativo tras otros 6 meses. Teniendo en cuenta el resto de las medidas, se trata de una medida a medio plazo.

Su funcionamiento debería revisarse al cabo de seis meses y decidir entonces sobre posibles cambios u sobre su continuidad o no.

Presupuesto estimado

El presupuesto vendría dado por el coste anual de operación del sistema de registro y gestión de viajes ya que no se cobraría nada a los usuarios. El coste podría ser asumido por el Ayuntamiento o compartido con los empresarios del Polígono y se estima en unos 10.000 € anuales.

Hay que señalar que existe un programa de incentivos a través del Sistema de Certificados de Ahorro Energético (CAE) del MITECO que ha establecido una ficha metodológica (TRA040: Movilidad colaborativa urbana y metropolitana) para subvencionar los ahorros energéticos derivados de sistemas de viaje compartido.

Este programa está activo a actuaciones en el ámbito de movilidad colaborativa que cumplan lo indicado en la Resolución de 8 de noviembre de 2024, de la



Dirección General de Planificación y Coordinación Energética, por la que se modifica la de 3 de julio de 2024, por la que se actualiza el Anexo I de la Orden TED/845/2023, de 18 de julio, por la que se aprueba el catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética.

Mejora de la movilidad escolar

Descripción de la propuesta

Varios son los componentes de esta propuesta:

- Adecuar los accesos a todos los centros escolares.
 - Esta es la primera medida que debe adoptarse pues no puede solicitarse de las familias un esfuerzo si previamente no se percibe que demandan en materia de mejora del entorno urbano para garantizar desplazamientos cómodos y seguros.
 - Debe comenzarse por extenderlas medidas que ya se han aplicado con éxito En unos en los centros piloto a todos los demás centros sin excepción avanzando progresivamente.
 - Conviene comenzar por actuaciones en las entradas de los centros escolares e ir extendiendo las actuaciones en coronas sucesivas, de manera que termine por configurarse una red de itinerarios accesibles y seguros.
 - Las medidas a desarrollar de manera prioritaria en las entradas de los centros incluyen la creación de aceras amplias en las puertas, eliminando en su caso varias plazas de aparcamiento, así como la prohibición de circulación en el entorno de los centros escolares en las horas de entrada y salida, salvo para los vehículos que transporten escolares a los que se debe exigir un comportamiento ordenado, garantizado por presencia policial suficiente.
 - Para las edades más altas conviene la instalación de aparca bicis en el interior de los recintos escolares, explicando su finalidad.
- Concienciar a la sociedad de los beneficios que conllevan los hábitos de movilidad sostenible y segura en los entornos escolares.
 - Ya se parte de un buen nivel de concienciación por parte de las familias. Es particularmente interesante la receptividad a medidas de autonomía de la movilidad de las mayores edades escolares, cosa claramente compartida por los propios adolescentes.
 - Las bondades de la movilidad escolar no motorizada se deben difundir mediante folletos a distribuir entre los propios escolares y sus familias, llevando a cabo talleres de trabajo con las AMPAS e impartiendo cursos a los escolares sobre seguridad vial aplicada



particularmente a peatones y usuarios de bicicletas y vehículos de movilidad personal (patinetes y afines).

Objetivos a los que contribuye

- ❑ Sostenibilidad ambiental, mediante un nuevo reparto modal.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ AMPAS de los centros implicados.
- ❑ Direcciones de los centros escolares.
- ❑ Los propios escolares y sus familias.

Horizonte temporal

- ❑ Comenzando en el corto plazo, debe extenderse a lo largo de todo el periodo de implantación del plan.

Presupuesto estimado

- ❑ El coste de implantación de las medidas de inversión puede ascender a dos millones de euros repartidos a lo largo de todo el periodo de implantación del plan.
- ❑ Las medidas de concienciación tienen un coste mucho menor, centrado casi exclusivamente en la edición de material escrito. Se deben desarrollar todas las campañas presenciales mediante recursos propios del Ayuntamiento.

7.3.9 Gobernanza

Propuestas que incluye

En esta línea de actuación se incluyen varias propuestas con el objetivo de ayudar a establecer un nuevo marco que coordine y dirija las restantes actuaciones:

- ❑ Formación e información.
- ❑ Manual de Diseño de Vía Pública.
- ❑ Planes de movilidad en eventos.
- ❑ Ordenanza de Movilidad.
- ❑ Participación en la planificación y gestión de la movilidad.
- ❑ Coordinación interna de la movilidad.



Formación e información

Descripción de la propuesta

En todo lo referente a la movilidad resulta fundamental tener en cuenta que las actuaciones y propuestas no sólo se deben limitar ni a aspectos físicos de infraestructuras o vehículos ni a servicios de transporte, sino que el factor humano es crucial para conseguir el cambio de mentalidad y de perspectivas desde el actual modelo de movilidad hacia uno más sostenible ambiental, social y económicamente.

Los planes y programas de movilidad están incompletos si no contemplan la necesidad de medidas en el ámbito de la formación e información tanto a conductores y usuarios de los sistemas de movilidad como a los ciudadanos en general y a personas relacionadas con servicios y actividades de movilidad. El objetivo es dar a conocer a estos grupos de población una visión actualizada de la movilidad, de los cambios tecnológicos y regulatorios en el ámbito de la movilidad, los análisis y propuestas resultantes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y el potencial que tienen los ciudadanos de transformar con sus comportamientos y actitudes el modelo de movilidad.

El Ayuntamiento de Mérida cuenta además con el Centro de Educación Vial (CEVIMER) con experiencia en la formación y educación vial a estudiantes y también a otros segmentos de población disponiendo también de una área educativa para formación práctica. Incluso podría contarse también con la participación de profesionales de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil.

El plan de formación e información tendría la siguiente estructura combinando medidas de varios tipos:

- Actividades de formación a grupos de población sobre movilidad general o aspectos de especial interés para cada grupo. Como mínimo serían las siguientes a realizar todos los años y en varias convocatorias.
 - Ciudadanos y usuarios del sistema de movilidad en general: Curso sobre Movilidad Sostenible y el PMUS de Mérida, curso sobre ADAS (sistemas avanzados de ayuda a la conducción).
 - Estudiantes: Curso de movilidad ciclista segura (teoría y práctica), curso de uso seguro de VMP (teoría y práctica), curso de uso seguro de la motocicleta y el ciclomotor (teoría y práctica).
 - Conductores en general y profesionales: Curso de Seguridad Vial con atención especial al usuario vulnerable (ciclista, motorista, VMP), curso sobre ADAS, curso sobre conducción segura y eficiente.
 - Conductores de DUM y repartidores: Curso sobre conducción segura y eficiente.



- Mayores: Curso de Seguridad Vial para el peatón y uso seguro del autobús.
- Actividades para proveer información de calidad sobre movilidad y seguridad vial a cualquier ciudadano interesado mediante los siguientes canales:
 - Apartado específico de movilidad dentro de la web del Ayuntamiento, diferenciando del actual apartado de seguridad ciudadana y tráfico. Exposición y descarga de la documentación del PMUS y de un resumen ejecutivo.
 - Información a través de las redes sociales del Ayuntamiento.
 - Notas de prensa y colaboración para artículos y reportajes en periódicos, canales de radio y TV, webs.
 - Exposiciones sobre temas concretos: movilidad eléctrica, ADAS, movilidad en VMP, movilidad conectada y automatizada, emisiones de la movilidad, movilidad y cambio climático, seguridad vial
 - Concurso de fotografía sobre movilidad y seguridad vial.
 - Edición de folletos sobre la Semana Europea de Movilidad.
- Eventos específicos relacionados con la movilidad y la seguridad vial.
 - Actividades en la **Semana Europea de la Movilidad** que se celebra en la tercera semana de septiembre: exposiciones, comunicados y diseño de una actuación de peatonalización temporal en algún tramo del viario principal, tarifa gratuita del autobús urbano durante un día laborable (en función de cómo quede la tarificación después de junio de 2025).
 - Actividades sobre seguridad vial general y ciclista coincidiendo con el Día de la Bicicleta, que podría integrarse en la citada Semana.
 - Actividades coincidiendo con otros días relacionados con el medio ambiente y la movilidad: Día de la Tierra (22 de abril), Día Mundial del Transporte Sostenible (26 de noviembre), etc.

Imagen 252. Difusión de la Semana Europea de la Movilidad y del Día de la Bicicleta



Fuente: Comisión Europea (izq.) y Ayuntamiento de Mérida (dcha.).



Objetivos a los que contribuye

Las medidas propuestas tendrían un impacto indirecto, pero importante en gran parte de las cuestiones y facetas de la movilidad. Se podría identificar contribuciones a todos los objetivos:

- ❑ Sostenibilidad ambiental.
- ❑ Sostenibilidad social.
- ❑ Sostenibilidad económica.
- ❑ Gobernanza de la movilidad sostenible.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Centro de Educación Vial (CEVIMER).
- ❑ Dirección General de Tráfico.
- ❑ Asociaciones vecinales, de mayores, de comercios y empresas, etc.
- ❑ Centros educativos.

Horizonte temporal

Gran parte de las medidas ya se han realizado en años anteriores, por lo que ya están diseñadas y sólo faltaría la adecuada coordinación e integración para un esquema anual de actividades. Esto hace que ya en el **corto plazo** se puede disponer de un programa de formación e información para los próximos dos años, revisable y ampliable a todo el horizonte del PMUS.

Presupuesto estimado

El coste estimado de la elaboración de las actividades de formación e información podría ascender a una cifra de 20.000 € anuales, ejecutando muchas de las tareas con recursos propios.

Manual de diseño de la vía pública

Descripción de la propuesta

El diagnóstico ha permitido identificar la inexistencia de un marco común de soluciones para el diseño de actuaciones en vía pública, no existiendo una referencia homogénea, no sólo que transmita una imagen armonizada, sino que permita un mantenimiento y un programa de reparaciones más simple al existir menos referencias de componentes.

Numerosos municipios han realizado manuales o instrucciones técnicas en este sentido, desde la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública del Ayuntamiento



de Madrid publicado en el año 2000 hasta realizaciones más o menos recientes de municipios mucho menores (Laguna de Duero, Torrelavega, etc.).

La estructura en el caso de Mérida podría ser la siguiente:

- **Ámbito, alcance y modo de empleo.**
 - Ámbito y carácter de la normativa.
 - Marco normativo.
 - Carácter e interpretación de las determinaciones.
 - Principales determinaciones de la normativa de vía pública del ayuntamiento de Mérida.
 - Abreviaturas utilizadas.

- **Clasificación de los elementos de la vía pública.**
 - Definición de vía pública.
 - Categorías.
 - Clasificación de la red viaria.
 - Tipos de áreas estanciales.
 - Categorías y tipos de plataformas reservadas.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.

- **Criterios generales de planificación y diseño de la vía pública.**
 - Funciones y objetivos de la red viaria.
 - Concepción de la red.
 - Criterios generales de composición y diseño de redes viarias.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.

- **Red viaria: parámetros de diseño en planta y perfil longitudinal.**
 - Criterios generales.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.

- **Red viaria: parámetros de diseño de la sección transversal.**
 - Criterios generales.
 - Elementos de la sección transversal.
 - Carriles de circulación rodada.
 - Aceras.
 - Medianas.
 - Arcenes.
 - Bandas de estacionamiento.



- Carriles especiales.
- Anchura total de la sección transversal.
- Instrucciones básicas.
- Instrucciones complementarias.
- Intersecciones. Localización y tipos.
 - Definición y funciones.
 - Tipos.
 - Localización de las intersecciones.
 - Criterios para la elección del tipo de intersección.
 - Criterios generales de diseño.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Intersecciones convencionales a nivel.
 - Definición y tipos.
 - Especificaciones.
 - Ámbito de aplicación.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Intersecciones semaforizadas.
 - Definición y tipos.
 - Especificaciones.
 - Ámbito de aplicación.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Intersecciones giratorias o glorietas.
 - Definición y tipos.
 - Especificaciones.
 - Ámbito de aplicación.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Intersecciones y pasos de peatones.
 - Definición y tipos.
 - Criterios generales de localización.
 - Criterios generales para la elección del tipo de paso de peatones.
 - Criterios generales de diseño.
 - Pasos cebra.
 - Pasos de peatones semaforizados.



- Pasos de peatones a distinto nivel.
- Instrucciones básicas.
- Instrucciones complementarias.
- Templado de tráfico.
 - Definición.
 - Ámbito de aplicación.
 - Recomendaciones generales sobre su utilización.
 - Tipos de medidas.
 - Reductores de velocidad.
 - Estrechamientos de la calzada.
 - Cambios de alineación.
 - Franjas transversales de alerta.
 - Obstáculos en intersecciones.
 - Puertas.
 - Cambios en el pavimento.
 - Introducción de vegetación.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Aparcamientos.
 - Consideraciones generales.
 - Tipos de aparcamientos.
 - Criterios generales para definir la dotación, tipos y localización de aparcamientos.
 - Dimensiones y disposición de las plazas y viales de acceso.
 - Estacionamiento en la vía pública.
 - Aparcamientos fuera del viario.
 - Instrucciones básicas.
 - 1instrucciones complementarias.
- Redes peatonales y áreas estanciales.
 - Definiciones.
 - Tipología de áreas estanciales.
 - Criterios generales de localización y diseño de itinerarios peatonales principales.
 - Áreas estanciales: aceras.
 - Áreas estanciales: sendas.
 - Áreas estanciales: calles peatonales.
 - Áreas estanciales: bulevares.
 - Áreas estanciales: plazas.
 - Áreas estanciales: ámbitos ajardinados.
 - Áreas estanciales: calles de prioridad peatonal.



- Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
 - Usos: terrazas y veladores.
- Plataformas reservadas y acondicionamientos para transporte público.
 - Plataformas reservadas para autobuses.
 - Otros acondicionamientos para el transporte público.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Plataformas reservadas y acondicionamientos para ciclistas.
 - Objeto y definición.
 - Elementos y tipos.
 - Criterios generales para la constitución de una red ciclista.
 - Bandas ciclistas.
 - Acondicionamientos de intersecciones para ciclistas.
 - Elementos complementarios.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Acondicionamiento y calidad visual.
 - Consideraciones generales.
 - Los elementos de la calidad visual y su consideración.
 - Criterios generales para lograr una positiva calidad visual.
 - Regulación de los elementos de acondicionamiento y calidad visual.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Acondicionamientos: pavimentación.
 - Definición y tipos.
 - Características relevantes de los pavimentos para su utilización urbana.
 - Criterios sobre utilización de pavimentos.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Acondicionamientos frente al ruido.
 - Introducción y ámbito normativo.
 - Tipos de medidas frente al ruido.
 - Campo de aplicación de las diversas medidas.



- Medidas para la regulación de la velocidad.
- Minimización de pendientes en rampas.
- Los pavimentos especiales.
- Disposición relativa de los usos sensibles y de las vías.
- Utilización de la topografía.
- Bandas y pantallas de arbolado.
- Pantallas sónicas.
- Instrucciones básicas.
- Instrucciones complementarias.
- Acondicionamientos: iluminación.
 - Generalidades. Funciones y tipos.
 - Criterios generales de iluminación.
 - Criterios de disposición en planta.
 - Alumbrado vial.
 - Iluminación de pasos de peatones, en tramos y subterráneos.
 - Iluminación de intersecciones.
 - Iluminación de túneles y pasos bajo estructura.
 - Iluminación de aparcamientos en superficie.
 - Clase de alumbrado y altura de luminarias.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Acondicionamientos: arbolado y jardinería.
 - Introducción y ámbito normativo.
 - Criterios generales de ajardinamiento y arbolado.
 - Especificaciones.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Acondicionamientos: señalización.
 - Objetivos y tipos.
 - Alcance.
 - Criterios generales de señalización para áreas urbanas.
 - Señalización específica.
 - Instrucciones básicas.
 - Instrucciones complementarias.
- Acondicionamientos: mobiliario urbano.
 - Definición y tipos.
 - Criterios de disposición del mobiliario urbano.
 - Definición diseño y localización del mobiliario urbano.



- Instrucciones básicas.
- Instrucciones complementarias.
- Disposición de contenedores de basura en la vía pública.
 - Contenedores en superficie.
 - Contenedores soterrados.

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye principalmente a los objetivos de gobernanza, pues proporciona una herramienta de **coordinación interna municipal** con el objetivo de valorar de forma conjunta cuáles son las soluciones óptimas para potenciar la movilidad sostenible.

Agentes implicados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Mérida.

Horizonte temporal

Para poder contar cuanto antes con una referencia actualizada en el diseño de actuaciones sobre la vía pública se considera que sería conveniente comenzar a trabajar en su elaboración a **corto plazo**, de forma que todos los proyectos futuros se desarrollen dentro de un marco homogéneo.

Presupuesto estimado

El coste de los trabajos necesarios para su elaboración podría incluir una asistencia técnica como apoyo a los técnicos municipales y que podría tener un rango de coste aproximado de 20.000 €.

Planes de movilidad de eventos

Descripción de la propuesta

Mérida es una ciudad con gran número de actividades de gran volumen en el ámbito cultural y patrimonial, destacando el Festival Internacional de Teatro Clásico de Mérida que se ha constituido como principal evento cultural de referencia en Extremadura. Otros eventos relevantes son la Feria y Fiestas de Mérida, la Semana Santa, etc. junto con campeonatos deportivos y otros eventos culturales como Emerita Lúdica, el Festival Juvenil de Teatro Grecolatino de Mérida, etc. Gran parte de estas actividades suponen un cambio en el marco de la demanda de desplazamientos y también en la oferta al haber cortes y cambios en las vías, eliminación temporal de estacionamientos, etc. Por ello, puede haber



aspectos negativos en los residentes y también puede afectar a los propios visitantes.

Además, existen numerosas obras que afectan al viario, creando confusión, desvíos excesivos y molestias de todo tipo, tanto a los vehículos particulares como al transporte profesional, tanto colectivo como al taxi.

Así, resulta de interés definir un marco de planes de movilidad asociados con los eventos de mayor volumen de visitantes y para las obras que supongan una afección especial al viario. Para cada caso que se valore por parte del Ayuntamiento como de impacto medio o alto en la movilidad debe redactarse un Plan específico con un esquema similar al siguiente:

- Documento base de información.
 - En el caso de eventos: ubicación del evento, fechas, cuantificación de asistentes, modos de acceso, procedencia nacional / internacional, etc. Debe incluir una valoración del impacto de los desplazamientos de los asistentes sobre el tráfico, estacionamiento, transporte público y vías peatonales y ciclistas.
 - En el caso de obras, información similar, adaptada a la naturaleza del caso: duración, vehículos de obra, acopios de materiales, etc.
- Cambios diseñados.
 - Configuración de cambio en las vías de acceso con el diseño de desvíos temporales, cierres, etc.
 - Configuración de cambios en el servicio de transporte urbano regular en su caso: modificaciones de itinerarios, supresión temporal de paradas, nuevas paradas temporales, cambios en los horarios e intervalos de paso, etc.
 - Configuración de cambios en estacionamientos, accesos secundarios, carga y descarga, paradas de taxi, vías ciclistas, etc.
 - Análisis específico del impacto y propuestas de minimización sobre personas con movilidad reducida.
 - Análisis específico para garantizar la accesibilidad de los servicios de emergencia: ambulancias, bomberos, protección civil en caso de incidencia, tanto en el propio evento como en el entorno afectado por los cambios temporales viarios.
- Información.
 - En general, y con la debida anticipación temporal, a los asistentes, residentes, comerciantes, transportistas del entorno sobre los cambios en la oferta viaria y de estacionamiento.



- Señalización de los cambios en el viario, con la debida anticipación espacial para evitar que los usuarios se topen con el problema una vez que es imposible o muy complejo alterar la ruta.

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta tiene efecto sobre varios objetivos:

- En cierta medida, la sostenibilidad ambiental al buscar una racionalización del sistema y un nuevo reparto modal.
- La sostenibilidad social, tanto por mantener la movilidad individual, como por buscar una adecuada accesibilidad territorial.
- La sostenibilidad económica, pues al conseguirse una movilidad más racional, se aumenta la eficacia del sistema de transporte y el aumento de la eficiencia.
- Finalmente, colabora a la gobernanza de movilidad, pues, por un lado, establece un marco que defina las directrices y oriente los comportamientos del conjunto de la sociedad y, por otro, crea herramientas de coordinación interna municipal.

Agentes implicados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Mérida.
- Instituciones culturales y deportivas autonómicas o nacionales asociadas con los eventos.
- Operador del transporte urbano.
- Operadores de estacionamientos públicos.
- Asociaciones vecinales y comerciales en el ámbito de realización de los eventos (Centro Histórico y otros).

Horizonte temporal

La elaboración de estos planes se tendría que realizar en el **medio plazo** tras la aprobación de la ZBE ya que es un elemento que condiciona el diseño final de los mismos.

Presupuesto estimado

Se estima un presupuesto para la elaboración de estos planes específicos de movilidad de 25.000 € si se realiza con medios externos, pero podría ser nulo si se realizase con recursos propios (particularmente si se realiza la contratación mencionada más adelante del Coordinador de Movilidad).



Ordenanza de movilidad

Descripción de la propuesta

La regulación actual de la movilidad en Mérida se sustenta en varias Ordenanzas que no se han actualizado en los últimos años, por lo que no permiten aprovechar plenamente los cambios normativos en la legislación de circulación (límites de velocidad en viario urbano en 2021) ni dan respuesta a nuevos modos de movilidad (como los vehículos de movilidad personal o ciclos de carga).

Por ello, se propone la realización de una Ordenanza de Movilidad que englobe todos los aspectos reseñados en la Ordenanza de 2007 viendo la opción de que estuviera dentro de la misma o en otra separada la implantación y operación de la Zona de Bajas Emisiones, con el cumplimiento obligado de la preceptiva consulta pública antes de su aprobación.

La estructura de la nueva **Ordenanza de Movilidad**, que contemple disposiciones genéricas para la ZBE, podría seguir el siguiente esquema como el más habitual en las últimas Ordenanzas aprobadas en municipios españoles, sin perjuicio de la Ordenanza específica de la ZBE que deberá seguir un proceso independiente.

- Preámbulo.
- Título Preliminar. Objeto, ámbito de aplicación y competencias.
- Título Primero. Normas generales, seguridad vial, regulación y control.
 - Capítulo I. Normas Generales
 - Capítulo II. Seguridad Vial
 - Capítulo III. Regulación y Control
- Título Segundo. Ordenación y Señalización.
 - Capítulo I. Normas Generales.
 - Capítulo II. Clasificación de las Vías.
 - Capítulo III. Señalización.
 - Capítulo IV. Ordenaciones Permanentes.
 - Sección Primera. Zonas de Acceso Restringido al tráfico rodado.
 - Sección Segunda. Tipología y Características Principales.
 - Capítulo V. Ordenaciones Temporales.
 - Sección Primera. Ocupaciones de las vías urbanas.
 - Sección Segunda. Ordenación temporal por motivos de seguridad.
- Título Tercero. Parada y Estacionamiento.
 - Capítulo I. Parada.



- Capítulo II. Estacionamiento.
- Capítulo III. Reserva de estacionamiento en la vía pública.
- Capítulo IV. Estacionamiento Regulado.
- Capítulo V. Excepciones.
- Título Cuarto. Modos de movilidad urbana.
 - Capítulo I. Circulación Peatonal.
 - Capítulo II. Circulación De ciclos y bicicletas.
 - Capítulo III. Vehículos de movilidad personal (VMP).
 - Capítulo IV. Motocicletas y ciclomotores.
 - Capítulo V. Circulación del resto de Vehículos.
 - Capítulo VI. Transporte Público.
 - Capítulo VII. Vehículos de movilidad compartida.
 - Capítulo VIII. Movilidad Turística.
 - Capítulo IX. Movilidad de ocio y de recreo.
 - Capítulo X. Transporte regular urbano de viajeros de uso especial.
 - Capítulo XI. Circulación de animales.
- Título Quinto. Distribución Urbana de Mercancías.
 - Capítulo I. Objeto y definiciones.
 - Capítulo II. Horarios y zonas de DUM.
 - Capítulo III. Condiciones especiales de transporte de mercancías.
 - Capítulo IV. Distribución especial.
 - Capítulo V. Excepciones e incumplimientos.
- Título Sexto. Obras en la vía pública.
 - Capítulo Único.
- Título Séptimo. Eventos que afectan de manera singular a la movilidad.
 - Capítulo Único.
- Título Octavo. Disciplina Viaria
 - Capítulo I. Medidas Provisionales.
 - Capítulo II. Régimen Sancionador.

La extensión y profundidad de cada capítulo dependerá de los problemas involucrados, debiéndose hacer mayor hincapié en los problemas singulares que se hayan detectado, como pueden ser las paradas de los servicios interurbanos de funcionarios de la Junta, la movilidad en patines sin motor, las plazas reservadas a residentes en zonas de tráfico restringido, soporte jurídico a la regulación de las plazas reservadas garantizando la indiscriminación, etc.



Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye principalmente a los objetivos de gobernanza:

- ❑ Define las directrices y orienta los comportamientos del conjunto de la sociedad a seguir en materia de movilidad.
- ❑ Plantea una serie de herramientas de coordinación interna municipal con el objetivo de valorar de forma conjunta cuáles son las soluciones óptimas para potenciar la movilidad sostenible.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Agentes sociales: partidos políticos en el pleno municipal, asociaciones de vecinos, asociaciones de comerciantes, transportistas, etc.

Horizonte temporal

Para poder contar con una referencia actualizada y debido a la antigüedad de la Ordenanza vigente se considera que resulta prioritario comenzar a trabajar en su elaboración en el corto plazo, dependiendo de la decisión que se adopte respecto de la Ordenanza de la ZBE.

Presupuesto estimado

El coste de los trabajos necesarios para su elaboración podría incluir una asistencia técnica como apoyo a los técnicos municipales, que podría tener un coste aproximado de 20.000 €.

Participación en la planificación y gestión de la movilidad

Descripción de la propuesta

La gestión de la movilidad en una ciudad es un proceso complejo que implica planificar, regular y coordinar los distintos modos de transporte para garantizar el acceso eficiente, seguro y sostenible al espacio urbano. En este contexto, incluir la participación ciudadana no solo es deseable, sino fundamental. Las decisiones en torno a cómo se mueven las propias personas o las mercancías que necesitan impactan directamente en la calidad de vida individual.

Por ello, resulta conveniente que la ciudadanía tenga voz en la construcción de las políticas públicas de movilidad. Uno de los principales beneficios de la participación ciudadana es que permite un mejor diagnóstico de las necesidades reales. Los ciudadanos son quienes experimentan diariamente los problemas e



involucrarlos en el diseño de soluciones permite incorporar esa experiencia vivida que muchas veces no está reflejada en los trabajos estrictamente técnicos.

No todas las personas viven la ciudad de la misma manera. Son muy diferentes las necesidades y percepciones individuales. Escuchar a todos los sectores (conductores, personas con discapacidad, peatones, ciclistas, usuarios del transporte público, patinadores, etc.) ayuda a crear un sistema de movilidad que no excluya a nadie y que minimice los efectos negativos.

Los procesos participativos pueden ser una fuente importante de innovación. A través de reuniones presenciales o medios telemáticos se pueden recoger ideas creativas y soluciones prácticas que, debidamente tratadas técnicamente, resuelvan numerosos problemas.

Además, la participación fortalece la legitimidad de las decisiones adoptadas. Cuando las personas sienten que han sido escuchadas, es más probable que acepten e incluso apoyen medidas que podrían ser impopulares al principio.

Por todo ello, y en atención a la complejidad creciente y a la importancia cada vez mayor de la movilidad en las ciudades, **sin perjuicio del papel general de la Delegación de Participación Ciudadana**, se propone una doble aproximación:

- Creación de un canal estable de participación en materia de movilidad.
 - Puede adoptar la forma de Mesa de Movilidad o Foro de Movilidad, de alguna manera, reproduciendo a nivel local el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible que preconiza la Ley de Movilidad Sostenible.
 - En esta Mesa o Foro deben estar presentes representantes de las asociaciones ciudadanas en general, de los operadores de transporte y de las diferentes Administraciones.
 - La presencia de los responsables municipales, técnicos y políticos, de movilidad es imprescindible.
- En paralelo deben llevarse a cabo procesos participativos para cada actuación singular.
 - Estos procesos deben celebrarse mediante la convocatoria abierta a toda la ciudadanía, sin restricciones y con la mayor transparencia.
 - Los medios telemáticos actuales permiten gran agilidad en la invitación y en la gestión.

Incluir a la ciudadanía en la planificación y la gestión de la movilidad no es solo una cuestión democrática, sino una estrategia eficaz para construir ciudades más funcionales, sostenibles y justas, **sin que ello vaya en demérito de los enfoques técnicos, que deben ser la base de todas las propuestas.**



Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye principalmente a los objetivos de gobernanza al permitir coordinar la definición de las directrices en materia de movilidad.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.
- ❑ Otras Administraciones.
- ❑ Operadores de transporte (taxi, transporte urbano colectivo, aparcamiento, etc.).
- ❑ Todas las organizaciones y asociaciones ciudadanas con interés potencial.

Horizonte temporal

- ❑ Corto plazo.

Presupuesto estimado

- ❑ Sin coste.

Coordinación interna de la movilidad

Descripción de la propuesta

La movilidad es un fenómeno crecientemente complejo que requiere la comprensión de numerosos fenómenos de naturaleza muy diversa y la ejecución de medidas de todo tipo, que van desde la planificación del viario hasta la regulación y la ejecución de instalaciones para la recarga eléctrica.

Tratándose de un de una materia esencialmente transversal, su gestión es difícil a partir de la compartimentación típica en direcciones departamentos, servicios y demás niveles jerárquicos relacionados por una dependencia vertical. Por ello es necesario establecer mecanismos de coordinación que, sin incrementar el gasto de personal, permitan tener en todos los casos un adecuado intercambio de información que garantice la adopción de decisiones óptimas.

Sin ser necesaria la creación de un nuevo departamento bajo la figura de oficina de movilidad o similar, que puede llevar consigo un incremento desproporcionado de plantilla es conveniente la creación de la figura de **coordinador de movilidad** que articule todas las actuaciones en esta materia.

Sin perjuicio de que la decisión final y la propia ejecución sea llevada a cabo por otros órganos, se debe establecer en la nueva normativa que este coordinador



de movilidad deba informar necesariamente todos los proyectos relacionados con dicha materia, de manera vinculante o no según los casos, e incluyendo, como mínimo, lo siguiente:

- ❑ Diseño del viario. Circulación. Vados. Aceras.
- ❑ Estacionamiento, aparcamiento y garajes. Regulado y libre.
- ❑ Transporte público. Servicio urbano de transporte. Taxi. VTC. Transporte escolar.
- ❑ Bicicletas y vehículos de movilidad personal.
- ❑ Movilidad eléctrica. Puntos de recarga.
- ❑ Personas de movilidad reducida.
- ❑ Carga y descarga. Transportes especiales.
- ❑ Regulación. Normativa.
- ❑ En relaciones con terceros. Participación.

Una tarea singular que le correspondería es la gestión de la **participación** descrita antes, sin perjuicio de los papeles que correspondan a los restantes departamentos. Otra tarea muy significativa sería la estructuración de la **información** que previsiblemente va a ser necesaria para satisfacer los requisitos de la Ley de Movilidad Sostenible en relación con el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

Objetivos a los que contribuye

Esta propuesta contribuye principalmente a los objetivos de gobernanza:

- ❑ Define las directrices y orienta los comportamientos del conjunto de la sociedad a seguir en materia de movilidad.
- ❑ Plantea una serie de herramientas de coordinación interna municipal con el objetivo de valorar de forma conjunta cuáles son las soluciones óptimas para potenciar la movilidad sostenible.

Agentes implicados en su desarrollo

- ❑ Ayuntamiento de Mérida.

Horizonte temporal

- ❑ Corto plazo.

Presupuesto estimado

- ❑ Si significa la contratación de una persona, el coste ascendería a unos 60.000 euros anuales, incluyendo todos los conceptos. Algo menor podría ser el coste en que se incurriría si se recurriese a contratación externa.



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

ANEXOS



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

Anexo 1 Flota municipal de vehículos

LOTE 1: VEHÍCULOS LIGEROS: MOTOCICLETAS, TURISMOS Y FURGONETAS.

| Nº | ABREV. | MARCA | MODELO | MATRÍCULA | BASTIDOR | COMBUSTIBLE | FECHA MAT. | TIPO |
|-----------------------------|--------|---------|-----------------------|-----------|-------------------|--------------|------------|---------------|
| ALCALDÍA | | | | | | | | |
| 1 | ALC 1 | PEUGEOT | 508 5P GT PACK HYBRID | 4998LMJ | VR3F3DGZTMY002493 | GASOLINA | 27/01/21 | B-TURISMO |
| 2 | ALC 2 | KIA | NIRO | 1960KTD | KNACB81CGK5232908 | GASOLINA | 28/01/19 | B-TURISMO |
| DELEGACIÓN DE AGRICULTURA | | | | | | | | |
| 4 | AGR 2 | CITROËN | JUMPER II 2.2 | 0071CJT | VF7ZARMPA17244232 | DIÉSEL | 24/06/03 | B-FURGONETA |
| 16 | AGR 14 | SANTANA | ANIBAL | 6999CLL | VSFPSW20V00100704 | DIÉSEL | 18/03/03 | B-TURISMO |
| 17 | AGR 15 | TOYOTA | C-HR | 1307KTG | NMTKZ3BX90R267210 | HÍBRIDO | 30/01/19 | B-TURISMO |
| 21 | AGR 19 | OPEL | VIVARO-e FURGÓN | 4475MFP | VXEVIKXZXP014684 | ELÉCTRICO | 21/03/23 | B-FURGONETA |
| 22 | AGR 20 | OPEL | VIVARO-e FURGÓN | 4675MFP | VXEVIKXZXP014685 | ELÉCTRICO | 21/03/23 | B-FURGONETA |
| 25 | ENC 1 | RENAULT | KANGOO | 8180GMM | VF1KCTEEF40376284 | DIÉSEL | 29/05/09 | B-FURGONETA |
| 26 | ENC 2 | RENAULT | R.VI. MASTER | 5630FFV | VF1JDCMH636395440 | DIÉSEL | 20/09/06 | B-FURGONETA |
| DELEGACIÓN DE DEPORTES | | | | | | | | |
| 27 | DXT 1 | OPEL | VIVARO-B | 4357KSY | W0VF7G602KV608135 | DIÉSEL | 17/01/19 | B-FURGONETA |
| 28 | DXT 2 | RENAULT | TWIZY | 7522HKF | VF1ACVYB047085072 | ELÉCTRICO | 18/04/12 | B-TURISMO |
| DELEGACIÓN DE OBRAS | | | | | | | | |
| 30 | OBR 2 | PEUGEOT | PARTNER | 3351DKP | VF3GJWJYB95152363 | DIÉSEL | 11/05/05 | B-FURGONETA |
| 33 | OBR 5 | RENAULT | MASTER | 9400BHJ | VF1JDELD524161225 | DIÉSEL | 04/04/01 | B-FURGONETA |
| 35 | OBR 7 | CITROËN | JUMPER | 8266CYB | VF7ZBAMRB17408713 | DIÉSEL | 13/04/04 | B-FURGONETA |
| 38 | OBR 10 | RENAULT | KANGOO | 8445KSH | VF1FWEZHC61584410 | ELÉCTRICO | 18/12/18 | B-FURGONETA |
| 39 | OBR 11 | CITROËN | JUMPER | 8826DBC | VF7ZCPMNB17272775 | DIÉSEL | 05/08/04 | B-FURGONETA |
| 40 | OBR 12 | RENAULT | TWIZY | 3391HJX | VF1ACVYB046798402 | ELÉCTRICO | 26/03/12 | B-TURISMO |
| 41 | OBR 13 | CITROËN | JUMPER | 7201CZC | VF7ZCPMNB17440867 | DIÉSEL | 20/07/04 | B-FURGONETA |
| 42 | OBR 14 | TOYOTA | YARIS | 5096KTJ | VNKKD3D3X0A535468 | HÍBRIDO | 31/01/19 | B-TURISMO |
| 43 | OBR 15 | RENAULT | KANGOO | 3348CBV | VF1KC0JEF27578882 | DIÉSEL | 19/09/02 | B-FURGONETA |
| 44 | OBR 16 | SEAT | IBIZA | 0579FMB | VSSZZZ6LZ7R155530 | DIESEL | 08/03/07 | B-TURISMO |
| 45 | OBR 17 | CITROEN | BERLINGO 1.9 | 9074DKY | VF7GJWJYB93259150 | DIÉSEL | 30/05/05 | B-FURGONETA |
| DELEGACIÓN DE POLICÍA LOCAL | | | | | | | | |
| 46 | POL 1 | CITROEN | C4 1.4 | 9206FSD | VF7LAKFUC74675151 | GASOLINA | 28/06/07 | B-TURISMO |
| 47 | POL 2 | NISSAN | LEAF | 9769JHY | SJNFAAZE0U6024744 | ELÉCTRICO | 17/09/15 | B-TURISMO |
| 48 | POL 3 | NISSAN | LEAF | 9794JHY | SJNFAAZE0U6031769 | ELÉCTRICO | 17/09/15 | B-TURISMO |
| 49 | POL 4 | NISSAN | ALMERA | 5529DSH | SJNFDAN16U2620932 | DIÉSEL | 10/11/05 | B-TURISMO |
| 50 | POL 5 | NISSAN | JUKE | 2434HJW | SJNFCAF15U6197863 | DIÉSEL | 22/03/12 | B-TURISMO |
| 51 | POL 6 | OPEL | CROSLAND | 4695KRL | W0V7D9ED2K4084925 | GASOLINA | 08/11/18 | B-TURISMO |
| 53 | POL 8 | RENAULT | SCENIC | 8575JGD | VF1JZNA0653205008 | DIÉSEL | 15/06/15 | B-TURISMO |
| 54 | POL 9 | SEAT | ALTEA | 0714KVJ | VSSZZZ5FZK6512079 | DIÉSEL | 14/03/19 | B-TURISMO |
| 55 | POL 10 | YAMAHA | XT-600 | 9001JFL | VG5DM018000022540 | GASOLINA | 15/05/15 | A-MOTOCICLETA |
| 56 | POL 11 | YAMAHA | XT-600 | 9008JFL | VG5DM018000022549 | GASOLINA | 15/05/15 | A-MOTOCICLETA |
| 57 | POL 12 | APRILIA | TUAREG 660 | 8919MGC | ZD4XBA002NS005926 | GASOLINA | 13/04/23 | A-MOTOCICLETA |
| 58 | POL 13 | APRILIA | TUAREG 660 | 8920MGC | ZD4XBA00XNS005950 | GASOLINA | 13/04/23 | A-MOTOCICLETA |
| 59 | POL 14 | APRILIA | TUAREG 660 | 8921MGC | ZD4XBA000NS005973 | GASOLINA | 13/04/23 | A-MOTOCICLETA |
| 60 | POL 15 | APRILIA | TUAREG 660 | 8922MGC | ZD4XBA000NS005410 | GASOLINA | 13/04/23 | A-MOTOCICLETA |
| 61 | POL 16 | OPEL | ASTRA | 7285HZX | W0LPD6E6XF1008059 | DIESEL | 30/10/14 | B-TURISMO |
| 62 | POL 17 | PEUGEOT | 207 | 7433GGH | VF3WC9HXC34199577 | DIESEL | 15/07/08 | B-TURISMO |
| 63 | POL 18 | PEUGEOT | 3008 | 0612MFC | VF3M4DGZUNS159892 | GASOLIN-HYBR | 23/02/23 | B-TURISMO |

| | | | | | | | | |
|--|------------|---------|-----------------------|---------|-------------------|--------------|----------|-------------|
| 64 | POL 19 | PEUGEOT | 3008 | 0614MFC | VF3M4DGZUNS159894 | GASOLIN-HYBR | 23/02/23 | B-TURISMO |
| 65 | POL 20 | PEUGEOT | 3008 | 0615MFC | VF3M4DGZUNS159893 | GASOLIN-HYBR | 23/02/23 | B-TURISMO |
| 66 | POL 21 | PEUGEOT | 3008 | 0616MFC | VF3M4DGZUNS159891 | GASOLIN-HYBR | 23/02/23 | B-TURISMO |
| 67 | POL 22 | PEUGEOT | 3008 | 0618MFC | VF3M4DGZUNS159895 | GASOLIN-HYBR | 23/02/23 | B-TURISMO |
| PROTECCIÓN CIVIL | | | | | | | | |
| 69 | P. CIVIL 1 | RENAULT | MEGANE | 8743HLB | VF1BZ1A0747148279 | DIÉSEL | 13/06/12 | B-TURISMO |
| 70 | P. CIVIL 2 | RENAULT | MEGANE | 1503GZP | VF1BZ0A0543632578 | DIÉSEL | 22/11/10 | B-TURISMO |
| GESTIÓN TRIBUTARIA | | | | | | | | |
| 71 | REN 1 | KIA | CEED | 9935KCS | U5YHM816AHL216370 | DIÉSEL | 30/08/17 | B-TURISMO |
| SEÑALES | | | | | | | | |
| 72 | SEÑALES 1 | IVECO | 35S12 | 6574FZT | ZCFC358300D371317 | DIÉSEL | 25/02/08 | B-FURGONETA |
| 73 | SEÑALES 2 | FIAT | DOBLO | 9104KMN | ZFA26300006163710 | DIÉSEL | 04/07/17 | B-FURGONETA |
| 74 | SEÑALES 3 | OPEL | VIVARO-e FURGÓN | 4492MFP | VXEV1ZKXZPZ014686 | ELÉCTRICO | 21/03/23 | B-FURGONETA |
| SANIDAD | | | | | | | | |
| 75 | SAN 1 | FORD | TRANSIT CONNECT | 3574FWK | WF0TXXTTPT7Y89171 | DIÉSEL | 11/10/07 | B-FURGONETA |
| 76 | SAN 2 | FORD | TRANSIT COURIER | 6714LGV | WF0NXXTACNLB09622 | DIÉSEL | 16/06/20 | B-FURGONETA |
| URBANISMO | | | | | | | | |
| 79 | URB 1 | NISSAN | TERRANO | 7904DWX | VSKKVR20U0583307 | DIÉSEL | 04/03/06 | B-TURISMO |
| 80 | URB 2 | PEUGEOT | 3008 | 6631MFB | VF3M4DGZUNS159890 | GASOLIN-HYBR | 23/02/23 | B-TURISMO |
| 81 | URB 3 | PEUGEOT | 3008 | 6632MFB | VF3M4DGZUNS159896 | GASOLIN-HYBR | 23/02/23 | B-TURISMO |
| CENTRO DE FORMACIÓN MUNICIPAL LA CALZADA | | | | | | | | |
| 82 | CFMC 1 | PEUGEOT | E-TRAVELLER BUSINESSE | 2217MGM | VF3VZZKXZPZ023933 | ELÉCTRICO | 28/04/23 | B-FURGONETA |
| 83 | CFMC 2 | PEUGEOT | E-TRAVELLER BUSINESSE | 7008MHF | VF3VZZKXZPZ036098 | ELÉCTRICO | 31/05/23 | B-FURGONETA |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

LOTE 2 VEHÍCULOS PESADOS: CAMIONES, PLATAFORMAS, VEHÍCULOS AGRÍCOLAS Y REMOLQUES.

| N.º | ABREV. | MARCA | MODELO | MATRÍCULA | BASTIDOR | COMBUSTIBLE | MATRICULACIÓN | TIPO |
|----------------------------------|--------|-------------------------|------------------------------|-----------|---------------------|-------------|---------------|--------------|
| DELEGACIÓN DE AGRICULTURA | | | | | | | | |
| 3 | AGR 1 | CÁMARA | PL8-20 | E7767BGM | PL8200078 | | 03/03/16 | D-PLATAFORMA |
| 5 | AGR 3 | DAF | FAT CF 75310 | 7419FWC | XL75PC0E781342 | DIÉSEL | 01/10/07 | C-CAMIÓN |
| 6 | AGR 4 | GAYSA | PULVERIZADOR U200 | E1026BHK | 876180181 | | 03/02/21 | D-AGRÍCOLA |
| 7 | AGR 5 | IVECO | 35C14 | 6496KVD | ZCFCD35A80D627907 | DIÉSEL | 07/03/19 | C-CAMIÓN |
| 8 | AGR 6 | JCB | RULO COMPACTADOR 2 | E6888BFB | 1801344 | DIÉSEL | 24/08/07 | D-OBRAS |
| 9 | AGR 7 | JOHN DEERE DER DEERE | RETROEXCAVADORA 6400 AS | BA58741VE | L06400Y205052 | DIÉSEL | 14/05/98 | D-OBRAS |
| 10 | AGR 8 | JOHN DEERE | TRACTOR 5090M 4WD | E3941BHB | 1LV5090MVJJ501203 | DIÉSEL | 28/01/19 | D-AGRÍCOLA |
| 11 | AGR 9 | NEW HOLLAND | RETROEXCAVADORA LB95B-4PT | E9001BDY | 31064092 | DIÉSEL | 05/06/07 | D-AGRÍCOLA |
| 12 | AGR 10 | NISSAN | CABSTAR | 8882DBC | VWASBFTL043803862 | DIÉSEL | 24/09/04 | C-CAMIÓN |
| 14 | AGR 12 | RIGUAL | 10000 (REMOLQUE) | E0097BFM | 11526 | | 05/03/09 | D-REMOLQUE |
| 15 | AGR 13 | RIGUAL | 12000 | E0099BFM | 11493 | | 05/03/09 | D-REMOLQUE |
| 18 | AGR 16 | VOLVO | MOTO NIVELADORA G930 | E8996BFB | VCE0G930E00041154 | DIÉSEL | 07/09/07 | D- OBRA |
| 19 | AGR 17 | MANITOU | 160ATJ PLAT-ELEVADORA | NO | MAN0000082049 | DIESEL | 24/01/23 | D-PLATAFORMA |
| 20 | AGR 18 | YUNQUE | YUNQUE-R3 REMOL- BAS | E5190BHT | VWHPPLRAGN1000264 | NO | 01/03/23 | D-REMOLQUE |
| 23 | AGR 21 | NEW HOLLAND | BOOMER 50 | E7123BHT | LSM0B50RCMLC11402 | DIÉSEL | 22/03/23 | D-AGRÍCOLA |
| 24 | AGR 22 | RIGUAL | CP-101 | E8854BHT | LSM0B50RCMLC11402 | NO | 12/04/23 | D-REMOLQUE |
| DELEGACIÓN DE OBRAS | | | | | | | | |
| 29 | OBR 1 | DFSK | MINI TRUCK | 5681JVY | LVZBN217XGC144251 | GASOLINA | 30/12/16 | C-CAMIÓN |
| 31 | OBR 3 | IVECO | 35C14 | 6495KVD | ZCFCD35A30D626759 | DIÉSEL | 07/03/19 | C-CAMIÓN |
| 32 | OBR 4 | CATERPILLAR | 438B | BA54578VE | 3KK01751 | DIÉSEL | 27/02/95 | D-OBRA |
| 34 | OBR 6 | NISSAN | CABSTAR | 2660GLN | VWASGFF2481040151 | DIÉSEL | 03/03/09 | C-CAMIÓN |
| 36 | OBR 8 | MERCEDES | BENZ | BA8822AC | WDB6740231K122895 | DIÉSEL | 13/01/06 | C-CAMIÓN |
| 37 | OBR 9 | NISSAN | CABSTAR | 2896GLN | VWASGFF2481039635 | DIÉSEL | 30/03/09 | C-CAMIÓN |
| SANIDAD | | | | | | | | |
| 77 | SAN 3 | MARCO | PORTAFÉRETOS | NS0297 | 0 | ELÉCTRICO | ----- | D-PLATAFORMA |
| 78 | SAN 4 | TAYLOR DUNN | CLEM (PORTAFERETOS) | VCEC169 | N.º DE SERIE 200418 | ELÉCTRICO | 10/2018 | D-PLATAFORMA |
| | | | | | | | | |



Anexo 2 Informes de calidad del aire de los últimos 12 meses disponibles

04

Datos de PM10,
As, Cd, Ni, Pb
y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 (µg/m³) | ARSÉNICO (ng/m³) | CADMIO (ng/m³) | NIQUEL (ng/m³) | PLOMO (µg/m³) | BENZO(a)PIRENO (ng/m³) |
|------------|--------------|------------------|----------------|----------------|---------------|------------------------|
| 01/04/2024 | | | | | | |
| 02/04/2024 | | | | | | |
| 03/04/2024 | 8,6 | 0,522 | 0,104 | 2,090 | 0,001 | 0,131 |
| 04/04/2024 | | | | | | |
| 05/04/2024 | | | | | | |
| 06/04/2024 | 23,7 | 0,557 | 0,104 | 3,109 | 0,008 | 0,130 |
| 07/04/2024 | | | | | | |
| 08/04/2024 | | | | | | |
| 09/04/2024 | | | | | | |
| 10/04/2024 | 10,6 | 0,525 | 1,182 | 2,101 | 0,012 | 0,250 |
| 11/04/2024 | | | | | | |
| 12/04/2024 | | | | | | |
| 13/04/2024 | | | | | | |
| 14/04/2024 | 21,4 | | | | | |
| 15/04/2024 | | | | | | |
| 16/04/2024 | | | | | | |
| 17/04/2024 | | | | | | |
| 18/04/2024 | 13,2 | 0,905 | 0,207 | 2,067 | 0,004 | 0,129 |
| 19/04/2024 | | | | | | |
| 20/04/2024 | | | | | | |
| 21/04/2024 | | | | | | |
| 22/04/2024 | 9,7 | | | | | |
| 23/04/2024 | | | | | | |
| 24/04/2024 | | | | | | |
| 25/04/2024 | | | | | | |
| 26/04/2024 | 9,5 | 0,520 | 0,104 | 2,339 | 0,001 | 0,130 |
| 27/04/2024 | | | | | | |
| 28/04/2024 | | | | | | |
| 29/04/2024 | | | | | | |
| 30/04/2024 | 6,5 | | | | | 351 |

MÉRIDA

04

Datos de PM10,
As, Cd, Ni, Pb
y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 (µg/m³) | ARSÉNICO (ng/m³) | CADMIO (ng/m³) | NIQUEL (ng/m³) | PLOMO (µg/m³) | BENZO(a)PIRENO (ng/m³) |
|------------|--------------|------------------|----------------|----------------|---------------|------------------------|
| 01/05/2024 | | | | | | |
| 02/05/2024 | | | | | | |
| 03/05/2024 | | | | | | |
| 04/05/2024 | 12,6 | 0,512 | 0,102 | 2,305 | 0,001 | 0,128 |
| 05/05/2024 | | | | | | |
| 06/05/2024 | | | | | | |
| 07/05/2024 | | | | | | |
| 08/05/2024 | 15,0 | 0,892 | 0,102 | 3,187 | 0,001 | 0,127 |
| 09/05/2024 | | | | | | |
| 10/05/2024 | | | | | | |
| 11/05/2024 | | | | | | |
| 12/05/2024 | 9,8 | | | | | |
| 13/05/2024 | | | | | | |
| 14/05/2024 | | | | | | |
| 15/05/2024 | | | | | | |
| 16/05/2024 | 11,2 | 0,513 | 0,103 | 3,076 | 0,001 | 0,128 |
| 17/05/2024 | | | | | | |
| 18/05/2024 | | | | | | |
| 19/05/2024 | | | | | | |
| 20/05/2024 | 7,1 | | | | | |
| 21/05/2024 | | | | | | |
| 22/05/2024 | | | | | | |
| 23/05/2024 | | | | | | |
| 24/05/2024 | 15,1 | 0,509 | 0,102 | 2,670 | 0,001 | 0,127 |
| 25/05/2024 | | | | | | |
| 26/05/2024 | | | | | | |
| 27/05/2024 | | | | | | |
| 28/05/2024 | 13,4 | | | | | |
| 29/05/2024 | | | | | | |
| 30/05/2024 | | | | | | |
| 31/05/2024 | | | | | | 352 |

04

Datos de PM10, As, Cd, Ni, Pb y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 (µg/m³) | ARSÉNICO (ng/m³) | CADMIO (ng/m³) | NIQUEL (ng/m³) | PLOMO (µg/m³) | BENZO(a)PIRENO (ng/m³) |
|------------|--------------|------------------|----------------|----------------|---------------|------------------------|
| 01/06/2024 | 17,5 | 0,628 | 0,101 | 2,137 | 0,002 | 0,126 |
| 02/06/2024 | | | | | | |
| 03/06/2024 | | | | | | |
| 04/06/2024 | | | | | | |
| 05/06/2024 | 22,8 | 0,504 | 0,101 | 2,140 | 0,001 | 0,126 |
| 06/06/2024 | | | | | | |
| 07/06/2024 | | | | | | |
| 08/06/2024 | | | | | | |
| 09/06/2024 | 13,1 | 0,508 | 0,102 | 2,923 | 0,001 | 0,127 |
| 10/06/2024 | | | | | | |
| 11/06/2024 | | | | | | |
| 12/06/2024 | | | | | | |
| 13/06/2024 | 15,9 | | | | | |
| 14/06/2024 | | | | | | |
| 15/06/2024 | | | | | | |
| 16/06/2024 | | | | | | |
| 17/06/2024 | 11,2 | 0,508 | 0,102 | 2,411 | 0,001 | 0,127 |
| 18/06/2024 | | | | | | |
| 19/06/2024 | | | | | | |
| 20/06/2024 | | | | | | |
| 21/06/2024 | 8,2 | | | | | |
| 22/06/2024 | | | | | | |
| 23/06/2024 | | | | | | |
| 24/06/2024 | | | | | | |
| 25/06/2024 | 15,2 | 0,502 | 0,100 | 2,009 | 0,002 | 0,126 |
| 26/06/2024 | | | | | | |
| 27/06/2024 | | | | | | |
| 28/06/2024 | | | | | | |
| 29/06/2024 | 6,3 | | | | | |
| 30/06/2024 | | | | | 358 | |

04

Datos de PM10, As, Cd, Ni, Pb y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) | ARSÉNICO (ng/m^3) | CADMIO (ng/m^3) | NIQUEL (ng/m^3) | PLOMBO ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) | BENZO(a)PIRENO (ng/m^3) |
|------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---|
| 01/07/2024 | | | | | | |
| 02/07/2024 | | | | | | |
| 03/07/2024 | 11,4 | | | | | 0,126 |
| 04/07/2024 | | | | | | |
| 05/07/2024 | | | | | | |
| 06/07/2024 | 11,4 | | | | | |
| 07/07/2024 | | | | | | |
| 08/07/2024 | | | | | | |
| 09/07/2024 | 10,8 | | | | | 0,126 |
| 10/07/2024 | | | | | | |
| 11/07/2024 | | | | | | |
| 12/07/2024 | 9,7 | | | | | 0,126 |
| 13/07/2024 | | | | | | |
| 14/07/2024 | | | | | | |
| 15/07/2024 | 7,4 | | | | | 0,126 |
| 16/07/2024 | | | | | | |
| 17/07/2024 | | | | | | |
| 18/07/2024 | | | | | | |
| 19/07/2024 | 19,9 | | | | | |
| 20/07/2024 | | | | | | |
| 21/07/2024 | | | | | | |
| 22/07/2024 | | | | | | |
| 23/07/2024 | 21,9 | | | | | 0,126 |
| 24/07/2024 | | | | | | |
| 25/07/2024 | | | | | | |
| 26/07/2024 | | | | | | |
| 27/07/2024 | 9,8 | | | | | |
| 28/07/2024 | | | | | | |
| 29/07/2024 | | | | | | |
| 30/07/2024 | | | | | | |
| 31/07/2024 | 19,8 | | | | | 354 0,126 |

04

Datos de PM10,
As, Cd, Ni, Pb
y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 (µg/m³) | ARSÉNICO (ng/m³) | CADMIO (ng/m³) | NIQUEL (ng/m³) | PLOMO (µg/m³) | BENZO(a)PIRENO (ng/m³) |
|------------|--------------|------------------|----------------|----------------|---------------|------------------------|
| 01/08/2024 | | | | | | |
| 02/08/2024 | | | | | | |
| 03/08/2024 | | | | | | |
| 04/08/2024 | 18,0 | | | | | 0,120 |
| 05/08/2024 | | | | | | |
| 06/08/2024 | | | | | | |
| 07/08/2024 | | | | | | |
| 08/08/2024 | 14,7 | | | | | |
| 09/08/2024 | | | | | | |
| 10/08/2024 | | | | | | |
| 11/08/2024 | | | | | | |
| 12/08/2024 | 20,2 | | | | | 0,130 |
| 13/08/2024 | | | | | | |
| 14/08/2024 | | | | | | |
| 15/08/2024 | | | | | | |
| 16/08/2024 | 15,9 | | | | | |
| 17/08/2024 | | | | | | |
| 18/08/2024 | | | | | | |
| 19/08/2024 | | | | | | |
| 20/08/2024 | 25,0 | | | | | 0,130 |
| 21/08/2024 | | | | | | |
| 22/08/2024 | | | | | | |
| 23/08/2024 | | | | | | |
| 24/08/2024 | 12,4 | | | | | |
| 25/08/2024 | | | | | | |
| 26/08/2024 | | | | | | |
| 27/08/2024 | | | | | | |
| 28/08/2024 | 26,9 | | | | | 0,130 |
| 29/08/2024 | | | | | | |
| 30/08/2024 | | | | | | |
| 31/08/2024 | | | | | | 355 |

MÉRIDA

04

Datos de PM10, As, Cd, Ni, Pb y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 (µg/m³) | ARSÉNICO (ng/m³) | CADMIO (ng/m³) | NIQUEL (ng/m³) | PLOMO (µg/m³) | BENZO(a)PIRENO (ng/m³) |
|------------|--------------|------------------|----------------|----------------|---------------|------------------------|
| 01/09/2024 | 10,8 | | | | | |
| 02/09/2024 | | | | | | |
| 03/09/2024 | | | | | | |
| 04/09/2024 | | | | | | |
| 05/09/2024 | 19,4 | | | | | 0,130 |
| 06/09/2024 | | | | | | |
| 07/09/2024 | | | | | | |
| 08/09/2024 | | | | | | |
| 09/09/2024 | 12,7 | | | | | |
| 10/09/2024 | | | | | | |
| 11/09/2024 | | | | | | |
| 12/09/2024 | | | | | | |
| 13/09/2024 | 17,0 | | | | | 0,130 |
| 14/09/2024 | | | | | | |
| 15/09/2024 | | | | | | |
| 16/09/2024 | | | | | | |
| 17/09/2024 | 20,0 | | | | | |
| 18/09/2024 | | | | | | |
| 19/09/2024 | | | | | | |
| 20/09/2024 | | | | | | |
| 21/09/2024 | 15,1 | | | | | 0,130 |
| 22/09/2024 | | | | | | |
| 23/09/2024 | | | | | | |
| 24/09/2024 | | | | | | |
| 25/09/2024 | 3,5 | | | | | |
| 26/09/2024 | | | | | | |
| 27/09/2024 | | | | | | |
| 28/09/2024 | | | | | | |
| 29/09/2024 | 14,2 | | | | | 0,130 |
| 30/09/2024 | | | | | 356 | |

04

Datos de PM10, As, Cd, Ni, Pb y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 (µg/m³) | ARSÉNICO (ng/m³) | CADMIO (ng/m³) | NIQUEL (ng/m³) | PLOMO (µg/m³) | BENZO(a)PIRENO (ng/m³) |
|------------|--------------|------------------|----------------|----------------|---------------|------------------------|
| 01/10/2024 | | | | | | |
| 02/10/2024 | | | | | | |
| 03/10/2024 | 4,8 | | | | | |
| 04/10/2024 | | | | | | |
| 05/10/2024 | | | | | | |
| 06/10/2024 | | | | | | |
| 07/10/2024 | 14,7 | | | | | 0,130 |
| 08/10/2024 | | | | | | |
| 09/10/2024 | | | | | | |
| 10/10/2024 | | | | | | |
| 11/10/2024 | 9,1 | | | | | 0,130 |
| 12/10/2024 | | | | | | |
| 13/10/2024 | | | | | | |
| 14/10/2024 | | | | | | |
| 15/10/2024 | 8,6 | | | | | 0,130 |
| 16/10/2024 | | | | | | |
| 17/10/2024 | | | | | | |
| 18/10/2024 | | | | | | |
| 19/10/2024 | 9,9 | | | | | |
| 20/10/2024 | | | | | | |
| 21/10/2024 | | | | | | |
| 22/10/2024 | | | | | | |
| 23/10/2024 | 12,3 | | | | | 0,130 |
| 24/10/2024 | | | | | | |
| 25/10/2024 | | | | | | |
| 26/10/2024 | | | | | | |
| 27/10/2024 | 4,4 | | | | | |
| 28/10/2024 | | | | | | |
| 29/10/2024 | | | | | | |
| 30/10/2024 | | | | | | |
| 31/10/2024 | 7,8 | | | | 357 | 0,130 |

04

Datos de PM10,
As, Cd, Ni, Pb
y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 (µg/m ³) | ARSÉNICO (ng/m ³) | CADMIO (ng/m ³) | NIQUEL (ng/m ³) | PLOMO (µg/m ³) | BENZO(a)PIRENO (ng/m ³) |
|------------|---------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------------|
| 01/11/2024 | | | | | | |
| 02/11/2024 | | | | | | |
| 03/11/2024 | | | | | | |
| 04/11/2024 | 13,3 | | | | | 0,128 |
| 05/11/2024 | | | | | | |
| 06/11/2024 | | | | | | |
| 07/11/2024 | | | | | | |
| 08/11/2024 | 26,4 | | | | | 0,154 |
| 09/11/2024 | | | | | | |
| 10/11/2024 | | | | | | |
| 11/11/2024 | | | | | | |
| 12/11/2024 | 12,2 | | | | | |
| 13/11/2024 | | | | | | |
| 14/11/2024 | | | | | | |
| 15/11/2024 | | | | | | |
| 16/11/2024 | 21,3 | | | | | 0,128 |
| 17/11/2024 | | | | | | |
| 18/11/2024 | | | | | | |
| 19/11/2024 | | | | | | |
| 20/11/2024 | 6,4 | | | | | |
| 21/11/2024 | | | | | | |
| 22/11/2024 | | | | | | |
| 23/11/2024 | | | | | | |
| 24/11/2024 | 12,1 | | | | | 0,128 |
| 25/11/2024 | | | | | | |
| 26/11/2024 | | | | | | |
| 27/11/2024 | | | | | | |
| 28/11/2024 | 17,7 | | | | | |
| 29/11/2024 | | | | | | |
| 30/11/2024 | | | | | | |

04

Datos de PM10, As, Cd, Ni, Pb y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) | ARSÉNICO (ng/m^3) | CADMIO (ng/m^3) | NIQUEL (ng/m^3) | PLOMO ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) | BENZO(a)PIRENO (ng/m^3) |
|------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|---|
| 01/12/2024 | | | | | | |
| 02/12/2024 | 35,8 | | | | | 0,129 |
| 03/12/2024 | | | | | | |
| 04/12/2024 | | | | | | |
| 05/12/2024 | | | | | | |
| 06/12/2024 | 9,9 | | | | | |
| 07/12/2024 | | | | | | |
| 08/12/2024 | | | | | | |
| 09/12/2024 | | | | | | |
| 10/12/2024 | 17,6 | | | | | 0,430 |
| 11/12/2024 | | | | | | |
| 12/12/2024 | | | | | | |
| 13/12/2024 | | | | | | |
| 14/12/2024 | 11,4 | | | | | |
| 15/12/2024 | | | | | | |
| 16/12/2024 | | | | | | |
| 17/12/2024 | | | | | | |
| 18/12/2024 | 22,3 | | | | | 0,913 |
| 19/12/2024 | | | | | | |
| 20/12/2024 | | | | | | |
| 21/12/2024 | | | | | | |
| 22/12/2024 | 12,8 | | | | | |
| 23/12/2024 | | | | | | |
| 24/12/2024 | | | | | | |
| 25/12/2024 | | | | | | |
| 26/12/2024 | 17,5 | | | | | 0,195 |
| 27/12/2024 | | | | | | |
| 28/12/2024 | | | | | | |
| 29/12/2024 | | | | | | |
| 30/12/2024 | 13,8 | | | | | |
| 31/12/2024 | | | | | | |

04

MÉRIDA

Datos de PM10,
As, Cd, Ni, Pb
y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 (µg/m³) | ARSÉNICO (ng/m³) | CADMIO (ng/m³) | NIQUEL (ng/m³) | PLOMO (µg/m³) | BENZO(a)PIRENO (ng/m³) |
|------------|--------------|------------------|----------------|----------------|---------------|------------------------|
| 01/01/2025 | | | | | | |
| 02/01/2025 | | | | | | |
| 03/01/2025 | 23.7 | 0.601 | 0.104 | 2.090 | 0.004 | |
| 04/01/2025 | | | | | | |
| 05/01/2025 | | | | | | |
| 06/01/2025 | | | | | | |
| 07/01/2025 | 13.4 | 0.519 | 0.104 | 2.078 | 0.001 | |
| 08/01/2025 | | | | | | |
| 09/01/2025 | | | | | | |
| 10/01/2025 | | | | | | |
| 11/01/2025 | 6.4 | | | | | |
| 12/01/2025 | | | | | | |
| 13/01/2025 | | | | | | |
| 14/01/2025 | | | | | | |
| 15/01/2025 | 32.8 | 0.524 | 0.183 | 2.095 | 0.004 | |
| 16/01/2025 | | | | | | |
| 17/01/2025 | | | | | | |
| 18/01/2025 | | | | | | |
| 19/01/2025 | 20.2 | | | | | |
| 20/01/2025 | | | | | | |
| 21/01/2025 | | | | | | |
| 22/01/2025 | | | | | | |
| 23/01/2025 | 8.6 | 0.513 | 0.103 | 2.050 | 0.001 | |
| 24/01/2025 | | | | | | |
| 25/01/2025 | | | | | | |
| 26/01/2025 | | | | | | |
| 27/01/2025 | 4.7 | | | | | |
| 28/01/2025 | | | | | | |
| 29/01/2025 | | | | | | |
| 30/01/2025 | | | | | | |
| 31/01/2025 | 13.6 | 0.522 | 0.183 | 2.088 | 0.002 | 360 |

04

Datos de PM10, As, Cd, Ni, Pb y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 (µg/m³) | ARSÉNICO (ng/m³) | CADMIO (ng/m³) | NIQUEL (ng/m³) | PLOMO (µg/m³) | BENZO(a)PIRENO (ng/m³) |
|------------|--------------|------------------|----------------|----------------|---------------|------------------------|
| 01/02/2025 | | | | | | |
| 02/02/2025 | | | | | | |
| 03/02/2025 | | | | | | |
| 04/02/2025 | 16.1 | 1,174 | 0.130 | 2,088 | 0,002 | |
| 05/02/2025 | | | | | | |
| 06/02/2025 | | | | | | |
| 07/02/2025 | | | | | | |
| 08/02/2025 | 8.2 | | | | | |
| 09/02/2025 | | | | | | |
| 10/02/2025 | | | | | | |
| 11/02/2025 | | | | | | |
| 12/02/2025 | 12.1 | 0,515 | 0.103 | 2,060 | 0,001 | |
| 13/02/2025 | | | | | | |
| 14/02/2025 | | | | | | |
| 15/02/2025 | | | | | | |
| 16/02/2025 | 12.2 | | | | | |
| 17/02/2025 | | | | | | |
| 18/02/2025 | | | | | | |
| 19/02/2025 | 15.4 | 0,514 | 0.103 | 2,440 | 0,002 | |
| 20/02/2025 | | | | | | |
| 21/02/2025 | | | | | | |
| 22/02/2025 | | | | | | |
| 23/02/2025 | 7.2 | | | | | |
| 24/02/2025 | | | | | | |
| 25/02/2025 | | | | | | |
| 26/02/2025 | | | | | | |
| 27/02/2025 | 15.7 | 0,514 | 0.103 | 2,058 | 0,003 | |
| 28/02/2025 | | | | | | |

04

MÉRIDA

Datos de PM10,
As, Cd, Ni, Pb
y Benzo(a)pireno:

| FECHA | PM10 (µg/m³) | ARSÉNICO (ng/m³) | CADMIO (ng/m³) | NIQUEL (ng/m³) | PLOMBO (µg/m³) | BENZO(a)PIRENO (ng/m³) |
|------------|--------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------------|
| 01/03/2025 | | | | | | |
| 02/03/2025 | | | | | | |
| 03/03/2025 | 5.5 | 0.524 | 0.105 | 2.095 | 0.001 | |
| 04/03/2025 | | | | | | |
| 05/03/2025 | | | | | | |
| 06/03/2025 | | | | | | |
| 07/03/2025 | 9.6 | 0.522 | 0.104 | 2.087 | 0.002 | |
| 08/03/2025 | | | | | | |
| 09/03/2025 | | | | | | |
| 10/03/2025 | | | | | | |
| 11/03/2025 | 7.1 | 0.520 | 0.104 | 2.078 | 0.001 | |
| 12/03/2025 | | | | | | |
| 13/03/2025 | | | | | | |
| 14/03/2025 | | | | | | |
| 15/03/2025 | 6.2 | | | | | |
| 16/03/2025 | | | | | | |
| 17/03/2025 | | | | | | |
| 18/03/2025 | | | | | | |
| 19/03/2025 | 8.3 | 0.521 | 0.104 | 2.082 | 0.001 | |
| 20/03/2025 | | | | | | |
| 21/03/2025 | | | | | | |
| 22/03/2025 | | | | | | |
| 23/03/2025 | 3.7 | | | | | |
| 24/03/2025 | | | | | | |
| 25/03/2025 | | | | | | |
| 26/03/2025 | | | | | | |
| 27/03/2025 | | | | | | |
| 28/03/2025 | | | | | | |
| 29/03/2025 | | | | | | |
| 30/03/2025 | | | | | | |
| 31/03/2025 | | | | | | |



Anexo 3 Paradas y horarios del transporte urbano

Relación de paradas

A San Juan > Paseo de Roma > Hospital

- A1 PASEO DE ROMA** B C D F
- ✓ Almendralejo
- Basilica Santa Eulalia
- Extremadura
- Circo Romano
- Antigua (Juan Carlos I)
- Maria Auxiliadora
- Casa Herrera
- Río Jerte
- A1 SAN JUAN** San Fausto
- Josefinas*
- San Lázaro
- Santa Isabel
- III Milenio
- Marqués de Paterna
- Extremadura C
- Basilica Santa Eulalia C
- Marquesa de Pinares C
- Ferrocarril C
- A2 PASEO DE ROMA** B C D F
- Santo Domingo C D F
- Plaza de Toros C D F
- Eugenio Hermoso
- Centro de Salud (Rosso Luna)
- Cristóbal Colón D F
- Gabriel y Galán D F
- A2 HOSPITAL** Campos Hoyos B
- Hispanidad D F
- A1 PASEO DE ROMA** B C D F

Mis horarios:

Lunes a viernes
Cada 30' de las 7:25 a las 21:55

Sábados
Cada 60' de las 8:25 a las 21:25

Domingos y festivos
Cada 60' de las 9:25 a las 21:25

¿Una duda?

Oficina de Atención al Cliente
Calle Cabo Verde
06800 Mérida

924 304 502
900 101 086

merida.vectalia.es

MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

*Paso por Josefinas a las 8:41, 9:11, 13:41 y 14:11 los días laborables.



B Montealto > Paseo de Roma > Hospital

B1 PASEO DE ROMA A C D

- Lusitania-Fernández López
- Recinto Ferial
- Av. Emérita Augusta
- Vía de la Plata
- Pitágoras 2
- Pitágoras 102
- Llanos Olivenza
- Velódromo
- Mirandilla
- Torrente de Godina

B1 MONTEALTO Talayuela

- Montealto (Cristina)
- Dulce Chacón
- Madre Teresa
- Cementerio
- Vía de la Plata
- Policía Local
- Recinto Ferial
- Puente de Hierro

B2 PASEO DE ROMA A C D

- Hispanidad
- RTVE C

B2 HOSPITAL Campos Hoyos A

- Casaverde C
- El Foro C
- Hipermercado C
- Bellavista C
- Eugenio Hermoso C
- Glorieta Vietnam D
- Paseo Rosales C D
- Biblioteca Estado C

B1 PASEO DE ROMA A C D

Mis horarios:

Lunes a viernes

Cada 30' de las 7:25 a las 21:55

Sábados, domingos y festivos

Sin servicio, ver línea F

¿Una duda?

Oficina de Atención al Cliente
Calle Cabo Verde
06800 Mérida

924 304 502
900 101 086

merida.vectalia.es





C Juan Carlos I > Paseo de Roma > Hospital

C1 PASEO DE ROMA A B D F

- Santo Domingo A D F
- Plaza de Toros A D F
- Centro de Salud Zona Sur D F
- Los Bodegones (Lusitania) D F
- Los Escritores
- Octavio Augusto
- Colegio Salesianos

C1 Juan Carlos I Tres Fuentes

- Antigua (Juan Carlos I) A
- Extremadura A
- Basilica Santa Eulalia A
- Marquesa de Pinares A
- Ferrocarril A

C2 PASEO DE ROMA A B D F

- Palacio de Congresos
- García Lorca
- El Prado
- Ciudad Deportiva
- Guardia Civil
- RTVE B

C2 HOSPITAL Américas

- Constitución
- Casaverde B
- Barriada Carrión*
- El Foro B
- Hipermercado B
- Bellavista B
- Eugenio Hermoso A B
- Descubrimiento
- Paseo Rosales B D F
- Biblioteca Estado B

C1 PASEO DE ROMA A B D F

*Paso por Carrión a las 8:18, 13:18, 15:18 y 19:48 los días laborables

Mis horarios:

Lunes a viernes

Cada 30' de las 7:30 a las 22:00

Sábados

Cada 60' de las 9:00 a las 21:00

Domingos y festivos

Cada 60' de las 10:00 a las 21:00

¿Una duda?

Oficina de Atención al Cliente
Calle Cabo Verde
06800 Mérida

924 304 502
900 101 086

merida.vectalia.es





D San Andrés > Paseo de Roma



Mis horarios:
Lunes a viernes
Cada 30' de las 7:30 a las 22:00
Sábados, domingos y festivos
Sin servicio, ver línea F

¿Una duda?
Oficina de Atención al Cliente
Calle Cabo Verde
06800 Mérida
924 304 502
900 101 086
merida.vectalia.es





F Montevalto > Paseo de Roma > San Andrés

- F1 PASEO DE ROMA** **A C**

 - Lusitania-Fernández López
 - Recinto Ferial
 - Av. Emérita Augusta
 - Vía de la Plata
 - Pitágoras 2
 - Pitágoras 102
 - Llanos Olivenza
 - Velódromo
 - Mirandilla
 - Torrente de Godina
- F1 MONTEALTO** Talayuela

 - Montevalto (Cristina)
 - Dulce Chacón
 - Madre Teresa
 - Cementerio
 - Vía de la Plata
 - Policía Local
 - Recinto Ferial
 - Puente de Hierro
- F2 PASEO DE ROMA** **A C**

 - Santo Domingo **A C**
 - Plaza de Toros **A C**
 - Centro de Salud Zona Sur **C**
 - IES Emerita Augusta
 - Plantonal de la Vera
- F2 SAN ANDRÉS** Iglesia

 - Pablo Neruda
 - Tres Casas
 - Universidad
 - Los Bodegones (Lusitania) **C**
 - IES Sta. Eulalia
 - Glorieta Vietnam
 - Paseo Rosales
 - Cristóbal Colón **A**
 - Gabriel y Galán **A**
 - Hispanidad **A**
- F1 PASEO DE ROMA** **A C**

Mis horarios:

Lunes a viernes

Sin servicio, ver líneas B y D

Sábados, domingos y festivos

Cada 60' de las 8:00 a las 21:00

¿Una duda?

Oficina de Atención al Cliente
Calle Cabo Verde
06800 Mérida

924 304 502
900 101 086

merida.vectalia.es





Paseo de Roma > Hospital > Montealto

PASEO DE ROMA

- ✓ Palacio de Congresos
- García Lorca
- El Prado
- Guardia Civil
- RTVE

HOSPITAL Américas

- Constitución
- Hipermercado
- Bellavista
- Eugenio Hermoso
- Centro de Salud Zona Sur
- Los Bodegones (Lusitania)
- Los Escritores
- Octavio Augusto
- Colegio Salesianos
- Antigua (Juan Carlos I)
- María Auxiliadora
- Casa Herrera
- Josefinas

MONTEALTO Talayuela

- Montealto (Cristina)
- Llanos Olivenza
- Cementerio
- Vía de la Plata
- Policía Local
- Recinto Ferial
- Puente de Hierro

PASEO DE ROMA

Mis horarios:

Noches del viernes
y del sábado

Cada 60' de las 23:00 a las 4:00 *

**La última salida va hasta Montealto (Talayuela)*

¿Una duda?

Oficina de Atención al Cliente
Calle Cabo Verde
06800 Mérida

 **924 304 502**
900 101 086

 merida.vectalia.es



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

 **vectalia**
movérida



Equipamiento de las paradas

| DENOMINACIÓN PARADA | MARQUESIN | PANEL INFORMATIVO |
|---|-----------|-------------------|
| PASEO DE ROMA | SI | SI |
| c/ Oviedo 62 (Plaza Toros) | SI | SI |
| c/ Vicente Aleixandre 4 (Centro Salud) | SI | SI |
| c/ Vicente Aleixandre (Universidad) | SI | SI |
| Avda. Lusitania nº 10 | SI | |
| Avda. Lusitania nº 30 (Plaza de los Escritores) | SI | SI |
| Avda. Reina Sofia (Colegio Salesianos) | SI | SI |
| Avda. Juan Carlos I nº 59 | SI | SI |
| Avda. Juan Carlos I nº 40 | SI | |
| Avda. Juan Carlos I nº 33 | SI | SI |
| c/ Ausonio nº10 (Mª Auxiliadora) | SI | |
| c/ San Fausto nº 6 (San Juan) | SI | |
| c/ Trujillo nº 9 (San Lazaro) | SI | |
| c/ Talayuela (Montealto) | SI | SI |
| c/ Cristina (Montealto) | SI | |
| c/ Llanos de Olivenza nº 3 | SI | |
| c/ Mirandilla (Velodromo) | SI | |
| Avda. Via de la Plata nº 35 | SI | |
| c/ El Ferrocarril nº 9) | SI | |
| Avda. Libertad (Estacion Autobuses) | SI | |
| Palacio de Congreso. | SI | |
| Avda. de el Prado nº 4 | SI | SI |
| Avda. Duque Ahumada (A. Guardia Civil) | SI | |
| Avda. Americas nº 29 | SI | |
| Avda. Americas nº 5 (Hospital) | SI | SI |
| Avda. Constitucion nº 34 | SI | |
| c/ M. Rosso Luna nº 9 | SI | |
| c/ Ortega y Muñoz nº 13 | SI | |
| Avda. Portugal nº 10 | SI | |
| Avda. Portugal nº 7 | SI | |
| Camino del Peral nº 98 | SI | SI |
| CAMINO PASERAS | SI | |
| C/ Pablo Neruda nº 39 | SI | |
| Avda. Marques de Paterna nº 6 | SI | |
| Pso. Los Rosales nº 2 | SI | |
| Ronda del Descubrimiento | SI | |
| C/ Eugenio Hermoso nº 11 | SI | |
| c/ Magdalena nº 70 | SI | |
| Sta. Isabel (c/ San Alejo nº 5) | SI | |
| C/ Almendralejo nº 30 | SI | |
| Avda. Casa Herrera nº 15 | SI | |
| CIUDAD DEPORTIVA | SI | |
| C/ Dulce Chacon | SI | |
| Avda. Antonio Campos Hoyos (Hospital) | SI | SI |
| Avda. Hispanidad (R. Estatuto Capitalidad) | SI | SI |
| Avda. Via de la Plata (R. ORAMBA) | SI | |
| Avda. Luis Jacinto Ramallo Garcia | SI | |
| Avda. Via de la Planta nº 14 | SI | |
| Avda. Pitagoras nº 2 | SI | |
| C/ Mirandilla nº 8 | SI | |
| Avda. Pitagoras nº 102 | SI | |
| C/ MIRANDILLA SAN AGUSTÍN (PASEO ROMA) | SI | |

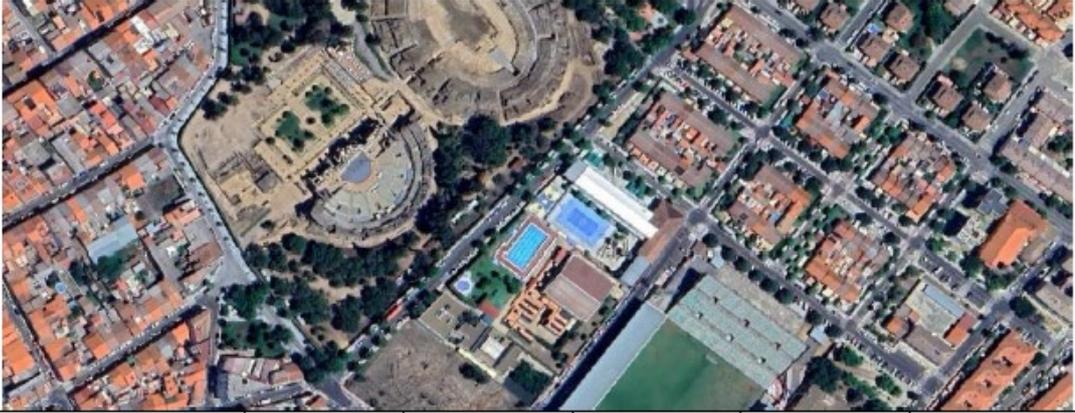
Fuente: Vectalia



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

Anexo 4 Accesibilidad de los centros educativos



| FICHA Nº 1 | | | | | |
|--|----------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Centro educativo | CEIP Francisco Giner de los Ríos | | | | |
|  | | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado de las aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Estado de la señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Estado de los pasos peatonales | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|  | | | | | |
| <p>Notas: Escasa visibilidad de pasos de peatones, calles con falta de limpieza en aceras y ocupadas por coches.</p> | | | | | |



FICHA Nº 2

Centro educativo
CEIP Federico García Lorca



| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Estado de las aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Estado de la señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Estado de los pasos peatonales | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: Calle estrecha ocupada por los coches y con dificultades para aparcar en los alrededores.



FICHA Nº 3

Centro educativo

CEIP Suárez Somonte



| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Estado de las aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Estado de la señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Estado de los pasos peatonales | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: Zona de calles que tienen pasos de peatones a nivel con escasas zonas de aparcamiento.



FICHA Nº 4

Centro educativo
CEIP José María Calatrava



| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Estado de las aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Estado de la señalización | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Estado de los pasos peatonales | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: Escasas señales de reducción de velocidad. Zona con gran espacio para aparcamiento.



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

Anexo 5 Aforos de ocupación de estacionamiento en viario



PMUS Mérida
Estacionamiento en viario diurno y nocturno

| Lugar: <input type="text" value="Mérida"/> | | Fecha: <input type="text" value="9 y 12 mayo"/> | | | | | | | |
|--|------------------------|---|------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----|---------------|-------------|
| Tramos | | | Aforo | | | | | | |
| Nº | Calle | Entre.. | y | Horas | Capacidad total | Plazas ocupadas | PMR | Plazas Vacías | Mal. aparv. |
| 1 | Avenida de Portugal | Entera | | 9:00 a 11:00 | 155 | 110 | 1 | 45 | 0 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 155 | 110 | 1 | 45 | 0 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 155 | 100 | 1 | 55 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 155 | 100 | 1 | 55 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 155 | 85 | 1 | 70 | 0 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 155 | 90 | 1 | 65 | 0 |
| | | | | 21:00 a 23:00 | 155 | 60 | 1 | 95 | 0 |
| 2 | Calle Almendralejo | Puente Lusitana | Avd Extremadura. | 9:00 a 11:00 | 23 | 23 | 2 | 0 | 6 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 23 | 23 | 2 | 0 | 4 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 23 | 23 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 23 | 21 | 2 | 2 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 23 | 23 | 2 | 0 | 2 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 23 | 22 | 2 | 1 | 0 |
| | | | | 21:00 a 23:00 | 23 | 20 | 2 | 3 | 0 |
| 3 | Calle Berito Torresano | Calle Pedro Mana Plano | Calle Legion X | 9:00 a 11:00 | 32 | 12 | 1 | 20 | 0 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 32 | 22 | 1 | 10 | 0 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 32 | 20 | 1 | 12 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 32 | 32 | 1 | 0 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 32 | 31 | 1 | 1 | 0 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 32 | 30 | 1 | 2 | 0 |
| | | | | 21:00 a 23:00 | 32 | 27 | 1 | 5 | 0 |



PMUS Mérida
Estacionamiento en vialito diurno y nocturno

| Lugar: | | Mérida | | Fecha: | | 9 y 12 mayo | | | |
|--------|-----------------------------|--------------------|---------------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----|---------------|------------|
| Tramos | | | | Aforo | | | | | |
| Nº | Calle | Entre.. | y ... | Hora | Capacidad total | Plazas ocupadas | PMR | Plazas Vacías | Mal. apar. |
| 4 | Calle Calvatio | Calle del Almendro | Calle Marquesa de Pinares | 9:00 a 11:00 | 27 | 27 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 27 | 27 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 27 | 26 | 2 | 1 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 27 | 27 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 27 | 25 | 2 | 2 | 0 |
| 5 | Calle de la Concordia | Calle Vespaciano | Calle Calvatio | 9:00 a 11:00 | 19 | 19 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 19 | 19 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 19 | 19 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 19 | 19 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 19 | 19 | 2 | 0 | 2 |
| 6 | Calle del Teniente Flomesta | Calle Cabo Verde | Calle Reyes Huertas, | 9:00 a 11:00 | 19 | 19 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 68 | 1 | 0 | 67 | 0 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 68 | 2 | 0 | 66 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 68 | 0 | 0 | 68 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 68 | 2 | 0 | 66 | 0 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 68 | 3 | 0 | 65 | 0 |
| | | | | 21:00 a 23:00 | 68 | 0 | 0 | 68 | 0 |



PMUS Mérida
Estacionamiento en viario diurno y nocturno

| Lugar: <input type="text" value="Mérida"/> | | Fecha: <input type="text" value="9 y 12 mayo"/> | | | | | | | |
|--|-------------------------|---|----------------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----|---------------|------------|
| Tramos | | | | Aforo | | | | | |
| Nº | Calle | Entre... | y ... | Hora | Capacidad total | Plazas ocupadas | PMR | Plazas Vacías | Mal. apar. |
| 7 | Calle Francisco Pizarro | Calle Oviedo | Calle Canovas del Castillo | 9:00 a 11:00 | 37 | 30 | 0 | 7 | 0 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 37 | 28 | 0 | 9 | 1 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 37 | 33 | 0 | 4 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 37 | 30 | 0 | 7 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 37 | 32 | 0 | 5 | 3 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 37 | 30 | 0 | 7 | 0 |
| 8 | Calle Galileo | Calle Isaac Peral | Calle Pio Baroja | 9:00 a 11:00 | 21 | 18 | 0 | 3 | 0 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 21 | 16 | 0 | 5 | 0 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 21 | 20 | 0 | 1 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 21 | 21 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 21 | 19 | 0 | 2 | 2 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 21 | 21 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | Calle Maza | Avd Jose Fernandez Lopez. | Calle Marquesa de Pinares | 9:00 a 11:00 | 11 | 11 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 11 | 11 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 11 | 10 | 2 | 1 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 11 | 11 | 2 | 0 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 11 | 10 | 2 | 1 | 0 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 11 | 9 | 2 | 2 | 0 |
| | | | | 21:00 a 23:00 | 11 | 11 | 2 | 0 | 0 |



PMUS Mérida
Estacionamiento en vialitario diurno y nocturno

| Lugar: | | Mérida | | Fecha: | | 9 y 12 mayo | | | |
|--------|-------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----|---------------|---------------|
| Nº | Calle | Tramos | | Aforo | | | | | |
| | | Entre... | y.... | Horas | Capacidad total | Plazas ocupadas | PMR | Plazas Vacías | Mal. apar. v. |
| 10 | Calle Pedro María Plano | Calle Calderon de la Barca | Pase don Jose Alvarez de Buruaga. | 9:00 a 11:00 | 70 | 55 | 1 | 10 | 0 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 70 | 60 | 1 | 10 | 0 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 70 | 65 | 1 | 5 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 70 | 60 | 1 | 10 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 70 | 65 | 1 | 5 | 0 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 70 | 67 | 1 | 3 | 0 |
| 11 | Calle Pío Baroja | Calle Manuel Bennejo Hernandez | Calle Corralvo | 9:00 a 11:00 | 39 | 39 | 2 | 0 | 20 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 39 | 39 | 2 | 0 | 15 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 39 | 39 | 2 | 0 | 10 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 39 | 39 | 2 | 0 | 1 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 39 | 39 | 2 | 0 | 3 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 39 | 39 | 2 | 0 | 0 |
| 12 | Calle Torres Quevedo | Calle Pío Baroja | Avd Constitucion | 9:00 a 11:00 | 20 | 20 | 0 | 0 | 1 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 20 | 20 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 20 | 17 | 0 | 3 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 20 | 20 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 20 | 19 | 0 | 1 | 0 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 20 | 18 | 0 | 2 | 0 |
| | | | | 21:00 a 23:00 | 20 | 20 | 0 | 0 | 0 |



PMUS Mérida
Estacionamiento en viario diurno y nocturno

| Lugar: | | Merida | | Fecha: | | 9 y 12 mayo | | | |
|---------------|------------------|--------------------------|--------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----|---------------|------------|
| Tramos | | | | Aforo | | | | | |
| Nº | Calle | Entre.. | y.... | Horas | Capacidad total | Plazas ocupadas | PMR | Plazas Vacías | Mal. apar. |
| 13 | Calle Vespasiano | Calle Marquesa de Pinzas | Calle Almendralejo | 9:00 a 11:00 | 10 | 10 | 0 | 0 | 1 |
| | | | | 11:00 a 13:00 | 10 | 10 | 0 | 0 | 1 |
| | | | | 13:00 a 15:00 | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | 15:00 a 17:00 | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | 17:00 a 19:00 | 10 | 8 | 0 | 2 | 0 |
| | | | | 19:00 a 21:00 | 10 | 9 | 0 | 1 | 1 |
| 21:00 a 23:00 | 10 | 10 | 0 | 0 | 1 | | | | |



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

Anexo 6 Aforos de ocupación en aparcamientos públicos



1. Estación de tren Mérida



Dirección: C. Cardero

Número de plazas: Aproximadamente 250 plazas (cubierto parcialmente) con 24 plazas para eléctricos precintadas.

| Pago | Turno mañana | Turno mañana | Turno tarde |
|-----------|--------------|--------------|-------------|
| Ocupación | 189 (76 %) | 177 (71 %) | 105 (41 %) |



2. Politécnica



Dirección: C. Calvario

Número de plazas: Aproximadamente 330 plazas (cubierto)

| Pago | Turno mañana | Turno mañana | Turno tarde |
|-----------|--------------|--------------|-------------|
| Ocupación | 285 (86 %) | 271 (82 %) | 144 (44 %) |



3. Aparcamiento Atarazanas



Dirección: C. Atarazanas, 12

Número de plazas: Aproximadamente 267 plazas (cubierto)

| Pago | Turno mañana | Turno mañana | Turno tarde |
|-----------|--------------|--------------|-------------|
| Ocupación | 130 (49 %) | 147 (55 %) | 91 (34 %) |



4. Aparcamiento Teatro Romano (Hernán Cortés)



Dirección: C. Cabo Verde, 2

Número de plazas: Aproximadamente 225 plazas (cubierto parcialmente), incluyendo plazas para autocaravanas.

| Pago | Turno mañana | Turno mañana | Turno tarde |
|-----------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Ocupación | Reservado 105 libre 51 (69 %) | Reservado 120 Libre 57 (79 %) | Reservado 106 Libre 39 (64 %) |



5. Aparcamiento José Fernando López



Dirección: Avenida José Fernando López, 1

Número de plazas: Aproximadamente 462 plazas (subterráneo) en 2 plantas.

| Pago | Turno mañana | Turno mañana | Turno tarde |
|-----------|------------------|------------------|------------------|
| Ocupación | Planta -1 (80 %) | Planta -1 (75 %) | Planta -1 (55 %) |
| | Planta -2 (50 %) | Planta -2 (55 %) | Planta -2 (30 %) |
| | (65 %) | (65 %) | (43 %) |



Anexo 7 Auditoria de carriles bici

| FICHA Nº 1 | | | | | |
|--|--|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Tramo | Calle Zaragoza | | | | |
| | | | | | |
| Tipo de pavimento | <input type="checkbox"/> Slurry <input checked="" type="checkbox"/> Acera <input type="checkbox"/> Calzada <input type="checkbox"/> Otros (Acera y tierra) | | | | |
| Anchura (metros) | 2 metros | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado del pavimento | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | | | | | |
| Notas: No hay señalización horizontal ni vertical en el carril bici. | | | | | |



FICHA Nº 2

Tramo

Avda. Duque de Ahumada



Tipo de pavimento

Slurry Acera Calzada Otros (Acera y tierra)

Anchura (metros)

3 metros

Estado del pavimento

| Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: Hay parte de los tramos que se encuentran con aceras.



FICHA Nº 3

Tramo

Avda. Luis Jacinto Ramallo García



Tipo de pavimento

Slurry Acera Calzada Otros (Acera y tierra)

Anchura (metros)

1,8 metros

Estado del pavimento

| Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: No incluye señalización vertical ni horizontal. Esta pintado de verde por diversas calles de los alrededores en los dos sentidos de la calle.



FICHA Nº 4

Tramo

Calle Luis Jacinto Ramallo García (al lado del Lidl)



Tipo de pavimento

Slurry Acera Calzada Otros (Acera y tierra)

Anchura (metros)

1,3 metros

Estado del pavimento

Muy mal

Mal

Regular

Bien

Muy bien



Notas: Es continuación de la calle Luis Jacinto Ramallo García y sin señalización.



FICHA Nº 5

Tramo

Puente Lusitana



Tipo de pavimento

Slurry Acera Calzada Otros (Acera y tierra)

Anchura (metros)

2,2 metros

Estado del pavimento

Muy mal

Mal

Regular

Bien

Muy bien



Notas: Incluye señalización horizontal en la calzada.



FICHA Nº 6

Tramo

Avda. del Rio.



Tipo de pavimento

Slurry Acera Calzada Otros (Acera y tierra)

Anchura (metros)

2,5 metros

Estado del pavimento

Muy mal

Mal

Regular

Bien

Muy bien



Notas: Es discontinuo en muchos tramos a lo largo del cauce del rio.



FICHA Nº 7

Tramo

Avda. de la Hispanidad



Tipo de pavimento

Slurry Acera Calzada Otros (Acera y tierra)

Anchura (metros)

1 metro

Estado del pavimento

Muy mal

Mal

Regular

Bien

Muy bien



Notas: Carril para bicicletas con señalización horizontal pintada en la acera de peatones.



Anexo 8 Auditoria de aparcabicis

| FICHA N° 1 | | | | | |
|---|--|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ubicación | Pabellón de Mérida | | | | |
|  | | | | | |
| Tipo de aparcabicis | <input checked="" type="checkbox"/> En U invertida <input type="checkbox"/> Para ruedas <input type="checkbox"/> Compartido con motocicletas <input type="checkbox"/> Otros | | | | |
| Plazas disponibles | 5 | | | | |
| Ocupación de bicicletas | 0 | | | | |
| Dispone de señalización vertical | <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado del aparcabicis | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|  | | | | | |
| Notas: Al lado de un aparcabicis de una empresa privada, que actualmente no funciona. | | | | | |



FICHA Nº 2

Ubicación

Puente de Lusitania



Tipo de aparcabicis

- En U invertida Para ruedas
 Compartido con motocicletas Otros

Plazas disponibles

6

Ocupación de bicicletas

0

Dispone de señalización vertical

- SI NO

| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Estado del aparcabicis | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: Esta dentro de la biblioteca, por lo que no es posible acceder en horario que no está abierta.



FICHA Nº 3

Ubicación

Plaza de España



Tipo de aparcabicis

- En U invertida Para ruedas
 Compartido con motocicletas Otros

Plazas disponibles

5

Ocupación de bicicletas

3

Dispone de señalización vertical

- SI NO

Muy mal

Mal

Regular

Bien

Muy bien

Estado del aparcabicis



Notas: También sirve de uso para patinetes.



FICHA N° 4

Ubicación

P.º de D. José Álvarez Sáez de Buruaga, 1



Tipo de aparcabicis

En U invertida Para ruedas
 Compartido con motocicletas Otros

Plazas disponibles

5

Ocupación de bicicletas

2

Dispone de señalización vertical

SI NO

Muy mal

Mal

Regular

Bien

Muy bien

Estado del aparcabicis



Notas:



FICHA Nº 5

Ubicación

Puerta de la Villa



Ubicación

Tipo de aparcabici

- En U invertida Para ruedas
 Compartido con motocicletas Otros

Plazas disponibles

Ninguna

Ocupación de bicicletas

Ninguna

Dispone de señalización vertical

- SI NO

Muy mal Mal Regular Bien Muy bien

Estado del aparcabici

-



Notas: Se elimino al arreglar la plaza. En la actualidad no hay aparcabici y se pone candado en mobiliario



Anexo 9 Auditoria de seguridad vial



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| | | | |
|---|---|---|---|
| Nombre: <input style="width: 250px;" type="text"/> | | Fecha: <input style="width: 80px;" type="text" value="10/05/2025"/> | Ref: <input style="width: 30px;" type="text" value="1"/> |
| Intersección: <u>calle Bilbao con calle Las Palmas</u> | | | |
| | | | |
| 0. Datos de situación | | | |
| Tipo de Via: <input type="checkbox"/> Principal <input checked="" type="checkbox"/> Secundaria <input type="checkbox"/> Otros Intersección: <input checked="" type="checkbox"/> En T o en Y <input type="checkbox"/> En X o en + <input type="checkbox"/> Entrada <input type="checkbox"/> Salida Regulada por: <input type="checkbox"/> Semáforos <input checked="" type="checkbox"/> Señalización <input type="checkbox"/> Normativa | | | |
| 1. Calzada | | 2. Semáforos | |
| SEÑALIZACIÓN <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | ESTADO <input type="checkbox"/> Buen estado <input checked="" type="checkbox"/> Mal estado <input type="checkbox"/> Otros | SEÑALIZACIÓN <input type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input checked="" type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | ESTADO <input type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucio <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |
| 3. Señalización horizontal | | 4. Señalización vertical | |
| SEÑALIZACIÓN <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | ESTADO <input type="checkbox"/> Buen estado <input checked="" type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros | SEÑALIZACIÓN <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | ESTADO <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| A PIE EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|---------------------------------|--|-----------|-----------|
| 5. Pasos de peatones | 5.1 ¿Es correcta la ubicación de los pasos de peatones? | | X |
| | 5.2 ¿Es adecuada la velocidad de aproximación de los vehículos? | | X |
| | 5.3 ¿Ven, y son vistos, los peatones? | | X |
| | 5.4 ¿Puede causar conflictos con otro tipo de usuarios (bicicletas,...)? | | X |
| 6. Intersecciones | 6.1 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido? | X | |
| | 6.2 ¿Es necesario establecer elementos de disuasión para los peatones en su propósito de cruzar por los lugares previstos? | | X |
| | 6.3 ¿Los peatones pueden cruzar de modo seguro? | | X |
| | 6.4 ¿Será capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | | X |
| 7. Legibilidad de la vía | 7.1 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| | 7.2 ¿Es alta la velocidad aproximación de los vehículos? | | X |
| 8. Visibilidad | 8.1 ¿La visibilidad se ve obstruida? | | X |
| | 8.2 ¿Aparece alguna otra característica local que afecte a la visibilidad? | | X |
| | 8.3 ¿Puede verse obstruida la visibilidad por culpa de características temporales, tales como vehículos aparcados en los márgenes o por causa de colas de tráfico? | | X |
| | 8.4 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 9. Barreras de seguridad | 9.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 9.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | |
| 10. Estado del pavimento | 10.1 ¿Es adecuado el estado del pavimento? | X | |
| | 10.2 ¿Hay problemas de deslizamiento para los usuarios de la vía con lluvia? | X | |
| 11. Estado de las aceras | 11.1 ¿Tienen anchura adecuada para recorrerlas con comodidad? | | X |
| | 11.2 ¿Existen elementos de mobiliario urbano que dificulten el tránsito? | | X |

| EN VEHICULO EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|-----------------------------------|--|-----------|-----------|
| 12. Intersecciones | 12.1 ¿Advertirán los conductores, sin dudar, la existencia de intersección? | X | |
| | 12.2 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido (cruce, rotonda,...)? | X | |
| | 12.3 ¿Son adecuados los medios de regulación de prioridad? | X | |
| 13. Legibilidad de la vía | 13.1 ¿Serán capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| | 13.2 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| 14. Señales de tráfico | 14.1 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 15. Barreras de seguridad | 15.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 15.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | X |

Notas: Esta en un polígono. No hay pasos de cebra ni aceras.



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre: Fecha: Ref:

Intersección: Rotonda Consejería de Agricultura




| 0. Datos de situación | | | |
|--|--|--|--|
| Tipo de Via: <input checked="" type="checkbox"/> Principal <input type="checkbox"/> Secundaria <input type="checkbox"/> Otros | | | |
| Intersección: <input checked="" type="checkbox"/> En T o en Y <input type="checkbox"/> En X o en + <input type="checkbox"/> Entrada <input type="checkbox"/> Salida | | | |
| Regulada por: <input type="checkbox"/> Semáforos <input checked="" type="checkbox"/> Señalización <input type="checkbox"/> Normativa | | | |
| 1. Calzada | | 2. Semáforos | |
| SEÑALIZACIÓN <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | ESTADO <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Mal estado <input type="checkbox"/> Otros | SEÑALIZACIÓN <input type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input checked="" type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | ESTADO <input type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucio <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |
| 3. Señalización horizontal | | 4. Señalización vertical | |
| SEÑALIZACIÓN <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | ESTADO <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros | SEÑALIZACIÓN <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | ESTADO <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| A PIE EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|---------------------------------|--|-----------|-----------|
| 5. Pasos de peatones | 5.1 ¿Es correcta la ubicación de los pasos de peatones? | X | |
| | 5.2 ¿Es adecuada la velocidad de aproximación de los vehículos? | X | |
| | 5.3 ¿Ven, y son vistos, los peatones? | X | |
| | 5.4 ¿Puede causar conflictos con otro tipo de usuarios (bicicletas,...)? | | X |
| 6. Intersecciones | 6.1 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido? | X | |
| | 6.2 ¿Es necesario establecer elementos de disuasión para los peatones en su propósito de cruzar por los lugares previstos? | | X |
| | 6.3 ¿Los peatones pueden cruzar de modo seguro? | X | |
| | 6.4 ¿Será capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| 7. Legibilidad de la vía | 7.1 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| | 7.2 ¿Es alta la velocidad aproximación de los vehículos? | | X |
| 8. Visibilidad | 8.1 ¿La visibilidad se ve obstruida? | | X |
| | 8.2 ¿Aparece alguna otra característica local que afecte a la visibilidad? | | X |
| | 8.3 ¿Puede verse obstruida la visibilidad por culpa de características temporales, tales como vehículos aparcados en los márgenes o por causa de colas de tráfico? | | X |
| | 8.4 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 9. Barreras de seguridad | 9.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 9.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | |
| 10. Estado del pavimento | 10.1 ¿Es adecuado el estado del pavimento? | X | |
| | 10.2 ¿Hay problemas de deslizamiento para los usuarios de la vía con lluvia? | | X |
| 11. Estado de las aceras | 11.1 ¿Tienen anchura adecuada para recorrerlas con comodidad? | X | |
| | 11.2 ¿Existen elementos de mobiliario urbano que dificulten el tránsito? | | X |

| EN VEHICULO EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|-----------------------------------|--|-----------|-----------|
| 12. Intersecciones | 12.1 ¿Advertirán los conductores, sin dudar, la existencia de intersección? | X | |
| | 12.2 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido (cruce, rotonda,...)? | X | |
| | 12.3 ¿Son adecuados los medios de regulación de prioridad? | X | |
| 13. Legibilidad de la vía | 13.1 ¿Serán capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| | 13.2 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| 14. Señales de tráfico | 14.1 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 15. Barreras de seguridad | 15.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 15.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | X |

Notas: Es una rotonda muy grande



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre: Fecha: Ref:

Intersección: calle Rosalia de Castro con avenida José Saramago de Sousa




0. Datos de situación

Tipo de Via: Principal Secundaria Otros

Intersección: En T o en Y En X o en + Entrada Salida

Regulada por: Semáforos Señalización Normativa

| 1. Calzada | | 2. Semáforos | |
|--|--|--|--|
| <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input type="checkbox"/> Buen estado <input checked="" type="checkbox"/> Mal estado <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input checked="" type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucio <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |
| 3. Señalización horizontal | | 4. Señalización vertical | |
| <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input type="checkbox"/> Buen estado <input checked="" type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |

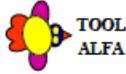


AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| A PIE EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|--------------------------|--|----|----|
| 5. Pasos de peatones | 5.1 ¿Es correcta la ubicación de los pasos de peatones? | X | |
| | 5.2 ¿Es adecuada la velocidad de aproximación de los vehículos? | X | |
| | 5.3 ¿Ven, y son vistos, los peatones? | X | |
| | 5.4 ¿Puede causar conflictos con otro tipo de usuarios (bicicletas,...)? | | X |
| 6. Intersecciones | 6.1 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido? | X | |
| | 6.2 ¿Es necesario establecer elementos de disuasión para los peatones en su propósito de cruzar por los lugares previstos? | | X |
| | 6.3 ¿Los peatones pueden cruzar de modo seguro? | X | |
| | 6.4 ¿Será capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| 7. Legibilidad de la vía | 7.1 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| | 7.2 ¿Es alta la velocidad aproximación de los vehículos? | | X |
| 8. Visibilidad | 8.1 ¿La visibilidad se ve obstruida? | | X |
| | 8.2 ¿Aparece alguna otra característica local que afecte a la visibilidad? | | X |
| | 8.3 ¿Puede verse obstruida la visibilidad por culpa de características temporales, tales como vehículos aparcados en los márgenes o por causa de colas de tráfico? | | X |
| | 8.4 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 9. Barreras de seguridad | 9.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 9.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | |
| 10. Estado del pavimento | 10.1 ¿Es adecuado el estado del pavimento? | X | |
| | 10.2 ¿Hay problemas de deslizamiento para los usuarios de la vía con lluvia? | | X |
| 11. Estado de las aceras | 11.1 ¿Tienen anchura adecuada para recorrerlas con comodidad? | X | |
| | 11.2 ¿Existen elementos de mobiliario urbano que dificulten el tránsito? | | X |

| EN VEHICULO EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|----------------------------|--|----|----|
| 12. Intersecciones | 12.1 ¿Advertirán los conductores, sin dudar, la existencia de intersección? | X | |
| | 12.2 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido (cruce, rotonda,...)? | X | |
| | 12.3 ¿Son adecuados los medios de regulación de prioridad? | X | |
| 13. Legibilidad de la vía | 13.1 ¿Serán capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| | 13.2 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| 14. Señales de tráfico | 14.1 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 15. Barreras de seguridad | 15.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 15.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | X |

Notas: _____



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre: Fecha: Ref:

Intersección: avenida Reina Sofia con calle Vicente Aleixandre



0. Datos de situación

Tipo de Via: Principal Secundaria Otros

Intersección: En T o en Y En X o en + Entrada Salida

Regulada por: Semáforos Señalización Normativa

| 1. Calzada | | 2. Semáforos | |
|--|--|--|--|
| <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Mal estado <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucio <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |
| 3. Señalización horizontal | | 4. Señalización vertical | |
| <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input type="checkbox"/> Buen estado <input checked="" type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| A PIE EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|---------------------------------|--|-----------|-----------|
| 5. Pasos de peatones | 5.1 ¿Es correcta la ubicación de los pasos de peatones? | X | |
| | 5.2 ¿Es adecuada la velocidad de aproximación de los vehículos? | X | |
| | 5.3 ¿Ven, y son vistos, los peatones? | X | |
| | 5.4 ¿Puede causar conflictos con otro tipo de usuarios (bicicletas,...)? | | X |
| 6. Intersecciones | 6.1 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido? | X | |
| | 6.2 ¿Es necesario establecer elementos de disuasión para los peatones en su propósito de cruzar por los lugares previstos? | X | |
| | 6.3 ¿Los peatones pueden cruzar de modo seguro? | X | |
| | 6.4 ¿Será capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| 7. Legibilidad de la vía | 7.1 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| | 7.2 ¿Es alta la velocidad aproximación de los vehículos? | | X |
| 8. Visibilidad | 8.1 ¿La visibilidad se ve obstruida? | | X |
| | 8.2 ¿Aparece alguna otra característica local que afecte a la visibilidad? | | X |
| | 8.3 ¿Puede verse obstruida la visibilidad por culpa de características temporales, tales como vehículos aparcados en los márgenes o por causa de colas de tráfico? | | X |
| | 8.4 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 9. Barreras de seguridad | 9.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | X | |
| | 9.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | X | |
| 10. Estado del pavimento | 10.1 ¿Es adecuado el estado del pavimento? | X | |
| | 10.2 ¿Hay problemas de deslizamiento para los usuarios de la vía con lluvia? | | X |
| 11. Estado de las aceras | 11.1 ¿Tienen anchura adecuada para recorrerlas con comodidad? | X | |
| | 11.2 ¿Existen elementos de mobiliario urbano que dificulten el tránsito? | | X |

| EN VEHICULO EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|-----------------------------------|--|-----------|-----------|
| 12. Intersecciones | 12.1 ¿Advertirán los conductores, sin dudar, la existencia de intersección? | X | |
| | 12.2 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido (cruce, rotonda,...)? | X | |
| | 12.3 ¿Son adecuados los medios de regulación de prioridad? | X | |
| 13. Legibilidad de la vía | 13.1 ¿Serán capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| | 13.2 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| 14. Señales de tráfico | 14.1 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 15. Barreras de seguridad | 15.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | X | |
| | 15.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | X | |

Notas: _____



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre: Fecha: Ref:

Intersección: avenida Reina Sofia con calle Octavio Augusto




0. Datos de situación

Tipo de Via: Principal Secundaria Otros

Intersección: En T o en Y En X o en + Entrada Salida

Regulada por: Semáforos Señalización Normativa

| 1. Calzada | | 2. Semáforos | |
|--|--|--|--|
| SEÑALIZACIÓN | ESTADO | SEÑALIZACIÓN | ESTADO |
| <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Mal estado <input type="checkbox"/> Otros | <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucio <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |
| 3. Señalización horizontal | | 4. Señalización vertical | |
| SEÑALIZACIÓN | ESTADO | SEÑALIZACIÓN | ESTADO |
| <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros | <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| A PIE EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|--------------------------|--|----|----|
| 5. Pasos de peatones | 5.1 ¿Es correcta la ubicación de los pasos de peatones? | X | |
| | 5.2 ¿Es adecuada la velocidad de aproximación de los vehículos? | X | |
| | 5.3 ¿Ven, y son vistos, los peatones? | X | |
| | 5.4 ¿Puede causar conflictos con otro tipo de usuarios (bicicletas,...)? | | X |
| 6. Intersecciones | 6.1 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido? | X | |
| | 6.2 ¿Es necesario establecer elementos de disuasión para los peatones en su propósito de cruzar por los lugares previstos? | | X |
| | 6.3 ¿Los peatones pueden cruzar de modo seguro? | X | |
| | 6.4 ¿Será capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| 7. Legibilidad de la vía | 7.1 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| | 7.2 ¿Es alta la velocidad aproximación de los vehículos? | | X |
| 8. Visibilidad | 8.1 ¿La visibilidad se ve obstruida? | | X |
| | 8.2 ¿Aparece alguna otra característica local que afecte a la visibilidad? | | X |
| | 8.3 ¿Puede verse obstruida la visibilidad por culpa de características temporales, tales como vehículos aparcados en los márgenes o por causa de colas de tráfico? | | X |
| | 8.4 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 9. Barreras de seguridad | 9.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | X | |
| | 9.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | X | |
| 10. Estado del pavimento | 10.1 ¿Es adecuado el estado del pavimento? | X | |
| | 10.2 ¿Hay problemas de deslizamiento para los usuarios de la vía con lluvia? | | X |
| 11. Estado de las aceras | 11.1 ¿Tienen anchura adecuada para recorrerlas con comodidad? | X | |
| | 11.2 ¿Existen elementos de mobiliario urbano que dificulten el tránsito? | | X |

| EN VEHICULO EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|----------------------------|--|----|----|
| 12. Intersecciones | 12.1 ¿Advertirán los conductores, sin dudar, la existencia de intersección? | X | |
| | 12.2 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido (cruce, rotonda,...)? | X | |
| | 12.3 ¿Son adecuados los medios de regulación de prioridad? | X | |
| 13. Legibilidad de la vía | 13.1 ¿Serán capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| | 13.2 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| 14. Señales de tráfico | 14.1 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 15. Barreras de seguridad | 15.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | X | |
| | 15.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | X | |

Notas: _____



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre: Fecha: Ref:

Intersección: Rotonda de las Tres Fuentes



0. Datos de situación

Tipo de Via: Principal Secundaria Otros

Intersección: En T o en Y En X o en + Entrada Salida

Regulada por: Semáforos Señalización Normativa

| 1. Calzada | | 2. Semáforos | |
|--|--|--|--|
| SEÑALIZACIÓN | ESTADO | SEÑALIZACIÓN | ESTADO |
| <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Mal estado <input type="checkbox"/> Otros | <input type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input checked="" type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <input type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucio <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |
| 3. Señalización horizontal | | 4. Señalización vertical | |
| SEÑALIZACIÓN | ESTADO | SEÑALIZACIÓN | ESTADO |
| <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros | <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| A PIE EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|--------------------------|--|----|----|
| 5. Pasos de peatones | 5.1 ¿Es correcta la ubicación de los pasos de peatones? | X | |
| | 5.2 ¿Es adecuada la velocidad de aproximación de los vehículos? | X | |
| | 5.3 ¿Ven, y son vistos, los peatones? | X | |
| | 5.4 ¿Puede causar conflictos con otro tipo de usuarios (bicicletas,...)? | | X |
| 6. Intersecciones | 6.1 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido? | X | |
| | 6.2 ¿Es necesario establecer elementos de disuasión para los peatones en su propósito de cruzar por los lugares previstos? | | X |
| | 6.3 ¿Los peatones pueden cruzar de modo seguro? | X | |
| | 6.4 ¿Será capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| 7. Legibilidad de la vía | 7.1 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| | 7.2 ¿Es alta la velocidad aproximación de los vehículos? | | X |
| 8. Visibilidad | 8.1 ¿La visibilidad se ve obstruida? | | X |
| | 8.2 ¿Aparece alguna otra característica local que afecte a la visibilidad? | | X |
| | 8.3 ¿Puede verse obstruida la visibilidad por culpa de características temporales, tales como vehículos aparcados en los márgenes o por causa de colas de tráfico? | | X |
| | 8.4 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 9. Barreras de seguridad | 9.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 9.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | |
| 10. Estado del pavimento | 10.1 ¿Es adecuado el estado del pavimento? | X | |
| | 10.2 ¿Hay problemas de deslizamiento para los usuarios de la vía con lluvia? | | X |
| 11. Estado de las aceras | 11.1 ¿Tienen anchura adecuada para recorrerlas con comodidad? | X | |
| | 11.2 ¿Existen elementos de mobiliario urbano que dificulten el tránsito? | | X |

| EN VEHICULO EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|----------------------------|--|----|----|
| 12. Intersecciones | 12.1 ¿Advertirán los conductores, sin dudar, la existencia de intersección? | X | |
| | 12.2 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido (cruce, rotonda,...)? | X | |
| | 12.3 ¿Son adecuados los medios de regulación de prioridad? | X | |
| 13. Legibilidad de la vía | 13.1 ¿Serán capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| | 13.2 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| 14. Señales de tráfico | 14.1 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 15. Barreras de seguridad | 15.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 15.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | X |

Notas: _____



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre: Fecha: Ref:

Intersección: Tunel avenida de Extremadura




| 0. Datos de situación | | | | |
|--|---|---|---|--|
| Tipo de Via: | | <input checked="" type="checkbox"/> Principal | <input type="checkbox"/> Secundaria | <input type="checkbox"/> Otros |
| Intersección: | | <input type="checkbox"/> En T o en Y | <input type="checkbox"/> En X o en + | <input checked="" type="checkbox"/> Entrada <input checked="" type="checkbox"/> Salida |
| Regulada por: | | <input type="checkbox"/> Semáforos | <input type="checkbox"/> Señalización | <input checked="" type="checkbox"/> Normativa |
| 1. Calzada | | 2. Semáforos | | |
| SEÑALIZACIÓN | ESTADO | SEÑALIZACIÓN | ESTADO | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Correcta | <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado | <input type="checkbox"/> Correcta | <input type="checkbox"/> Buen estado | |
| <input type="checkbox"/> Incorrecta | <input type="checkbox"/> Mal estado | <input type="checkbox"/> Incorrecta | <input type="checkbox"/> Deteriorada | |
| <input type="checkbox"/> Insuficiente | <input type="checkbox"/> Otros | <input type="checkbox"/> Insuficiente | <input type="checkbox"/> Sucio | |
| <input type="checkbox"/> No existe | | <input checked="" type="checkbox"/> No existe | <input type="checkbox"/> No cumple normativa | |
| <input type="checkbox"/> Otros | | <input type="checkbox"/> Otros | <input type="checkbox"/> Mala visibilidad | |
| | | | <input type="checkbox"/> Otros | |
| 3. Señalización horizontal | | 4. Señalización vertical | | |
| SEÑALIZACIÓN | ESTADO | SEÑALIZACIÓN | ESTADO | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Correcta | <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado | <input checked="" type="checkbox"/> Correcta | <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado | |
| <input type="checkbox"/> Incorrecta | <input type="checkbox"/> Deteriorada | <input type="checkbox"/> Incorrecta | <input type="checkbox"/> Deteriorada | |
| <input type="checkbox"/> Insuficiente | <input type="checkbox"/> Sucia | <input type="checkbox"/> Insuficiente | <input type="checkbox"/> Sucia | |
| <input type="checkbox"/> No existe | <input type="checkbox"/> No cumple normativa | <input type="checkbox"/> No existe | <input type="checkbox"/> No cumple normativa | |
| <input type="checkbox"/> Otros | <input type="checkbox"/> Mala visibilidad | <input type="checkbox"/> Otros (Confusa) | <input type="checkbox"/> Mala visibilidad | |
| | <input type="checkbox"/> Otros | | <input type="checkbox"/> Otros | |



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| A PIE EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|--------------------------|--|----|----|
| 5. Pasos de peatones | 5.1 ¿Es correcta la ubicación de los pasos de peatones? | | X |
| | 5.2 ¿Es adecuada la velocidad de aproximación de los vehículos? | | X |
| | 5.3 ¿Ven, y son vistos, los peatones? | | X |
| | 5.4 ¿Puede causar conflictos con otro tipo de usuarios (bicicletas,...)? | | X |
| 6. Intersecciones | 6.1 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido? | X | |
| | 6.2 ¿Es necesario establecer elementos de disuasión para los peatones en su propósito de cruzar por los lugares previstos? | | X |
| | 6.3 ¿Los peatones pueden cruzar de modo seguro? | | X |
| | 6.4 ¿Será capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | | X |
| 7. Legibilidad de la vía | 7.1 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| | 7.2 ¿Es alta la velocidad aproximación de los vehículos? | | X |
| 8. Visibilidad | 8.1 ¿La visibilidad se ve obstruida? | | X |
| | 8.2 ¿Aparece alguna otra característica local que afecte a la visibilidad? | | X |
| | 8.3 ¿Puede verse obstruida la visibilidad por culpa de características temporales, tales como vehículos aparcados en los márgenes o por causa de colas de tráfico? | | X |
| | 8.4 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 9. Barreras de seguridad | 9.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 9.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | |
| 10. Estado del pavimento | 10.1 ¿Es adecuado el estado del pavimento? | X | |
| | 10.2 ¿Hay problemas de deslizamiento para los usuarios de la vía con lluvia? | X | |
| 11. Estado de las aceras | 11.1 ¿Tienen anchura adecuada para recorrerlas con comodidad? | | X |
| | 11.2 ¿Existen elementos de mobiliario urbano que dificulten el tránsito? | | X |

| EN VEHICULO EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|----------------------------|--|----|----|
| 12. Intersecciones | 12.1 ¿Advertirán los conductores, sin dudar, la existencia de intersección? | X | |
| | 12.2 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido (cruce, rotonda,...)? | X | |
| | 12.3 ¿Son adecuados los medios de regulación de prioridad? | X | |
| 13. Legibilidad de la vía | 13.1 ¿Serán capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| | 13.2 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| 14. Señales de tráfico | 14.1 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 15. Barreras de seguridad | 15.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 15.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | X |

Notas: El paso de los peatones es por un tunel paralelo y oscuro .



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre: Fecha: Ref:

Intersección: Puente de Lusitania con paseo Roma




0. Datos de situación

Tipo de Via: Principal Secundaria Otros

Intersección: En T o en Y En X o en + Entrada Salida

Regulada por: Semáforos Señalización Normativa

| 1. Calzada | | 2. Semáforos | |
|--|--|--|--|
| <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Mal estado <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input checked="" type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucio <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |
| 3. Señalización horizontal | | 4. Señalización vertical | |
| <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| A PIE EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|--------------------------|--|----|----|
| 5. Pasos de peatones | 5.1 ¿Es correcta la ubicación de los pasos de peatones? | X | |
| | 5.2 ¿Es adecuada la velocidad de aproximación de los vehículos? | X | |
| | 5.3 ¿Ven, y son vistos, los peatones? | X | |
| | 5.4 ¿Puede causar conflictos con otro tipo de usuarios (bicicletas,...)? | | X |
| 6. Intersecciones | 6.1 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido? | X | |
| | 6.2 ¿Es necesario establecer elementos de disuasión para los peatones en su propósito de cruzar por los lugares previstos? | | X |
| | 6.3 ¿Los peatones pueden cruzar de modo seguro? | X | |
| | 6.4 ¿Será capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| 7. Legibilidad de la vía | 7.1 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| | 7.2 ¿Es alta la velocidad aproximación de los vehículos? | | X |
| 8. Visibilidad | 8.1 ¿La visibilidad se ve obstruida? | | X |
| | 8.2 ¿Aparece alguna otra característica local que afecte a la visibilidad? | | X |
| | 8.3 ¿Puede verse obstruida la visibilidad por culpa de características temporales, tales como vehículos aparcados en los márgenes o por causa de colas de tráfico? | | X |
| | 8.4 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 9. Barreras de seguridad | 9.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 9.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | |
| 10. Estado del pavimento | 10.1 ¿Es adecuado el estado del pavimento? | X | |
| | 10.2 ¿Hay problemas de deslizamiento para los usuarios de la vía con lluvia? | | X |
| 11. Estado de las aceras | 11.1 ¿Tienen anchura adecuada para recorrerlas con comodidad? | X | |
| | 11.2 ¿Existen elementos de mobiliario urbano que dificulten el tránsito? | X | |

| EN VEHICULO EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|----------------------------|--|----|----|
| 12. Intersecciones | 12.1 ¿Advertirán los conductores, sin dudar, la existencia de intersección? | X | |
| | 12.2 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido (cruce, rotonda,...)? | X | |
| | 12.3 ¿Son adecuados los medios de regulación de prioridad? | X | |
| 13. Legibilidad de la vía | 13.1 ¿Serán capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| | 13.2 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| 14. Señales de tráfico | 14.1 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 15. Barreras de seguridad | 15.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 15.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | X |

Notas: _____



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre: Fecha: Ref:

Intersección: Paseo Roma con calle del Puente




0. Datos de situación

Tipo de Via: Principal Secundaria Otros

Intersección: En T o en Y En X o en + Entrada Salida

Regulada por: Semáforos Señalización Normativa

| 1. Calzada | | 2. Semáforos | |
|--|--|--|--|
| <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Mal estado <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input checked="" type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucio <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |
| 3. Señalización horizontal | | 4. Señalización vertical | |
| <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">SEÑALIZACIÓN</p> <input checked="" type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros | <p style="text-align: center;">ESTADO</p> <input checked="" type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros |



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| A PIE EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|---------------------------------|--|-----------|-----------|
| 5. Pasos de peatones | 5.1 ¿Es correcta la ubicación de los pasos de peatones? | X | |
| | 5.2 ¿Es adecuada la velocidad de aproximación de los vehículos? | X | |
| | 5.3 ¿Ven, y son vistos, los peatones? | X | |
| | 5.4 ¿Puede causar conflictos con otro tipo de usuarios (bicicletas,...)? | | X |
| 6. Intersecciones | 6.1 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido? | X | |
| | 6.2 ¿Es necesario establecer elementos de disuasión para los peatones en su propósito de cruzar por los lugares previstos? | | X |
| | 6.3 ¿Los peatones pueden cruzar de modo seguro? | X | |
| | 6.4 ¿Será capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| 7. Legibilidad de la vía | 7.1 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| | 7.2 ¿Es alta la velocidad aproximación de los vehículos? | | X |
| 8. Visibilidad | 8.1 ¿La visibilidad se ve obstruida? | | X |
| | 8.2 ¿Aparece alguna otra característica local que afecte a la visibilidad? | | X |
| | 8.3 ¿Puede verse obstruida la visibilidad por culpa de características temporales, tales como vehículos aparcados en los márgenes o por causa de colas de tráfico? | | X |
| | 8.4 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto dde la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 9. Barreras de seguridad | 9.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 9.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | |
| 10. Estado del pavimento | 10.1 ¿Es adecuado el estado del pavimento? | X | |
| | 10.2 ¿Hay problemas de deslizamiento para los usuarios de la vía con lluvia? | | X |
| 11. Estado de las aceras | 11.1 ¿Tienen anchura adecuada para recorrerlas con comodidad? | X | |
| | 11.2 ¿Existen elementos de mobiliario urbano que dificulten el tránsito? | | X |

| EN VEHICULO EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|-----------------------------------|--|-----------|-----------|
| 12. Intersecciones | 12.1 ¿Advertirán los conductores, sin dudar, la existencia de intersección? | X | |
| | 12.2 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido (cruce, rotonda,...)? | X | |
| | 12.3 ¿Son adecuados los medios de regulación de prioridad? | X | |
| 13. Legibilidad de la vía | 13.1 ¿Serán capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| | 13.2 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| 14. Señales de tráfico | 14.1 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 15. Barreras de seguridad | 15.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 15.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | X |

Notas: _____



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre: Fecha: Ref:

Intersección: Rotonda del puente de Lusitania con la avenida de la Hispanidad




| 0. Datos de situación | | | |
|--|---|---|---|
| <p>Tipo de Via: <input checked="" type="checkbox"/> Principal <input type="checkbox"/> Secundaria <input type="checkbox"/> Otros</p> <p>Intersección: <input checked="" type="checkbox"/> En T o en Y <input type="checkbox"/> En X o en + <input type="checkbox"/> Entrada <input type="checkbox"/> Salida</p> <p>Regulada por: <input type="checkbox"/> Semáforos <input checked="" type="checkbox"/> Señalización <input type="checkbox"/> Normativa</p> | | | |
| 1. Calzada | | 2. Semáforos | |
| <p>SEÑALIZACIÓN</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Correcta</p> <p><input type="checkbox"/> Incorrecta</p> <p><input type="checkbox"/> Insuficiente</p> <p><input type="checkbox"/> No existe</p> <p><input type="checkbox"/> Otros</p> | <p>ESTADO</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Buen estado</p> <p><input type="checkbox"/> Mal estado</p> <p><input type="checkbox"/> Otros</p> | <p>SEÑALIZACIÓN</p> <p><input type="checkbox"/> Correcta</p> <p><input type="checkbox"/> Incorrecta</p> <p><input type="checkbox"/> Insuficiente</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No existe</p> <p><input type="checkbox"/> Otros</p> | <p>ESTADO</p> <p><input type="checkbox"/> Buen estado</p> <p><input type="checkbox"/> Deteriorada</p> <p><input type="checkbox"/> Sucio</p> <p><input type="checkbox"/> No cumple normativa</p> <p><input type="checkbox"/> Mala visibilidad</p> <p><input type="checkbox"/> Otros</p> |
| 3. Señalización horizontal | | 4. Señalización vertical | |
| <p>SEÑALIZACIÓN</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Correcta</p> <p><input type="checkbox"/> Incorrecta</p> <p><input type="checkbox"/> Insuficiente</p> <p><input type="checkbox"/> No existe</p> <p><input type="checkbox"/> Otros</p> | <p>ESTADO</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Buen estado</p> <p><input type="checkbox"/> Deteriorada</p> <p><input type="checkbox"/> Sucia</p> <p><input type="checkbox"/> No cumple normativa</p> <p><input type="checkbox"/> Mala visibilidad</p> <p><input type="checkbox"/> Otros</p> | <p>SEÑALIZACIÓN</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Correcta</p> <p><input type="checkbox"/> Incorrecta</p> <p><input type="checkbox"/> Insuficiente</p> <p><input type="checkbox"/> No existe</p> <p><input type="checkbox"/> Otros</p> | <p>ESTADO</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Buen estado</p> <p><input type="checkbox"/> Deteriorada</p> <p><input type="checkbox"/> Sucia</p> <p><input type="checkbox"/> No cumple normativa</p> <p><input type="checkbox"/> Mala visibilidad</p> <p><input type="checkbox"/> Otros</p> |



AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL

| A PIE EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|--------------------------|--|----|----|
| 5. Pasos de peatones | 5.1 ¿Es correcta la ubicación de los pasos de peatones? | X | |
| | 5.2 ¿Es adecuada la velocidad de aproximación de los vehículos? | X | |
| | 5.3 ¿Ven, y son vistos, los peatones? | X | |
| | 5.4 ¿Puede causar conflictos con otro tipo de usuarios (bicicletas,...)? | | X |
| 6. Intersecciones | 6.1 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido? | X | |
| | 6.2 ¿Es necesario establecer elementos de disuasión para los peatones en su propósito de cruzar por los lugares previstos? | | X |
| | 6.3 ¿Los peatones pueden cruzar de modo seguro? | X | |
| | 6.4 ¿Será capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| 7. Legibilidad de la vía | 7.1 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| | 7.2 ¿Es alta la velocidad aproximación de los vehículos? | | X |
| 8. Visibilidad | 8.1 ¿La visibilidad se ve obstruida? | | X |
| | 8.2 ¿Aparece alguna otra característica local que afecte a la visibilidad? | | X |
| | 8.3 ¿Puede verse obstruida la visibilidad por culpa de características temporales, tales como vehículos aparcados en los márgenes o por causa de colas de tráfico? | | X |
| | 8.4 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 9. Barreras de seguridad | 9.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 9.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | |
| 10. Estado del pavimento | 10.1 ¿Es adecuado el estado del pavimento? | X | |
| | 10.2 ¿Hay problemas de deslizamiento para los usuarios de la vía con lluvia? | | X |
| 11. Estado de las aceras | 11.1 ¿Tienen anchura adecuada para recorrerlas con comodidad? | X | |
| | 11.2 ¿Existen elementos de mobiliario urbano que dificulten el tránsito? | X | |

| EN VEHICULO EN ZONA URBANA | | SI | NO |
|----------------------------|--|----|----|
| 12. Intersecciones | 12.1 ¿Advertirán los conductores, sin dudar, la existencia de intersección? | X | |
| | 12.2 ¿Es adecuado el tipo de intersección elegido (cruce, rotonda,...)? | X | |
| | 12.3 ¿Son adecuados los medios de regulación de prioridad? | X | |
| 13. Legibilidad de la vía | 13.1 ¿Serán capaces los conductores de identificar las características del trazado en el tiempo adecuado y sin posibilidad de dudas? | X | |
| | 13.2 ¿Tienen todos los usuarios de la vía garantizados sus movimientos en las máximas condiciones de seguridad? | X | |
| 14. Señales de tráfico | 14.1 ¿Puede inducir a confusión algún aspecto de la señalización dentro de la intersección o cerca de ella? | | X |
| 15. Barreras de seguridad | 15.1 ¿Hay barreras en los puntos en los que son necesarias? | | X |
| | 15.2 ¿Están adecuadamente ubicadas? | | X |

Notas: _____



Anexo 10 Auditoría de itinerarios peatonales

| FICHA N° 1 CARACTERISTICAS | | | | | |
|-------------------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Tramo | Puente Romano | | | | |
| Tipo de pavimento | <input checked="" type="checkbox"/> Acera (adoquín) <input type="checkbox"/> Calzada <input type="checkbox"/> Otros (Acera y tierra) | | | | |
| Anchura (metros) | 7,1 metros | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado del pavimento | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Notas: Es un puente de piedra solo para peatones.



| FICHA N° 1 ACCESIBILIDAD | | | | | | | |
|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| | | No hay | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Itinerario peatonal | Aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bordillos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pavimentos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bolardos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vallas | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pasos de peatones | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vados de vehículos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mobiliario y elementos urbanos | Bancos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Papeleras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Cubos o contenedores | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Alumbrado público | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Semaforización | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Arbolado | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Notas: | | | | | | | |



FICHA Nº 2
CARACTERISTICAS

| | | | | | |
|-----------------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Tramo | Calle del Puente | | | | |
| Tipo de pavimento | <input checked="" type="checkbox"/> Acera (adoquín) <input type="checkbox"/> Calzada <input type="checkbox"/> Otros (Acera y tierra) | | | | |
| Anchura (metros) | 2 y 4 metros | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado del pavimento | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: _____



| FICHA N° 2 ACCESIBILIDAD | | | | | | | |
|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | | No hay | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Itinerario peatonal | Aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bordillos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | Pavimentos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bolardos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vallas | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pasos de peatones | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vados de vehículos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mobiliario y elementos urbanos | Bancos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Papeleras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Cubos o contenedores | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Alumbrado público | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Semaforización | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Arbolado | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Notas: | | | | | | | |



FICHA N° 3
CARACTERISTICAS

| | | | | | |
|-----------------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Tramo | Calle de Santa Eulalia | | | | |
| Tipo de pavimento | <input checked="" type="checkbox"/> Acera (adoquín) <input type="checkbox"/> Calzada <input type="checkbox"/> Otros (Acera y tierra) | | | | |
| Anchura (metros) | 8,0 metros aproximadamente | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado del pavimento | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: Existen baldosas que se encuentran en mal estado.

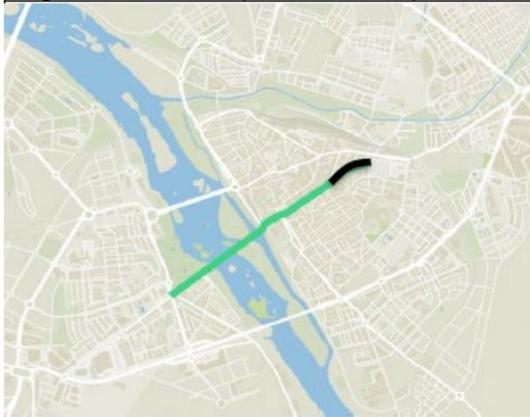


| FICHA N° 3 ACCESIBILIDAD | | | | | | | |
|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | | No hay | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Itinerario peatonal | Aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bordillos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | Pavimentos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bolardos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vallas | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pasos de peatones | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vados de vehículos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mobiliario y elementos urbanos | Bancos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Papeleras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Cubos o contenedores | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Alumbrado público | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Semaforización | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Arbolado | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Notas: | | | | | | | |



FICHA Nº 4
CARACTERÍSTICAS

| | | | | | |
|-----------------------------|--|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Tramo | Rambla Mártir de Santa Eulalia | | | | |
| Tipo de pavimento | <input checked="" type="checkbox"/> Acera (adoquín) <input type="checkbox"/> Calzada <input type="checkbox"/> Otros (Acera y tierra) | | | | |
| Anchura (metros) | 6 m y 2 m | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado del pavimento | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: _____

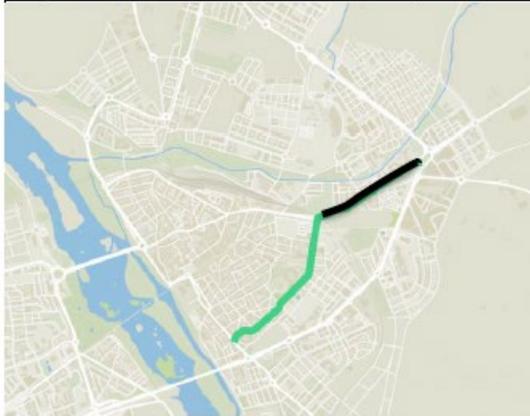


| FICHA N° 4 ACCESIBILIDAD | | | | | | | |
|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| | | No hay | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Itinerario peatonal | Aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bordillos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pavimentos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bolardos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vallas | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pasos de peatones | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vados de vehículos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mobiliario y elementos urbanos | Bancos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Papeleras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Cubos o contenedores | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Alumbrado público | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Semaforización | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Arbolado | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Notas: | | | | | | | |



FICHA N° 5
CARACTERISTICAS

| | | | | | |
|-----------------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Tramo | Avenida Juan Carlos I | | | | |
| Tipo de pavimento | <input checked="" type="checkbox"/> Acera (adoquín) <input type="checkbox"/> Calzada <input type="checkbox"/> Otros (Acera y tierra) | | | | |
| Anchura (metros) | 5 a 6 metros | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado del pavimento | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: _____

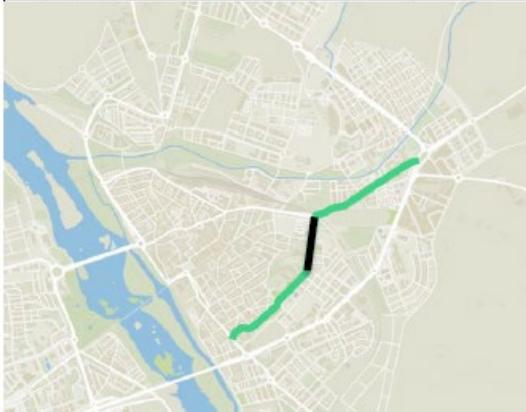


| FICHA N° 5 ACCESIBILIDAD | | | | | | | |
|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| | | No hay | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Itinerario peatonal | Aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bordillos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pavimentos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bolardos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vallas | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pasos de peatones | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vados de vehículos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mobiliario y elementos urbanos | Bancos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Papeleras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Cubos o contenedores | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Alumbrado público | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Semaforización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Arbolado | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Notas: | | | | | | | |



FICHA N° 6
CARACTERISTICAS

| | | | | | |
|-----------------------------|--|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Tramo | Calle Cabo Verde | | | | |
| Tipo de pavimento | <input checked="" type="checkbox"/> Acera (adoquín) <input type="checkbox"/> Calzada <input type="checkbox"/> Otros (Acera y tierra) | | | | |
| Anchura (metros) | 2,10 metros | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado del pavimento | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: _____



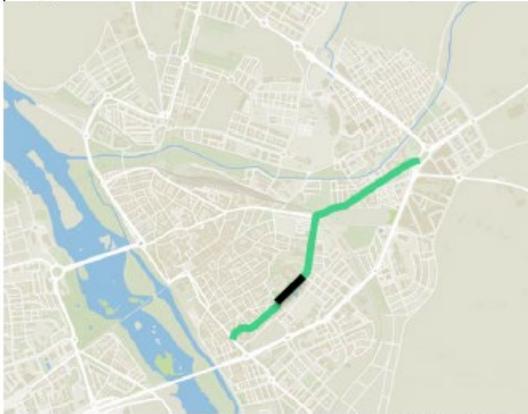
| FICHA N° 6 ACCESIBILIDAD | | | | | | | |
|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| | | No hay | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Itinerario peatonal | Aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bordillos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pavimentos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bolardos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vallas | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pasos de peatones | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vados de vehículos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mobiliario y elementos urbanos | Bancos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Papeleras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Cubos o contenedores | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Alumbrado público | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Semaforización | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Arbolado | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Notas: Las aceras tienen zonas levantadas por las raíces de los árboles.



FICHA N° 7
CARACTERÍSTICAS

| | | | | | |
|-----------------------------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Tramo | Avenida Estudiante | | | | |
| Tipo de pavimento | <input checked="" type="checkbox"/> Acera (adoquín) <input type="checkbox"/> Calzada <input type="checkbox"/> Otros (Acera y tierra) | | | | |
| Anchura (metros) | 2 metros | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado del pavimento | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: _____

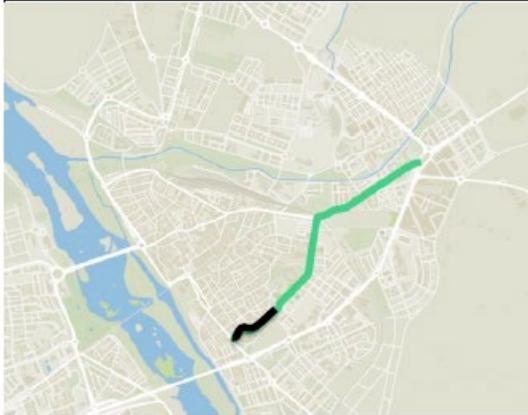


| FICHA N° 7 ACCESIBILIDAD | | | | | | | |
|---|----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| | | No hay | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Itinerario peatonal | Aceras | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bordillos | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pavimentos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bolardos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vallas | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pasos de peatones | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vados de vehículos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mobiliario y elementos urbanos | Bancos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Papeleras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Cubos o contenedores | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Alumbrado público | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Semaforización | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Arbolado | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Notas: Hay aceras levantadas por las raíces de los árboles. | | | | | | | |



FICHA N° 8
CARACTERISTICAS

| | | | | | |
|-----------------------------|--|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Tramo | Calle Legión X | | | | |
| Tipo de pavimento | <input checked="" type="checkbox"/> Acera (adoquín) <input type="checkbox"/> Calzada <input type="checkbox"/> Otros (Acera y tierra) | | | | |
| Anchura (metros) | 1 metro | | | | |
| | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Estado del pavimento | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



Notas: _____



| FICHA N° 8 ACCESIBILIDAD | | | | | | | |
|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| | | No hay | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| Itinerario peatonal | Aceras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bordillos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pavimentos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Bolardos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vallas | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pasos de peatones | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vados de vehículos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mobiliario y elementos urbanos | Bancos | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Papeleras | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Cubos o contenedores | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Alumbrado público | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Señalización | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Semaforización | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Arbolado | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Notas: | | | | | | | |



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

Anexo 11 Mystery Shopper



Mystery shopper

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
| Nombre: | <input type="text" value="Alvaro"/> | Línea: | <input type="text" value="A1 San Juan"/> | Ref: | <input type="text" value="1"/> |
| Día de viaje: | <input type="text" value="09-may-25"/> | Autobús: | <input type="text" value="1"/> Urbana | | |
| Hora de viaje: | <input type="text" value="10:00"/> | Método de pago: | <input type="text" value="1"/> Metálico <input type="text" value="2"/> Tarjeta | | |
| 1. EXTERIOR DEL AUTOBÚS | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| 1.1 Puntualidad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.2 Número de línea en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.3 Información destino en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.4 Antigüedad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.5 Daños exteriores | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.6 Limpieza exterior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.7 Acceso PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2. CONDUCTOR | | | | | |
| 2.1 Existencia cambio de monedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.2 Entrega ticket | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.3 Funcionamiento validadora de tarjeta | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.4 Aspecto del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.5 Amabilidad del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.6 Concentración en la conducción (distracciones) | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.7 Brusquedad en la conducción | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.8 Cercanía de la guagua a la parada y bordillo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3. ACCESIBILIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 3.1 Pasamanos al subir | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.2 Facilidad de acceso al autobus para PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.3 Cinturón de seguridad | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.4 Asideros | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.5 Botón de parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.6 Se permite sillas de ruedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.7 Portaequipajes | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4. INTERIOR DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 4.1 Limpieza de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.2 Estado de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.3 Limpieza de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.4 Estado de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.5 Limpieza de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.6 Estado de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.7 Comodidad de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.8 Separación de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.9 Estado general del interior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.10 Información de líneas y horario | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.11 Información general a bordo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.12 Aviso próxima parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.13 Grado ocupación vehículo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5. SEGURIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 5.1 Señalización salidas de emergencia | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.2 Señalización recorridos de evacuación | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.3 Señalización botiquín | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.4 Señalización martillo rompe lunas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.5 Señalización extintor de incendios | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |



Mystery shopper

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
| Nombre: | <input type="text" value="Alvaro"/> | Línea: | <input type="text" value="A1 Hospital"/> | Ref: | <input type="text" value="2"/> |
| Día de viaje: | <input type="text" value="09-may-25"/> | Autobús: | <input type="text" value="1"/> Urbana | | |
| Hora de viaje: | <input type="text" value="11:00"/> | Método de pago: | <input type="text" value="1"/> Metálico <input type="text" value="2"/> Tarjeta | | |
| 1. EXTERIOR DEL AUTOBÚS | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| 1.1 Puntualidad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.2 Número de línea en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.3 Información destino en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.4 Antigüedad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.5 Daños exteriores | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.6 Limpieza exterior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.7 Acceso PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2. CONDUCTOR | | | | | |
| 2.1 Existencia cambio de monedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.2 Entrega ticket | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.3 Funcionamiento validadora de tarjeta | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.4 Aspecto del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.5 Amabilidad del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.6 Concentración en la conducción (distracciones) | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.7 Brusquedad en la conducción | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.8 Cercanía de la guagua a la parada y bordillo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3. ACCESIBILIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 3.1 Pasamanos al subir | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.2 Facilidad de acceso al autobus para PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.3 Cinturón de seguridad | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.4 Asideros | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.5 Botón de parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.6 Se permite sillas de ruedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.7 Portaequipajes | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4. INTERIOR DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 4.1 Limpieza de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.2 Estado de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.3 Limpieza de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.4 Estado de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.5 Limpieza de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.6 Estado de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.7 Comodidad de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.8 Separación de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.9 Estado general del interior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.10 Información de líneas y horario | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.11 Información general a bordo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.12 Aviso próxima parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.13 Grado ocupación vehículo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5. SEGURIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 5.1 Señalización salidas de emergencia | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.2 Señalización recorridos de evacuación | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.3 Señalización botiquín | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.4 Señalización martillo rompe lunas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.5 Señalización extintor de incendios | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |



Mystery shopper

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
| Nombre: | <input type="text" value="Alvaro"/> | Línea: | <input type="text" value="B1 Montealto"/> | Ref: | <input type="text" value="3"/> |
| Día de viaje: | <input type="text" value="09-may-25"/> | Autobús: | <input type="text" value="1"/> Urbana | | |
| Hora de viaje: | <input type="text" value="9:30"/> | Método de pago: | <input type="text" value="1"/> Metálico <input type="text" value="2"/> Tarjeta | | |
| 1. EXTERIOR DEL AUTOBÚS | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| 1.1 Puntualidad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.2 Número de línea en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.3 Información destino en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.4 Antigüedad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.5 Daños exteriores | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.6 Limpieza exterior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.7 Acceso PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2. CONDUCTOR | | | | | |
| 2.1 Existencia cambio de monedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.2 Entrega ticket | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.3 Funcionamiento validadora de tarjeta | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.4 Aspecto del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.5 Amabilidad del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.6 Concentración en la conducción (distracciones) | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.7 Brusquedad en la conducción | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.8 Cercanía de la guagua a la parada y bordillo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3. ACCESIBILIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 3.1 Pasamanos al subir | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.2 Facilidad de acceso al autobus para PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.3 Cinturón de seguridad | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.4 Asideros | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.5 Botón de parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.6 Se permite sillas de ruedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.7 Portaequipajes | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4. INTERIOR DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 4.1 Limpieza de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.2 Estado de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.3 Limpieza de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.4 Estado de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.5 Limpieza de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.6 Estado de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.7 Comodidad de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.8 Separación de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.9 Estado general del interior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.10 Información de líneas y horario | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.11 Información general a bordo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.12 Aviso próxima parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.13 Grado ocupación vehículo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5. SEGURIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 5.1 Señalización salidas de emergencia | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.2 Señalización recorridos de evacuación | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.3 Señalización botiquín | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.4 Señalización martillo rompe lunas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.5 Señalización extintor de incendios | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |



Mystery shopper

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
| Nombre: | <input type="text" value="Alvaro"/> | Línea: | <input type="text" value="B2 Hospital"/> | Ref: | <input type="text" value="4"/> |
| Día de viaje: | <input type="text" value="09-may-25"/> | Autobús: | <input type="text" value="1"/> Urbana | | |
| Hora de viaje: | <input type="text" value="12:20"/> | Método de pago: | <input type="text" value="1"/> Metálico <input type="text" value="2"/> Tarjeta | | |
| 1. EXTERIOR DEL AUTOBÚS | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| 1.1 Puntualidad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.2 Número de línea en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.3 Información destino en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.4 Antigüedad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.5 Daños exteriores | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.6 Limpieza exterior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.7 Acceso PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2. CONDUCTOR | | | | | |
| 2.1 Existencia cambio de monedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.2 Entrega ticket | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.3 Funcionamiento validadora de tarjeta | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.4 Aspecto del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.5 Amabilidad del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.6 Concentración en la conducción (distracciones) | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.7 Brusquedad en la conducción | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.8 Cercanía de la guagua a la parada y bordillo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3. ACCESIBILIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 3.1 Pasamanos al subir | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.2 Facilidad de acceso al autobus para PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.3 Cinturón de seguridad | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.4 Asideros | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.5 Botón de parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.6 Se permite sillas de ruedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.7 Portaequipajes | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4. INTERIOR DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 4.1 Limpieza de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.2 Estado de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.3 Limpieza de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.4 Estado de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.5 Limpieza de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.6 Estado de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.7 Comodidad de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.8 Separación de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.9 Estado general del interior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.10 Información de líneas y horario | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.11 Información general a bordo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.12 Aviso próxima parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.13 Grado ocupación vehículo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5. SEGURIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 5.1 Señalización salidas de emergencia | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.2 Señalización recorridos de evacuación | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.3 Señalización botiquín | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.4 Señalización martillo rompe lunas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.5 Señalización extintor de incendios | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |



Mystery shopper

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
| Nombre: | <input type="text" value="Alvaro"/> | Línea: | <input type="text" value="C1 Juan Carlos I"/> | Ref: | <input type="text" value="5"/> |
| Día de viaje: | <input type="text" value="09-may-25"/> | Autobús: | <input type="text" value="1"/> Urbana | | |
| Hora de viaje: | <input type="text" value="10:15"/> | Método de pago: | <input type="text" value="1"/> Metálico <input type="text" value="2"/> Tarjeta | | |
| 1. EXTERIOR DEL AUTOBÚS | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| 1.1 Puntualidad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.2 Número de línea en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.3 Información destino en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.4 Antigüedad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.5 Daños exteriores | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.6 Limpieza exterior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.7 Acceso PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2. CONDUCTOR | | | | | |
| 2.1 Existencia cambio de monedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.2 Entrega ticket | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.3 Funcionamiento validadora de tarjeta | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.4 Aspecto del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.5 Amabilidad del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.6 Concentración en la conducción (distracciones) | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.7 Brusquedad en la conducción | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.8 Cercanía de la guagua a la parada y bordillo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3. ACCESIBILIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 3.1 Pasamanos al subir | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.2 Facilidad de acceso al autobus para PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.3 Cinturón de seguridad | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.4 Asideros | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.5 Botón de parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.6 Se permite sillas de ruedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.7 Portaequipajes | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4. INTERIOR DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 4.1 Limpieza de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.2 Estado de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.3 Limpieza de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.4 Estado de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.5 Limpieza de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.6 Estado de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.7 Comodidad de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.8 Separación de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.9 Estado general del interior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.10 Información de líneas y horario | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.11 Información general a bordo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.12 Aviso próxima parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.13 Grado ocupación vehículo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5. SEGURIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 5.1 Señalización salidas de emergencia | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.2 Señalización recorridos de evacuación | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.3 Señalización botiquín | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.4 Señalización martillo rompe lunas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.5 Señalización extintor de incendios | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |



Mystery shopper

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
| Nombre: | <input type="text" value="Alvaro"/> | Línea: | <input type="text" value="C2 Prado - Nueva Ciudad"/> | Ref: | <input type="text" value="6"/> |
| Día de viaje: | <input type="text" value="09-may-25"/> | Autobús: | <input type="text" value="1"/> Urbana | | |
| Hora de viaje: | <input type="text" value="11:30"/> | Método de pago: | <input type="text" value="1"/> Metálico <input type="text" value="2"/> Tarjeta | | |
| 1. EXTERIOR DEL AUTOBÚS | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| 1.1 Puntualidad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.2 Número de línea en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.3 Información destino en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.4 Antigüedad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.5 Daños exteriores | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.6 Limpieza exterior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.7 Acceso PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2. CONDUCTOR | | | | | |
| 2.1 Existencia cambio de monedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.2 Entrega ticket | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.3 Funcionamiento validadora de tarjeta | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.4 Aspecto del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.5 Amabilidad del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.6 Concentración en la conducción (distracciones) | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.7 Brusquedad en la conducción | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.8 Cercanía de la guagua a la parada y bordillo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3. ACCESIBILIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 3.1 Pasamanos al subir | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.2 Facilidad de acceso al autobus para PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.3 Cinturón de seguridad | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.4 Asideros | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.5 Botón de parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.6 Se permite sillas de ruedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.7 Portaequipajes | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4. INTERIOR DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 4.1 Limpieza de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.2 Estado de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.3 Limpieza de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.4 Estado de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.5 Limpieza de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.6 Estado de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.7 Comodidad de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.8 Separación de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.9 Estado general del interior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.10 Información de líneas y horario | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.11 Información general a bordo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.12 Aviso próxima parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.13 Grado ocupación vehículo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5. SEGURIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 5.1 Señalización salidas de emergencia | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.2 Señalización recorridos de evacuación | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.3 Señalización botiquín | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.4 Señalización martillo rompe lunas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.5 Señalización extintor de incendios | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |



Mystery shopper

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
| Nombre: | <input type="text" value="Alvaro"/> | Línea: | <input type="text" value="D Nueva Ciudad - PSO Roma"/> | Ref: | <input type="text" value="7"/> |
| Día de viaje: | <input type="text" value="09-may-25"/> | Autobús: | <input type="text" value="1"/> Urbana | | |
| Hora de viaje: | <input type="text" value="12:30"/> | Método de pago: | <input type="text" value="1"/> Metálico <input type="text" value="2"/> Tarjeta | | |
| 1. EXTERIOR DEL AUTOBÚS | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| 1.1 Puntualidad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.2 Número de línea en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.3 Información destino en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.4 Antigüedad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.5 Daños exteriores | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.6 Limpieza exterior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.7 Acceso PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2. CONDUCTOR | | | | | |
| 2.1 Existencia cambio de monedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.2 Entrega ticket | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.3 Funcionamiento validadora de tarjeta | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.4 Aspecto del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.5 Amabilidad del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.6 Concentración en la conducción (distracciones) | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.7 Brusquedad en la conducción | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.8 Cercanía de la guagua a la parada y bordillo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3. ACCESIBILIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 3.1 Pasamanos al subir | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.2 Facilidad de acceso al autobus para PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.3 Cinturón de seguridad | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.4 Asideros | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.5 Botón de parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.6 Se permite sillas de ruedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.7 Portaequipajes | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4. INTERIOR DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 4.1 Limpieza de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.2 Estado de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.3 Limpieza de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.4 Estado de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.5 Limpieza de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.6 Estado de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.7 Comodidad de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.8 Separación de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.9 Estado general del interior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.10 Información de líneas y horario | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.11 Información general a bordo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.12 Aviso próxima parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.13 Grado ocupación vehículo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5. SEGURIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 5.1 Señalización salidas de emergencia | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.2 Señalización recorridos de evacuación | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.3 Señalización botiquin | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.4 Señalización martillo rompe lunas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.5 Señalización extintor de incendios | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |



Mystery shopper

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
| Nombre: | <input type="text" value="Álvaro"/> | Línea: | <input type="text" value="D San Andrés - Nueva Ciudad"/> | Ref: | <input type="text" value="8"/> |
| Día de viaje: | <input type="text" value="09-may-25"/> | Autobús: | <input type="text" value="1"/> Urbana | | |
| Hora de viaje: | <input type="text" value="12:00"/> | Método de pago: | <input type="text" value="1"/> Metálico <input type="text" value="2"/> Tarjeta | | |
| 1. EXTERIOR DEL AUTOBÚS | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| 1.1 Puntualidad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.2 Número de línea en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.3 Información destino en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.4 Antigüedad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.5 Daños exteriores | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 1.6 Limpieza exterior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.7 Acceso PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2. CONDUCTOR | | | | | |
| 2.1 Existencia cambio de monedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.2 Entrega ticket | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.3 Funcionamiento validadora de tarjeta | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.4 Aspecto del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.5 Amabilidad del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.6 Concentración en la conducción (distracciones) | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.7 Brusquedad en la conducción | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.8 Cercanía de la guagua a la parada y bordillo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3. ACCESIBILIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 3.1 Pasamanos al subir | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.2 Facilidad de acceso al autobus para PMR. | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.3 Cinturón de seguridad | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.4 Asideros | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.5 Botón de parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.6 Se permite sillas de ruedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.7 Portaequipajes | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4. INTERIOR DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 4.1 Limpieza de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.2 Estado de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.3 Limpieza de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.4 Estado de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.5 Limpieza de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.6 Estado de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.7 Comodidad de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.8 Separación de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.9 Estado general del interior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.10 Información de líneas y horario | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.11 Información general a bordo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.12 Aviso próxima parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 4.13 Grado ocupación vehículo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5. SEGURIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 5.1 Señalización salidas de emergencia | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.2 Señalización recorridos de evacuación | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.3 Señalización botiquín | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.4 Señalización martillo rompe lunas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.5 Señalización extintor de incendios | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |



Mystery shopper

| | | | | | | |
|--|----------------|-----------------|----------------|-------------|-----------------|--|
| Nombre: | Alvaro | Línea: | F1 Montealto | Ref: | 9 | |
| Día de viaje: | 11-may-25 | Autobús: | 1 Urbana | | | |
| Hora de viaje: | 13:00 | Método de pago: | 1 Metálico | 2 Tarjeta | | |
| 1. EXTERIOR DEL AUTOBÚS | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien | |
| 1.1 Puntualidad | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 1.2 Número de línea en el autobús | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 1.3 Información destino en el autobús | 1 | 2 | x | 4 | 5 | |
| 1.4 Antigüedad | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 1.5 Daños exteriores | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 1.6 Limpieza exterior | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 1.7 Acceso PMR | 1 | 2 | 3 | 4 | x | |
| 2. CONDUCTOR | | | | | | |
| 2.1 Existencia cambio de monedas | 1 | 2 | 3 | 4 | x | |
| 2.2 Entrega ticket | 1 | 2 | 3 | 4 | x | |
| 2.3 Funcionamiento validadora de tarjeta | 1 | 2 | 3 | 4 | x | |
| 2.4 Aspecto del conductor | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 2.5 Amabilidad del conductor | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 2.6 Concentración en la conducción (distracciones) | 1 | 2 | x | 4 | 5 | |
| 2.7 Brusquedad en la conducción | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 2.8 Cercanía de la guagua a la parada y bordillo | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 3. ACCESIBILIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | | |
| 3.1 Pasamanos al subir | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 3.2 Facilidad de acceso al autobus para PMR | 1 | 2 | 3 | 4 | x | |
| 3.3 Cinturón de seguridad | x | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| 3.4 Asideros | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 3.5 Botón de parada | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 3.6 Se permite sillas de ruedas | 1 | 2 | 3 | 4 | x | |
| 3.7 Portaequipajes | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4. INTERIOR DEL AUTOBÚS | | | | | | |
| 4.1 Limpieza de suelos | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4.2 Estado de suelos | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4.3 Limpieza de ventanas | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4.4 Estado de ventanas | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4.5 Limpieza de asientos | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4.6 Estado de asientos | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4.7 Comodidad de asientos | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4.8 Separación de asientos | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4.9 Estado general del interior | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4.10 Información de líneas y horario | 1 | 2 | x | 4 | 5 | |
| 4.11 Información general a bordo | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 4.12 Aviso próxima parada | 1 | 2 | x | 4 | 5 | |
| 4.13 Grado ocupación vehículo | 1 | 2 | 3 | x | 5 | |
| 5. SEGURIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | | |
| 5.1 Señalización salidas de emergencia | 1 | 2 | 3 | 4 | x | |
| 5.2 Señalización recorridos de evacuación | 1 | 2 | x | 4 | 5 | |
| 5.3 Señalización botiquín | 1 | 2 | x | 4 | 5 | |
| 5.4 Señalización martillo rompe lunas | 1 | 2 | 3 | 4 | x | |
| 5.5 Señalización extintor de incendios | 1 | 2 | x | 4 | 5 | |



Mystery shopper

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|---------------------------------|
| Nombre: | <input type="text" value="Alvaro"/> | Línea: | <input type="text" value="F2 San Andrés - Nueva Ciudad"/> | Ref: | <input type="text" value="10"/> |
| Día de viaje: | <input type="text" value="11-may-25"/> | Autobús: | <input type="text" value="1"/> Urbana | | |
| Hora de viaje: | <input type="text" value="14:00"/> | Método de pago: | <input type="text" value="1"/> Metálico <input type="text" value="2"/> Tarjeta | | |
| 1. EXTERIOR DEL AUTOBÚS | Muy mal | Mal | Regular | Bien | Muy bien |
| 1.1 Puntualidad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.2 Número de línea en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.3 Información destino en el autobús | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.4 Antigüedad | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.5 Daños exteriores | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.6 Limpieza exterior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 1.7 Acceso PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2. CONDUCTOR | | | | | |
| 2.1 Existencia cambio de monedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.2 Entrega ticket | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.3 Funcionamiento validadora de tarjeta | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 2.4 Aspecto del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.5 Amabilidad del conductor | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.6 Concentración en la conducción (distracciones) | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.7 Brusquedad en la conducción | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 2.8 Cercanía de la guagua a la parada y bordillo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3. ACCESIBILIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 3.1 Pasamanos al subir | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.2 Facilidad de acceso al autobus para PMR | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.3 Cinturón de seguridad | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.4 Asideros | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.5 Botón de parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 3.6 Se permite sillas de ruedas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 3.7 Portaequipajes | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4. INTERIOR DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 4.1 Limpieza de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.2 Estado de suelos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.3 Limpieza de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.4 Estado de ventanas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.5 Limpieza de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.6 Estado de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.7 Comodidad de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.8 Separación de asientos | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.9 Estado general del interior | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.10 Información de líneas y horario | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.11 Información general a bordo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.12 Aviso próxima parada | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 4.13 Grado ocupación vehículo | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5. SEGURIDAD DEL AUTOBÚS | | | | | |
| 5.1 Señalización salidas de emergencia | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.2 Señalización recorridos de evacuación | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.3 Señalización botiquín | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |
| 5.4 Señalización martillo rompe lunas | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="3"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="x"/> |
| 5.5 Señalización extintor de incendios | <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="2"/> | <input type="text" value="x"/> | <input type="text" value="4"/> | <input type="text" value="5"/> |



Anexo 12 Aforos de vehículos



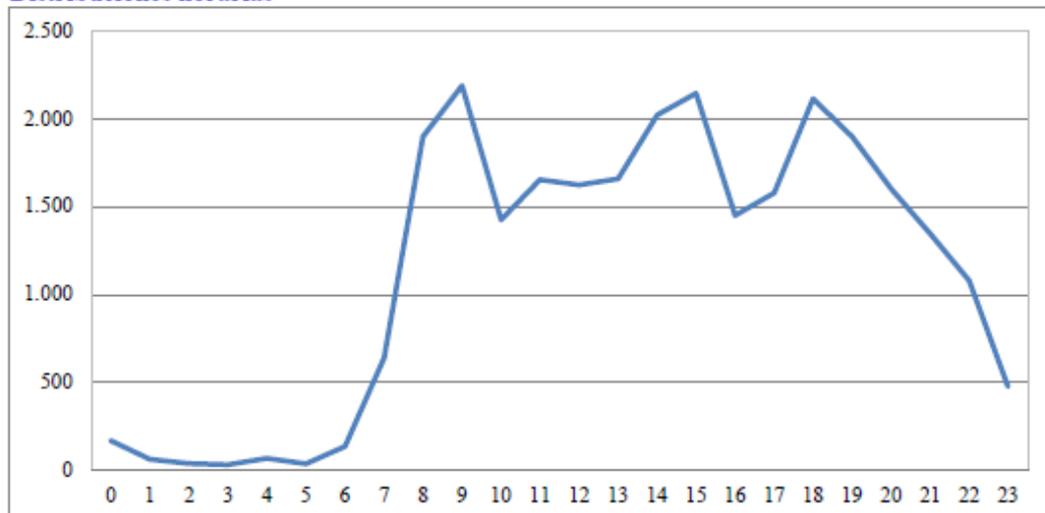
INFORME DE AFOROS
DISTRIBUCIONES HORARIAS

Lugar: Mérida
Tramo: Puente de Lusitania
Sentido: Doble sentido (2+2)
Fechas: 13 de mayo 2025
Punto de aforo: 1

| Hora | Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-----------------|----------|---------------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| | 12-may | 13-may | 14-may | 15-may | 16-may | 17-may | 18-may |
| 0:00 | - | 170 | - | - | - | - | - |
| 1:00 | - | 64 | - | - | - | - | - |
| 2:00 | - | 40 | - | - | - | - | - |
| 3:00 | - | 34 | - | - | - | - | - |
| 4:00 | - | 69 | - | - | - | - | - |
| 5:00 | - | 38 | - | - | - | - | - |
| 6:00 | - | 138 | - | - | - | - | - |
| 7:00 | - | 641 | - | - | - | - | - |
| 8:00 | - | 1.898 | - | - | - | - | - |
| 9:00 | - | 2.187 | - | - | - | - | - |
| 10:00 | - | 1.424 | - | - | - | - | - |
| 11:00 | - | 1.652 | - | - | - | - | - |
| 12:00 | - | 1.623 | - | - | - | - | - |
| 13:00 | - | 1.658 | - | - | - | - | - |
| 14:00 | - | 2.020 | - | - | - | - | - |
| 15:00 | - | 2.144 | - | - | - | - | - |
| 16:00 | - | 1.449 | - | - | - | - | - |
| 17:00 | - | 1.578 | - | - | - | - | - |
| 18:00 | - | 2.113 | - | - | - | - | - |
| 19:00 | - | 1.898 | - | - | - | - | - |
| 20:00 | - | 1.601 | - | - | - | - | - |
| 21:00 | - | 1.348 | - | - | - | - | - |
| 22:00 | - | 1.080 | - | - | - | - | - |
| 23:00 | - | 478 | - | - | - | - | - |
| 24 Horas | 0 | 27.346 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Elaboración propia.

Distribuciones horarias



Fuente: Elaboración propia.



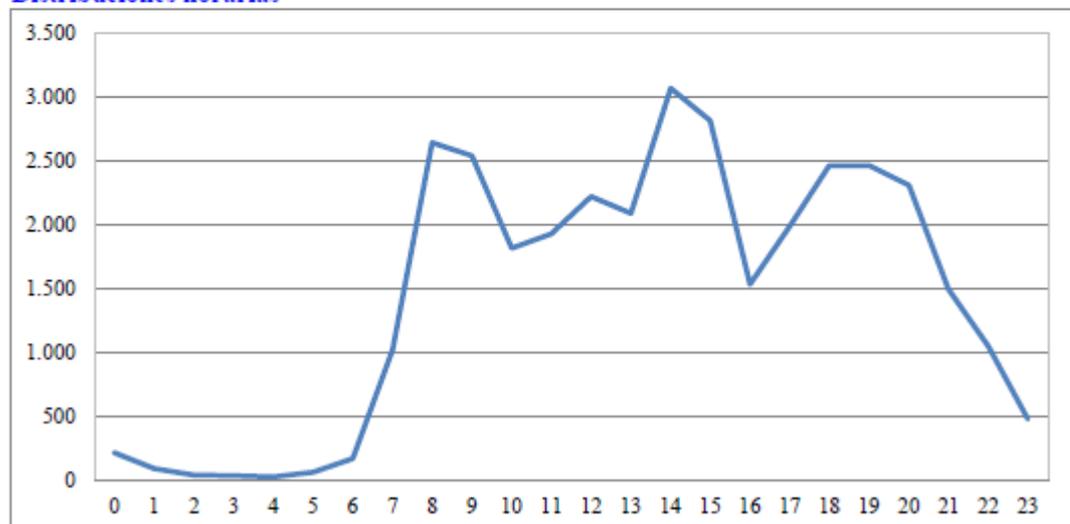
INFORME DE AFOROS
DISTRIBUCIONES HORARIAS

Lugar: Mérida
Tramo: Avenida de la Reina Sofia **Fechas:** 13 de mayo 2025
Sentido: Doble sentido (2+2) **Punto de aforo:** 2

| Hora | Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-----------------|----------|---------------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| | 12-may | 13-may | 14-may | 15-may | 16-may | 17-may | 18-may |
| 0:00 | - | 221 | - | - | - | - | - |
| 1:00 | - | 99 | - | - | - | - | - |
| 2:00 | - | 46 | - | - | - | - | - |
| 3:00 | - | 41 | - | - | - | - | - |
| 4:00 | - | 32 | - | - | - | - | - |
| 5:00 | - | 68 | - | - | - | - | - |
| 6:00 | - | 175 | - | - | - | - | - |
| 7:00 | - | 1.026 | - | - | - | - | - |
| 8:00 | - | 2.641 | - | - | - | - | - |
| 9:00 | - | 2.538 | - | - | - | - | - |
| 10:00 | - | 1.819 | - | - | - | - | - |
| 11:00 | - | 1.930 | - | - | - | - | - |
| 12:00 | - | 2.222 | - | - | - | - | - |
| 13:00 | - | 2.091 | - | - | - | - | - |
| 14:00 | - | 3.066 | - | - | - | - | - |
| 15:00 | - | 2.814 | - | - | - | - | - |
| 16:00 | - | 1.537 | - | - | - | - | - |
| 17:00 | - | 1.990 | - | - | - | - | - |
| 18:00 | - | 2.465 | - | - | - | - | - |
| 19:00 | - | 2.465 | - | - | - | - | - |
| 20:00 | - | 2.309 | - | - | - | - | - |
| 21:00 | - | 1.497 | - | - | - | - | - |
| 22:00 | - | 1.053 | - | - | - | - | - |
| 23:00 | - | 484 | - | - | - | - | - |
| 24 Horas | 0 | 34.628 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Elaboración propia.

Distribuciones horarias



Fuente: Elaboración propia.



INFORME DE AFOROS
DISTRIBUCIONES HORARIAS

Lugar: Mérida

Tramo: Paseo de Roma

Fechas: 14 de mayo 2025

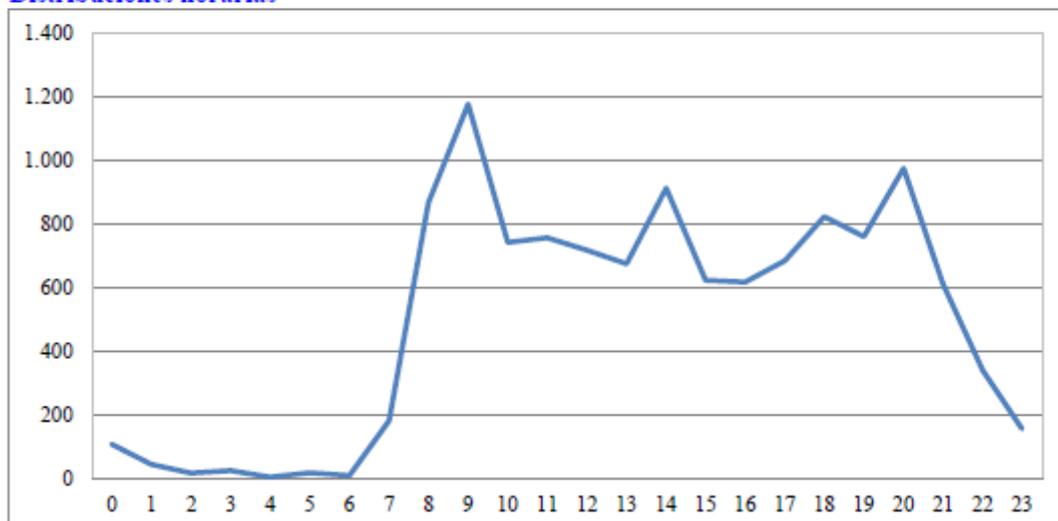
Sentido: Doble sentido (1+1)

Punto de aforo: 3

| Hora | Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-----------------|----------|----------|---------------|----------|----------|----------|----------|
| | 12-may | 13-may | 14-may | 15-may | 16-may | 17-may | 18-may |
| 0:00 | - | - | 110 | - | - | - | - |
| 1:00 | - | - | 47 | - | - | - | - |
| 2:00 | - | - | 19 | - | - | - | - |
| 3:00 | - | - | 27 | - | - | - | - |
| 4:00 | - | - | 6 | - | - | - | - |
| 5:00 | - | - | 21 | - | - | - | - |
| 6:00 | - | - | 12 | - | - | - | - |
| 7:00 | - | - | 184 | - | - | - | - |
| 8:00 | - | - | 868 | - | - | - | - |
| 9:00 | - | - | 1.176 | - | - | - | - |
| 10:00 | - | - | 743 | - | - | - | - |
| 11:00 | - | - | 757 | - | - | - | - |
| 12:00 | - | - | 718 | - | - | - | - |
| 13:00 | - | - | 675 | - | - | - | - |
| 14:00 | - | - | 913 | - | - | - | - |
| 15:00 | - | - | 624 | - | - | - | - |
| 16:00 | - | - | 618 | - | - | - | - |
| 17:00 | - | - | 685 | - | - | - | - |
| 18:00 | - | - | 824 | - | - | - | - |
| 19:00 | - | - | 762 | - | - | - | - |
| 20:00 | - | - | 975 | - | - | - | - |
| 21:00 | - | - | 612 | - | - | - | - |
| 22:00 | - | - | 343 | - | - | - | - |
| 23:00 | - | - | 159 | - | - | - | - |
| 24 Horas | 0 | 0 | 11.879 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Elaboración propia.

Distribuciones horarias



Fuente: Elaboración propia.



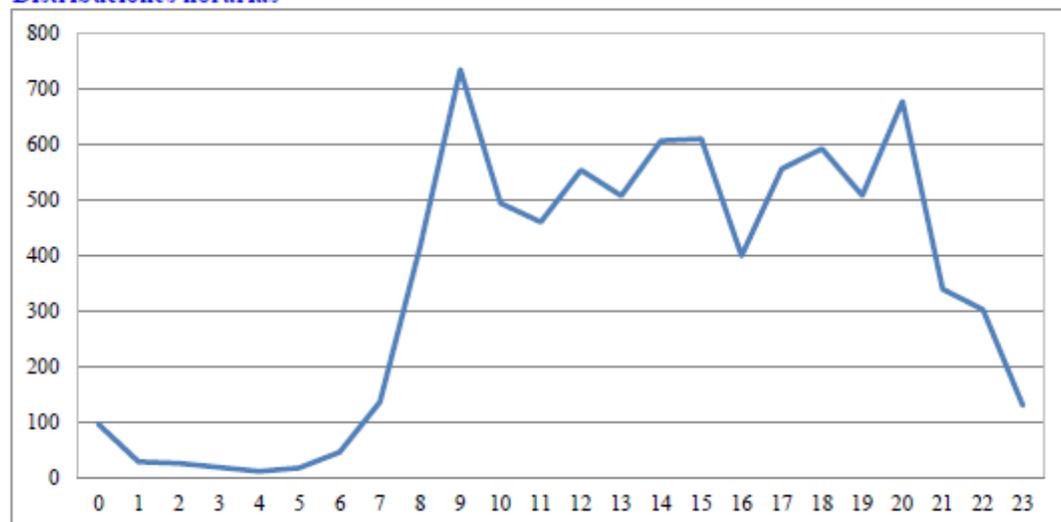
**INFORME DE AFOROS
DISTRIBUCIONES HORARIAS**

Lugar: Mérida
Tramo: Paseo de Almendralejo
Fechas: 14 de mayo 2025
Sentido: Único sentido (1) **Punto de aforo:** 4

| Hora | Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-----------------|----------|----------|--------------|----------|----------|----------|----------|
| | 12-may | 13-may | 14-may | 15-may | 16-may | 17-may | 18-may |
| 0:00 | - | - | 98 | - | - | - | - |
| 1:00 | - | - | 30 | - | - | - | - |
| 2:00 | - | - | 28 | - | - | - | - |
| 3:00 | - | - | 20 | - | - | - | - |
| 4:00 | - | - | 13 | - | - | - | - |
| 5:00 | - | - | 19 | - | - | - | - |
| 6:00 | - | - | 47 | - | - | - | - |
| 7:00 | - | - | 137 | - | - | - | - |
| 8:00 | - | - | 416 | - | - | - | - |
| 9:00 | - | - | 734 | - | - | - | - |
| 10:00 | - | - | 494 | - | - | - | - |
| 11:00 | - | - | 461 | - | - | - | - |
| 12:00 | - | - | 554 | - | - | - | - |
| 13:00 | - | - | 508 | - | - | - | - |
| 14:00 | - | - | 606 | - | - | - | - |
| 15:00 | - | - | 610 | - | - | - | - |
| 16:00 | - | - | 400 | - | - | - | - |
| 17:00 | - | - | 556 | - | - | - | - |
| 18:00 | - | - | 592 | - | - | - | - |
| 19:00 | - | - | 508 | - | - | - | - |
| 20:00 | - | - | 677 | - | - | - | - |
| 21:00 | - | - | 340 | - | - | - | - |
| 22:00 | - | - | 304 | - | - | - | - |
| 23:00 | - | - | 131 | - | - | - | - |
| 24 Horas | 0 | 0 | 8.283 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Elaboración propia.

Distribuciones horarias



Fuente: Elaboración propia.



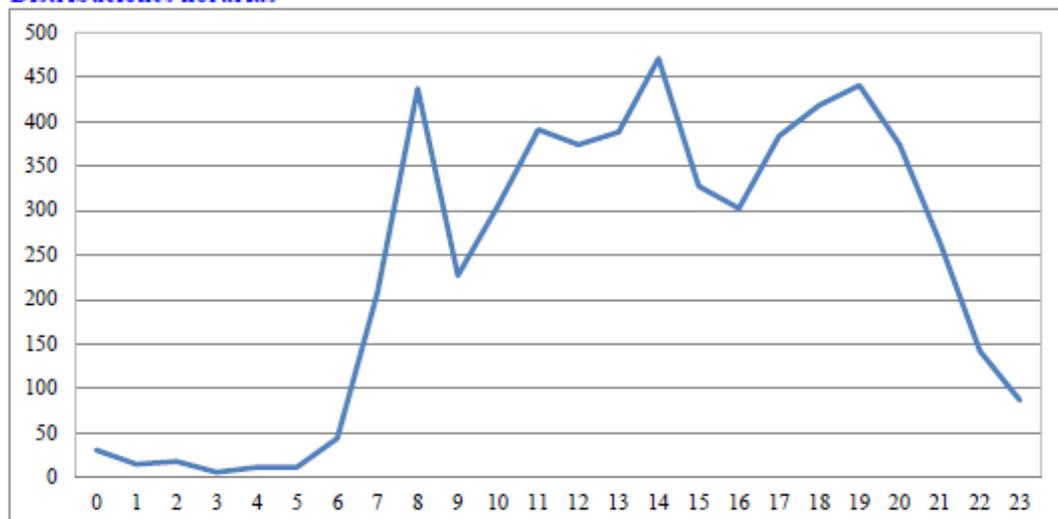
INFORME DE AFOROS
DISTRIBUCIONES HORARIAS

Lugar: Mérida
Tramo: Calle del Puente
Fechas: 13 de mayo 2025
Sentido: Doble sentido (1+1) **Punto de aforo:** 5

| Hora | Lunes 12-may | Martes 13-may | Miércoles 14-may | Jueves 15-may | Viernes 16-may | Sábado 17-may | Domingo 18-may |
|-----------------|-----------------|------------------|---------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| 0:00 | - | 31 | - | - | - | - | - |
| 1:00 | - | 15 | - | - | - | - | - |
| 2:00 | - | 18 | - | - | - | - | - |
| 3:00 | - | 6 | - | - | - | - | - |
| 4:00 | - | 12 | - | - | - | - | - |
| 5:00 | - | 12 | - | - | - | - | - |
| 6:00 | - | 44 | - | - | - | - | - |
| 7:00 | - | 208 | - | - | - | - | - |
| 8:00 | - | 437 | - | - | - | - | - |
| 9:00 | - | 227 | - | - | - | - | - |
| 10:00 | - | 306 | - | - | - | - | - |
| 11:00 | - | 391 | - | - | - | - | - |
| 12:00 | - | 374 | - | - | - | - | - |
| 13:00 | - | 388 | - | - | - | - | - |
| 14:00 | - | 471 | - | - | - | - | - |
| 15:00 | - | 328 | - | - | - | - | - |
| 16:00 | - | 303 | - | - | - | - | - |
| 17:00 | - | 384 | - | - | - | - | - |
| 18:00 | - | 419 | - | - | - | - | - |
| 19:00 | - | 441 | - | - | - | - | - |
| 20:00 | - | 374 | - | - | - | - | - |
| 21:00 | - | 265 | - | - | - | - | - |
| 22:00 | - | 142 | - | - | - | - | - |
| 23:00 | - | 87 | - | - | - | - | - |
| 24 Horas | 0 | 5.678 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Elaboración propia.

Distribuciones horarias



Fuente: Elaboración propia.



INFORME DE AFOROS
DISTRIBUCIONES HORARIAS

Lugar: Mérida

Tramo: Calle Graciano

Fechas: 13 de mayo 2025

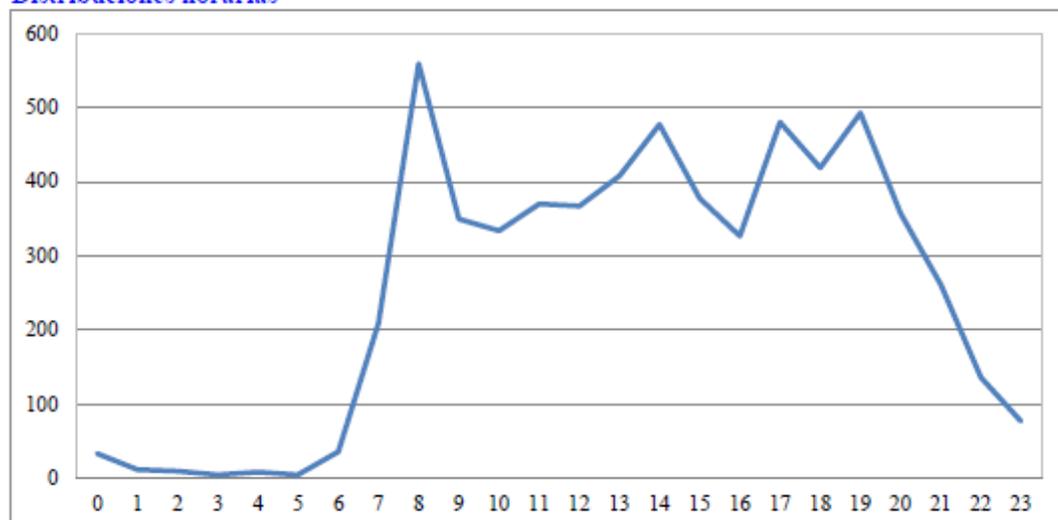
Sentido: Único sentido (1)

Punto de aforo: 6

| Hora | Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-----------------|----------|--------------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| | 12-may | 13-may | 14-may | 15-may | 16-may | 17-may | 18-may |
| 0:00 | - | 34 | - | - | - | - | - |
| 1:00 | - | 12 | - | - | - | - | - |
| 2:00 | - | 10 | - | - | - | - | - |
| 3:00 | - | 5 | - | - | - | - | - |
| 4:00 | - | 9 | - | - | - | - | - |
| 5:00 | - | 5 | - | - | - | - | - |
| 6:00 | - | 37 | - | - | - | - | - |
| 7:00 | - | 210 | - | - | - | - | - |
| 8:00 | - | 560 | - | - | - | - | - |
| 9:00 | - | 350 | - | - | - | - | - |
| 10:00 | - | 334 | - | - | - | - | - |
| 11:00 | - | 371 | - | - | - | - | - |
| 12:00 | - | 368 | - | - | - | - | - |
| 13:00 | - | 409 | - | - | - | - | - |
| 14:00 | - | 478 | - | - | - | - | - |
| 15:00 | - | 378 | - | - | - | - | - |
| 16:00 | - | 327 | - | - | - | - | - |
| 17:00 | - | 481 | - | - | - | - | - |
| 18:00 | - | 419 | - | - | - | - | - |
| 19:00 | - | 493 | - | - | - | - | - |
| 20:00 | - | 358 | - | - | - | - | - |
| 21:00 | - | 262 | - | - | - | - | - |
| 22:00 | - | 137 | - | - | - | - | - |
| 23:00 | - | 78 | - | - | - | - | - |
| 24 Horas | 0 | 6.119 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Elaboración propia.

Distribuciones horarias



Fuente: Elaboración propia.



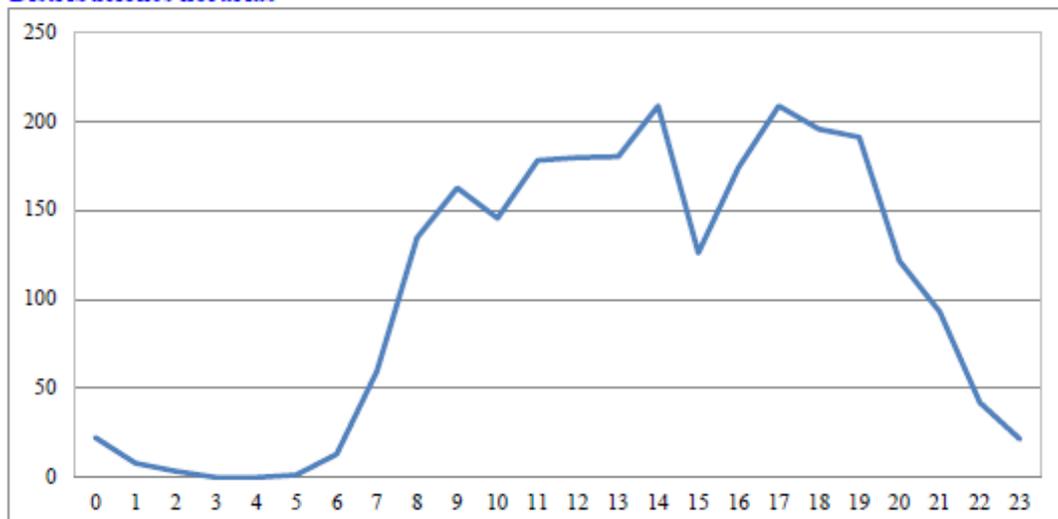
INFORME DE AFOROS
DISTRIBUCIONES HORARIAS

Lugar: Mérida
Tramo: Calle Suárez Somonte
Sentido: Único sentido (1)
Fechas: 13 de mayo 2025
Punto de aforo: 7

| Hora | Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-----------------|----------|--------------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| | 12-may | 13-may | 14-may | 15-may | 16-may | 17-may | 18-may |
| 0:00 | - | 23 | - | - | - | - | - |
| 1:00 | - | 8 | - | - | - | - | - |
| 2:00 | - | 4 | - | - | - | - | - |
| 3:00 | - | 0 | - | - | - | - | - |
| 4:00 | - | 0 | - | - | - | - | - |
| 5:00 | - | 2 | - | - | - | - | - |
| 6:00 | - | 13 | - | - | - | - | - |
| 7:00 | - | 60 | - | - | - | - | - |
| 8:00 | - | 135 | - | - | - | - | - |
| 9:00 | - | 163 | - | - | - | - | - |
| 10:00 | - | 146 | - | - | - | - | - |
| 11:00 | - | 178 | - | - | - | - | - |
| 12:00 | - | 180 | - | - | - | - | - |
| 13:00 | - | 180 | - | - | - | - | - |
| 14:00 | - | 209 | - | - | - | - | - |
| 15:00 | - | 126 | - | - | - | - | - |
| 16:00 | - | 174 | - | - | - | - | - |
| 17:00 | - | 209 | - | - | - | - | - |
| 18:00 | - | 196 | - | - | - | - | - |
| 19:00 | - | 191 | - | - | - | - | - |
| 20:00 | - | 122 | - | - | - | - | - |
| 21:00 | - | 93 | - | - | - | - | - |
| 22:00 | - | 42 | - | - | - | - | - |
| 23:00 | - | 22 | - | - | - | - | - |
| 24 Horas | 0 | 2.470 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Elaboración propia.

Distribuciones horarias



Fuente: Elaboración propia.



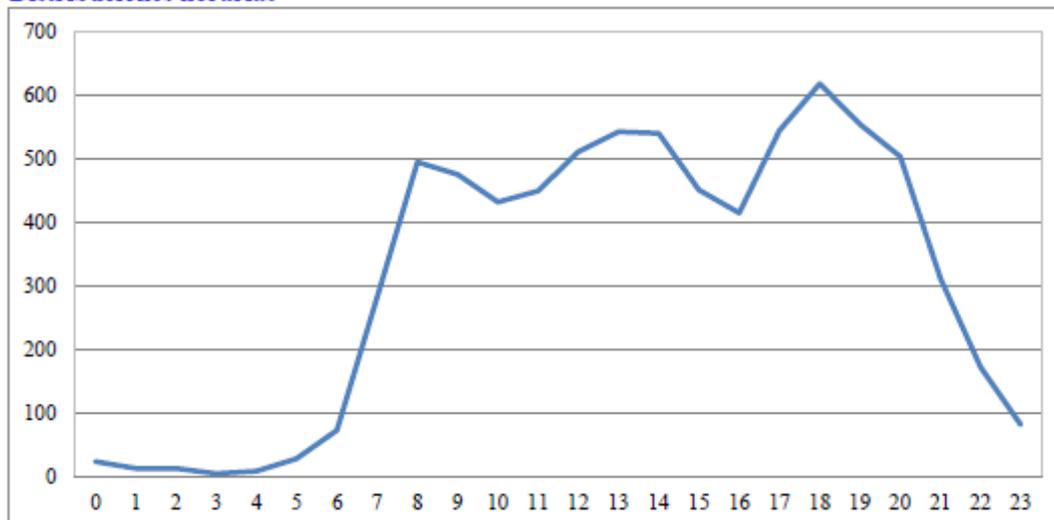
INFORME DE AFOROS
DISTRIBUCIONES HORARIAS

Lugar: Mérida
Tramo: Calle Marquesa de Pinares
Fechas: 13 de mayo 2025
Sentido: Doble sentido (1+1) **Punto de aforo:** 8

| Hora | Lunes 12-may | Martes 13-may | Miércoles 14-may | Jueves 15-may | Viernes 16-may | Sábado 17-may | Domingo 18-may |
|-----------------|-----------------|------------------|---------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| 0:00 | - | 25 | - | - | - | - | - |
| 1:00 | - | 14 | - | - | - | - | - |
| 2:00 | - | 14 | - | - | - | - | - |
| 3:00 | - | 6 | - | - | - | - | - |
| 4:00 | - | 10 | - | - | - | - | - |
| 5:00 | - | 30 | - | - | - | - | - |
| 6:00 | - | 74 | - | - | - | - | - |
| 7:00 | - | 283 | - | - | - | - | - |
| 8:00 | - | 495 | - | - | - | - | - |
| 9:00 | - | 476 | - | - | - | - | - |
| 10:00 | - | 432 | - | - | - | - | - |
| 11:00 | - | 450 | - | - | - | - | - |
| 12:00 | - | 512 | - | - | - | - | - |
| 13:00 | - | 543 | - | - | - | - | - |
| 14:00 | - | 540 | - | - | - | - | - |
| 15:00 | - | 451 | - | - | - | - | - |
| 16:00 | - | 415 | - | - | - | - | - |
| 17:00 | - | 545 | - | - | - | - | - |
| 18:00 | - | 618 | - | - | - | - | - |
| 19:00 | - | 554 | - | - | - | - | - |
| 20:00 | - | 504 | - | - | - | - | - |
| 21:00 | - | 312 | - | - | - | - | - |
| 22:00 | - | 173 | - | - | - | - | - |
| 23:00 | - | 83 | - | - | - | - | - |
| 24 Horas | 0 | 7.554 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Elaboración propia.

Distribuciones horarias



Fuente: Elaboración propia.



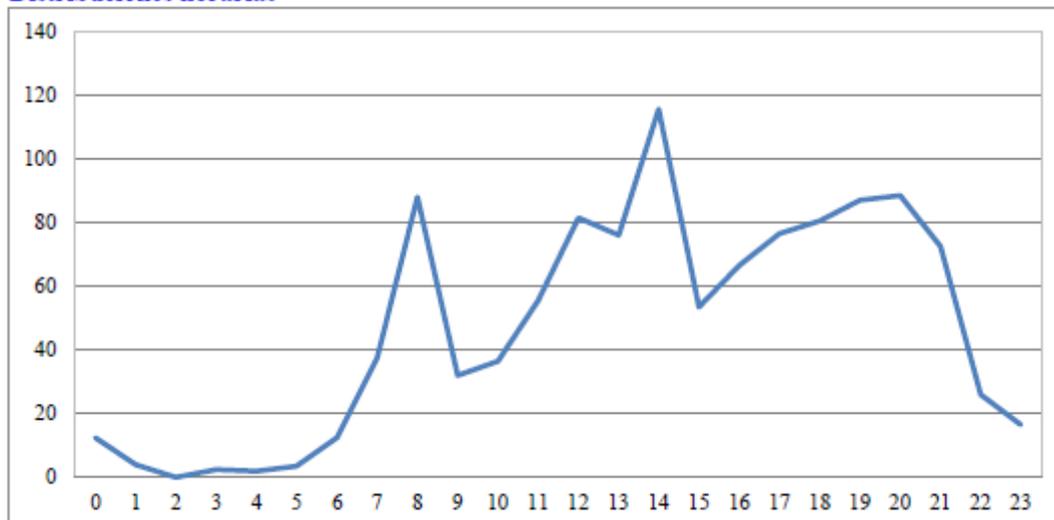
INFORME DE AFOROS
DISTRIBUCIONES HORARIAS

Lugar: Mérida
Tramo: Avenida Felipe Corchero
Fecha: 14 de mayo 2025
Sentido: Doble sentido (1+1) **Punto de aforo:** 9

| Hora | Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-----------------|----------|----------|--------------|----------|----------|----------|----------|
| | 12-may | 13-may | 14-may | 15-may | 16-may | 17-may | 18-may |
| 0:00 | - | - | 13 | - | - | - | - |
| 1:00 | - | - | 4 | - | - | - | - |
| 2:00 | - | - | 0 | - | - | - | - |
| 3:00 | - | - | 3 | - | - | - | - |
| 4:00 | - | - | 2 | - | - | - | - |
| 5:00 | - | - | 4 | - | - | - | - |
| 6:00 | - | - | 13 | - | - | - | - |
| 7:00 | - | - | 38 | - | - | - | - |
| 8:00 | - | - | 88 | - | - | - | - |
| 9:00 | - | - | 32 | - | - | - | - |
| 10:00 | - | - | 37 | - | - | - | - |
| 11:00 | - | - | 56 | - | - | - | - |
| 12:00 | - | - | 82 | - | - | - | - |
| 13:00 | - | - | 76 | - | - | - | - |
| 14:00 | - | - | 116 | - | - | - | - |
| 15:00 | - | - | 54 | - | - | - | - |
| 16:00 | - | - | 67 | - | - | - | - |
| 17:00 | - | - | 77 | - | - | - | - |
| 18:00 | - | - | 81 | - | - | - | - |
| 19:00 | - | - | 87 | - | - | - | - |
| 20:00 | - | - | 89 | - | - | - | - |
| 21:00 | - | - | 73 | - | - | - | - |
| 22:00 | - | - | 26 | - | - | - | - |
| 23:00 | - | - | 17 | - | - | - | - |
| 24 Horas | 0 | 0 | 1.127 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Elaboración propia.

Distribuciones horarias



Fuente: Elaboración propia.



Anexo 13 Aforos de clasificación de vehículos



| Avenida de la Reina Sofia (2+2) | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Sentido Centro | | | | | | | Sentido Ensanche | | | | | | |
| Turismos | Furgonetas | Camiones | Autobuses | Motos | Bicicletas | Patinetes | Turismos | Furgonetas | Camiones | Autobuses | Motos | Bicicletas | Patinetes |
| 84,7% | 12,7% | 0,8% | 0,4% | 1,3% | 0,0% | 0,0% | 88,1% | 8,1% | 0,9% | 1,6% | 0,9% | 0,0% | 0,3% |
| 83,4% | 9,4% | 4,4% | 0,6% | 1,7% | 0,0% | 0,6% | 88,5% | 6,4% | 2,2% | 1,0% | 1,6% | 0,0% | 0,3% |
| 81,1% | 11,4% | 4,0% | 2,9% | 0,6% | 0,0% | 0,0% | 85,1% | 4,7% | 7,2% | 2,5% | 0,4% | 0,0% | 0,0% |
| 88,3% | 7,8% | 3,5% | 0,0% | 0,4% | 0,0% | 0,0% | 84,3% | 9,6% | 2,8% | 0,6% | 2,8% | 0,0% | 0,0% |
| 84,7% | 10,3% | 3,0% | 0,9% | 1,0% | 0,0% | 0,1% | 86,8% | 7,0% | 3,2% | 1,5% | 1,3% | 0,0% | 0,2% |
| 87,3% | 9,1% | 0,3% | 0,3% | 2,0% | 0,7% | 0,3% | 91,1% | 3,6% | 1,5% | 1,3% | 2,3% | 0,3% | 0,0% |
| 90,3% | 7,2% | 0,6% | 0,3% | 1,6% | 0,0% | 0,0% | 87,9% | 5,5% | 0,9% | 1,2% | 4,3% | 0,0% | 0,3% |
| 89,5% | 5,2% | 0,3% | 0,9% | 3,2% | 0,0% | 0,9% | 89,0% | 7,1% | 0,6% | 1,3% | 1,3% | 0,3% | 0,3% |
| 90,4% | 6,3% | 0,6% | 0,3% | 2,4% | 0,0% | 0,0% | 87,7% | 8,2% | 1,1% | 0,7% | 2,2% | 0,0% | 0,0% |
| 89,4% | 6,9% | 0,5% | 0,5% | 2,3% | 0,2% | 0,3% | 89,1% | 5,9% | 1,1% | 1,1% | 2,6% | 0,2% | 0,2% |
| Puente de Lusitania (2+2) | | | | | | | | | | | | | |
| Sentido Centro | | | | | | | Sentido Ensanche | | | | | | |
| Turismos | Furgonetas | Camiones | Autobuses | Motos | Bicicletas | Patinetes | Turismos | Furgonetas | Camiones | Autobuses | Motos | Bicicletas | Patinetes |
| 80,3% | 12,7% | 0,0% | 1,4% | 4,2% | 0,0% | 1,4% | 83,3% | 11,9% | 0,0% | 2,4% | 2,4% | 0,0% | 0,0% |
| 80,7% | 12,0% | 3,1% | 1,0% | 2,1% | 0,0% | 1,0% | 81,1% | 13,2% | 1,9% | 0,0% | 2,5% | 0,0% | 1,3% |
| 77,5% | 15,0% | 2,1% | 1,6% | 2,7% | 0,5% | 0,5% | 78,1% | 13,1% | 1,9% | 2,5% | 3,1% | 0,6% | 0,6% |
| 73,1% | 17,7% | 3,2% | 1,1% | 3,2% | 0,5% | 1,1% | 84,3% | 9,8% | 0,7% | 0,0% | 3,9% | 0,7% | 0,7% |
| 77,5% | 14,6% | 2,5% | 1,3% | 2,8% | 0,3% | 0,9% | 81,5% | 12,1% | 1,3% | 1,1% | 3,1% | 0,4% | 0,7% |
| 82,8% | 8,2% | 0,7% | 0,3% | 6,5% | 0,3% | 1,0% | 78,9% | 14,6% | 0,0% | 0,9% | 3,3% | 0,5% | 1,9% |
| 86,4% | 7,6% | 0,0% | 1,5% | 3,4% | 0,4% | 0,8% | 87,7% | 5,8% | 1,2% | 0,0% | 5,3% | 0,0% | 0,0% |
| 84,3% | 10,0% | 0,0% | 0,8% | 4,6% | 0,0% | 0,4% | 88,1% | 7,3% | 0,5% | 1,6% | 2,1% | 0,0% | 0,5% |
| 86,5% | 6,2% | 0,7% | 1,8% | 4,0% | 0,0% | 0,7% | 83,2% | 7,9% | 0,0% | 0,5% | 7,9% | 0,0% | 0,5% |
| 85,0% | 8,0% | 0,4% | 1,1% | 4,7% | 0,2% | 0,7% | 84,2% | 9,1% | 0,4% | 0,8% | 4,6% | 0,1% | 0,8% |



| Pasco de Roma (1+1) | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Sentido Centro | | | | | | | Sentido rotonda | | | | | | |
| Turismos | Furgonetas | Camiones | Autobuses | Motos | Bicicletas | Patinetes | Turismos | Furgonetas | Camiones | Autobuses | Motos | Bicicletas | Patinetes |
| 83,6% | 9,0% | 3,0% | 3,0% | 1,5% | 0,0% | 0,0% | 78,9% | 5,3% | 7,9% | 5,3% | 2,6% | 0,0% | 0,0% |
| 55,0% | 15,0% | 5,0% | 15,0% | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 14,3% | 7,1% | 21,4% | 7,1% | 0,0% | 0,0% |
| 77,8% | 11,1% | 0,0% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 77,3% | 9,1% | 0,0% | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 4,5% |
| 61,1% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 0,0% | 11,1% | 78,9% | 15,8% | 2,6% | 0,0% | 2,6% | 0,0% | 0,0% |
| 74,8% | 11,4% | 2,4% | 5,7% | 4,1% | 0,0% | 1,6% | 75,0% | 10,7% | 4,5% | 6,3% | 2,7% | 0,0% | 0,9% |
| 82,9% | 5,7% | 0,0% | 8,6% | 2,9% | 0,0% | 0,0% | 72,0% | 12,0% | 4,0% | 4,0% | 8,0% | 0,0% | 0,0% |
| 89,2% | 10,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 84,4% | 4,4% | 0,0% | 0,0% | 6,7% | 4,4% | 0,0% |
| 81,8% | 0,0% | 0,0% | 3,0% | 15,2% | 0,0% | 0,0% | 83,0% | 3,8% | 0,0% | 3,8% | 7,5% | 1,9% | 0,0% |
| 91,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 8,8% | 0,0% | 0,0% | 77,8% | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 13,9% | 0,0% | 0,0% |
| 86,3% | 4,3% | 0,0% | 2,9% | 6,5% | 0,0% | 0,0% | 80,5% | 6,3% | 0,6% | 1,9% | 8,8% | 1,9% | 0,0% |

| Pasco de Almendralejo (1) | | | | | | | | | |
|---------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|
| Único Sentido | | | | | | | | | |
| Turismos | Furgonetas | Camiones | Autobuses | Motos | Bicicletas | Patinetes | Turismos | Bicicletas | Patinetes |
| 84,7% | 5,1% | 5,1% | 0,0% | 3,4% | 0,0% | 1,7% | 84,7% | 0,0% | 1,7% |
| 75,0% | 17,9% | 0,0% | 3,6% | 3,6% | 0,0% | 0,0% | 75,0% | 0,0% | 0,0% |
| 85,3% | 8,8% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 85,3% | 0,0% | 0,0% |
| 76,0% | 20,0% | 2,0% | 0,0% | 0,0% | 2,0% | 0,0% | 76,0% | 2,0% | 0,0% |
| 80,7% | 12,3% | 2,3% | 0,6% | 2,9% | 0,6% | 0,6% | 80,7% | 0,6% | 0,6% |
| 78,0% | 9,8% | 2,4% | 0,0% | 9,8% | 0,0% | 0,0% | 78,0% | 0,0% | 0,0% |
| 80,6% | 8,1% | 0,0% | 0,0% | 8,1% | 3,2% | 0,0% | 80,6% | 3,2% | 0,0% |
| 88,6% | 4,5% | 0,0% | 0,0% | 4,5% | 2,3% | 0,0% | 88,6% | 2,3% | 0,0% |
| 84,3% | 7,8% | 0,0% | 0,0% | 7,8% | 0,0% | 0,0% | 84,3% | 0,0% | 0,0% |
| 82,8% | 7,6% | 0,5% | 0,0% | 7,6% | 1,5% | 0,0% | 82,8% | 1,5% | 0,0% |



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

Anexo 14 Notas de prensa

Encuesta online para realizar aportaciones al Plan de Movilidad Urbana Sostenible

- *Como señala el delegado de movilidad urbana sostenible, Felipe González, "desde hoy, 10 de junio, y hasta el próximo 16 de junio a las 12 de la noche, el Ayuntamiento ha abierto un proceso participativo para conocer la opinión de los ciudadanos y las ciudadanas sobre la movilidad en la ciudad"*
- *El Ayuntamiento ha contratado el servicio de asistencia técnica para la elaboración de su nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), una herramienta esencial para la planificación y gestión del transporte que integra aspectos ambientales, sociales y económicos a largo plazo*

El Ayuntamiento de Mérida ha iniciado la redacción de un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), fundamental para actualizar la estrategia de transporte de la ciudad y cumplir con las nuevas normativas, como la implementación de la zona de bajas emisiones.

Como señala el delegado de movilidad urbana sostenible, Felipe González, "desde hoy, 10 de junio, y hasta el próximo 16 de junio a las 12 de la noche, el Ayuntamiento ha abierto un proceso participativo para conocer la opinión de los ciudadanos y las ciudadanas sobre la movilidad en la ciudad".

Este proceso participativo es "una encuesta online en la página web del Ayuntamiento y pedimos a toda la población en general que se sume. De esta manera, contando la con la opinión de la ciudadanía, haremos plan mucho mejor".

El Ayuntamiento ha contratado el servicio de asistencia técnica para la elaboración de su nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), una herramienta esencial para la planificación y gestión del transporte que integra aspectos ambientales, sociales y económicos a largo plazo.

"Como parte integral de la fase de diagnóstico, se ha diseñado un proceso participativo con el objetivo de recopilar las percepciones y experiencias de la ciudadanía, profesionales y agentes sociales sobre los desafíos y oportunidades en la movilidad urbana de Mérida, abarcando desde la movilidad peatonal hasta el uso del vehículo privado y el transporte público" señala Felipe González.

Acceso a la encuesta: <https://forms.office.com/e/m93qdKb3KL>

El nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible organiza dos sesiones focales mañana jueves para recabar propuestas

- *El Ayuntamiento ha contratado el servicio de asistencia técnica para la elaboración de su nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), una herramienta esencial para la planificación y gestión del transporte que integra aspectos ambientales, sociales y económicos a largo plazo*
- *"Estos encuentros permitirán un debate abierto y constructivo, donde los participantes podrán expresar sus puntos de vista y ofrecer retroalimentación directa al equipo técnico encargado de la redacción del PMUS" añade el delegado municipal de movilidad urbana sostenible, Felipe González*

El Ayuntamiento de Mérida ha iniciado la redacción de un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), fundamental para actualizar la estrategia de transporte de la ciudad y cumplir con las nuevas normativas, como la implementación de la zona de bajas emisiones.

"Como parte integral de la fase de diagnóstico, se ha diseñado un proceso participativo con el objetivo de recopilar las percepciones y experiencias de la ciudadanía, profesionales y agentes sociales sobre los desafíos y oportunidades en la movilidad urbana de Mérida, abarcando desde la movilidad peatonal hasta el uso del vehículo privado y el transporte público" señala el delegado de movilidad urbana sostenible, Felipe González.

El Ayuntamiento ha contratado el servicio de asistencia técnica para la elaboración de su nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), una herramienta esencial para la planificación y gestión del transporte que integra aspectos ambientales, sociales y económicos a largo plazo.

Para garantizar una participación activa se llevarán a cabo sesiones de grupos focales: "estos encuentros permitirán un debate abierto y constructivo, donde los participantes podrán expresar sus puntos de vista y ofrecer retroalimentación directa al equipo técnico encargado de la redacción del PMUS" añade el delegado municipal. Un resumen de las conclusiones obtenidas en estas sesiones será remitido a los participantes para su validación antes de su incorporación al Plan.

Las sesiones, orientadas a profesionales, agentes sociales y ciudadanía en general, se desarrollarán el jueves 5 de junio de 2025 en dos turnos para facilitar la asistencia:

Sesión de mañana:

Lugar: Salón de Actos de la Delegación de Urbanismo y Medio Ambiente. Calle Concordia, n.º 9.

Horario: 12 a 14 horas.

Sesión de tarde:

Lugar: Centro Cultural Alcazaba (sala de conferencias 3ª Planta). Calle John Lennon, n.º 5.

Horario: 18 a 20 horas.



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

Anexo 15 Cuestionarios de las encuestas abiertas

Encuesta abierta a la ciudadanía

El Ayuntamiento de Mérida está elaborando el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio. Es muy importante las opiniones sobre las necesidades de movilidad de los ciudadanos, por lo que le agradeceríamos tome unos minutos en rellenar con sinceridad las siguientes cuestiones.

CARACTERIZACIÓN DE LOS HÁBITOS PERSONALES

1. ¿Cuál es su edad?:

- Menos de 18 años. 18 a 35 años. 35 a 50 años. 51 a 65 años. 65 a 80 años.
 Más de 80 años.

2. ¿Cuál es su sexo?:

- Hombre. Mujer. Otros. No contesta.

3. ¿Cuál es su ocupación?:

- Trabaja (asalariado, autónomo, etc.). Desempleado. Estudiante. Jubilado.
 Tareas domésticas.
 Otros (*por favor, definir*). _____

4. ¿Dónde se encuentra su residencia habitual?:

- Si es de Mérida, ¿en qué barrio?
- Centro Histórico.
 Nueva Ciudad.
 San Juan.
 San Luis.
 Los Bodegones.
- Si no es de Mérida, ¿en qué municipio?
- Alange.
 Calamonte.
 Montijo.
 Aljucén.
 Esparragalejo.
 Otros (*por favor, definir*).

5. ¿Dónde se encuentra su lugar de estudio o de trabajo habitual?:

- Si es de Mérida, ¿en qué barrio?
 - Centro Histórico.
 - Nueva Ciudad.
 - San Juan.
 - San Luis.
 - Los Bodegones.

- Si no es de Mérida, ¿en qué municipio?
 - Alange.
 - Calamonte.
 - Montijo.
 - Aljucén.
 - Esparragalejo.
 - Otros (*por favor, definir*).

6. ¿Cuántas personas mayores de 15 años y menores de 80 conviven con usted?

- Ninguna. Una. Dos. Tres Cuatro Cinco. Seis. Más de seis.

CUESTIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD

7. ¿Cuál es número de lo siguientes elementos en su hogar? [puede seleccionar varias respuestas]:

| Tipo de vehículo | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 o más |
|--------------------------|----------|----------|----------|----------|----------------|
| Garaje (nº de plazas) | | | | | |
| Carné de conducir | | | | | |
| Coche combustible | | | | | |
| Coche híbrido | | | | | |
| Coche eléctrico | | | | | |
| Motocicleta o ciclomotor | | | | | |
| Bicicleta | | | | | |
| Bicicleta eléctrica | | | | | |
| Patinete eléctrico | | | | | |

8. ¿Cuáles son sus motivos personales de desplazamiento más habituales dentro del municipio? [puede seleccionar varias respuestas]:

| Actividad | Diariamente, en laborables (lunes a viernes) | Diariamente, incluido fin de semana (lunes a domingo) | Alguna vez | Casi nunca | Nunca |
|----------------------|--|---|------------|------------|-------|
| Trabajo | | | | | |
| Estudios | | | | | |
| Cuidados de personas | | | | | |
| Compras | | | | | |
| Ocio y deporte | | | | | |
| Sanitario/Médico | | | | | |
| Otros | | | | | |

9. ¿Cuáles son sus formas de desplazamiento habitual para cada una de las actividades? [puede seleccionar varias respuestas]:

| Actividad | A pie | Bicicleta | Patinete | Transporte público | Coche como conductor | Coche como acompañante |
|----------------------|-------|-----------|----------|--------------------|----------------------|------------------------|
| Trabajo | | | | | | |
| Estudios | | | | | | |
| Cuidados de personas | | | | | | |
| Compras | | | | | | |
| Ocio y deporte | | | | | | |
| Sanitario/Médico | | | | | | |
| Otros | | | | | | |

10. ¿Tiene problemas de aparcamiento dentro del municipio?:

Siempre. A veces. No estoy seguro. Casi nunca Nunca

11. Si respondió **afirmativamente** a la pregunta anterior ¿Cuáles son los problemas más importantes? [puede seleccionar varias respuestas]:

- Falta de aparcamientos en la vía pública cerca del hogar.
- Falta de aparcamientos fuera de la vía pública cerca del hogar.
- Falta de aparcamientos en la vía pública cerca del lugar de compras, trabajo, etc.
- Falta de aparcamientos fuera de la vía pública cerca del lugar de compras, trabajo, etc.
- Otros (*por favor, definir*). _____

12. ¿Dispone de una tarjeta de movilidad reducida y utiliza los aparcamientos destinados a personas con movilidad reducida?

- Sí, soy usuario de este tipo de aparcamientos.
- Sí, pero encuentro dificultades para encontrar aparcamientos disponibles.
- No, no lo necesito.

13. En los desplazamientos peatonales ¿Cuáles son los problemas más importantes? [puede seleccionar varias respuestas]:

- Falta de seguridad.
- Coches mal aparcados.
- Insuficiencia de pasos de peatones.
- Falta de calles peatonales.
- Otros (*por favor, definir*). _____

14. En los desplazamientos ciclistas o en patinete ¿Cuáles son los problemas más importantes? [puede seleccionar varias respuestas]:

- Falta de seguridad.
- Insuficiencia de carriles bici.
- Falta de calles de coexistencia para bicicletas.
- Otros (*por favor, definir*). _____

15. ¿Cómo calificaría el servicio de transporte público de autobuses dentro del municipio?:

| Actividad | Excelente | Bueno | Regular | Malo | Muy malo |
|----------------------|-----------|-------|---------|------|----------|
| Horarios | | | | | |
| Frecuencias | | | | | |
| Ubicación de paradas | | | | | |
| Número de rutas | | | | | |
| Número de servicios | | | | | |
| Autobuses | | | | | |
| Información | | | | | |
| Atención al cliente | | | | | |

VALORACIÓN DE LA MOVILIDAD Y POSIBLES POLÍTICAS O ACTUACIONES

16. Por favor, valore según su percepción personal las cuestiones que siguen sobre las que tenga una opinión formada.

| | Muy mal | Mal | Normal | Bien | Muy bien |
|--|---------|-----|--------|------|----------|
| Coches | | | | | |
| Sentido de circulación de las calles | | | | | |
| Ancho de las calles | | | | | |
| Conservación del pavimento | | | | | |
| Funcionamiento de los semáforos | | | | | |
| Disciplina de conducción (respeto a las normas de circulación) | | | | | |
| Capacidad de estacionamiento | | | | | |
| La extensión y horario del estacionamiento regulado (ORA) | | | | | |
| Capacidad de aparcamiento fuera del viario (subterráneo o en garajes) | | | | | |
| Disciplina de estacionamiento (los vehículos aparcan bien, sin doble fila, etc.) | | | | | |
| Peatones | | | | | |

| | Muy mal | Mal | Normal | Bien | Muy bien |
|---|----------------|------------|---------------|-------------|-----------------|
| Ancho de las aceras | | | | | |
| Estado de conservación de las aceras | | | | | |
| Ocupación de las aceras (contenedores, bicis, patinetes, motos, etc.) | | | | | |
| Mobiliario urbano (bancos, papeleras, etc.) | | | | | |
| Iluminación nocturna | | | | | |
| Pasos de peatones (bordillos rebajados, buena señalización, etc.) | | | | | |
| Respeto de los semáforos y pasos de peatones por parte de los vehículos | | | | | |
| Respeto de las aceras por la circulación de bicicletas, patinetes, etc. (no circulación) | | | | | |
| Respeto de las aceras por estacionamiento de bicicletas, patinetes, etc. (buen estacionamiento) | | | | | |
| Servicios de transporte | | | | | |
| Número y horario de los servicios de autobús | | | | | |
| Ubicación de las paradas de autobús | | | | | |
| Información sobre los servicios de autobús (horarios, parada, etc.) | | | | | |
| Número y horario de los servicios de ferrocarril | | | | | |
| Accesos a la estación de ferrocarril | | | | | |
| Información sobre los servicios de ferrocarril (horarios, destinos, etc.) | | | | | |
| Bicicleta | | | | | |
| Cantidad de los carriles bici actuales | | | | | |
| Calidad de los carriles bici actuales | | | | | |
| Seguridad al circular en bicicleta por la calzada | | | | | |
| Respeto de las normas de circulación | | | | | |
| Cantidad de aparcabicis | | | | | |
| Calidad de aparcabicis | | | | | |
| Patinete | | | | | |
| Respeto de las normas de circulación | | | | | |
| Cantidad de espacios adecuados para estacionar | | | | | |
| Movilidad escolar | | | | | |
| Accesos seguros y confortables a los centros educativos | | | | | |
| Funcionamiento de los “caminos escolares | | | | | |
| Distribución urbana de mercancías | | | | | |
| Número, localización y horario de los espacios reservados para carga y descarga | | | | | |
| Respeto por otros vehículos de las zonas de carga y descarga | | | | | |
| Respeto de los vehículos de mercancías por las normas de estacionamiento | | | | | |

| | Muy mal | Mal | Normal | Bien | Muy bien |
|---|---------|-----|--------|------|----------|
| (evitación de doble fila, no estacionamiento en aceras, etc.) | | | | | |
| Zonas industriales y empresariales | | | | | |
| Acceso en vehículo privado | | | | | |
| Espacio para estacionamiento de coches | | | | | |
| Acceso en bici o patinete | | | | | |
| Espacio para estacionamiento de bici o patinete | | | | | |
| Acceso en transporte público | | | | | |
| Espacio para estacionamiento de camiones | | | | | |

17. Por favor, valore según su percepción personal las posibles actuaciones que siguen sobre las que tenga una opinión formada.

| | Muy mal | Mal | Normal | Bien | Muy bien |
|--|---------|-----|--------|------|----------|
| Restringir el acceso de los coches de no residentes a las zonas centrales de la ciudad | | | | | |
| Crear aparcamientos en la periferia para no tener que llegar en coche hasta el centro | | | | | |
| Reducir la velocidad de circulación en la mayoría de las calles a 20 km/h | | | | | |
| Reducir la velocidad de circulación en la mayoría de las calles a 10 km/h | | | | | |
| Ampliar las zonas de estacionamiento regulado (ORA) | | | | | |
| Cobrar más por el estacionamiento regulado (ORA) | | | | | |
| Restringir el acceso a las zonas centrales vehículos particulares de no residentes | | | | | |
| Crear aparcamientos en la periferia para que los visitantes no tengan que acceder al centro en su vehículo | | | | | |
| Construir aparcamientos subterráneos para residentes (gratuitos) | | | | | |
| Construir aparcamientos subterráneos para residentes (pagando el coste) | | | | | |
| Instalar más aparcabicis en zonas de gran atracción | | | | | |
| Construir más carriles bici en el centro urbano | | | | | |
| Que las bicicletas circulen por la calzada, teniendo que circular los coches más despacio | | | | | |
| Implantar un servicio de transporte urbano de autobús gratuito | | | | | |
| Implantar un servicio de transporte urbano de autobús cobrando una tarifa razonable | | | | | |
| Peatonalizar más calles | | | | | |

| | Muy mal | Mal | Normal | Bien | Muy bien |
|--|---------|-----|--------|------|----------|
| Mejorar la iluminación nocturna de las zonas peatonales | | | | | |
| Mejorar los pasos de peatones y su señalización | | | | | |
| Mejorar los parques y las zonas estanciales | | | | | |
| Mejorar la conservación y aspecto de las aceras y otras zonas peatonales | | | | | |
| Mejorar los accesos a los centros educativos, favoreciendo los desplazamientos a pie y en bici | | | | | |
| Establecer estacionamientos especiales para pesados en las zonas industriales | | | | | |
| Difundir la cultura de la sostenibilidad en relación con la movilidad | | | | | |

18. Por favor, a continuación puede incluir comentarios adicionales que le parezcan particularmente significativos sobre problemas identificados y posibles soluciones.

Muchas gracias por colaborar contestando a la encuesta

Encuesta web a familias de escolares

El Ayuntamiento de Mérida está elaborando el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio. Es muy importante la forma de acceso a los centros escolares para este Plan, por lo que le agradeceríamos tome unos minutos en rellenar con sinceridad las a las siguientes cuestiones.

INSTRUCCIONES

Rellene solo un cuestionario por hogar.

Si tiene alguna duda o necesita asistencia para completar el cuestionario, puede ponerse en contacto a través de:

- Teléfono: 913 580 000, preguntando por esta encuesta.
- Correo electrónico: madominguez@tool-alfa.com.

La información proporcionada será utilizada exclusivamente de forma anónima y agregada para mejorar el acceso a los centros escolares en el municipio.

0.- Nombre del centro educativo

Distrito Centro

- CEIP Público Trajano
- CEIP Federico García Lorca
- CEIP Francisco Giner de los Ríos
- CEIP Suárez Somonte
- Colegio Público de Educación Especial Los Gurumelos
- IES Santa Eulalia

Distrito Sur

- CEIP Pablo Neruda
- CEIP Octavio Augusto
- CEI Los Bodegones
- Colegio Público de Educación Especial Emérita Augusta
- Colegio Público de Educación Especial Casa de la Madre
- IES Emérita Augusta

Distrito Norte

- Centro Universitario de la Universidad de Extremadura
- CEIP Miguel de Cervantes
- CEIP Ciudad de Mérida
- CEI Las Abadías
- CEI Acuarela
- IES Albarregas

Distrito Este

- CEIP Nuestra Señora de La Antigua
- CEIP Antonio Machado
- CEIP Juan XXIII
- CEIP Nuestra Señora de La Paz

Distrito Oeste

- CEIP Dion Casio
- CEIP José María Calatrava
- CEIP Maximiliano Macías
- CEI Nueva Ciudad

- IES Sáenz de Buruaga
- IES Extremadura

1. ¿Cuál es el número de menores de su hogar en los diferentes cursos de este centro? [*puede seleccionar varias respuestas*]:

| Curso | 1 | 2 | 3 | 4 o más |
|--------------|---|---|---|---------|
| 1º Infantil | | | | |
| 2º Infantil | | | | |
| 3º Infantil | | | | |
| 1ª Primaria | | | | |
| 2º Primaria | | | | |
| 3º Primaria | | | | |
| 4ª Primaria | | | | |
| 5º Primaria | | | | |
| 6º Primaria | | | | |
| 1º ESO | | | | |
| 2º ESO | | | | |
| 3º ESO | | | | |
| 4º ESO | | | | |
| 1º Bachiller | | | | |
| 2º Bachiller | | | | |

2. ¿Qué modo de desplazamiento utilizan los escolares de su hogar para ir al centro educativo? [*puede seleccionar varias respuestas*]:

| Curso | Coche | Transporte público | Autobús escolar | Bicicleta | Patinete | Andando solo/a | Andando con un/a niño/a mayor | Andando con adulto | Otros |
|--------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1º Infantil | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2º Infantil | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3º Infantil | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1ª Primaria | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2º Primaria | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3º Primaria | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4ª Primaria | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5º Primaria | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6º Primaria | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1º ESO | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2º ESO | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3º ESO | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4º ESO | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1º Bachiller | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2º Bachiller | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

3. ¿Qué tiempo tarda desde su hogar hasta el centro educativo? [*puede seleccionar varias respuestas*]:

| Medio de transporte | No aplica | 5 minutos | 10 minutos | 15 minutos | 20 minutos | Más de 20 minutos |
|---------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Coche | <input type="checkbox"/> |
| Transporte público | <input type="checkbox"/> |
| Autobús escolar | <input type="checkbox"/> |
| Bicicleta | <input type="checkbox"/> |
| Patinete | <input type="checkbox"/> |
| Andando | <input type="checkbox"/> |
| Otros | <input type="checkbox"/> |

4. En caso de ir en coche ¿Cuál es el motivo de la elección de este modo para ir al centro educativo?:

- Distancia.
- Comodidad.
- Rapidez.
- Seguridad.
- Ir de camino al trabajo.
- Otros (*por favor, especificar*). _____

5. En caso de ir en coche ¿Qué problemas percibe al acceder al centro educativo?:

- Trafico en horas de entrada y salida.
- Doble fila en el acceso a los colegios.
- Falta de estacionamiento en las inmediaciones.
- Otros (*por favor, especificar*). _____

6. ¿Considera deseable que los escolares vayan andando o en bicicleta o patinete al centro educativo?:

- Sí.
- No.
- No contesta.

7. ¿Qué problemas percibe para ir caminando o en bicicleta/patinete al centro educativo?:

- El centro educativo está muy lejos.
- La ruta para llegar es insegura.
- Falta de infraestructuras peatonales accesibles.
- Otros (*por favor, especificar*). _____

8. Si los escolares de su hogar no van caminando o en bicicleta/patinete al centro educativo, ¿Irían si se solucionasen los problemas?:

- Sí.
- No.
- Depende.
- No contesta.

9. Qué mejoras considera necesarias para promover que los escolares vayan caminando o en bicicleta/patinete al centro educativo?:

- Mejoras de las infraestructuras peatonales (aceras, pasos de peatones, etc.).
- Creación de carriles bici.
- Señalización y marcas en el suelo de las rutas escolares.
- Rutas con monitores de acompañamiento.
- Otros (*por favor, especificar*). _____

10. ¿Cuáles de las siguientes opciones considera que serían más relevantes para mejorar la movilidad en coche en el entorno de los centros educativos?:

- Escalonar las entradas y salidas de los cursos.
- Fomentar el vehículo compartido.
- Creación de bolsas de estacionamiento en el entorno.
- Otros (*por favor, especificar*). _____

11. ¿Conoce o ha participado en algún programa de seguridad vial o de movilidad al centro escolar en su centro escolar, como el “pedibús” o “bici al cole”?:

- Sí.
- No.

12. Si es afirmativa la respuesta a la pregunta anterior ¿Considera que estos programas serían útiles para la movilidad a los centros escolares del municipio?:

- Mucho Bastante Neutro Casi nada Nada

13. A continuación puede incluir comentarios adicionales que le parezcan particularmente significativos.

Muchas gracias por colaborar contestando a la encuesta

Encuesta web de movilidad laboral

El Ayuntamiento de Mérida está elaborando el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio. Es muy importante la forma de acceso a los centros de trabajo para este Plan, por lo que le agradeceríamos tome unos minutos en rellenar las siguientes cuestiones.

INSTRUCCIONES

Si tiene alguna duda o necesita asistencia para completar el cuestionario, puede ponerse en contacto a través de:

- Teléfono: 913 580 000, preguntando por esta encuesta.
- Correo electrónico: madominguez@tool-alfa.com.

La información proporcionada será utilizada exclusivamente de forma anónima y agregada para mejorar el acceso a los centros de trabajo en el municipio.

Caracterización del trabajador

1. ¿Cuál es su rango de edad y género?

- Menos de 18 años 18 a 35 años 35 a 50 años 51 a 65 años Más de 65 años
- Hombre Mujer Otro/No contesta

2. ¿Qué modo de desplazamiento utiliza para ir al centro de trabajo? *[puede seleccionar varias respuestas]*:

| Coche | Transporte público | Autobús escolar | Bicicleta | Patinete | Andando | Otros |
|-------|--------------------|-----------------|-----------|----------|---------|-------|
| | | | | | | |

3. ¿Qué tiempo tarda desde su hogar hasta el centro de trabajo? *[puede seleccionar varias respuestas]*:

| Medio de transporte | 10Menos de 5 minutos | 20De 5 a 10 minutos | 30De 15 a 30 minutos | 45De 30 a 60 minutos | Más de 60 minutosHasta 60 minutos |
|---------------------|----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|
| Coche | | | | | |
| Transporte público | | | | | |
| Autobús escolar | | | | | |
| Bicicleta | | | | | |
| Patinete | | | | | |
| Andando | | | | | |
| Otros | | | | | |

Acceso y uso del coche

4. En caso de ir en coche ¿Cuál es el motivo principal de la elección de este modo para ir al centro de trabajo?:

- Distancia.
- Comodidad.
- Rapidez.
- Seguridad.
- Aprovechar para hacer otras funciones al ir o volver del trabajo.
- Otros (*por favor, especificar*)._____

5. En caso de ir en coche ¿Qué problemas percibe al acceder al centro de trabajo? [*puede seleccionar varias respuestas*]:

- Trafico en horas de entrada y salida.
- Doble fila en el acceso.
- Falta de estacionamiento en las inmediaciones.
- Otros (*por favor, especificar*)._____

6. ¿Cuáles de las siguientes opciones considera que serían más relevantes para mejorar la movilidad en coche en el entorno de los centros de trabajo? [*puede seleccionar varias respuestas*]:

- Fomentar el vehículo compartido.
- Creación de bolsas de estacionamiento en el entorno.
- Otros (*por favor, especificar*).

Alternativas de movilidad

7. ¿Considera deseable que, en general, los trabajadores vayan andando, en bicicleta/patinete o en autobús al centro de trabajo?:

- Totalmente de acuerdo.
- De acuerdo.
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
- En desacuerdo.
- Totalmente en desacuerdo.
- sí, seguro sí, pero depende no sé no, pero depende no, seguro

8. ¿Qué problemas percibe para ir caminando, en bicicleta/patinete o en autobús al centro de trabajo? [*puede seleccionar varias respuestas*]:

- El centro de trabajo está muy lejos.
- La ruta para llegar es insegura.
- El clima a veces es inadecuado (calor, lluvia, etc.).
- Otros (*por favor, especificar*)._____

9. Si no va caminando o en bicicleta/patinete al centro de trabajo, ¿Iría si se solucionasen los problemas?:

- No estoy seguro/a.

sí, seguro sí, pero depende no sé no, pero depende no, seguro

10. Qué mejoras considera necesarias para promover que los trabajadores vayan caminando o en bicicleta/patinete al centro de trabajo? [puede seleccionar varias respuestas]:

- Mejoras de las infraestructuras peatonales (aceras, pasos de peatones, etc.).
- Creación de carriles bici.
- Otros (*por favor, especificar*). _____

11. De existir una línea de transporte urbano ¿la utilizaría para venir a trabajar?:

- Sí, utilizaría el transporte público.
- No, no lo utilizaría.
- No estoy seguro/a.

Seguridad y señalización

12. ¿Considera que las velocidades de los vehículos son inadecuadas dadas las características del Polígono?:

- Totalmente de acuerdo.
- De acuerdo.
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
- En desacuerdo.
- Totalmente en desacuerdo.

13. ¿Considera que los vehículos respetan en general las normas de circulación y aparcamiento dentro del polígono?:

- Totalmente de acuerdo.
- De acuerdo.
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
- En desacuerdo.
- Totalmente en desacuerdo.

14. ¿Considera que la señalización es suficiente en el polígono?:

- Totalmente de acuerdo.
- De acuerdo.
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
- En desacuerdo.
- Totalmente en desacuerdo.

15. ¿Considera que la circulación es proclive a accidentes en el polígono por las condiciones físicas (señales, pavimento, etc.)?:

- Totalmente de acuerdo.
- De acuerdo.
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
- En desacuerdo.

Totalmente en desacuerdo.

16. ¿Considera que la circulación es proclive a accidentes en el polígono por el comportamiento de los usuarios (velocidad inadecuada, estacionamiento desordenado, maniobras peligrosas, etc.)?:

Totalmente de acuerdo.

De acuerdo.

Ni de acuerdo ni en desacuerdo.

En desacuerdo.

Totalmente en desacuerdo.

17. ¿Cómo le parecería que se colocasen reductores de velocidad (resaltos o pasos sobreelevados) en el viario del polígono?:

Muy bien.

Bien.

Indiferente.

Mal.

Muy mal.

Infraestructuras peatonales

18. ¿Considera que los pasos de peatones son adecuados en el polígono?:

Totalmente de acuerdo.

De acuerdo.

Ni de acuerdo ni en desacuerdo.

En desacuerdo.

Totalmente en desacuerdo.

19. ¿Cómo valora el estado de las aceras y pasos peatonales?:

Muy bueno.

Bueno.

Regular.

Malo.

Muy malo.

Estacionamientos

20. ¿Considera que la cantidad de estacionamientos para coches en el polígono son suficientes para satisfacer la demanda de los usuarios?:

- Sí, es suficiente.
- No, es suficiente.
- No estoy seguro/a.

21. ¿Considera que los estacionamientos para coches en el polígono presentan problemas que requieren una mejor organización y gestión?:

- Sí, presentan problemas y necesitan mejor organización.
- No, no presenta problemas significativos.
- No estoy seguro/a.

22. ¿Considera que los estacionamientos para vehículos pesados en el polígono son suficientes para satisfacer la demanda de los usuarios?:

- Sí, es suficiente.
- No, es suficiente.
- No estoy seguro/a.

23. ¿Considera que los estacionamientos para vehículos pesados en el polígono presentan problemas que requieren una mejor organización y gestión?:

- Sí, presentan problemas y necesitan mejor organización.
- No, no presenta problemas significativos.
- No estoy seguro/a.

Comentarios adicionales

24. Si no va en autobús al centro de trabajo, ¿Iría si se solucionasen los problemas?:

- sí, seguro sí, pero depende no sé no, pero depende no, seguro

25. Qué mejoras considera necesarias para promover que los trabajadores vayan en transporte público al centro de trabajo?:

- Mejoras en frecuencias (más autobuses por hora)
- Horarios más amplios (empezar el servicio antes o acabarlo después).
- Líneas más cortas.
- Vehículos más cómodos (asientos, climatización, etc.).
- Paradas mejor acondicionadas (marquesinas, asientos, etc.).
- Mejor información.
- Mantener precios bajos después de que se acaben las actuales bonificaciones del Gobierno.
- Otros (*por favor, especificar*). _____
- Otros (*por favor, especificar*). _____

26. A continuación puede incluir comentarios adicionales que le parezcan particularmente significativos.

Muchas gracias por colaborar contestando a la encuesta



Anexo 16 Ley de movilidad Sostenible (artículos relevantes)

Foro Administrativo de Movilidad Sostenible

Artículo 9. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

1. Se crea, como órgano de cooperación regulado por el artículo 145 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, destinado a la gobernanza del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

2. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible tiene como finalidad una cooperación eficaz y coherente de la Administración General del Estado, de las comunidades y ciudades autónomas, y de las administraciones locales en materia de transporte y movilidad.

Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible estará compuesto por la Presidencia, las Vicepresidencias y las Vocalías.

2. La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. Las Vicepresidencias se determinarán reglamentariamente.

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.

5. La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

6. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de los acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes.

Artículo 11. Funciones del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.



1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible tendrá, las siguientes funciones:
 - a) Informar el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como sus revisiones.
 - b) Informar el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) antes de su aprobación.
 - c) Informar sobre los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.
 - d) Contribuir a la elaboración de la memoria bienal sobre el funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.
 - e) Solicitar los informes que se acuerden al Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
 - f) Tomar en consideración los informes que emanen del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
 - g) Todas aquellas que contribuyan a mejorar la cooperación de las administraciones públicas en materia de movilidad y transportes, sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.
2. A tales efectos, se elaborará un Plan de Trabajo Bienal.

Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

1. Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como instrumento digital del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible bajo la dirección del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. Con él se trata de garantizar la disponibilidad para todas las administraciones y en las condiciones que se establezca reglamentariamente, para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas indicadas desde la Oficina del Dato, integrada dentro de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial.
2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia



para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16.

3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.

4. A los efectos de incorporar los servicios de transporte y movilidad de personas, el EDIM integrará la información recogida en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal al que se refiere el artículo 91.

5. Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, previo informe de la Conferencia Sectorial de Transportes, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de accesibilidad universal. Asimismo, establecerá el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.

6. El EDIM estará a disposición de las administraciones públicas. Asimismo, en los términos de acceso y difusión que se acuerden en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora, así como a los ciudadanos y ciudadanas.

7. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y las entidades locales acordarán, en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, el modo de acceso a sus sistemas de información respectivos para permitir la alimentación de este sistema de información de la manera más rápida y automática posible, y los datos necesarios para su mantenimiento y desarrollo. Del mismo modo, las administraciones locales, autonómicas y estatal, acordarán las condiciones para el acceso y disposición de los datos que formen parte del sistema de información que precisen para el ejercicio de sus competencias.



Directrices y planes urbanos

Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los transportes y la movilidad y su implantación en el correspondiente ámbito.

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) Planes de movilidad sostenible de entidades locales y planes de movilidad sostenible simplificados de entidades locales.

b) Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

c) Planes de movilidad sostenible al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.

d) Planes de movilidad activa, saludable, sostenible y segura a centros educativos y entornos escolares y de formación.

e) Zonas de bajas emisiones.

f) Distribución urbana de mercancías.

g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.

h) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta o ciclo.

i) Diseño de soluciones de movilidad para dar respuesta a las necesidades de los residentes en zonas rurales y de baja densidad de población.

3. Las directrices metodológicas establecerán los objetivos, contenido y estructura, así como los instrumentos necesarios para su cumplimiento, seguimiento y revisión, en cada uno de los ámbitos descritos en el apartado anterior.

La accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte será principio inspirador de estas directrices.

4. En el seno del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas.



Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

2. Las Comunidades Autónomas podrán recomendar o exigir que dispongan de planes de movilidad sostenible los municipios no incluidos en el apartado anterior, entidades supramunicipales con competencias en materia de planificación del territorio, urbanismo, transportes o movilidad, y agrupaciones de municipios. Cuando un municipio quede integrado en el ámbito de una entidad supramunicipal obligada a tener un plan de movilidad sostenible, esta obligación sustituirá el requerimiento específico del apartado 1.

3. Los planes de movilidad sostenible podrán tener en cuenta, como referencia, los criterios establecidos en las directrices metodológicas previstas en el artículo 19 y contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos.

4. Cada tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y evaluación de las medidas de este plan.

5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. Los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.

Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.



Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.

2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

3. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.

4. Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

2. Los planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas, deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A estos efectos, para la



consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.



Anexo 17 Indicadores de seguimiento para la ZBE

Categoría 1: Indicadores de calidad del aire asociados al tráfico rodado.

Se podrán tomar como referencia los valores medidos por las estaciones de calidad del aire del municipio, si éstas se encuentran dentro de la zona de influencia de la ZBE y en zonas colindantes, o bien llevar a cabo campañas de medición indicativas en los puntos de control definidos en el diseño de la ZBE y zonas colindantes.

En dichas estaciones, se monitorizará la evolución de los contaminantes. Se deberían incluir al menos la evolución de las concentraciones medias anuales o, cuando corresponda, del número de superaciones máximas permitidas de los valores límite de calidad del aire del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, asociados a las emisiones de tráfico, en relación con los siguientes contaminantes:

- ❑ Dióxido de nitrógeno: Valor límite horario (VLH) y valor límite anual (VLA).
- ❑ Partículas PM10: Valor límite diario (VLD) y valor límite anual (VLA).
- ❑ Partículas PM2,5: Valor límite anual (VLA). En la cuantificación de la evolución de las partículas, deberá considerarse la contribución de fuentes naturales como la influencia de episodios de intrusiones de polvo africano.
- ❑ Otros indicadores de calidad del aire o salud que consideren los entes locales en función de la problemática concreta de cada municipio

Categoría 2: Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.

- ❑ Reparto modal del automóvil particular: desplazamientos en automóvil particular / desplazamientos totales.
- ❑ Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículo privado, transporte de mercancías y transporte colectivo.
- ❑ Variación del reparto modal del automóvil particular (porcentaje):
 - En la fase de diagnóstico previa a la implantación y desde el año de aprobación de la ZBE.



- En el último año.
- Reparto modal en modos activos:
 - Desplazamientos a pie: desplazamientos a pie/desplazamientos totales.
 - Desplazamientos en bicicleta: desplazamientos en bicicleta/desplazamientos totales.
- Variación del reparto modal en modos activos desagregados en desplazamientos a pie y desplazamientos en bicicleta (porcentaje):
 - Desde el año de aprobación de la ZBE.
 - En el último año.
- Reparto modal (a ser posible en porcentaje de pasajero- km, en caso contrario en porcentaje de desplazamientos):
 - Autobús.
 - Modos ferroviarios: Estación de ferrocarril de Mérida.
 - Total en transporte público.
 - Bicicleta.
 - Otros vehículos de movilidad personal (patinetes y otros).
- Variación del reparto modal del transporte público (porcentaje):
 - Desde el año de aprobación de la ZBE.
 - En el último año.
- Red de transporte público urbano e interurbano:
 - Número de líneas.
 - Longitud total de líneas.
 - Cobertura de la red (porcentaje de población, porcentaje de empleos y porcentaje de territorio), Distancias consideradas: 300 metros a paradas de autobús urbano y 500 metros a estaciones de tranvía, metro y tren.
 - Número de viajeros anual y diario.
 - Velocidad media comercial.
 - Tiempos de viaje en transporte público versus automóvil particular.
 - Cobertura horaria.
 - Frecuencias medias.
 - Porcentaje de paradas o estaciones dentro/fuera de las ZBE.
 - Grado de intermodalidad: facilidad para el trasbordo (distancias cortas, intuitivas, señalizadas y sin barreras físicas, utilización del mismo billete...), disponibilidad de estacionamiento para bicicletas,



- integración para el transporte intermodal de bicicletas u otras medidas de accesibilidad.
- Flota de autobuses cero emisiones, de bajas emisiones o con «combustibles limpios» y accesibles dedicados al transporte público urbano.
- Ocupación del autobús: viajeros-vehículo-kilómetro.
- Vehículos de nulas o bajas emisiones (número de vehículos y porcentaje sobre el total del parque circulante).
- Sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías (última milla):
 - Porcentaje de repartos con última milla en modos activos (a pie o bicicleta).
 - Porcentaje de repartos con última milla en vehículos eléctricos.
 - Densidad de centros de distribución de carga (número de centros/hectárea).
- Dotación de infraestructura de recarga de la ZBE, con indicación del número de puntos de recarga de vehículos y estaciones de intercambio de baterías para vehículos eléctricos.
- Estacionamiento para vehículo privado motorizado:
 - Porcentaje de estacionamientos retirados.
 - Número de plazas en estacionamientos disuasorios.
 - Número plazas que pasan de rotación a residente.
- Dotación de estacionamientos para bicicleta:
 - Capacidad: número de plazas de estacionamiento de bicicleta/población.
 - Porcentaje de población con acceso a estacionamiento para bicicleta a una distancia inferior de 100 m.
 - Porcentaje de estaciones de tren/metro/tranvía con estacionamiento de bicicletas.
- Reparto y dotación del viario:
 - Superficie viario peatonal/superficie viario público total.
 - Superficie de viario para vehículos motorizados/superficie viario público total.
 - Longitud de carriles-bicis/longitud total de viario. De acuerdo con las Recomendaciones sobre la acera y la prioridad peatonal de la FEMP, no se incluirán en este indicador los carriles bici ejecutados sobre acera, en calles peatonales o en calles compartidas con prioridad peatonal.



- Longitud de ejes con red de transporte público/longitud total de viario.
- Porcentaje de población próxima a zonas verdes o de esparcimiento. Para la definición de los ámbitos de proximidad, se seguirá el siguiente criterio:
 - Zona verde /esparcimiento> 1.000 m²: distancia máxima 300 m.
 - Zona verde /esparcimiento> 5.000 m²: distancia máxima 500 m.
 - Zona verde /esparcimiento> 1 ha: distancia máxima 900 m.
- Contribución a la mejora adaptativa y de la biodiversidad:
 - Porcentaje de superficie transformada en zona verde o espacio naturalizado (incluida la plantación lineal de arbolado).
 - Superficie de pavimento permeabilizado.
- Contribución de los edificios a las ZBE:
 - Superficie construida obtenida de licencias de rehabilitación de edificios /Superficie total parque edificatorio.
 - Porcentaje de edificios en la ZBE en los diferentes tramos de calificación energética (letras A hasta la G), para medir la eficiencia energética e integración de energías renovables en los edificios.
 - Ámbito físico para alojar la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.
 - Ámbito físico de edificios con estacionamiento cerrado y accesible para bicicletas y bicicletas de carga.
- Huella de carbono de la ZBE estimada a través de datos de movilidad y del parque edificado, así como de información proveniente de consumos energéticos.

Categoría 3: Indicadores de ruido.

El sistema de monitorización dispondrá de instrumentos adecuados para el seguimiento y registro en continuo del nivel de presión sonora. Los datos registrados deben permitir extraer los diferentes necesarios para el seguimiento de los objetivos de calidad acústica, y en particular LAeq, T para evaluar niveles sonoros en un intervalo temporal T, y específicamente para los periodos horarios día tarde y noche, Ld, Le y Ln respectivamente.

Adicionalmente la autoridad competente valorará el seguimiento mediante estos sistemas de monitorización de otros indicadores que puedan ser útiles para valorar el medio ambiente sonoro en las ZBE, establecidos en la regulación básica del Estado, y en particular en el artículo 3 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de



octubre, y en el artículo 5 y anexo I del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental:

- ❑ LA max para evaluar niveles sonoros máximos durante el periodo temporal de evaluación.
- ❑ El índice de ruido asociado a la molestia global Lden (Índice de ruido día-tarde-noche).

Para la evaluación de estos indicadores se tendrá en cuenta lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. El cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en cada área acústica deberá evaluarse conforme a lo establecido en los artículos 14 y 15 y en el anexo II de dicho real decreto. De acuerdo con lo establecido en el apartado 3.4.1 del anexo IV de dicho real decreto, el número de puntos necesarios para la caracterización acústica de la zona se determinará atendiendo a las dimensiones del área acústica, y a la variación espacial de los niveles sonoros.

Categoría 4: Indicadores de eficiencia energética.

Se evaluará el ahorro energético estimado, en términos de energía final y de energía primaria que supondrán cada una de las medidas que se acometen en el ámbito de la ZBE. Para una correcta contabilidad, se incluirá entre los criterios de contabilidad el descuento del virtual efecto del desplazamiento de movilidad desde la ZBE a otras zonas.

El ahorro se estimará como la diferencia entre los consumos antes y después de ejecutar las medidas. El ahorro se considerará en periodos anuales (según el año natural), y estará referenciado al año en el que se ejecutó la medida:

- ❑ Energía primaria desagregada entre renovable y no renovable (fuente de energía y tep/año).
- ❑ Energía final desagregada entre renovable y no renovable (fuente de energía y tep/año).
- ❑ Emisiones evitadas de CO₂-eq, locales y totales.

Para el cálculo de estos ahorros se utilizarán los métodos dispuestos en el anexo V de la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las DESCAs 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE Y 2006/32/CE, modificada por la Directiva (UE) 2018/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, y en particular los dispuestos en su primer punto:



- Ahorro estimado, mediante referencia a los resultados de mejoras energéticas previas sometidas a un control independiente en instalaciones similares; el enfoque genérico se establece ex ante;
- Ahorro medido, donde el ahorro derivado de la instalación de una medida o de un conjunto de medidas se determina registrando la reducción real de la utilización de energía, teniendo debidamente en cuenta factores como la adicionalidad, la ocupación, los niveles de producción y el clima, que pueden influir en el consumo. El enfoque genérico se establece ex post;
- Ahorro ponderado, calculado mediante estimaciones de ingeniería. Este enfoque solo puede utilizarse cuando resulte difícil o desproporcionadamente costoso establecer datos medios sólidos para una instalación específica, como, por ejemplo, la sustitución de un compresor o de un motor eléctrico con un consumo de energía diferente de aquel para el que se ha medido la información independiente sobre el ahorro, o cuando tales estimaciones se lleven a cabo sobre la base de métodos e índices de referencia establecidos en el ámbito nacional por expertos cualificados o acreditados que sean independientes de las partes obligadas, participantes o encargadas correspondientes;
- Ahorro estimado por sondeo, en el que se determina la respuesta de los consumidores al asesoramiento, a campañas de información, al etiquetado o a los sistemas de certificación, o se recurre a la medición inteligente. Este enfoque solo podrá utilizarse para los ahorros resultantes de cambios en el comportamiento del consumidor. No podrá utilizarse para ahorros derivados de la instalación de medidas físicas.