

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ERMUA



DOCUMENTO I. PREDIAGNOSIS

Diciembre 2021



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
1.1. ANTECEDENTES	3
1.1.1. <i>Ámbito internacional</i>	3
1.1.2. <i>Ámbito europeo</i>	4
1.1.3. <i>Ámbito estatal</i>	5
1.1.4. <i>Ámbito País Vasco</i>	8
1.1.5. <i>Ámbito supramunicipal</i>	9
1.1.6. <i>Ámbito municipal</i>	11
2. PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS.....	12
3. CONCLUSIONES Y OBJETIVOS GENÉRICOS	13
4. ANNEXO I. INVENTARIO FOTOGRÁFICO	14

1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

1.1.1. Ámbito internacional

24ª Conferencia de las Partes (COP24) de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (UNFCC)

Desde que entró en vigor el Convenio marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, las partes en la Cumbre –los países que han ratificado, aceptado o aprobado el tratado o se han adherido- se reúnen anualmente en la Conferencia de las Partes (conocida como COP, las siglas en inglés: Conference of the Parties). El objetivo de estas cumbres es impulsar y supervisar la aplicación del Convenio y continuar las conversaciones sobre la manera más indicada de abordar el cambio climático. Las sucesivas decisiones adoptadas por las COP en sus periodos de sesiones constituyen un conjunto de normas para la aplicación práctica y eficaz del Convenio.

En el caso de esta conferencia, los participantes acordaron poner en funcionamiento las normas del Acuerdo de París a partir de 2020. El acuerdo, firmado en París en 2016 y adoptado por 195 países, establece medidas para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Los grandes objetivos del acuerdo de París son:

- a. Mantener el aumento de la temperatura media global en algo menos de 2 °C por encima de los niveles preindustriales, a pesar de seguir haciendo esfuerzos para llegar a limitar dicho aumento de temperatura a menos de 1,5 °C por encima de dichos niveles pre-industriales, reconociendo que esto reduciría significativamente los riesgos y los impactos sobre el cambio climático;
- b. Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático, fomentando la adaptación al clima, y lograr un desarrollo que sea bajo en emisiones de gases de efecto invernadero, de manera que no amenace la producción de alimentos;
- c. Adaptar los flujos financieros para hacerlos compatibles con un camino que lleve hacia unas bajas emisiones de gases de efecto invernadero y hacer que el desarrollo sea amistoso con el clima.

Convenio marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático

Aprobado el 9 de mayo de 1992, el objetivo del Convenio es la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que evite interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático.

El Convenio establece una serie de principios que deben respetar todas las Partes a la hora de adoptar las medidas encaminadas a cumplir el objetivo:

- La protección del sistema climático en beneficio de las generaciones presentes y futuras.
- Las responsabilidades comunes pero diferenciadas de las Partes. Como consecuencia, los países desarrollados deben tomar la iniciativa.
- El principio de precaución, principio por el cual la falta de certeza científica total no debe utilizarse para posponer las medidas de mitigación del cambio climático si hay una amenaza de daño grave.
- El derecho al desarrollo sostenible de las Partes.

- La cooperación para la promoción de un sistema económico internacional abierto y propicio al crecimiento económico y al desarrollo sostenible de todas las Partes.

Segundo periodo de compromiso del Protocolo de Kyoto

El protocolo de Kyoto es un protocolo de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático que tiene por objetivo reducir las emisiones de seis gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global. El protocolo acordó la reducción de, como mínimo, un 5% de las emisiones de estos gases en el periodo 2008-2012 respecto a las cifras de 1990.

El acuerdo se extendió hasta 2020 con la firma del Segundo Periodo de Kyoto en el marco de la Conferencia contra el cambio climático de Doha (COP18). El objetivo era dar tiempo al organismo para elaborar un nuevo acuerdo que sustituyera, a partir de 2020, las medidas propuestas en el primer documento. En el acuerdo se comunicó la intención de reducir las emisiones de GEI de la ONU al 20% respecto al año 1990. Sin embargo, este proceso denotó un débil compromiso de los países industrializados en la última cumbre en Doha.

1.1.2. Ámbito europeo

Directivas 2003/87/CE y 2009/29/CE

Este documento (2003) establece un régimen para el comercio de los derechos de emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la comunidad europea. En 2009 se modificó con el objetivo de perfeccionar y ampliar el régimen comunitario del comercio de emisiones.

La nueva directiva estableció, entre otros, la reducción del 21% de las emisiones para los sectores industrial y energético antes de 2020.

Paquete legislativo de energía y clima

El Consejo de la Unión Europea adoptó en abril de 2009 el paquete de energía y clima, donde se concretan un conjunto de medidas con el propósito de alcanzar, en el horizonte 2020, los siguientes objetivos:

- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20%.
- Mejorar la eficiencia energética en un 20%.
- Incrementar el uso de energías renovables en un 20% sobre el consumo energético de la Unión Europea.

El paquete también contiene medidas relacionadas con los esfuerzos que debe hacer cada estado miembro para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores como el transporte, la agricultura o los residuos.

Estrategia Europa 2020

Esta estrategia debería permitir, en el horizonte 2020, lograr un crecimiento inteligente (a través de los conocimientos y de la innovación), sostenible (basado en una economía más verde, más eficaz en la gestión de los recursos y más competitiva) e integrador (orientado a reforzar el empleo, la cohesión social y territorial).

Así, establece cinco objetivos clave que la UE debe conseguir al final de la década en los ámbitos del empleo, la educación, investigación e innovación, integración social y reducción de la pobreza, y cambio climático y energía:

- Alcanzar una tasa de ocupación del 75% de la población de entre los 20 y los 64 años.
- Invertir el 3% del PIB de la UE en I+D.
- Reducir un 20% las emisiones de gases de efecto invernadero, aumentar un 20% las energías renovables y aumentar un 20% la eficiencia energética.
- Reducir la tasa de abandono escolar por debajo del 10% y aumentar hasta el 40% la tasa de titulados de enseñanza superior entre los 30 y los 40 años.
- Luchar contra la pobreza y la exclusión social.

Estrategia Europea de Adaptación al Cambio Climático

En la comunicación COM (2013) 216 de la Comisión Europea hace hincapié en la necesidad de impulsar una estrategia de adaptación que abarque al conjunto de la UE. La estrategia tiene en cuenta los efectos mundiales del cambio climático como, por ejemplo, las alteraciones de las cadenas de suministro o las dificultades para acceder a los suministros de materias primas, energía y alimentos, y sus repercusiones en la UE.

- La finalidad general de la estrategia es contribuir a una Europa más resiliente al clima. Las principales actuaciones que recoge el documento son:
- Instar a todos los Estados miembros a adoptar estrategias exhaustivas de adaptación.
- Facilitar la financiación de LIFE para apoyar la creación de capacidades y acelerar las medidas de adaptación en Europa (2013 – 2020).
- Introducir la adaptación en el marco del pacto entre alcaldes (2013/2014).
- Remediar el déficit de conocimiento.
- Convertir Climate-ADAPT en la ventanilla única de información sobre la adaptación a Europa.
- Facilitar la reducción del impacto del cambio climático de la política agrícola común (PAC), la política de cohesión y la política pesquera común (PPC).
- Garantizar infraestructuras más resistentes.
- Promover seguros y productos financieros para las decisiones sobre inversiones y empresas resistentes.

1.1.3. Ámbito estatal

Ley de cambio climático y transición energética (7/2021)

Aprobada en mayo de 2021, esta Ley tiene por objeto alcanzar los compromisos tomados en el Acuerdo de París.

En el título IV aborda las cuestiones relativas a la movilidad sin emisiones y transporte. El sector del transporte debe ser parte de la respuesta al cambio climático y posicionarse en el nuevo modelo de desarrollo para aprovechar las oportunidades que abre la nueva realidad económica y social.

En materia de movilidad sin emisiones, se establece que se adoptarán medidas para alcanzar en 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂.

- Los municipios de más de 50.000 habitantes deben adoptar 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.
- Los municipios de más de 50.000 habitantes establecerán zonas de bajas emisiones (ZBE) antes de 2023.
- También deben hacerlo los municipios de más de 20.000 habitantes que superen los valores límites de contaminantes regulados por el RD 102/2011

Modificación del reglamento de circulación (RD 970/2020)

El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre que pretende armonizar la normativa con el proceso de transformación y pacificación de las ciudades y con la irrupción de los vehículos de movilidad personal (VMP).

El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, modifica el Reglamento General de Vehículos (RGC), de 23 de diciembre de 1998, en todo lo referente a los patinetes eléctricos y está vigente desde enero de 2021. Concretamente establece lo siguiente:

- Deben ser vehículos de uno o más ruedas de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos
- Deben circular a una velocidad de entre 6 y 25 km/h
- Queda prohibida su circulación por aceras y zonas de peatones
- No se requiere el uso de ningún tipo de autorización para su uso, ni seguro ni matrícula, pero si es necesario un certificado con los requisitos técnicos



Enero 2021



Son vehículos
Controlados



No aceras
Velocidad 6-25Km



Certificado de
circulación

Por otra parte, el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y establece un nuevo límite genérico de velocidad en vías urbanas en vigor desde mayo de 2021, que es de 30 Km/h. En función de la vía se establecen los siguientes límites de velocidad:

- 20 km/h en vías de plataforma única
- 30 km/h en vías de un único carril de circulación por sentido
- 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido



Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

Aprobada el 14/12/2021, la Estrategia supone una reforma importante de las políticas que tradicionalmente se venían aplicando en nuestro país, pasando de una visión meramente inversora en

nuevas infraestructuras a un enfoque basado en la movilidad cotidiana de sus ciudadanos, la sostenibilidad ambiental del transporte y su digitalización.

La Estrategia se basa en tres principios:

- **Seguridad**, como condición indispensable del sistema de transportes. Se garantizará una mayor protección de las personas y los bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. El principio engloba la seguridad de las infraestructuras y la operacional, la protección en casos de emergencia, crisis y actos ilícitos, la ciberseguridad y la seguridad sanitaria.
- **Sostenibilidad**, en su triple vertiente: social, medioambiental y económica. Por un lado, se priorizará una movilidad cotidiana, asequible e inclusiva, así como la equidad económico-social. Por el otro se minimizará la contribución del transporte a las emisiones contaminantes, fomentando los modos limpios, la economía circular y la resiliencia climática.
- **Conectividad**, también desde tres aproximaciones. La primera se centra en la digitalización y el avance tecnológico como gran oportunidad para la transformación del sector transporte, la segunda, en la conectividad modal en el transporte y la logística y la tercera, la conectividad con Europa y el mundo.

El texto se estructura en nueve ejes, articulados en 41 líneas de actuación, que a su vez se dividen en más de 150 medidas concretas a adoptar en los próximos años. Entre las prioridades de la Estrategia destacan la apuesta por la movilidad cotidiana, la conservación de las infraestructuras, el fomento de la intermodalidad, de las fuentes de energía y modos limpios y saludables y el poner a las personas y, en su caso, a las mercancías, en el centro de la toma de decisiones.

En este sentido, se prioriza tener una actitud abierta a la innovación, potenciar la conexión territorial tanto dentro de nuestro país como con Europa y el resto del mundo, y mejorar los aspectos sociales y laborales asociados al transporte.

Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia 2007 – 2012 – 2020

La Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia 2007-2012-2020 (EECCCL) es el instrumento marco que define los ámbitos y sectores donde adoptar políticas y medidas para mitigar el cambio climático, paliar sus efectos adversos y posibilitar el cumplimiento de los compromisos internacionales adquiridos en materia de cambio climático. Forma parte de la Estrategia española de desarrollo sostenible y toma como referencia la Estrategia española para el cumplimiento del Protocolo de Kyoto aprobada en 2004.

Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Establece la regulación del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero para fomentar la reducción de estos gases de una forma eficaz y económicamente eficiente. La Ley traslada a la legislación española la directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo.

Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC)

El PNACC se elabora como marco para la coordinación entre administraciones públicas para las actividades de evaluación de impactos, vulnerabilidad y adaptación al cambio climático. Entre sus objetivos específicos iniciales está desarrollar y aplicar métodos y herramientas para evaluar los impactos, la vulnerabilidad y la adaptación al cambio climático en diferentes sectores socioeconómicos y sistemas

ecológicos en España, y promover la participación entre todos los agentes implicados en los diferentes sectores/sistemas, con el objeto de integrar en las políticas sectoriales la adaptación al cambio climático.

1.1.4. Ámbito País Vasco

Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi

El 21 de abril de 2021 se publicó en el Boletín oficial del País Vasco el anuncio por el que se somete a información pública el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi.

El concepto de movilidad sostenible pretende la planificación de una red de transporte en la CAPV integrada y multimodal para el transporte de personas y mercancías, que, a la vez que promueva la eficiencia de la citada red, mejore la calidad de vida de las personas y minimice los efectos negativos sobre las personas y el medio ambiente, relacionando los desplazamientos con sus consecuencias sociales y ecológicas.

Uno de los objetos principales del anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible es la ordenación de los instrumentos de planificación y procedimientos necesarios, en base a los principios y objetivos que establezca el texto normativo, fijando para ello un marco normativo común, actualmente disperso, que aporte seguridad jurídica y que promueva una relación directa entre la movilidad sostenible y la política de promoción y protección de la salud de las personas y el medio ambiente, todo ello observando la distribución competencial que en la presente materia existe en la CAPV.

Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco

De acuerdo el artículo 24 de la Ley 4/2019 en el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente ley, los municipios con más de 5.000 habitantes deberán contar con un plan de movilidad urbana. El horizonte temporal será de 5 años.

Asimismo, la ley 4/2019 indica cual es el contenido mínimo de los PMUS así como el proceso de su tramitación.

Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco

Debido a la propia naturaleza del cambio climático, tanto en la vertiente de mitigación como especialmente en la de adaptación, es necesario trabajar y conjugar horizontes temporales lejanos con acciones en el corto-medio plazo.

En esta línea, los objetivos y las metas definidos para Euskadi buscan fijar el punto final que es necesario alcanzar en el largo plazo (año 2050). Para llegar a este horizonte se deben concretar actuaciones en periodos de tiempo más cortos que puedan ser actualizadas con los avances científicos y tecnológicos en desarrollo. De esta forma, la hoja de ruta marcada a 2050 se irá concretando en periodos de tiempo más reducidos (por décadas), lo que permitirá especificar las acciones que deberán llevarse a cabo en las diferentes líneas de actuación.

Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030

Aprobado por Gobierno Vasco en 2017, con la misión de establecer un modelo de transporte sostenible e integrado como instrumento de cohesión social y de desarrollo socio-económico de Euskadi.

Este plan da continuidad al plan que se elaboró para el periodo 2002-2012 y que está alineado con el cumplimiento de las directrices europeas definidas en el Libro Blanco de Transporte que fue elaborado por la Comisión Europea en 2011, así como con la Estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador-Europa 2020.

El presente Plan forma parte de los compromisos del Gobierno Vasco para la XI Legislatura y recogidos en su Programa de Gobierno – Euskadi 2020, incorpora sus iniciativas, y contribuirá a la consecución de los objetivos en él establecidos, en especial, el relativo a la reducción en un 20% de las emisiones de gas efecto invernadero.

El Plan tiene seis objetivos definidos que son:

- Fomentar un desarrollo económico, sostenible, inteligente y responsable, mediante una planificación y ordenación del transporte de forma coordinada desde las administraciones, empresas y la sociedad.
- Impulsar un transporte sostenible garantizando la accesibilidad, en coordinación con una planificación territorial sostenible.
- Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte. Potenciar el desarrollo de la intermodalidad.
- Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa.
- Fomentar un uso eficiente y responsable del transporte.
- Desarrollar un sistema de transporte público integrado.

Junto con estos objetivos se trabajará también la coordinación entre diferentes administraciones para definir un modelo de financiación del sistema de movilidad de Euskadi.

1.1.5. Ámbito supramunicipal

Plan de Movilidad Sostenible de Debabarrena 2005

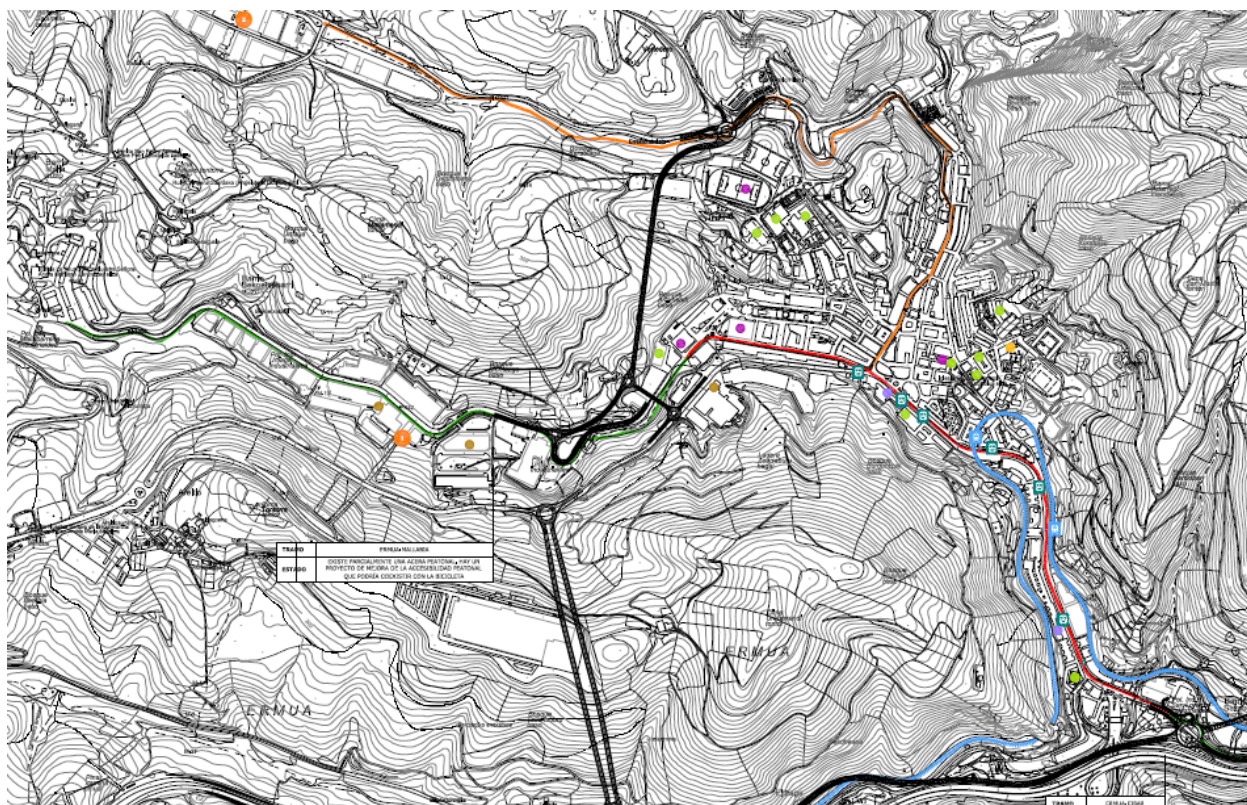
Documento que planifica la movilidad en el conjunto de la comarca y que se define los siguientes 6 objetivos:

- Satisfacer de manera sostenible las necesidades de desplazamiento de los habitantes del Debabarrena.
- Reducir la congestión viaria.
- Incidir en el cambio cultural respecto a la movilidad.
- Otorgar un papel central a las cuestiones de movilidad en la ordenación territorial.
- Mejorar la seguridad asociada a la movilidad.

Estudio de la red de bidegorris de Debabarrena 2010

El objeto central de este estudio es el de definir la “red local básica” de la comarca, es decir, aquel tramo de primer nivel de la red local que conecta con la red foral en los extremos del casco urbano.

El estudio planifica una red de itinerarios ciclista en el municipio de Ermua, algunos de los cuales ya están ejecutados.



1.1.6. Ámbito municipal

A nivel municipal se han elaborado diferentes proyectos y planes con incidencia en la movilidad de Ermua que se analizarán en detalle en la fase de diagnóstico; se destacan los siguientes:

1. Plan General de Ordenación Urbana de Ermua 2015
2. Plan de movilidad en la ciudad, espacio urbano y participación ciudadana que se encuentra dentro del PGOU.
3. Diagnóstico de movilidad de Ermua 2007
4. Plan de Acción para la Movilidad Sostenible y en favor del Clima en el Municipio de Ermua 2010
5. Plan de accesibilidad de Ermua 2020
6. Proyecto de la variante de Ermua

Complementariamente, también se tendrán en cuenta los diversos proyectos en espacios puntuales de la ciudad y de su entorno, entre ellos los siguientes:

- Mejora ambiental y paisajística de la Senda verde de Ermua entre los barrios de San Antonio y San Lorenzo.
- Sendas peatonales Ermua-Goitondo (2017)
- Proyectos de peatonalizaciones:
 - Espacio de coexistencia en el cruce de Kaltxango (2017)
 - Proyecto de urbanización de la Travesía Erdikokale (2018)
 - Proyecto de obras de urbanización de Probaleku-Zubiaurre, Marque de Valdespina e Izelaieta para la creación de espacios de coexistencia
- Otros.

2. PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS

- Tiene una **zona urbana poco extensa** con distancias cortas aptas para los desplazamientos a pie: Sin embargo, los **grandes desniveles** dificultan los desplazamientos en modos activos. La red de ascensores y plataformas mecánicas facilitan la conexión del centro de Ermua con las zonas más elevadas.
- **Elevada densidad poblacional y mixtura de usos** hecho que favorece los patrones de movilidad sostenible así como un menor consumo de energía: transporte público más eficiente, desplazamientos cortos y a pie, ...
- **Eibar es con diferencia el municipio con mayor relación en las conexiones interurbanas.** Su proximidad facilita que los desplazamientos puedan realizarse a pie y/o en bicicleta.
- La bicicleta es un medio de transporte con mucho potencial para la conexión entre los municipios más cercanos, con especial interés en el eje Ermua-Eibar-Elgoibar.
- **Buena accesibilidad en transporte público del municipio, especialmente con Éibar,** el principal municipio de relación para las conexiones interurbanas.
- **Buena accesibilidad en general de las paradas de autobús y de su infraestructura e información al usuario.**
- **El transporte público desarrolla un papel importante para la movilidad externa de los residentes** (representa el 63% de los viajes motorizados), **mientras que para los viajes atraídos hacia Ermua existe un desequilibrio** (71% para el coche y sólo el 29% para el transporte público) (Fuente: Diagnóstico de movilidad del 2007). La ocupación al 100% de la zona de aparcamiento localizada en el entorno de la estación de tren pone de manifiesto la utilización de este espacio como P&R de la estación.
- **Elevado tráfico de vehículos pesados por el interior del núcleo urbano** para acceder a las dos zonas industriales. La ejecución de la variante de Ermua solucionará este conflicto.
- **Déficit de aparcamiento para residentes** que se manifiesta con elevadas ocupaciones en todo el período diurno y numerosas indisциплиnas en período nocturno. Muestra de esta presión de aparcamiento también son los estacionamientos permitidos encima de algunas aceras del municipio.
- **Zona peatonal central que promueve la movilidad activa** en una zona relativamente extensa del núcleo central.
- Existe una **infraestructura ciclista que conecta diversos puntos del núcleo urbano y ofrece una cobertura significativa**, de diferentes tipologías, tanto segregada como compartida con el vehículo privado. En general dispone de buena señalización; sin embargo, se detectan algunos casos en los que la continuidad del itinerario no está bien resuelta, u otros tramos compartidos donde las intensidades de tráfico, y especialmente de pesados, no hacen compatible esta coexistencia de manera segura.

El anexo fotográfico que acompaña el presente informe muestra algunos de los aspectos mencionados.

3. CONCLUSIONES Y OBJETIVOS GENÉRICOS

El presente prediagnóstico se presenta como un instrumento metodológico específico que permite guiar la elaboración del diagnóstico con mayor eficacia, y que se elabora a partir del conocimiento ya existente de la problemática de la movilidad en Ermua aportado por los documentos, planes y experiencias previas.

Por tanto, mediante el prediagnóstico se detectan los principales problemas y preocupaciones sobre movilidad en el municipio, lo que permite focalizar la recogida de información.

En base a los capítulos precedentes se plantean los siguientes objetivos generales, que constituyen el primer nivel programático al que debe responder del PMUS y deben reflejar la dirección en la que se pretende avanzar:

- Dotar de coherencia a las redes básicas de movilidad.
- Conseguir cambios modales en los principales flujos con potencial de trasvase.
- Impulsar la movilidad activa en el municipio a través de la creación de unas redes peatonales y bicicletas seguras y continuas.
- Promover la intermodalidad y el uso combinado de los modos más sostenibles: peatonal / bici – transporte público.
- Mejorar la situación del aparcamiento en el municipio.
- Mejora de la calidad ambiental del municipio y ahorro energético.

Estos objetivos se enmarcan en los principios y estrategias definidos por las instituciones internacionales, nacionales y regionales, en lo que se refiere tanto al transporte, como a cuestiones marco como al desarrollo sostenible. Las conferencias internacionales cubren cambio climático y desarrollo sostenible, directivas de la Unión Europea, etc. Son elementos concretos a tener en cuenta como marco de estos objetivos.

4. ANNEXO I. INVENTARIO FOTOGRÁFICO

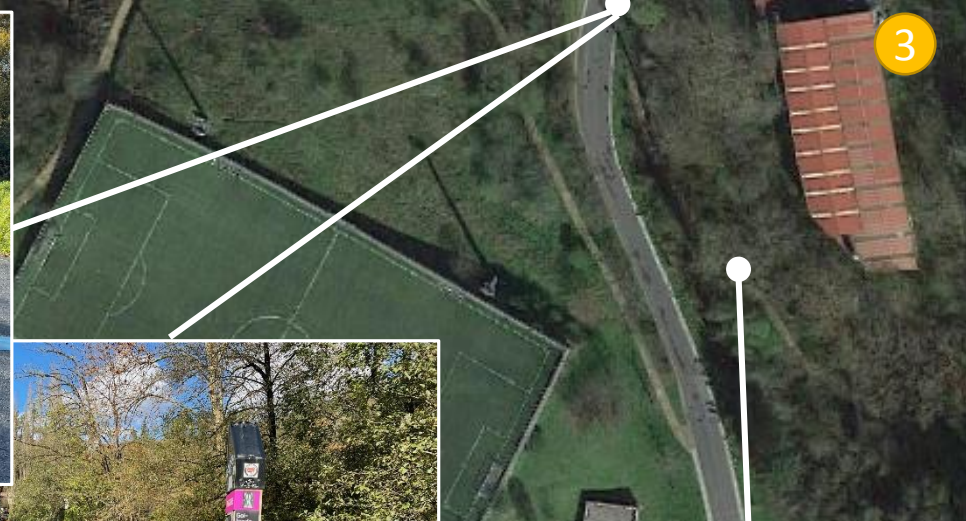




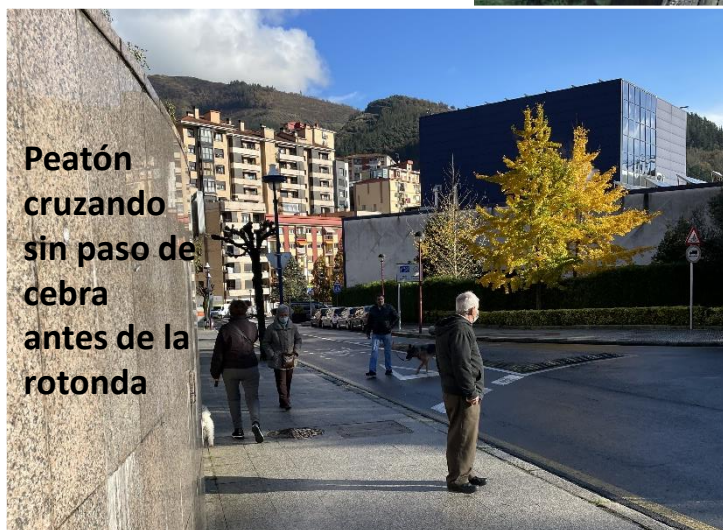
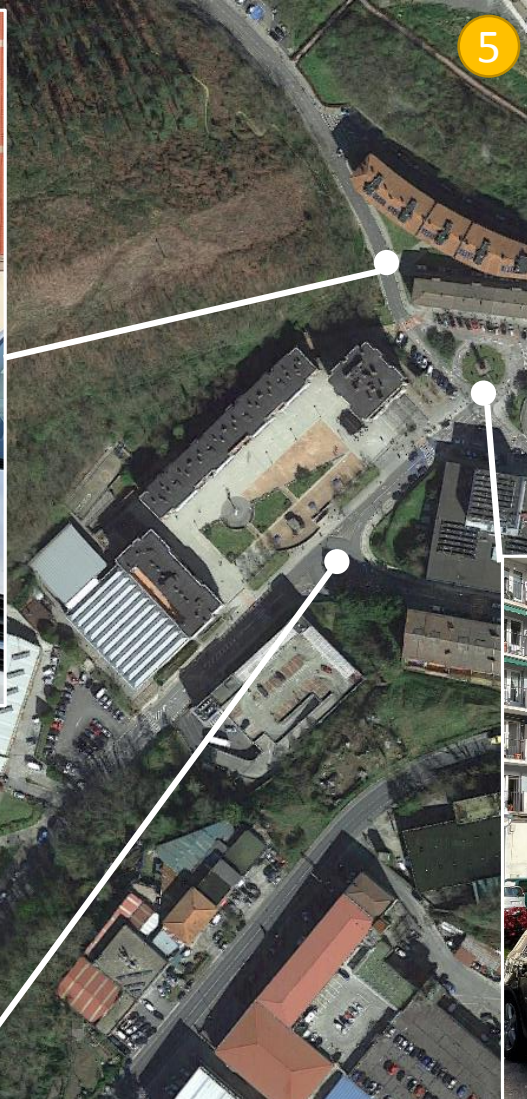
Vehículos mal estacionados

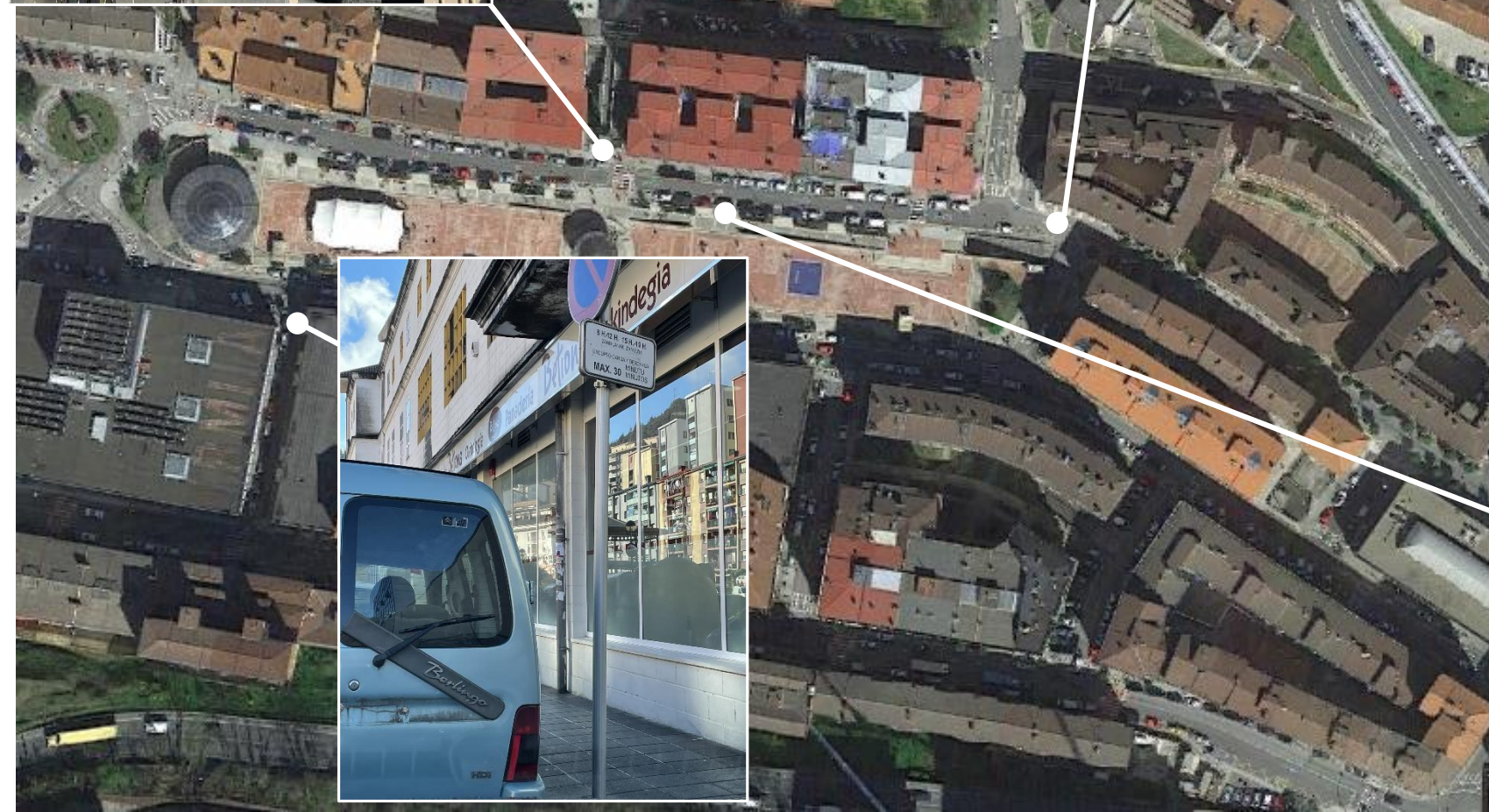
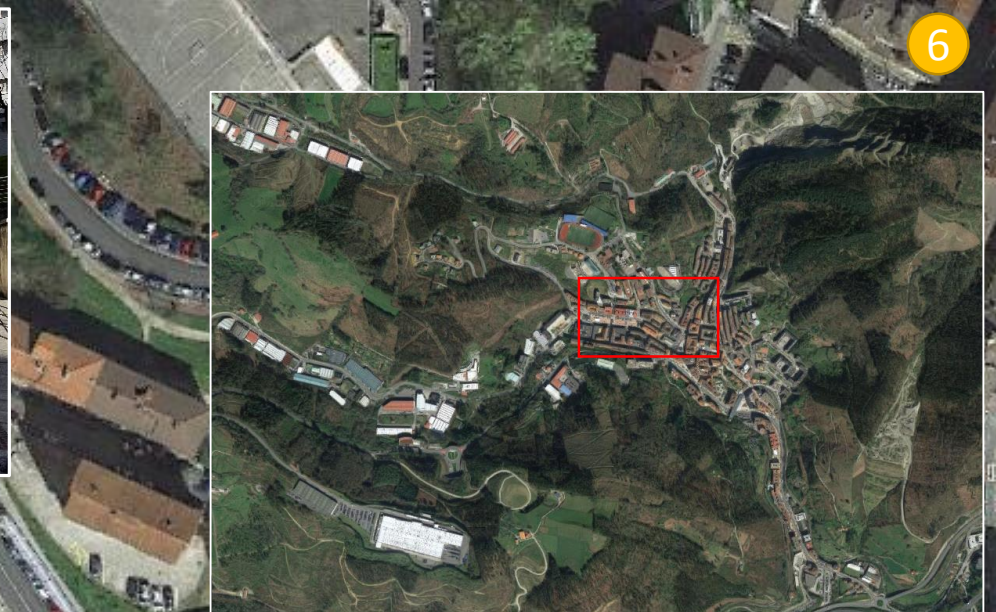
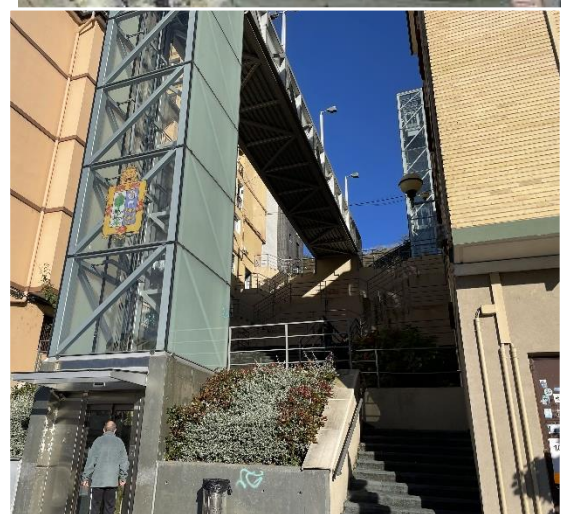


Parada de autobús









Vehículos mal estacionados

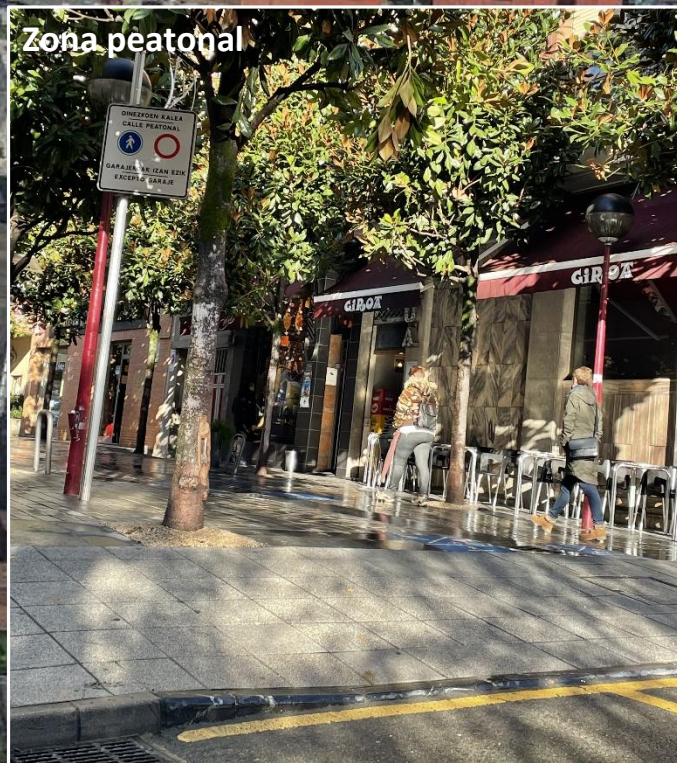




Circulación de vehículos pesados



Pasarela peatonal



Zona peatonal









Circulación de vehículos pesados



Circulación de vehículos pesados