



AYUNTAMIENTO DE
Ubrique

Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ubrique Plan de Acción



PMUS
PLAN DE MOVILIDAD
URBANA SOSTENIBLE



2022

Ficha Técnica del Proyecto

Asistencia técnica

Servicio de Redacción de Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Actualización de Planes de Movilidad de varios Municipios de la Provincia con población inferior a 50.000 habitantes

Identificación del proyecto

Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ubrique

Título del documento

Elaboración del Plan de Acción_PMUS de Ubrique

Referencia

038P_ Elaboración del Plan _PMUS_ Ubrique

Versión

V1

Fecha de edición

Julio 2022

Cliente

Diputación Provincial de Cádiz

Elaborado por

Buchanan Consultores

Equipo redactor

Baos García Cristina

Gómez Núñez Paula

López Pajares Laura

Martin Chicott Isaac

Palomero García María

Director del Proyecto

Huertas García Enrique

Qué es un PMUS

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) es una herramienta de trabajo y planificación municipal que busca responder a los retos y las preocupaciones de la movilidad local a través de un conjunto de medidas que tienen por objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles; es decir, de medios de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para las personas.

Alcance de los trabajos

Este PMUS apuesta por gestionar y mejorar los resultados logrados hasta el momento en materia de movilidad y accesibilidad local para plantear modificaciones y adaptaciones ágiles y efectivas a los retos aún vigentes y transformarlos en oportunidades de cambio. Atendiendo también a las nuevas necesidades y factores de cambio y evolución continua de los hábitos de movilidad de las personas y las tecnologías asociadas al transporte para orientarlos en mejoras que marquen nuevas directrices a seguir en el desarrollo de políticas, actuaciones e infraestructuras de movilidad, accesibilidad y transporte a nivel municipal.

Estructura del Plan de Acción

Al igual que el Diagnóstico Integrado, el alcance del Plan de Acción versa en torno a la experiencia y la descripción de los hábitos de movilidad cotidiana y la recogida de percepciones provenientes de la población, organizaciones y el Gobierno Local de los servicios e infraestructuras de movilidad y transporte a nivel municipal, traducidos en clave de retos y oportunidades para reforzar y mejorar el modelo actual.

De esta manera, el Plan de Acción se compone de dos partes principales: en una primera se presenta la visión municipal a futuro de la movilidad, los pilares en que se sustentan y los objetivos específicos y metas por lograr en un corto, medio y largo plazo; en una segunda se abordan las medidas a través de las cuales se irá poniendo en marcha de forma inmediata el PMUS.



Elaborado por:



buchanan

Con la colaboración de:



Índice

Planteamiento Estratégico del Plan de Acción por una Movilidad Sostenible.....	1
Visión Futura de la Movilidad Sostenible	2
Pilares.....	2
Objetivos Específicos.....	3
Plan de Acción.....	4
Línea de Acción 1. Medidas de control y ordenación de tráfico.....	6
Medida 1.1. Templado de tráfico	6
Ámbito de acción.....	9
Programa económico.....	10
Organismos involucrados	10
Programa de seguimiento	10
Línea de Acción 2. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado.....	11
Medida 2.1. Red de Estacionamiento de Prioridad Residencial	12
Medida 2.2. Red de Estacionamientos de Proximidad.....	13
Medida 2.3. Red de Estacionamiento Rotatorio.....	14
Medida 2.4. Red de Señalización de Estacionamientos de Proximidad	15
Medida 2.5. Área de prioridad residencial.....	16
Ámbito de acción.....	18
Programa económico.....	19
Organismos involucrados	19
Programa de seguimiento	20
Línea de Acción 3. Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana.....	21
Medida 3.1. Mejora de la red de itinerarios peatonales principales.....	21
Medida 3.2. Mejoras de accesibilidad para centros escolares.....	25
Medida 3.3. Red de itinerarios ciclistas	29
Ámbito de acción.....	30
Programa económico.....	31
Organismos involucrados	31
Programa de seguimiento	32
Línea de Acción 4. Medidas para la potenciación del transporte colectivo	33
Medida 4.1. Proyecto piloto para la implementación de transporte puerta a puerta para colectivos específicos	34
Medida 4.2. Impulso de la Movilidad Compartida	37
Ámbito de acción.....	39

Programa económico.....	40
Organismos involucrados	40
Programa de seguimiento	40
Línea de Acción 5. Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético	41
Medida 5.1. Impulso de la infraestructura para la recarga del vehículo eléctrico..	41
Medida 5.2. Electrificación del parque móvil público	42
Ámbito de acción.....	44
Programa económico.....	45
Organismos involucrados	45
Programa de seguimiento	45
Línea de Acción 6. Medidas específicas para la potenciación de la movilidad	46
Medida 6.1. Ordenanza de Movilidad Urbana Sostenible.....	46
Medida 6.2. Microplataforma de distribución	48
Medida 6.3. Impulso a Planes de Transporte al Trabajo.....	50
Programa económico.....	52
Organismos involucrados	52
Programa de seguimiento	52
Criterios estratégicos.....	53
Programa económico	53
Programa de seguimiento	54

Planteamiento Estratégico del Plan de Acción por una Movilidad Sostenible

Al igual que el Diagnóstico Integrado, el alcance del Plan de Acción versa en torno a la implicación ciudadana y del Gobierno Local en la elaboración del PMUS.

La participación ciudadana e institucional en la descripción de los hábitos de movilidad cotidiana y la recogida de percepciones de los servicios e infraestructuras de movilidad y transporte, así como en la identificación de los retos y las oportunidades territoriales, se han convertido en este documento en medidas y acciones de mejora a desarrollar en un corto, medio y largo plazo.

Con esta filosofía, el Plan de Acción fija una serie de Objetivos Específicos asentados sobre la visión a futuro local, cuya aplicación permitirá el desarrollo integral de las medidas a 2030.

A su vez, las medidas se agrupan en Líneas de Acción que responden a un proceso de priorización según el mayor o menor grado o capacidad de cambio local.

Figura 1. Estructura del Plan de Acción por una movilidad sostenible de Ubrique.



Fuente: Elaboración propia

Visión Futura de la Movilidad Sostenible

El Ayuntamiento de Ubrique trabaja para articular la planificación de la movilidad como motor de cambio en la protección ambiental, la prosperidad económica, el equilibrio y cohesión territorial, y la equidad y la cohesión social municipal a 2030.

Para ello hay que establecer prioridades en función a un proceso de priorización según el mayor o menor grado o capacidad de cambio local para lograr:

- Reorganizar el estacionamiento, dando preferencia a residentes y personas con movilidad reducida.
- Incentivar el aprovechamiento de espacios residuales de la ciudad, ahora infrautilizadas, como áreas de aparcamiento de proximidad.
- Ordenar el acceso a los diferentes barrios y el tráfico interior con preferencia a residentes.
- Equilibrar el espacio de las calles en favor de los peatones, ampliando progresivamente el espacio peatonal y humanizando los espacios públicos y las pequeñas áreas centrales de cada barrio.
- Generar servicios locales que permitan resolver viajes puerta a puerta, por ejemplo, la de usuarios con necesidades especiales como personas mayores o con movilidad reducida, para garantizar la accesibilidad a servicios del entorno urbano y de ciertos desplazamientos interurbanos.
- Avanzar en la mejora de la experiencia del transporte público interurbano, exigiendo y cooperando con la administración con competencia en el servicio, para que asegure un sistema de transporte que llegue a todos los ciudadanos, asumiendo la adecuación de las condiciones de frecuencia, calidad o precio necesarias.
- Asimismo, resulta beneficioso impulsar aplicaciones basadas en plataformas colaborativas y sistemas de uso compartido de vehículos para desplazamientos pendulares (p. ej. por trabajo y/o estudio) entre municipios del área funcional de la Sierra de Cádiz.

Pilares

Para alcanzar esta Visión a 2030 y lograr el cambio de modelo de movilidad local hacia uno más sostenible, eficiente y seguro, el conjunto de medidas propuestas a continuación se enmarca en los siguientes pilares de la sostenibilidad:

- **Económico y tecnológico.** Para satisfacer de forma eficiente las necesidades de movilidad derivadas de las actividades económicas, promoviendo el desarrollo y la competitividad territorial, apoyando la innovación tecnológica como herramienta de lucha contra las brechas del ámbito territorial y generacional.
- **Social y cultural.** Para proporcionar unas adecuadas condiciones de accesibilidad tanto a residentes como visitantes a los bienes y servicios, favoreciendo la equidad social y conectividad territorial desde la oferta y servicios de modos de transporte más saludables; así como a través de una secuencia de espacios, caminos, miradores y zonas de descanso urbanas en sintonía con las líneas de deseo y espacios atractores y generadores de viaje.
- **Ambiental y climático.** Para contribuir a la protección del medio ambiente y la salud de las personas, reduciendo los impactos ambientales del transporte y las

emisiones de gases de efecto invernadero. Optimizando también el uso de los recursos no renovables, especialmente los energéticos.

Objetivos Específicos

Los resultados del Diagnóstico Integral llevado a cabo evidencian que las medidas que minimicen los costes (medioambientales, sociales, económicos) derivados de la movilidad cotidiana se han de convertir en Objetivos Específicos en la búsqueda de soluciones de movilidad sostenibles. Estos son:

Tabla 1. Objetivos específicos del Plan de Acción por una movilidad sostenible de Ubrique.

Objetivo Específico 1	Objetivo Específico 2
Fomentar una movilidad inclusiva al garantizar la accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte a todas las personas	Actualizar, completar y modernizar el marco normativo y regulatorio en función a las necesidades de movilidad de las personas y el transporte de mercancía.
Objetivo Específico 3	Objetivo Específico 4
Potenciar las actuaciones de conjunto para priorizar la movilidad activa de los residentes, las relaciones sociales y comerciales de proximidad.	Optimizar y ordenar la oferta de estacionamiento, admitiendo algunas limitaciones de espacios, potenciando otras, y favoreciendo una red conectada a los servicios e itinerarios peatonales de la ciudad.
Objetivo Específico 5	Objetivo Específico 6
Apoyar el desarrollo de las fuentes de energías alternativas y sostenibles para el para favorecer la renovación tecnológica del transporte.	Impulsar la difusión de nuevas tecnologías y plataformas para compartir coche y explorar nuevos servicios de transporte a demanda.

Fuente: Elaboración propia

Además de los Objetivos Específicos que afecta la movilidad cotidiana de las personas, se han definido dos objetivos de aplicación transversal orientados a:

- Fomentar el conocimiento y la sensibilización del personal técnico y la ciudadanía para el cambio cultural del modo vigente de movilidad
- Promover y mejorar el uso de herramientas y plataformas TIC para facilitar la prestación de servicios y nuevas modalidades de movilidad.

Plan de Acción

En suma, el Plan de Acción es el resultado del proceso participativo para orientar los retos identificados en medidas que nos llevará, en el presente y en los próximos 8 años, a lograr el modelo de ciudad y movilidad deseado.

El Plan se estructura en 6 Líneas de Acción que se desarrollan en 16 medidas concretas:

- **Línea de Acción 1. Medidas de control y ordenación de tráfico**
 - Medida 1.1. Templado de tráfico
- **Línea de Acción 2. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado**
 - Medida 2.1. Red de Estacionamiento de Prioridad Residencial
 - Medida 2.2. Red de Estacionamientos de Proximidad
 - Medida 2.3. Red de Estacionamiento Rotatorio
 - Medida 2.4. Red de Señalización de Estacionamientos de Proximidad
 - Medida 2.5. Área de prioridad residencial
- **Línea de Acción 3. Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana**
 - Medida 3.1. Mejora de la red de itinerarios peatonales principales
 - Medida 3.2. Mejora de accesibilidad para centros escolares
 - Medida 3.3. Red de itinerarios ciclistas
- **Línea de Acción 4. Medidas para la potenciación de transporte colectivo**
 - Medida 4.1. Proyecto piloto para la implementación de transporte puerta a puerta para colectivos específicos
 - Medida 4.2. Impulso de la Movilidad Compartida
- **Línea de Acción 5. Medidas para la mejora de la calidad ambiental y ahorro energético**
 - Medida 5.1. Impulso de la infraestructura para la recarga del vehículo eléctrico
 - Medida 5.2. Electrificación del parque móvil público
- **Línea de Acción 6. Medidas específicas para la potenciación de la movilidad**
 - Medida 6.1. Ordenanza de Movilidad Urbana Sostenible
 - Medida 6.2. Micro plataforma de distribución
 - Medida 6.3. Impulso a Plantes de Transporte al Trabajo

Para facilitar la lectura y el entendimiento de cada Línea de Acción descrita a continuación, el marco lógico de cada una se sustenta en:

- Lógica de la estrategia. La filosofía general de la propuesta y los retos que pretende optimizar y resolver.
- Medidas. Descripción de las actuaciones concretas por adoptar.
- Ámbito de actuación. Escala territorial y ubicación espacial de cada medida.
- Programa económico. Coste estimado de ejecución a partir de macro - precios. Los presupuestos asociados a estas se descomponen en precios orientativos y en función al concepto de cada medida.
- Programa de Seguimiento. Conjunto de indicadores de evaluación y seguimiento para la comprobación de la correcta ejecución de las medidas establecidas, de acuerdo con la planificación y programación temporal de cada Línea de Acción.
- Organismos involucrados. Entidades públicas y privadas de interés para el desarrollo, subvención y/o implementación de cada Medida.

Programa Temporal

El compromiso del PMUS es dar continuidad a las buenas prácticas desarrolladas hasta el momento para lograr alcanzar los Objetivos Específicos, independientemente del contexto socioeconómico del momento.

Por este motivo, en lugar de vincular el proceso de implantación de las distintas medidas acotado a un calendario concreto, se enfatiza el lograr cumplir los objetivos dentro del horizonte temporal de 8 años del PMUS. Para ello, se han definido una serie de indicadores específicos de seguimiento del proceso de implantación de cada medida, permitiendo así evaluar el grado de ejecución, determinar acciones para reaccionar y lograr su correcta implantación en el tiempo.

De esta manera, el Ayuntamiento podrá priorizar las medidas en función a necesidades concretas, sinergias con la planificación municipal y/o necesidades específicas de acción ante criterios necesarios para la obtención de subvenciones regionales, nacionales y europeas.

Cabe mencionar que las Líneas de Acción y Medidas han sido redactadas desde un enfoque divulgativo, utilizando para ello un lenguaje técnico de fácil comprensión para todas las personas, apoyado en conclusiones numéricas y completado con ilustraciones (fotos, gráficos, mapas, entre otros).

Línea de Acción 1. Medidas de control y ordenación de tráfico

Esta Línea de Acción se sustenta en la seguridad de los desplazamientos, en garantizar una mayor protección y convivencia entre los diferentes modos de transporte, solucionando tramos conflictivos y/o puntos críticos entre vehículo y peatón, ciclista, motorista.

La mejor forma de trabajar por una ciudad respetuosa con las personas es calmar el tráfico a motor, ejerciendo medidas eficaces para cumplir la velocidad en función al entorno urbano, lo que ayudará a establecer itinerarios seguros para las personas que caminan y ordenar el tráfico para plantear actuaciones de conjunto y priorización de los barrios de Ubrique.

Con esta filosofía, las medidas desarrolladas a continuación parten de la visión de ciudad como conjunto: un área urbana compacta que debe aprovechar y mejorar la infraestructura existente para crear y adaptar las zonas de estancia y de paso de peatones, haciéndolas más seguras y liberándolas de obstáculos.

Esta Línea de Acción ayudará a conseguir los siguientes Objetivos Específicos:

OE.1. Fomentar una movilidad inclusiva al garantizar la accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte a todas las personas

OE.3. Potenciar las actuaciones de conjunto para priorizar la movilidad activa de los residentes, las relaciones sociales y comerciales de proximidad.

Medida 1.1. Templado de tráfico

Para lograr los objetivos planteados, se debe acompasar la regulación del tráfico con la accesibilidad, caminabilidad y seguridad percibida del entorno. Por ello, y para posibilitar la convivencia y oportunidades de aumento de los desplazamientos internos (dentro del municipio) en modos de transporte diferentes al coche se plantean los siguientes elementos de caldo de tráfico en entornos específicos de la ciudad:

Paso elevado

Son pasos peatonales que crean un itinerario a un nivel distinto de la calzada para reducir la velocidad de los vehículos y permitir una circulación peatonal más segura, prioritaria.

Potencialmente, deberán cumplir con los criterios técnicos siguientes:

- El perfil longitudinal del itinerario peatonal comprenderá una zona sobreelevada y dos partes con pendientes, sus dimensiones serán:
 - Altura: 10 cm \pm 1 cm.
 - Longitud de la zona elevada: 4 m \pm 0,20 m (en casos excepcionales se autorizarán longitudes inferiores, hasta un mínimo de 2,5 m).
 - Longitud de las rampas: entre 1 y 2,5 m (un metro para el caso de «zona 30», un metro y cincuenta centímetros cuando se señalicen para 4 para 40 km/h, y dos metros cincuenta centímetros para velocidad igual a 50 km/h).
- Señalización
 - La señalización horizontal que se materializará sobre él estará constituida, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General de

Circulación y en la Norma 8.2-IC de la Instrucción de Carreteras, tal y como indica la Figura 3.

- o La señalización vertical en aproximación a un reductor de velocidad aislado o a un grupo de reductores sucesivos estará compuesta en general por las señales R-301 (velocidad máxima permitida), P-15a (resalto) y P-20 (proximidad de lugar frecuentado por peatones), dispuestas en ese mismo orden según el sentido de marcha de los vehículos.

Figura 2. Geometría de paso sobreelevado

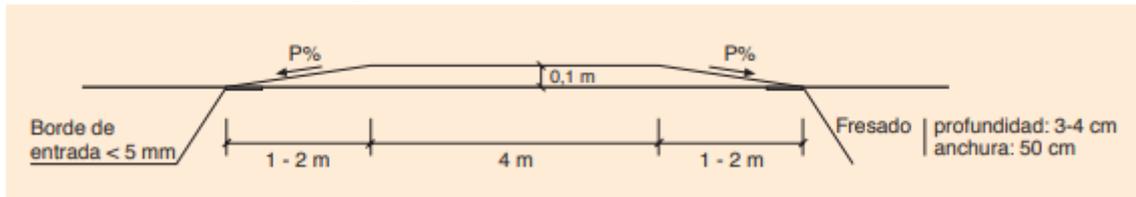
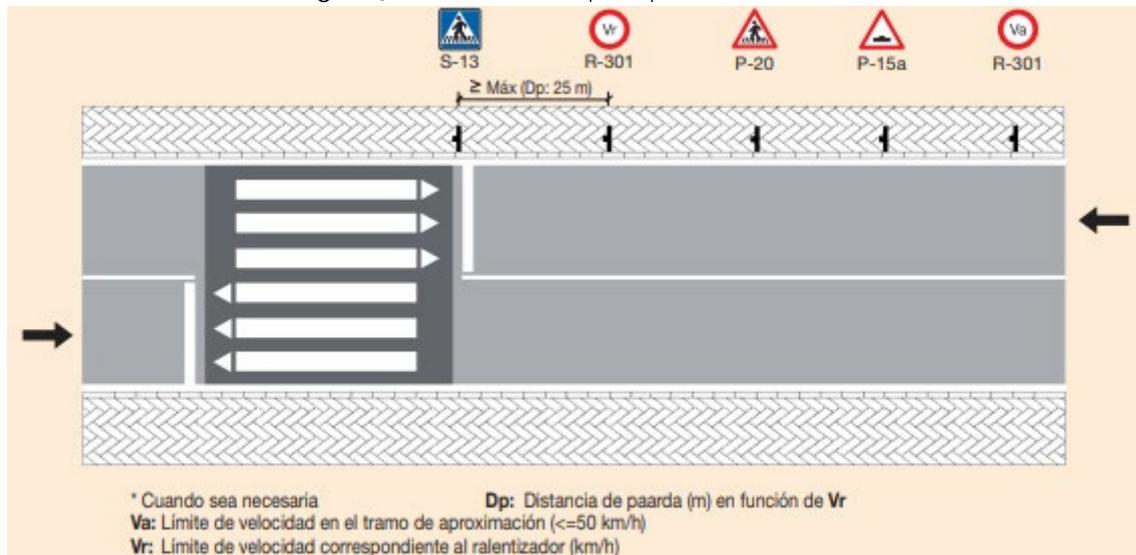


Figura 3. Señalización de paso peatonal elevado



Fuente: MITMA

Figura 4. Ejemplo de paso elevado



Fuente: Ayuntamiento de Santiago de Compostela

Estos pasos elevados se aplicarán en:

- Entorno del IES Ntra. Sra. de los Remedios y CEIP Fernando Galván:
 - Instalación de pasos elevados en paso peatonal cruce Av. Herrera Oria con C. San Francisco.
- Entorno del Colegio Infantil y Primaria Reina Sofía
 - Instalación de paso elevado en Av. De la Diputación con Plaza Virgen de la Estrella.

Reductor prefabricado

Los reductores de velocidad contemplados tienen como misión disminuir una velocidad en tramos y puntos de conflicto de la ciudad. Estas medidas se aplican cuando la implantación de señalización no ha sido suficiente para reducir la velocidad de los vehículos motorizados.

Los reductores de velocidad recomendados son conocidos comúnmente como “cojines berlineses”, dispositivo de sección elevada que constituye un obstáculo en función de la distancia de las ruedas del mismo eje del vehículo.

Su efectividad reside en el hecho de crear una aceleración vertical en los vehículos al atravesar los elementos, que transmite incomodidad a los conductores y ocupantes cuando se circula a velocidades superiores a las establecidas. Sólo los turismos, por la menor distancia entre ruedas del mismo eje, están obligados a pasar por la parte elevada.

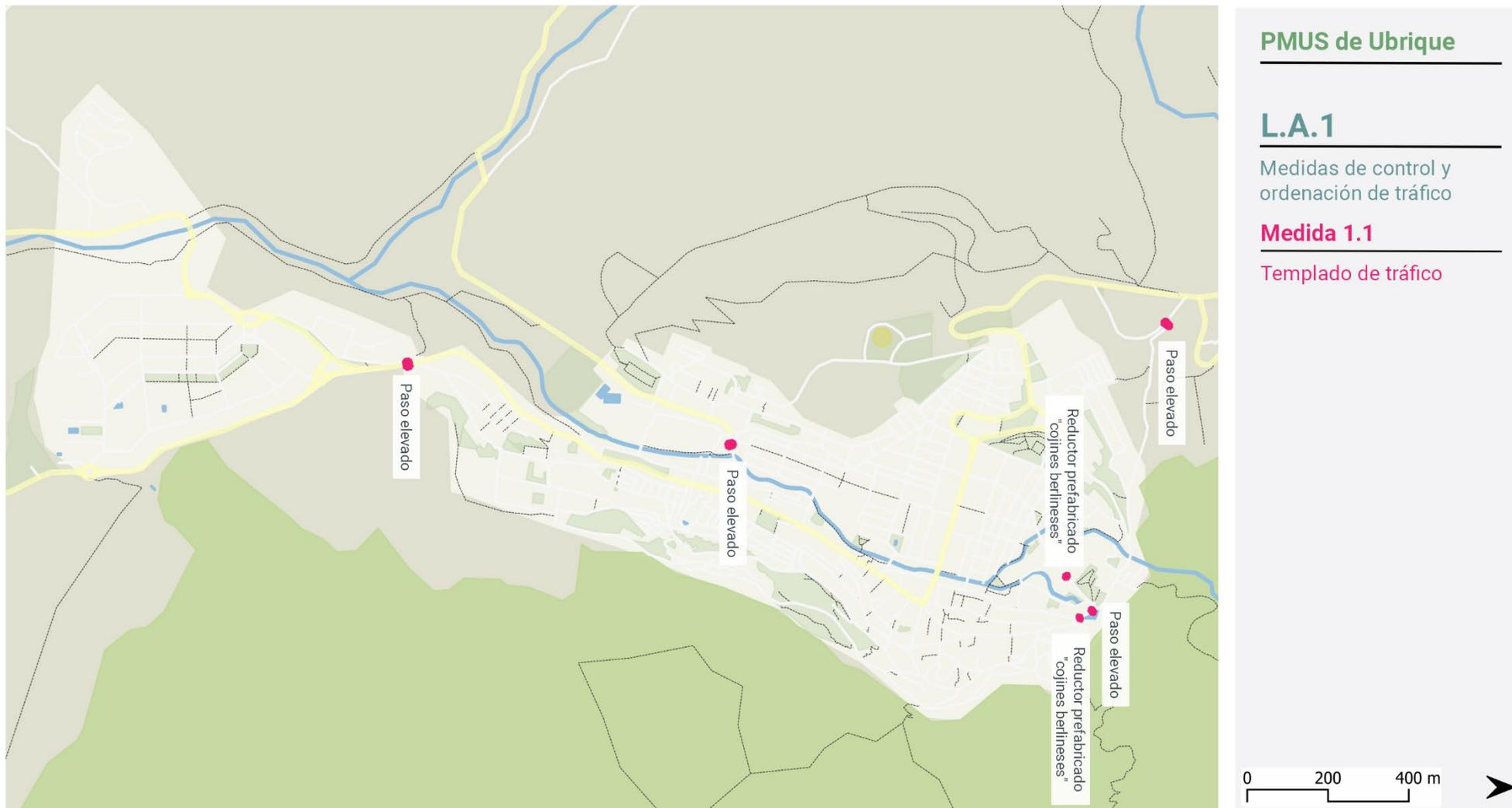
Este tipo de dispositivo se instalará en acceso al I.E.S. Ntra. Sra. de los Remedios, desde la Av. Herrera Oria.

Figura 5. Cojines berlineses



Fuente: Ayuntamiento de Barcelona

Figura 6. Plano relacionado a cada medida por adoptar de la Línea de Acción 1



Fuente: Elaboración propia

Programa económico

Para los costes asociados al conjunto de medidas de calmado de tráfico de esta Línea de Acción se ha considerado, principalmente, la valoración de macro precios orientativos para la adquisición e implantación de los elementos.

Tabla 2. Estimación del presupuesto para la implantación de la Línea de Acción 1

Línea de Acción 2. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado						
Medidas	Concepto	Unidad	Ud	Coste/Ud €	Coste total (€)	%
1.1.	Suministro, instalación y mantenimiento de paso peatonal elevado	2	Ud	3.700,00 €	7.400,00 €	90,798%
	Suministro, instalación y mantenimiento de reductor prefabricado	1	Ud	750,00 €	750,00 €	9,202%
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL					8.150,00 €	
13 % GASTOS GENERALES				1059,50		
6 % BENEFICIO INDUSTRIAL				489,00		
SUMA DE G.G. Y B.I.					1548,50	
VALOR ESTIMADO					9698,50	
21 % I.V.A.						2036,69
PRESUPUESTO BASE					11.735,19 €	

Fuente: Elaboración propia

Organismos involucrados

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 1.1. Templado de Tráfico	Gobierno Local

Programa de seguimiento

Tabla 3. Cuadro de seguimiento por adoptar de la Línea de Acción 1

Id	Indicador	Unidad de medición	Valor actual	Valor Deseable	Tipo de sondeo	Periodicidad*
ID.1	Dispositivos de reductor de velocidad en entornos escolares	Ud.	0	3	Datos proporcionados por Ayto.	Anual

Fuente: Elaboración propia

Línea de Acción 2. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado

Las características de la demanda y oferta actual del municipio merecen la aplicación de medidas estratégicas e integrales de control, gestión e información del estacionamiento, entendiendo los fenómenos locales de concentración de servicios y equipamientos en áreas acotadas del municipio, y fenómenos compartidos con gran parte de los municipios de la Sierra de Cádiz como el incremento de la tasa de motorización y el aumento de número de viajes realizados por los vehículos y de su longitud.

Por ello, el objetivo de esta estrategia es la búsqueda de medidas para la disminución del tráfico de agitación y gestión de la oferta de aparcamiento a través de su racionalización y regulación en la vía pública, sin perjuicio de la accesibilidad y obtención de bienes y servicios de la ciudadanía. El fin del desplazamiento cotidiano no es el modo de transporte ni movimiento sino el acceso a lo buscado, a la consecución de ese objetivo final.

Esta Línea de Acción ayudará a conseguir los siguientes Objetivos Específicos:

OE.1. Fomentar una movilidad inclusiva al garantizar la accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte a todas las personas

OE.3. Potenciar las actuaciones de conjunto para priorizar la movilidad activa de los residentes, las relaciones sociales y comerciales de proximidad.

OE.4. Optimizar y ordenar la oferta de estacionamiento, admitiendo algunas limitaciones de espacios, potenciando otras, y favoreciendo una red conectada a los servicios e itinerarios peatonales de la ciudad.

Para las medidas descritas a continuación será necesaria la modificación de las Ordenanzas municipales que regulan el estacionamiento en vía pública y de ocupación temporal de aparcamiento en solares.

Además, debe considerarse tanto la seguridad “proactiva” (o preventiva), como la seguridad “reactiva” (o correctora).

Medida 2.1. Red de Estacionamiento de Prioridad Residencial

El fin principal de esta red de estacionamientos municipales se basa en establecer prioridad a aquellas personas empadronadas y que residan en el barrio en el que se emplaza el aparcamiento, siempre y cuando sean mayores de edad y dispongan de vehículo propio, podrán solicitar el alquiler o concesión de una plaza de este tipo.

Los estacionamientos de Prioridad Residencial propuestos se sitúan en la zona norte del municipio y tendrán una **regulación horaria impuesta que dará prioridad a los residentes de la zona a aparcar a partir de las 20:00 horas y hasta las 9:00 horas del día siguiente**. Esos son:

- Bolsas de estacionamiento:
 - Parking de la Avenida del Rodezno, en un área limítrofe con el Centro Histórico y entorno del Centro de Educación Infantil y Primaria Fernando Gavilán.
 - Aparcamiento La Caldera.
- Vía Pública:
 - Avenida del Rodezno, entre calle San Francisco y calle Cañitos
 - Avenida Herrera Oria
 - Paseo de la Esperanza

La autorización de residente se concederá a la persona física empadronada en un domicilio ubicado en el borde urbano de los espacios y vías públicas anteriormente descritas.

Tendrán la condición y autorización como residentes, las personas físicas que tengan su domicilio habitual ubicado en el borde urbano del sector o vía pública delimitadas, así como ser titular del vehículo en relación con el cual se solicite la expedición de la tarjeta acreditativa o bien acreditando la titularidad mediante sistema de leasing, renting o similar, así como aquellos que justifiquen disponer de un vehículo contratado por la empresa en la que presten sus servicios.

Cada tarjeta y distintivo de residente corresponderá en exclusiva al vehículo para el cual se haya solicitado, cuya matrícula figurará en la misma tarjeta, con indicación del número de la tarjeta, vigencia de esta y sector amparado por la autorización.

Solo se expedirá una tarjeta por solicitante y la misma tendrá carácter gratuito, por lo cual la persona titular de la tarjeta es responsable de su utilización.

En caso de pérdida, deberá comunicarse al servicio correspondiente, pudiendo solicitar nueva tarjeta previa declaración jurada de la citada pérdida y acreditación del mantenimiento de las circunstancias que sirvieron de base a su otorgamiento.

La tramitación podrá solicitarse en cualquier momento del año natural, y tendrán una vigencia de cuatro años desde su otorgamiento, debiendo solicitar la renovación de esta con una antelación de un mes mínimo a la expiración de su vigencia. Para su obtención, así como para su renovación deberán formular una solicitud registrarla en el Excmo. Ayuntamiento de Ubrique, conforme a los requisitos expuestos en esta medida.

Deberán ser habilitar plazas reservadas para personas con movilidad reducida (PMR) en caso de solicitud del residente.

Por último, el aparcamiento durante horas no regladas por esta medida en los sectores delimitados será de libre uso para cualquier persona física. Asimismo, el aparcamiento de personas sin tarjeta de residente durante las horas regladas quedará restringido, siendo objeto de sanción.

Esta medida podrá ampliarse a otras calles y avenidas de Ubrique en función a los resultados obtenidos.

Medida 2.2. Red de Estacionamientos de Proximidad

Los aparcamientos de proximidad situados en el entorno adecuado ayudan a promover patrones de movilidad sostenibles más claros, tanto a nivel urbano como estratégico, mejorando la accesibilidad a los centros urbanos y zonas de mayor tránsito en otros modos de transporte, aumentando el atractivo de áreas neurálgicas de la ciudad.

Los aparcamientos de proximidad tienen como principal objetivo proteger la salud de la ciudadanía y mejorar la calidad del aire, evitando el colapso del tráfico y el acceso de un mayor número de vehículos privados al Centro Histórico, entornos escolares, espacios públicos y asistenciales de Ubrique.

La red de estacionamientos de proximidad descrita a continuación deberá adecuarse para cumplir con las recomendaciones de la orden ministerial TMA/851/2021, de 23 de julio de 2021, de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

En el acceso sur al municipio por la A-373 el primer aparcamiento de proximidad es el situado en Calle Sol, siguiendo el eje del acceso, a tan solo 70 metros de distancia de la Plaza Virgen de la Estrella. Este aparcamiento tiene una capacidad de 70 plazas de estacionamiento y una reservada para PMR.

Continuando el eje hacia el sur a través de Avenida de la Diputación, coincidente con el acceso de la CA-P-5223 se localizan dos aparcamientos de proximidad más. Uno de ellos situado en el Pabellón Polideportivo, junto a las instalaciones deportivas, Piscina Municipal y pistas de Pádel, con una capacidad de unas 60 plazas de estacionamiento con la reserva de una de ellas para PMR.

La siguiente bolsa de estacionamiento se sitúa a tan solo 80 metros de distancia, el Aparcamiento Plaza de las Palmeras, con una gran capacidad, incluyendo áreas de servicios para turistas en autocaravanas, con una zona reservada para 34 plazas de autocaravanas y 190 para turismos, siendo cinco de ellas para el uso de PMR.

Desde plaza Virgen de la Estrella hacia el norte por Pº del Prado (coincidente con la A-373 se sitúan dos aparcamientos de proximidad localizados en la zona oeste de Ubrique. El primero de ellos es un estacionamiento aun existente que actualmente se encuentra en trámites para la adquisición del terreno, se sitúa en Avenida de Andalucía y tiene una capacidad de 78 estacionamientos, con la reserva de 2 plazas para PMR.

A una distancia de 500 metros se localiza un nuevo aparcamiento de proximidad localizado en la Plaza de Toros de Ubrique, que descongestionará en gran medida los estacionamientos en el núcleo urbano.

La última bolsa de estacionamiento de proximidad propuesta se encuentra en trámites para la compra del terreno. Al igual que ocurría con el parking de la A-373. Este parking

de proximidad en Avenida Andalucía tiene una capacidad de unas 77 plazas de estacionamiento de las que se reservarán dos para PMR.

Para fomentar la utilización de la red de aparcamiento de proximidad descrita, se tendrá una dispensa del primer año de implantación. Al segundo año, la gratuidad deberá mantenerse para residentes empadronados en el municipio, las personas no residentes deberán pagar un régimen tarifario ordinario, dispuesto por el Ayuntamiento de Ubrique.

De esta manera la red de estacionamientos de proximidad complementará la oferta de los estacionamientos privados disponibles para los visitantes.

Para ello, será necesario generar un sistema de tarjetas de residentes asociados al empadronamiento de la persona fiscal, con solicitud para un coche por persona y la instalación de parquímetros para el pago de no residentes. Los criterios y requisitos generales para de obtención de la Tarjeta de Residente serán los mismos a los expuestos en la medida anterior.

El incumplimiento de cualquiera de estos requisitos excluirá la aplicación del régimen de uso gratuito y supondrá la aplicación del régimen tarifario ordinario de las plazas rotacionales del aparcamiento.

En todos los casos de solares o parcelas no ocupadas en suelo urbano, el Ayuntamiento podrá aplicar la presente disposición en las Áreas Homogéneas de Ensanche y de Casco Antiguo, de acuerdo con el artículo 18 números 2.a y 3.c de la LOUA. Para ello, el PGOU determina un año desde su aprobación definitiva como plazo para solicitar la licencia de edificación de los solares y parcelas no ocupadas de dichas Áreas Homogéneas, y sin que esta determinación presuponga la aplicación del artículo 150 LOUA. Transcurrido ese plazo, será de aplicación la presente Ordenanza OTAS, con las condiciones adicionales tales como canon y responsabilidad que se aprueben en Ordenanza Municipal.

Medida 2.3. Red de Estacionamiento Rotatorio

Esta medida regula mediante régimen tarifario el estacionamiento en vía pública del tramo de travesía urbana A-373, Av. Dr. Solís Pascual, desde Plaza de Colón hasta su intersección con las Avenidas Fernando Quiñones y Carlos Cano, debido a sus clara connotaciones como zona comercial, siendo una vía que recoge un gran porcentaje de tráfico y es la causante de una gran parte de los desplazamientos diarios.

El tiempo máximo de estacionamiento admitido es de dos horas, con un exceso de hasta treinta minutos. Los primeros 30 minutos de estacionamiento serán gratuitos, transcurrido dicho tiempo, en caso de permanecer estacionado, deberá abonar la tasa correspondiente como usuario de rotación hasta un máximo de 3 horas, (incluyendo los 30 minutos gratuitos). Transcurrido dichos períodos, el vehículo deberá abandonar la zona.

El fin es generar tiempos cortos de estacionamiento por dispensa, generando una mayor rotación de estacionamiento y mayor número de usuarios para los espacios comerciales y administrativos de dicha avenida.

El Régimen tarifario deberá ser consensuado y aprobado por el Gobierno Local. A título y valor orientativo:

- 0,45 € - 30 minutos

- 1€ - una hora

Medida 2.4. Red de Señalización de Estacionamientos de Proximidad

Los sistemas de señalización de proximidad tienen como objetivo la comunicación al usuario de las diferentes situaciones o alternativas de estacionamiento más cercanos, con el fin de optimizar y disminuir el tiempo empleado para decidir el trayecto y estacionar, generando menor tráfico de agitación en el municipio.

Estas señalizaciones se sitúan cerca de los accesos al municipio de Ubrique, siendo el acceso sur la CA-P-5223, desde la que se obtiene la primera indicación del parking de proximidad de la zona sur de Ubrique, continuando el recorrido por Carretera A-373 donde se localizan diferentes puntos de señalización que cubren el eje tanto desde el acceso norte al sur.

En la zona Norte, la primera señalización del desvío de la A-373 indica el parking disuasorio de la Calle Sol, seguidamente el situado en la A-373. Por último, hacia el sur por Avenida de la Diputación se indican los parkings del polideportivo y el Aparcamiento Plaza de las Palmeras coincidentes con el acceso por la CA-P-5223.

Es necesario guiar el flujo de acceso con información adecuada para el usuario sobre las distancias de los estacionamientos en las zonas más frecuentadas por los usuarios de Ubrique.

En ocasiones es necesaria la implicación de la policía local para recurrir a medidas correctoras. Estas medidas pueden ser la retirada del vehículo o la inmovilización de este cuando no se halle provisto de un título que lo habilite, ni de documentación que le permita el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o el exceso de las autorizaciones concedidas hasta que se logre la identificación del conductor. Siempre con el objetivo de evitar el entorpecimiento del tráfico.

Medida 2.5. Área de prioridad residencial

Una vez implementadas cada una de las medidas contempladas en esta Línea de Acción, y a partir de su evolución, resultados obtenidos y viabilidad social, se propone la creación de un Área de Prioridad Residencial que atienda la problemática de movilidad y estacionamiento del Casco Antiguo de Ubrique.

Por la especial fisonomía de las calles, demasiado estrechas para soportar tráfico rodado y aparcamientos, y afecciones visuales derivadas del estacionamiento de los vehículos en espacios urbanos de alta calidad paisajística en el Conjunto Histórico-Artístico.

El objetivo de esta regulación consiste en tomar una serie de medidas que reduzcan el paso de vehículos al centro urbano del municipio. Estas implementaciones se basan principalmente en el control, mediante zonas de video vigilancia y la indicación a través del uso de señalización en las zonas a las que solo se permitirá el paso a residentes para el acceso al aparcamiento de prioridad residencial, restringiendo así una gran parte del tráfico del Centro Histórico.

Los criterios generales que regirán esta área son los siguientes:

- El ámbito territorial del Área de Prioridad Residencial coincide espacialmente con en el ámbito de la Ordenanza Zonal Casco Antiguo del Plan General de Ordenación Urbana de Ubrique.
- En su interior se permitirá la libre circulación de coches por las calles habilitadas para tal uso. Limitando el tiempo de circulación de no residentes a un periodo de dispensa no mayor a los 15 minutos.
- Para las plazas de estacionamiento en vía pública no reservada¹ se establecerá la prioridad de aparcamiento máxima para residentes, por lo cual se limitará el aparcamiento de no residentes a bolsas de aparcamiento regulado y red de aparcamiento de proximidad, medidas descritas en este apartado.
- Los residentes del Casco Antiguo, dueños de comercios y restauraciones, personas con movilidad reducida y servicios de seguridad y emergencias podrán aparcar sin restricción tanto en plazas habilitadas en vía pública (reguladas o no) como en parkings del área.
- Las personas no residentes propietarias de vivienda o comercio en la zona deberán acreditar la titularidad del inmueble para aparcar sin restricción.

Para asegurar el cumplimiento de la normativa de estacionamiento, se deberá concretar una política sancionadora en caso de estacionamientos ilegales, además de implantar medidas de control y vigilancia:

- Señalización, tanto horizontal como vertical que delimite las plazas de estacionamiento según su color, y que informe del inicio y fin de la zona y de su horario.
- Instalación de cámaras con capacidad para leer y procesar miles de matrículas por minuto en zonas estratégicas de acceso y salida del Casco Histórico y software de vigilancia para registrar lo que ocurre en todo el perímetro delimitado.

¹ Se entienden por plazas reservadas los espacios destinados a uso exclusivo de PMR, taxi y otros servicios estipulados por el Ayuntamiento.

- Aumento de las sanciones por parte de la Policía Local en las zonas reguladas y tramitación rápida de las multas.
- Campañas de comunicación y concienciación. El civismo y la educación vial es fundamental en este tipo de actuaciones, no sólo para que la población conozca las multas o infracciones en caso de estacionamientos irregulares, sino también que entiendan los perjuicios que generan los comportamientos indebidos.

Los puntos de señalización con cámara se situarán en los accesos principales, tales como: la Plaza de Colón o la calle San Francisco, entre otros.

Estos puntos de señalización por video vigilancia serán anteceditos por señalización vertical que permita a las personas no residentes desviar su curso.

Dentro de estas limitaciones se concederá un permiso de dispensa de hasta unos 15 minutos a personas no residentes que permitirá que haya excepciones para gestiones y acceso a viviendas rurales, descarga de mercancías en comercios, subida y bajada de pasajeros con movilidad reducida, entre otros. Esta información se dará a la población de manera dinámica y visual (a través de una app o vía web) donde se puedan conocer las restricciones de acceso y circulación de los vehículos según sus matrículas.

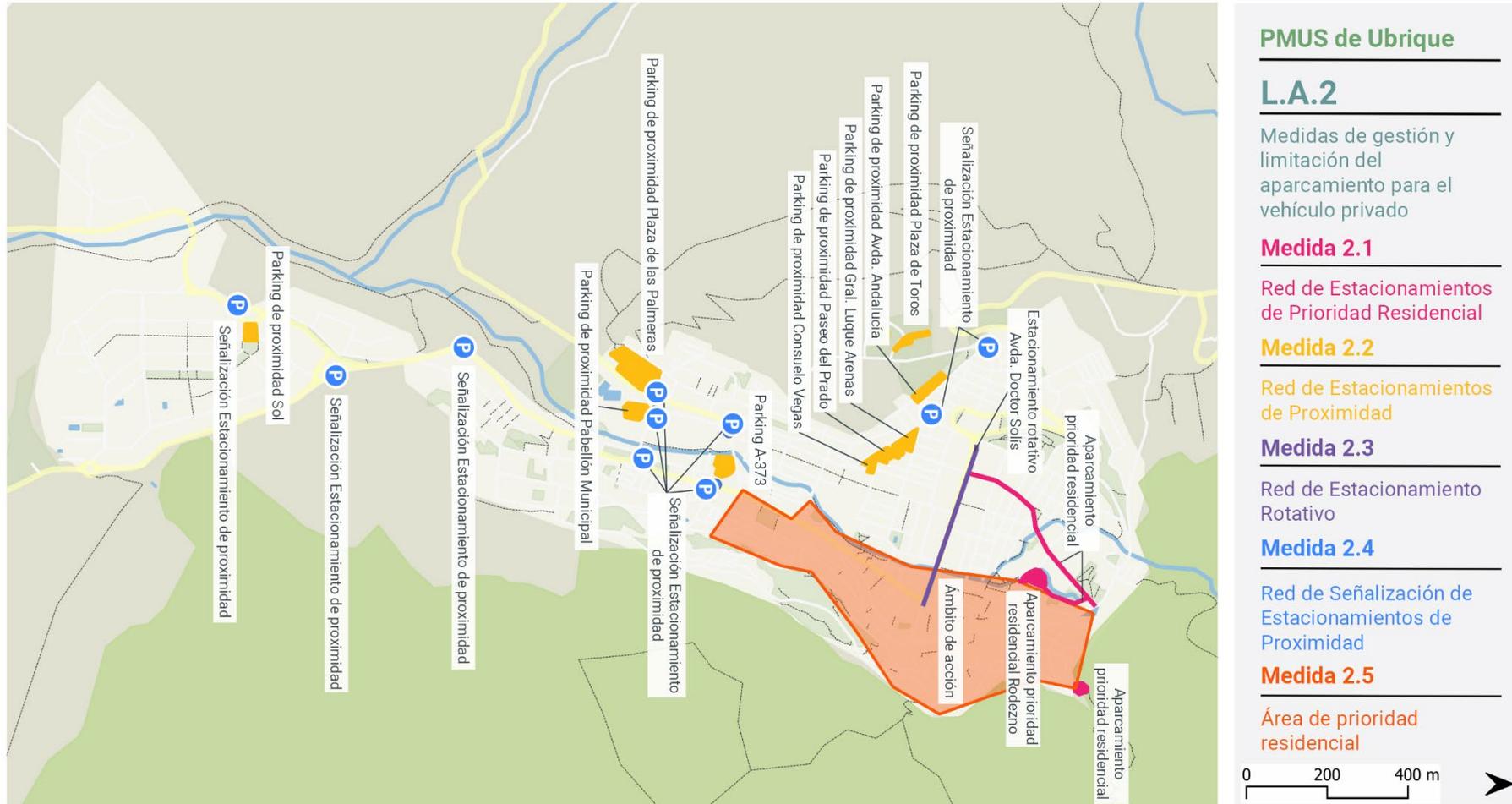
Los residentes y personas empadronadas del Área de Prioridad Residencial tendrán acceso 24/7 a los garajes privados de cada residencia, siempre y cuando estas personas sean mayores de edad y dispongan de vehículo propio.

Para ellos, también se habilitará el trámite para la solicitud de Tarjeta Residencial, anteriormente descrito. Este tipo de trámite deberá habilitarse en dos modalidades: presencialmente, para su posterior registro, y de forma on-line utilizando los certificados electrónicos admitidos por el Ayuntamiento, de tal manera que todas las personas tengan acceso directo a la información al respecto y puedan entregar la solicitud y documentación necesaria para realizar los trámites oportunos.

Esta medida permitirá aliviar el tráfico y preservar el uso sostenible de las vías comprendidas en un área de alta calidad paisajística, disminuyendo la contaminación acústica y atmosférica en favor de la calidad de vida de sus habitantes.

Ámbito de acción

Figura 7. Plano relacionado a cada medida por adoptar de la Línea de Acción 2



Fuente: Elaboración propia

Programa económico

Tabla 4. Estimación del presupuesto para la implantación de la Línea de Acción 2

Línea de Acción 2. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado						
Medidas	Concepto	Unidad	Ud	Coste/Ud €	Coste total (€)	%
2.1	Metros lineales de pintura acrílica	144	m	0,70 €	100,80 €	0,046%
	Señalización vertical	1	Ud	131,54 €	131,54 €	0,060%
2.2	Proyecto de obras de acondicionamiento de parcelas para estacionamiento	5300	m2	39,36 €	208.608,00 €	95,005%
	Pintura marca acrílica	345	m	0,70 €	241,50 €	0,110%
	Señalización vertical	2	Ud	131,54 €	263,08 €	0,120%
2.3	Software & App de gestión parquímetros	1	Ud	1.800,00 €	1.800,00 €	0,820%
	Pintura marca acrílica	407	m	0,70 €	284,90 €	0,130%
	Maquinas expendedoras (parquimetro)	1	Ud	6.700,00 €	6.700,00 €	3,051%
	Señalización vertical	1	Ud	131,54 €	131,54 €	0,060%
2.4	Señalización vertical	10	Ud	131,54 €	1.315,40 €	0,599%
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL					219.576,76 €	
13 % GASTOS GENERALES				28544,98		
6 % BENEFICIO INDUSTRIAL				13174,61		
SUMA DE G.G. Y B.I.					41719,58	
VALOR ESTIMADO					261296,34	
21 % I.V.A.					54872,23	
PRESUPUESTO BASE					316.168,58 €	

Fuente: Elaboración propia

Organismos involucrados

Tabla 5. Organismos involucrados de la Línea de Acción 2

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 2.1. Red de Estacionamiento de Prioridad Residencial	• Gobierno Local
Medida 2.2. Red de Estacionamientos de Proximidad	• Gobierno Local
Medida 2.3. Red de Estacionamiento Rotatorio	• Gobierno Local
Medida 2.4. Red de Señalización de Estacionamiento de Proximidad	• Gobierno Local
Medida 2.5. Área de prioridad residencial	• Gobierno Local

Fuente: Elaboración propia

Programa de seguimiento

Como cuadro de seguimiento, auditoría y control de cada medida a desarrollar durante la implantación del PMUS, se proponen los indicadores descritos en la tabla adjunta.

Tabla 6. Cuadro de seguimiento por adoptar de la Línea de Acción 2

<i>Id</i>	<i>Indicador</i>	<i>Unidad de medición</i>	<i>Valor actual</i>	<i>Valor Deseable</i>	<i>Tipo de sondeo</i>	<i>Periodicidad</i>
<i>ID.2.1</i>	<i>Inserción zona verde</i>	<i>Ud.</i>	<i>0</i>	<i>20</i>	<i>Datos ofrecidos por el Ayto.</i>	<i>Anual</i>
<i>ID.2.2</i>	<i>Creación de nuevas plazas de estacionamiento</i>	<i>Ud.</i>	<i>0</i>	<i>350</i>	<i>Datos ofrecidos por el Ayto.</i>	<i>Anual</i>
<i>ID.2.3.</i>	<i>Implantación de nueva señalización</i>	<i>Ud.</i>	<i>0</i>	<i>18</i>	<i>Datos ofrecidos por el Ayto.</i>	<i>Anual</i>

Fuente: Elaboración propia

Línea de Acción 3. Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana

La movilidad se presenta como un requisito para tener acceso a bienes de toda índole que satisfagan necesidades individuales o colectivas, y la estructura e infraestructura territorial tiene una repercusión fundamental sobre la aproximación diaria que hacemos de la movilidad para satisfacer esas necesidades.

Actualmente existe una tendencia hacia un uso excesivo del vehículo motorizado para desplazamientos de corto alcance, dentro del municipio, afectando directamente la relación de los coches con la ciudad: alta afluencia de vehículos motorizados, falta de seguridad vial, excesos de velocidad en entornos escolares, residenciales y equipamientos, así como el progresivo aumento del asfaltado del espacio urbano.

Por ello, esta medida tiene por finalidad mejorar la infraestructura local para ofrecer una alternativa directa de acceso a los servicios a través de la movilidad activa: a pie o en bicicleta, beneficiosa para nuestra salud y la del colectivo.

Esta Línea de Acción ayudará a conseguir los siguientes Objetivos Específicos:

OE.1. Fomentar una movilidad inclusiva al garantizar la accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte a todas las personas

OE.3. Potenciar las actuaciones de conjunto para priorizar la movilidad activa de los residentes, las relaciones sociales y comerciales de proximidad.

Las medidas propuestas para cumplir estos objetivos se describen a continuación.

Medida 3.1. Mejora de la red de itinerarios peatonales principales

La situación del municipio de Ubrique ofrece una excelente opción para fomentar los desplazamientos a pie entre zonas colindantes: Zona Norte - Casco Histórico y Zona Sur - Área Industrial, que actualmente se encuentra poco conectadas a través de infraestructuras poco permeables y discontinuas. Esta reducida accesibilidad y autonomía peatonal entre zonas, genera un predominio de la movilidad en vehículo motorizado.

Para ello, se proponen mejoras en la red de itinerarios peatonales que solventen puntos de ruptura y continuidad de la red actual. Estas mejoras se realizarán en los siguientes puntos del municipio:

Ámbito sur

El recorrido peatonal se implantará desde el sur del núcleo urbano, en cruce C. Marcos León López con Av. Fuente San Francisco. Esta infraestructura peatonal discurrirá por la A-373 hasta el inicio del Sendero Nacimiento del Garciago. Esta parte final se realizará por un entorno natural, generando un espacio con mayor seguridad y calidad ambiental, siendo así más atractivo para el peatón. El recorrido finaliza en la glorieta de la carretera A-373 que da acceso a la zona industrial y zona de urbanizaciones de viviendas unifamiliares. Este recorrido peatonal tiene una longitud de 1 km.

En esta medida se realizará una mejora de la habitabilidad, accesibilidad e incremento de la movilidad peatonal a través de una adecuación de conexión peatonal con la implantación de una infraestructura peatonal segura y señalización a través de sistemas de wayfinding.

Ámbito norte

Esta medida tiene por objeto la renovación y adecuación de aceras y vías peatonales, la reordenación de intersecciones y la supresión de barreras arquitectónicas para mejorar la accesibilidad, movilidad y seguridad de los viandantes y conductores.

En este sentido, las acciones derivadas de esta medida deberán adaptarse a los criterios generales establecidos en el PGOU, así como la nueva Orden Ministerial 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.

A continuación, se recogen criterios y especificaciones generales de acondicionamiento e implantación de acciones para la recuperación del sistema de aceras:

Tabla 7. Criterios y especificaciones generales de acondicionamiento del sistema de aceras

Criterio	Detalle	Acciones recomendadas
Sección transversal	Ancho efectivo de aceras	Ancho mínimo: 1,8 metros libres de paso por cada sentido más el necesario para la calzada y los servicios Ancho deseable: mayor o igual a 2,2 m, que permite el cruce de grupos de viandantes. Importante: En el viario local donde no pueda reproducir el esquema acera-calzada-acera con el ancho mínimo establecido por la nueva Orden Ministerial tendrá que optarse por la plataforma única
Perfil longitudinal	Rampa máxima	Evitar los tramos de calle con pendiente longitudinal superior al 6%. En caso de sobrepasar la pendiente, deberán realizarse soluciones de movilidad vertical con elementos de ayuda tales como pasamanos.
Puntos singulares	Intersecciones	En las zonas de intersección entre dos o más calles de igual o diferente tipología se deberán realizar estrechamientos de la calzada (conocidos como orejas) para equilibrar el espacio la calle en favor del peatón y reducir la distancia a recorrer al cruzar la calzada, reduciendo la velocidad de los vehículos debido al estrechamiento del vial. Esta medida se podrá realizar siempre y cuando el ancho efectivo de calle lo permita y suponga mejoras en los radios de giro de todos los tipos de transporte que circula por la calle.
Puntos singulares	Pasos peatonales	Dependiendo de las intensidades de vehículos y peatones, y el tipo de intersección de cada tramo, se recomienda: <ul style="list-style-type: none"> • Tramo con tráfico vehicular e intensidades peatonales bajas o medias, resolver mediante pasos cebra elevados como reductores de velocidad. • Tramo con tráfico vehicular y e intensidad peatonal media o alta, resolver mediante pasos semaforizados las situaciones con tráfico.
Mobiliario urbano	Elementos estanciales	Áreas de descanso adecuadas y adaptadas a todas las personas, dotadas de mobiliario urbano como bancos y espacios de descanso, ubicados entre áreas residenciales y en zonas que no obstaculicen la visibilidad ni tránsito de las personas.
Mobiliario urbano	Elementos de paso	Albergar mobiliario mínimo para las funciones concretas de cada tramo viario, por ejemplo: iluminación adaptativa al peatón.
Mobiliario urbano	Elementos de confort	Mobiliario que ayude a reducir la tensión acústica y visual que generan los vehículos en el espacio urbano.
Materiales y acabado	Elementos horizontales	El pavimento de los itinerarios peatonales será duro y estable. Se dispondrán de losetas especiales (con textura diferente) en esquinas y cruces de acera. Las rampas o vados deberán ser de material podotáctil y antideslizante con una pendiente que no sobrepase el 10%. Se utilizará la diferenciación de textura y color, para informar del encuentro con otros modos de transporte. Así como de elementos de drenaje superficial de plataforma y márgenes de acera.

criterio	Detalle	Acciones recomendadas
Materiales y acabado	Elementos verticales	Se dispondrán de elementos de seguridad como bordillos, bolardos o elementos luminiscentes de delimitación del itinerario. Las señales de tráfico, semáforos, postes de iluminación, o cualesquiera otros elementos verticales de señalización que deban colocarse en el itinerario o espacio de acceso peatonal se dispondrán y diseñarán de forma que no entorpezcan la circulación y puedan ser usados con la máxima comodidad.
Vegetación	Arbolado	Deberá respetarse el entorno y patrimonio arbóreo de forma que proporcionen sombra durante la mayor parte del año.
Calzada	Templado de tráfico	El conjunto de los parámetros geométricos de trazado, perfil longitudinal y sección transversal de cada calle deberá adaptarse a las velocidades permitidas por tipología y jerarquía vial.
Calle	Plataforma única	Deberá aplicarse en las calles del viario local donde no pueda reproducir el esquema acera-calzada-acera con el ancho mínimo establecido de acerado, de acuerdo con la nueva Orden Ministerial. <ul style="list-style-type: none"> • El diseño de las plataformas únicas se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía.

Fuente: Elaboración propia

A título orientativo, la programación y el periodo de desarrollo de las actuaciones previstas para esta medida es de ocho años, dividiéndose en dos cuatrienios. Las actuaciones referidas a vías principales del sistema general y local de comunicaciones y movilidad se señalan como prioritarias y desarrollables en el primer cuatrienio.

Casco Antiguo

La normativa de accesibilidad de España obliga a ejecutar plataformas únicas cuando no es viable ejecutar aceras accesibles, es decir, 1.8 metros libres de paso por cada sentido. Esta es una herramienta fundamental para la transformación de todas las calles del Casco Antiguo que no respondan a esta tipología al momento de redacción del plan.

Las calles en plataforma única suponen una mejora de las condiciones de accesibilidad, seguridad vial y calmado del tráfico. En las plataformas únicas no hay que alargar itinerarios peatonales para cruzar por pasos de peatones, a veces inexistentes o muy lejanos; algo especialmente problemático para personas con movilidad reducida. Son además un elemento muy importante para reducir la violencia vial y calmar el tráfico a motor. En ellas, las personas que conducen vehículos reducen la velocidad porque van más atentas a las condiciones cambiantes de la vía: saben que un peatón puede cruzar en cualquier momento.

De acuerdo a la normativa actual, el diseño de la vía se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía, habilitando la posibilidad de configurar tramos en los que se pueda reproducir visualmente el esquema de calzada, con bandas delimitadas para cada modo, o configurar zonas de uso realmente mixto en calles terciarias y de menor intensidad de tráfico, como la trama viaria de los barrios de Alto Ubrique.

Figura 8. Plataforma única en Pontevedra



Fuente: Ayuntamiento de Pontevedra

Cabe recordar que dicha medida complementará el templado y ordenación del tráfico interior prevista en el Área de Prioridad Residencial, descrita anteriormente.

Medida 3.2. Mejoras de accesibilidad para centros escolares

Esta medida se centra en impulsar un marco de acción para fomentar la creación y arranque de entornos escolares seguros que favorezcan la autonomía de las personas en edad escolar y personas trabajadoras de los centros educativos en modos de transporte activos (a pie o bicicleta).

La estructura social y familiar ha evolucionado hacia un aumento y dependencia del vehículo motorizado para todo tipo de desplazamientos de cualquier tiempo o trayecto. Esto ello es palpable en los desplazamientos a centros escolares.

Para solucionar dicha problemática, es necesario impulsar un entorno seguro en centro escolares facilitando así la accesibilidad y percepción de seguridad de estos lugares.

Las mejoras de accesibilidad se van a establecer en las zonas indicadas en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..** Estas se basarán en la implantación de entornos escolares seguros en el Colegio de Educación Infantil y Primaria Reina Sofía, IES Nuestra Señora de Los Remedios, Centro de Educación Infantil y Primaria Fernando Gavilán e IES Las Cumbres.

Las actuaciones se basarán en:

- Aumentar la presencia de policía municipal en las horas de entrada y salida de las escuelas para que se regule el tráfico y sancione a aquellas personas que cometan infracciones, como el aparcamiento en doble fila o en zonas no habilitadas.
- Entornos escolares. Zonas próximas a los centros educativos, se trata de adecuar el entorno escolar a los itinerarios de acceso más utilizadas para garantizar una menor cantidad de tráfico y contaminación, ampliación de las zonas de estancia y mejorar la accesibilidad y seguridad de las personas usuarias.

En el caso concreto del IES Las Cumbres.

- Es necesario incluir una serie de pacificaciones del tráfico en el entorno escolar debido a de la alta presencia de vehículos motorizados, sobre todo por su cercanía con la A-373, punto de acceso a Ubrique. Estos pacificadores de tráfico se centrarían en un paso elevado en el paso de cebra de acceso al instituto.
- Además, se pretende conectar a través de C. la Calzada la zona del centro urbano y este centro escolar para facilitar la accesibilidad y movilidad con modos blandos, esta vía tiene una longitud de 550 m. Esta adecuación del trazado se realizaría a través de un sistema de plataforma única que facilite los itinerarios peatonales escolares. Esta medida se implanta para establecer una plataforma única que facilite la movilidad peatonal y cree una ciudad más amable, diferenciando con líneas o texturas la zona para el vehículo motorizado y para el peatón. En esta fórmula se permite una coexistencia de tráfico en las que las prioridades habituales estén invertidas, es decir que lo primero sea el peatón y la circulación del vehículo se reduzca a 20 km/h. Además, para favorecer estos comportamientos, que normalmente los conductores tratan de evitar, se pueden incorporar zig - zags en la trayectoria de los vehículos con árboles o mobiliario urbano. Esta se debe ir acompañada de una correcta señalización, como se observa a continuación, y elementos de calmado de tráfico. Se localizará al inicio de la C. la Calzada y en la entrada por A-372.

Figura 9. Señalización de zona escolar



Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Además de la instalación de pasos sobreelevados y elementos de templado de tráfico en los entornos escolares, medidas descritas en la Línea de Acción 1, se realizarán unas series de actuaciones dirigidas a mejorar la accesibilidad universal y seguridad de las personas, que son las siguientes:

- Se incorporará señalización de entorno escolar seguro para advertir a los vehículos motorizados de la presencia de entorno escolar en Av. de la Diputación, uno para cada sentido y en C. Fernando Gavilán.
- Mejora del espacio peatonal y estancial de la Plaza Petaquero (800 m2) a través de una ampliación del espacio peatonal y estancial. A través de esta medida se generará un espacio seguro en la entrada y salida del centro escolar, así como una zona de ocio, reunión y estancia. Esta plaza debe tener una disposición del mobiliario, elementos decorativos, jardines o similares, de manera que respeten el trazado de itinerarios peatonales accesibles y al mismo tiempo configuren zonas de distintos usos. También es posible incorporar juegos infantiles que tengan una distribución correcta con pavimentos estables, accesos adecuados

y áreas estanciales asociadas. Además, es interesante incorporar la presencia de agua tanto para beber como para refrescar el ambiente, y la de jardinería haciendo uso del arbolado y especies de plantas que den color y vida a estos lugares.

Figura 10. Ejemplo de plaza con entorno con área de juegos infantiles accesibles en Santander.



Fuente: Ayuntamiento de Santander

Medida 3.3. Red de itinerarios ciclistas

En los últimos años se ha asistido a la introducción del concepto de sostenibilidad dentro de la agenda social y política tanto a nivel nacional como europeo. En esta serie de programas se fomenta una movilidad sostenible, identificando como problemática la circulación y aparcamiento de vehículos y viendo como soluciones la sustitución de este medio por otros más blandos como la bicicleta, vehículo de movilidad personal o el ir a pie.

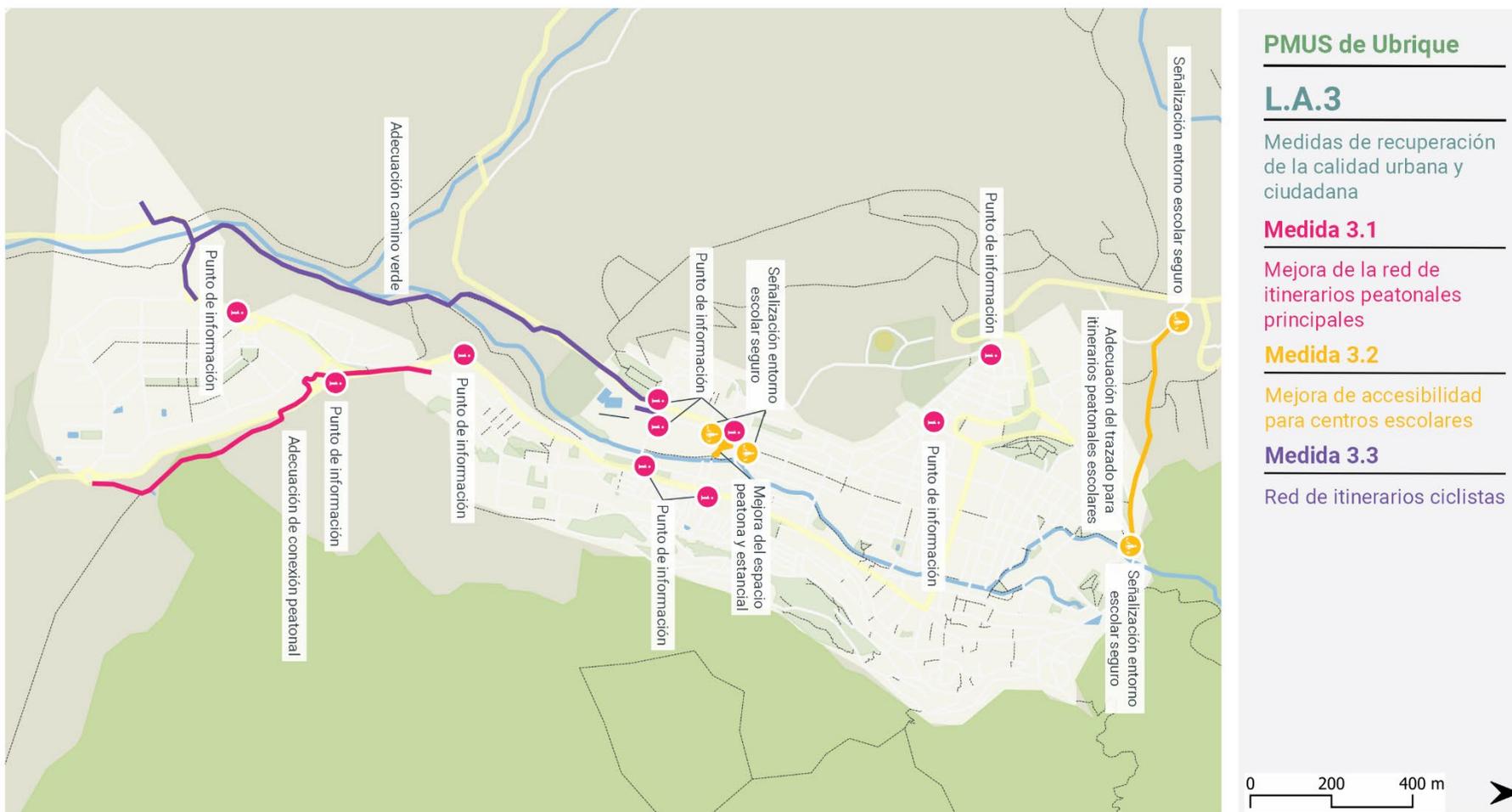
La bicicleta no ofrece sólo ventajas de este cambio de movilidad, si no que ofrece beneficios en la salud, energía, ruido, contaminación atmosférica, convivencia etc. Por eso esta medida tiene como objetivo la potenciación de este medio de transporte a través de la creación de red ciclista, no sólo para desplazamiento de ocio si no para también aquellos cotidianos.

Las medidas que se van a proponer en esta línea de actuación se basan en:

- **Habilitación de la Vía Verde de Ubrique.** Esta es una ruta transita desde el Pabellón deportivo municipal y el aparcamiento de proximidad 5 por la Av. de la Diputación, hasta llegar a un camino verde que discurre por la ribera de la Garganta de Barrida, hasta la CA-P-5223. Esto conecta la zona urbana de Ubrique con la zona industrial, así como centros atractores como la piscina municipal o el pabellón polideportivo con el complejo deportivo municipal o zonas de urbanizaciones localizadas al sur del espacio urbano. Esta vía tiene una extensión de 1.5 kilómetros. El pavimento que implementar en esta zona es el terrizo natural que se está implementando en las Vías Verdes por tener una mayor durabilidad y menor desgaste sin alterar las prestaciones del mismos.

Ámbito de acción

Figura 11. Plano relacionado a cada medida por adoptar de la Línea de Acción 3



PMUS de Ubrique

L.A.3

Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana

Medida 3.1

Mejora de la red de itinerarios peatonales principales

Medida 3.2

Mejora de accesibilidad para centros escolares

Medida 3.3

Red de itinerarios ciclistas

Fuente: Elaboración propia

Programa económico

Tabla 8. Estimación del presupuesto para la implantación de la Línea de Acción 3

E3. Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana						
Medida	Concepto	Unidad	Ud	Coste/Ud €	Coste total (€)	%
3.1	Señalización wayfinding	3	unidades	233,70 €	701,10 €	0,06%
	Peatonalización	1.000	m	23,42 €	23.420,00 €	2,07%
3.2	Señalización ciclista	3	unidades	314,13 €	942,39 €	0,08%
3.3	Plataforma única	800	m	1.350,00 €	1.080.000,00 €	95,64%
	Plaza	85	m ²	85,00 €	7.225,00 €	0,64%
	Señalización entorno escolar	2	unidades	251,50 €	503,00 €	0,04%
	Parque	250	m ²	66,00 €	16.500,00 €	1,46%
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL					1.129.291,49 €	
13 % GASTOS GENERALES					146807,89	
6 % BENEFICIO INDUSTRIAL					67757,49	
SUMA DE G.G. Y B.I.					214.565,38 €	
VALOR ESTIMADO					1.343.856,87 €	
21 % I.V.A.					282.209,94 €	
PRESUPUESTO BASE					1.626.066,82 €	
7 % MANTENIMIENTO					79.050,40 €	

Fuente: Elaboración propia

Organismos involucrados

Tabla 9. Organismos involucrados de la Línea de Acción 3

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 3.1. Mejoras de la red de itinerarios peatonales principales	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local
Medida 3.2. Mejoras de accesibilidad para centros escolares	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz
Medida 3.3. Red de itinerarios ciclistas	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz Junta de Andalucía

Fuente: Elaboración propia

Programa de seguimiento

Como cuadro de seguimiento, auditoría y control de cada medida a desarrollar durante la implantación del PMUS, se proponen los indicadores descritos en la tabla adjunta.

Tabla 10. Cuadro de seguimiento por adoptar de la Línea de Acción 3

Id	Indicador	Unidad de medición	Valor actual	Valor Deseable	Tipo de sondeo	Periodicidad
ID.3.1	Mejora de itinerarios peatonales	m	0	1000	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
	Señalización wayfinding	Ud.	0	3	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.3.2	N.º de señales ciclistas	Ud.	0	5	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.3.3	Señalización centro escolar seguro	Ud.	0	5	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.1.5.	Mejora habitabilidad entornos escolares	m2	0	335	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual

Fuente: Elaboración propia

Línea de Acción 4. Medidas para la potenciación del transporte colectivo

Actualmente existe una tendencia de un nuevo uso de medios de transporte colectivos o no convencionales, como el coche compartido o en transporte colectivo, en trayectos de corta y media distancia. Esto genera una nueva oportunidad a la hora de observar la ciudad y cambiar el paradigma de la movilidad hacia una que ofrezca una mayor sostenibilidad.

El transporte colectivo es un medio de transporte que tiene como objetivo principal el transporte de gran cantidad de personas de forma simultánea, pudiendo esta ser pública o privada. Las ventajas del transporte colectivo son múltiples, como menor utilización del espacio, reducción del consumo eléctrico y de las emisiones, mejorar la contaminación acústica y ser un medio económico y más seguro.

El coche compartido, o también denominado en múltiples ocasiones *carsharing*, es una nueva forma de uso y utilización del coche, un concepto moderno de la movilidad que promueve el uso racional de medios de transporte. Este es un sistema que reduce los costes individuales, sociales y ambientales de la movilidad.

Estas medidas se deben complementar con una coordinación de servicios intermunicipales, en la que exista una comunicación ágil que permita la toma de decisiones de forma directa, para que los habitantes del municipio puedan mejorar su calidad de vida, a través de las medidas o acciones implantadas.

A través de la implantación de este tipo de medidas, junto con otras como la electrificación del parque móvil o la instalación de puntos de recarga eléctrica, se generará una tendencia hacia una mejora de la eficiencia de los medios de transporte junto con una reducción de efectos nocivos para el medio ambiente y la salud como malos olores, ruido, emisiones etc. Esta línea de acción puede generar un efecto en la conectividad de municipios rurales o mejorar el acceso a servicios públicos entre otras que aumentarán el índice de calidad de vida a través de una reducción de costes directos como los económicos o indirectos como el tiempo, cercanía, ambientales y sociales.

Esta Línea de Acción ayudará a conseguir los siguientes Objetivos Específicos:

OE.1. Garantizar la movilidad urbana universal a través de modos de transporte más sostenibles y colectivos

OE.4. Mejorar las prestaciones de movilidad entre las áreas residenciales y zonas periurbanas

A continuación, se describen medidas encaminadas a facilitar y potenciar a nivel estratégico la red de transporte público y su accesibilidad, en la actualidad deficitaria. Así se genera una alternativa que permite **reducir gastos** y hacer viajes con menor coste, junto con menores cantidades de **emisiones generadas por vehículos motorizados y la congestión de los espacios** que estos pueden provocar.

Por todo ello, se convierten en una opción ideal para aquellos que no conducen o no tienen vehículo propio, pero también para aquellos que, teniéndolo, viajan solos o con asientos libres, a través de un sistema de coche compartido.

Medida 4.1. Proyecto piloto para la implementación de transporte puerta a puerta para colectivos específicos

El objetivo principal es crear un servicio público de Transporte Bajo Demanda a partir de la implementación de un proyecto piloto de transporte puerta a puerta que facilite el acceso al territorio en igualdad, enmarcado en la implementación de la Agenda Urbana y Territorial 2030.

Se busca cubrir las necesidades de la población rural de acceso a los servicios públicos, de salud, comercio, turismo y ocio, prestando especial atención al sector poblacional de mayor edad. La Junta de Andalucía ha desplegado este tipo de servicio a demanda en otras áreas de la Comunidad Autónoma con buenos resultados.

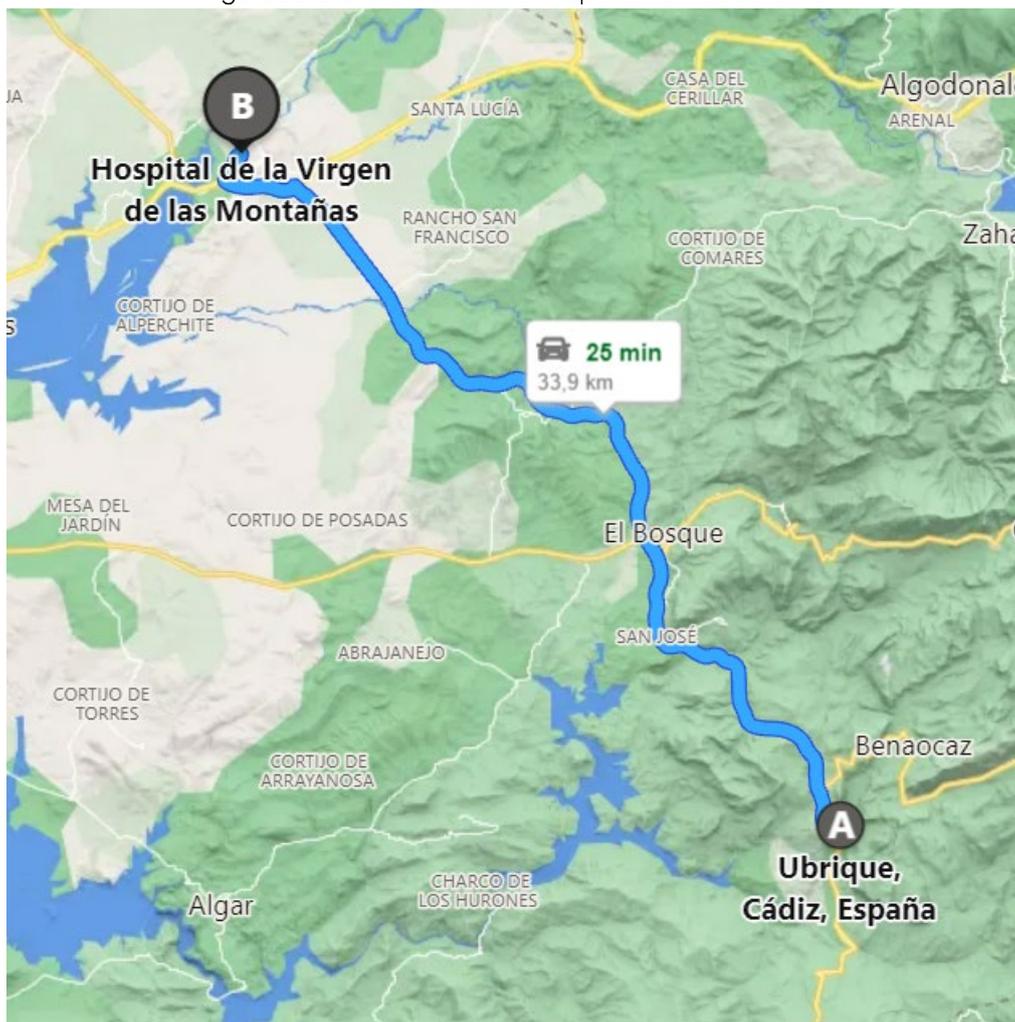
Se tratará de un servicio de transporte público flexible y adaptativo a las necesidades de desplazamiento de las personas que tengan mayores dificultades de accesibilidad y movilidad para aumentar su autonomía, disminuir la dependencia de terceros, y acortar la desigualdad de oportunidades para la realización de actividades cotidianas. Está dirigido a personas menores de edad acompañadas, personas con movilidad y/o condiciones cognitivas y sensoriales reducidas, personas mayores de 65 años, personas cuidadoras y/o que tengan por lugar de residencia o área de trabajo las zonas de baja densidad urbana.

Se emplearán vehículos de baja capacidad (furgonetas de 8 pasajeros, turismos, microbuses), adaptándose a las necesidades del municipio y las rutas, potenciando el uso de vehículos con Etiqueta ECO o 0 Emisiones. Además, se deberá incluir el servicio regulado de taxi del término municipal. Convenio por realizar entre personas titulares de licencia municipal que estén en posesión de la correspondiente autorización de transporte (tarjeta de transporte), otorgada por la Excm. Diputación de Cádiz y el Gobierno Local, órgano encargado en gestionar la oferta y establecer una tarifa plana de servicio, siendo el resto del viaje subvencionado por el Ayuntamiento de Ubrique.

El área de cobertura del servicio deberá conectar trayectos cuyo origen y destino correspondan con los principales servicios del municipio como por el ejemplo el centro de salud. En el caso de Ubrique se proporcionará un servicio a demanda de transporte puerta a puerta para la conexión de diversas áreas funcionales del entorno.

Este servicio se instalará en el municipio gaditano con diferenciación y preferencia de grupos de población y motivo. Se dará preferencia a aquellos que tengan un motivo prioritario como consultas médicas, puesto que los hospitales de referencia es el Hospital Concentrado Virgen de las Montañas situado en el municipio de Villamartín a 33.9 kilómetros. El servicio a demanda se localizará en la entrada al Centro de Salud, en calle Menéndez Pidal.

Figura 12. Distancia al centro hospitalario más cercano



Fuente: Microsoft Bing

El transporte a demanda se complementará con una mejora del transporte público y su infraestructura además del autobús urbano de servicio compartido que se ha comentado en medidas anteriores. Este dará servicio a centros escolares y a trabajadores del polígono industrial.

Lo usuarios podrán contactar con una central de reservas entre las 9.00 a.m. y las 18.00 p.m. a través de llamada telefónica o de una aplicación móvil, indicando la hora deseada de salida (la reserva debe hacerse entre 1 día y 2 horas antes del inicio del servicio).

Con el fin de proporcionar un transporte lo más adecuado posible a las necesidades de los usuarios y optimizar los recursos, las rutas generadas a partir de las reservas recogidas se optimizarán para conseguir el número mínimo recorrido, de poca duración, menos tráfico, máxima ocupación de vehículos y adaptación al horario de los servicios que se conectan. El servicio no se presta si no existe una petición previa.

El pago del servicio se podrá realizar o bien por vía de la aplicación móvil o directamente a la persona que preste el servicio. La tarifa será siempre la cerrada al programar el viaje.

La programación del viaje no tendrá ningún coste adicional al pago de la tarifa, y cancelarlo no tendrá ninguna penalización económica si se realiza al momento de confirmar el viaje. Solo en casos de cancelación en un tiempo menor al estipulado será

necesario el cobro de una penalización, cuyo valor deberá ser determinado por la administración. Además, deberá existir la posibilidad de realizar trayectos compartidos y servicios pre contratados a precio cerrado.

Este servicio permite dar independencia a la población sin acceso a un vehículo privado propio, mejorando la movilidad general de la población y, de esta forma, dando lugar importantes estímulos a nivel socioeconómico y territorial.

También es relevante la posibilidad de una reducción del impacto medioambiental al proporcionar opciones de transporte que ayuden a disminuir el uso del vehículo privado para ciertos tipos de desplazamientos internos, implicando de esta forma una reducción de las emisiones de CO2 y otros gases nocivos a la atmósfera.

Además, es importante destacar la existencia del Programa Andalucía Rural Conectada que es un enorme atractivo para zonas con bajas demandas de transporte público, como el área de estudio, que hace inviable la prestación de los servicios por las empresas concesionarias de transporte público colectivo.

Para ello, se ha impulsado el Programa Andalucía Rural Conectada, una solución moderna, dinámica, sostenible y a medida basada en nuevas tecnologías para la conexión de transporte interurbano a la demanda. Las medidas establecidas son

- Costes por km más competitivos
- Ahorro en combustible frente el autobús
- Mejor velocidad con menor tiempo de viaje
- Mayor nivel de confort

Medida 4.2. Impulso de la Movilidad Compartida

El objetivo principal de esta medida es el fomento de la movilidad compartida para poder reducir el uso de medios de transporte individuales que aumentan impactos negativos dentro del entorno físico del municipio, tales como mayor tráfico, ruido, contaminación, seguridad etc.

Es importante destacar la iniciativa fomentada por el Gobierno Local de Grazalema y la entidad privada Hyundai a través del plan VIVE, este da el primer servicio de coche compartido, 100% eléctrico, en zonas rurales de España. Los vecinos empadronados tienen a su disposición un Hyundai Kona 100% eléctrico que les permitiría desplazarse fácilmente por tareas cotidianas, siendo esta una alternativa al transporte compartido. Con esta tecnología 100% eléctrica, los habitantes podrían desplazarse por el entorno del Parque natural de la Sierra de Grazalema sin generar emisiones que causen problemáticas en este medio. Este vehículo está acotado a desplazamientos dentro de un radio de 150 kilómetros y sus desplazamientos son de pago.

Dada su importancia como medio de transporte limpio y colaborativo, el PMUS aboga por una mayor oferta de este servicio en el municipio, coordinando esta ampliación con municipios colindantes de la Sierra de Cádiz, como por ejemplo El Bosque, Grazalema etc.

Figura 13. Plan VIVE en colaboración con Hyundai



Fuente: Ayuntamiento de Grazalema

También es necesario impulsar a nivel local aplicaciones y servicios de movilidad compartida extendidas en todo el territorio español. Estas son algunas de las más conocidas:

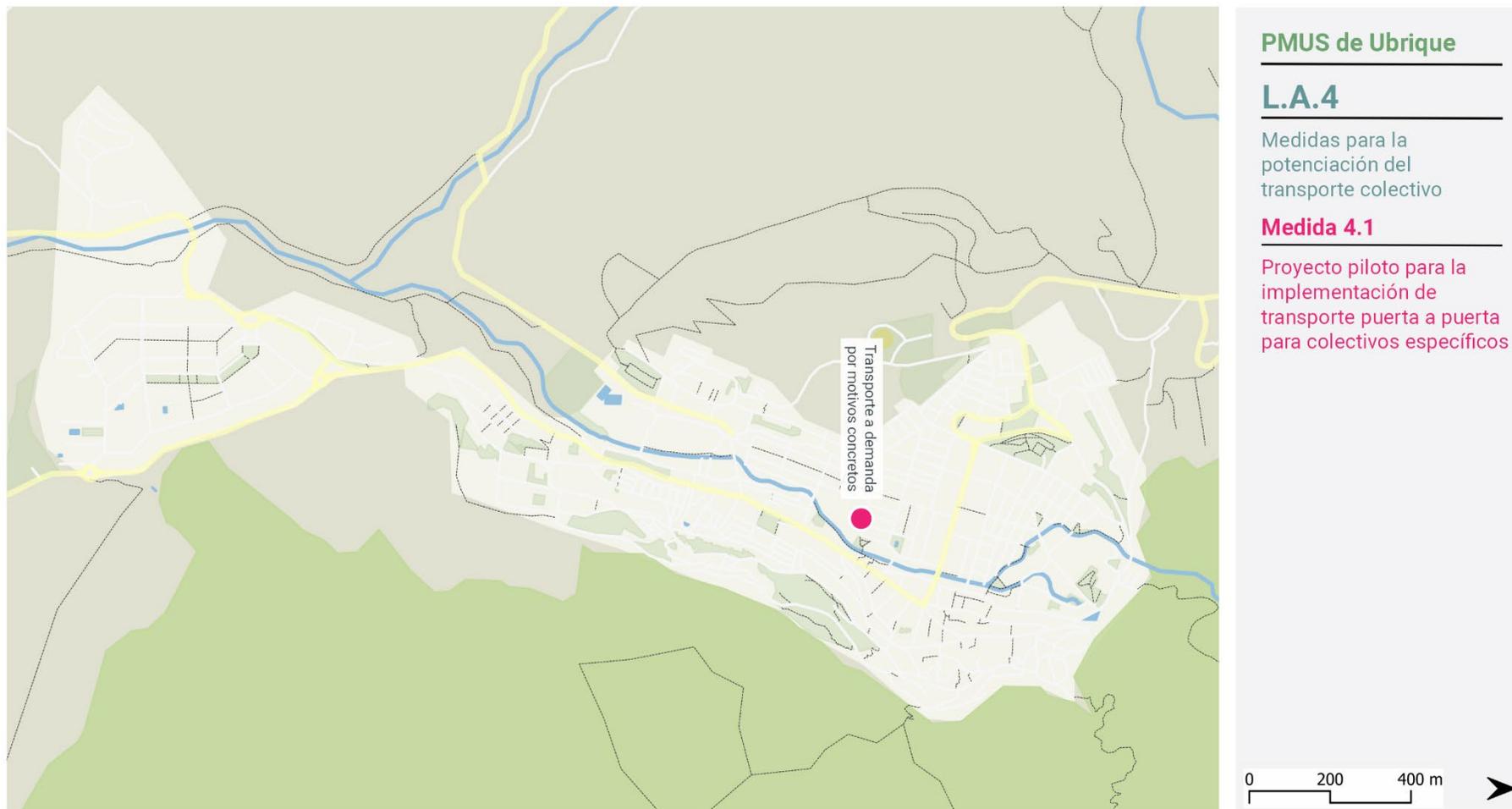
- **BlaBlaCar**
Se trata de una de las aplicaciones pioneras a la hora de compartir coche. Está orientada hacia trayectos entre ciudades, de forma que uno o varios pasajeros

se pongan en contacto para compartir gastos con el conductor. Mediante su aplicación o su web, cualquier usuario puede elegir su ruta, la fecha en la que tiene intención de viajar y la hora de salida y, a continuación, aparecerán los viajes ofrecidos por los usuarios conductores con esas características. Antes de elegir con quién viajar, también puede revisarse la información sobre el conductor y su vehículo e iniciar una conversación con él para acordar los detalles. Sobre el pago, BlaBlaCar marca los precios máximos que se cobran para intentar evitar el enriquecimiento personal de los conductores. Una vez finaliza el viaje, además, puede realizarse una valoración para que el resto de los usuarios sepan cómo ha sido la experiencia.

- **Social Car**
Esta aplicación facilita al alquiler directo de coches entre particulares. La aplicación permite poner a disposición o que buscar el coche disponible para alquilar que mejor se adapta a las necesidades de viaje y usuario, creando un canal de comunicación directa con el propietario para cerrar el trato y recibir las llaves. Además, el sistema ofrece al usuario un seguro a todo riesgo de forma directa y asistencia en carretera.
- **Amovens**
Esta herramienta está creada para poner en contacto a personas que realizan el mismo trayecto a diario y, así, generar un vínculo de transporte entre ellas, ya sea para ir al trabajo o a la universidad, por ejemplo. Además, permite a sus usuarios alquilar su coche a otras personas cuando no necesitan utilizarlo.
- **Yescapa**
Esta plataforma está dedicada al alquiler de autocaravanas y furgonetas camper entre particulares. Sin duda, estos vehículos son una de las opciones más atractivas para el turismo en zonas de la Sierra de Cádiz, ya que ofrecen una independencia y una seguridad muy valoradas hoy. La aplicación, además, ha generado una comunidad de viajeros que comparten sus experiencias con el resto de los usuarios y suben fotos de los destinos que visitan en estos vehículos.
- **Journify**
Esta aplicación, que también está focalizada en trayectos diarios, se ha convertido en una solución ideal para aquellos que buscan una alternativa para moverse de manera sostenible y económica compartiendo sus trayectos. Incluye un chat en el que los pasajeros puedan discutir diferentes cuestiones, como decidir cuáles serán los puntos de recogida. Solo es necesario indicar en un mapa el destino y aparecerán todos los usuarios que quieren seguir la misma ruta y quieren viajar acompañados.

Ámbito de acción

Figura 14. Plano relacionado a cada medida por adoptar de la Línea de Acción 4



Fuente: Elaboración propia

Programa económico

Tabla 11. Estimación del presupuesto para la implantación de la Línea de Acción 4

E4. Medidas para la potenciación del transporte colectivo						
Medida	Concepto	Unidad	Ud	Coste/Ud €	Coste total (€)	%
4.1.	Estudio inicial (transporte a demanda)	1	unidades	18.000,00 €	18.000,00 €	17%
	Gestión y coordinación del servicio piloto (transporte a demanda)	1	unidades	85.000,00 €	85.000,00 €	83%
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL						103.000,00 €
13 % GASTOS GENERALES				13390,00		
6 % BENEFICIO INDUSTRIAL				6180,00		
SUMA DE G.G. Y B.I.				19.570,00 €		
VALOR ESTIMADO						122.570,00 €
21 % I.V.A.				25.739,70 €		
PRESUPUESTO BASE						148.309,70 €
7 % MANTENIMIENTO				7.210,00 €		

Fuente: Elaboración propia

Organismos involucrados

Tabla 12. Organismos involucrados de la Línea de Acción 4

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 4.1. Estudio de Transporte a Demanda	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz
Medidas 4.2. Impulso de la Movilidad Compartida	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Agentes privados Diputación de Cádiz

Fuente: Elaboración propia

Programa de seguimiento

Tabla 13. Cuadro de seguimiento por adoptar de la Línea de Acción 4

Id	Indicador	Unidad de medición	Valor actual	Valor Deseable	Tipo de sondeo	Periodicidad*
ID.4.1.	Estudio de Transporte a Demanda	N.º rutas	0	1	Datos proporcionados por Ayto.	Anual
ID.4.2.	% de población que utiliza elementos de movilidad compartida	%	0	30	Datos proporcionados por Ayto.	Anual

Fuente: Elaboración propia

Línea de Acción 5. Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético

Actualmente la sociedad se encuentra inmersa en un proceso de transición energética, no solo en áreas urbanas y grandes ciudades, sino en áreas funcionales y municipios atractores debido a su gran atractivo turístico y paisajístico.

El potencial económico asociado a la electrificación del coche privado prevé un importante aumento de las áreas de conectividad, electrificación y coche eléctrico.

La movilidad representa hoy en día casi la mitad de nuestro consumo energético, que frecuentemente va emparejada a emisiones de gases de efecto invernadero y contaminación. En un futuro próximo la oferta de electrolineras o espacios de carga de vehículos en los municipios de alto valor turístico supondrá un factor y servicio importante para la atracción de visitantes.

El objetivo principal es la apuesta por la movilidad sostenible, por un cambio modal y por el transporte público, basándonos en la combustión de combustibles fósiles a la movilidad eléctrica, como herramienta imprescindible para reducir ruidos y contaminación en el entorno urbano.

Esta Línea de Acción ayudará a conseguir los siguientes Objetivos Específicos:

OE.1. Fomentar una movilidad inclusiva al garantizar la accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte a todas las personas

OE.5. Apoyar el desarrollo de las fuentes de energías alternativas y sostenibles para el para favorecer la renovación tecnológica del transporte.

A continuación, se exponen una serie de medidas propuestas que sitúan puntos de recarga del vehículo eléctrico en el entorno público, zonas públicas urbanas como aparcamientos públicos, hoteles, centros comerciales o vía pública y en corredores interurbanos.

Medida 5.1. Impulso de la infraestructura para la recarga del vehículo eléctrico

El objetivo principal a la hora de situar puntos para la recarga del vehículo eléctrico es el de reducir las emisiones, producir una mayor eficiencia energética y una mejora en la calidad del aire de las ciudades, reduciendo el coste, el ruido y aumentando la fiabilidad.

En el ámbito de actuación se proponen cuatro puntos de recarga eléctrica. El primero de ellos se sitúa en el aparcamiento Plaza de las Palmeras, muy cerca del acceso al municipio por Avenida de la Diputación, siendo el punto más céntrico en el municipio.

En el acceso sur que comunica con la A-373, en la zona más industrial se sitúa otro puesto de recarga en la rotonda que comunica con la Avenida del Pantano de los Hurones, situándose en otra zona de fácil accesibilidad dentro del municipio.

Los puntos de recarga restantes se sitúan cerca del acceso norte que comunica con El Bosque, justo a la entrada al municipio por la Avenida de Cádiz, en el parking del supermercado. El último de ellos se sitúa continuando esta misma avenida en dirección Avenida Doctor Solís Pascual a la altura del número 29, siendo la única zona de recarga con una única toma de contacto debido a su localización más urbana.

Las características técnicas que desde la Agencia Provincial de la Energía de Cádiz (en adelante, APEC) se aconseja para licitar un punto de recarga, ya sea para uso privativo o municipal, o un punto de recarga público, las siguientes:

- Punto de recarga: Dispositivo tipo Wallbox con al menos un punto de suministro con una manguera de 4,5 m y conector Tipo 2 (Mennekes)
- Tipo de recarga: Modo de Recarga 2 (carga lenta) / Modo de Recarga 3 (carga semi-rápida)
- Potencia: para cargas hasta 22 kW – 32A.
 - La estación permitirá limitar/regular la potencia máxima de carga.

Figura 15. Ilustración de especificaciones técnicas de un punto recarga eléctrica
 'SAVE O 'WALLBOX'



Fuente: Lugenergy

Desde APEC también se aconseja a los municipios que, una vez instalado el punto de recarga en suelo urbano y con objeto de prestar un servicio de "recarga pública", conviene licitar una concesión demanial del espacio e infraestructuras (manteniendo siempre la titularidad de ambas), a una empresa que realice las funciones de "operador del punto de recarga", que será titular y responsable de los derechos de explotación de las estaciones de recarga y responsable del estado y mantenimiento de las mismas, durante la duración del contrato.

De esta forma, además de asegurar un correcto mantenimiento físico de la infraestructura y del servicio, con un teléfono 24/365 de asistencia en caso de incidencias, el ayuntamiento no se ve en la obligación de prestar un servicio el cual no tiene experiencia, darse de alta en esta actividad económica y en el resto de las obligaciones que conlleva la prestación de este servicio. Por otra parte, se fortalece la creación y aumento de este tipo de servicios en un mercado que merece un constante auge.

Es importante también recoger que estas infraestructuras se den de alta en servicio como "electromaps", al objeto que se pueda posicionar su ubicación y que los usuarios de este tipo de vehículos puedan conocer siempre que en Ubrique existen puntos de recarga de destino o de paso.

Medida 5.2. Electrificación del parque móvil público

El objetivo principal se basa en la innovación y electrificación del parque móvil basándonos en un plan de recuperación y transformación orientado en la modernización de la economía, la recuperación del crecimiento económico, la creación de empleo y sobre todo en un trabajo de concienciación de la sociedad actual en su compromiso con el medio ambiente.

Por tanto, esta medida es diseñada para dar seguimiento a nivel local de los lineamientos europeos y nacionales para la innovación y electrificación del parque móvil basados en planes de subvención y modernización del parque de vehículos.

Desde el Gobierno Local, en colaboración con la Diputación de Cádiz, se deberá velar por el desarrollo de las acciones siguientes:

- Sustitución de los vehículos de servicios. Son aquellos vehículos de propiedad del gobierno local, cuya finalidad es proporcionar un servicio a la ciudadanía, como por ejemplo vehículos de policía local, de servicios de mantenimiento, vehículos de asistencia sanitaria, etc.

Figura 16. Vehículos eléctricos de la policía local de Chipiona



Fuente: Diputación de Cádiz

Asimismo, en colaboración con el APEC, se deberán realizar estrategias de comunicación y divulgación de las ayudas dirigidas a la adquisición de vehículos de energías alternativas e implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos para empresas y personas físicas.

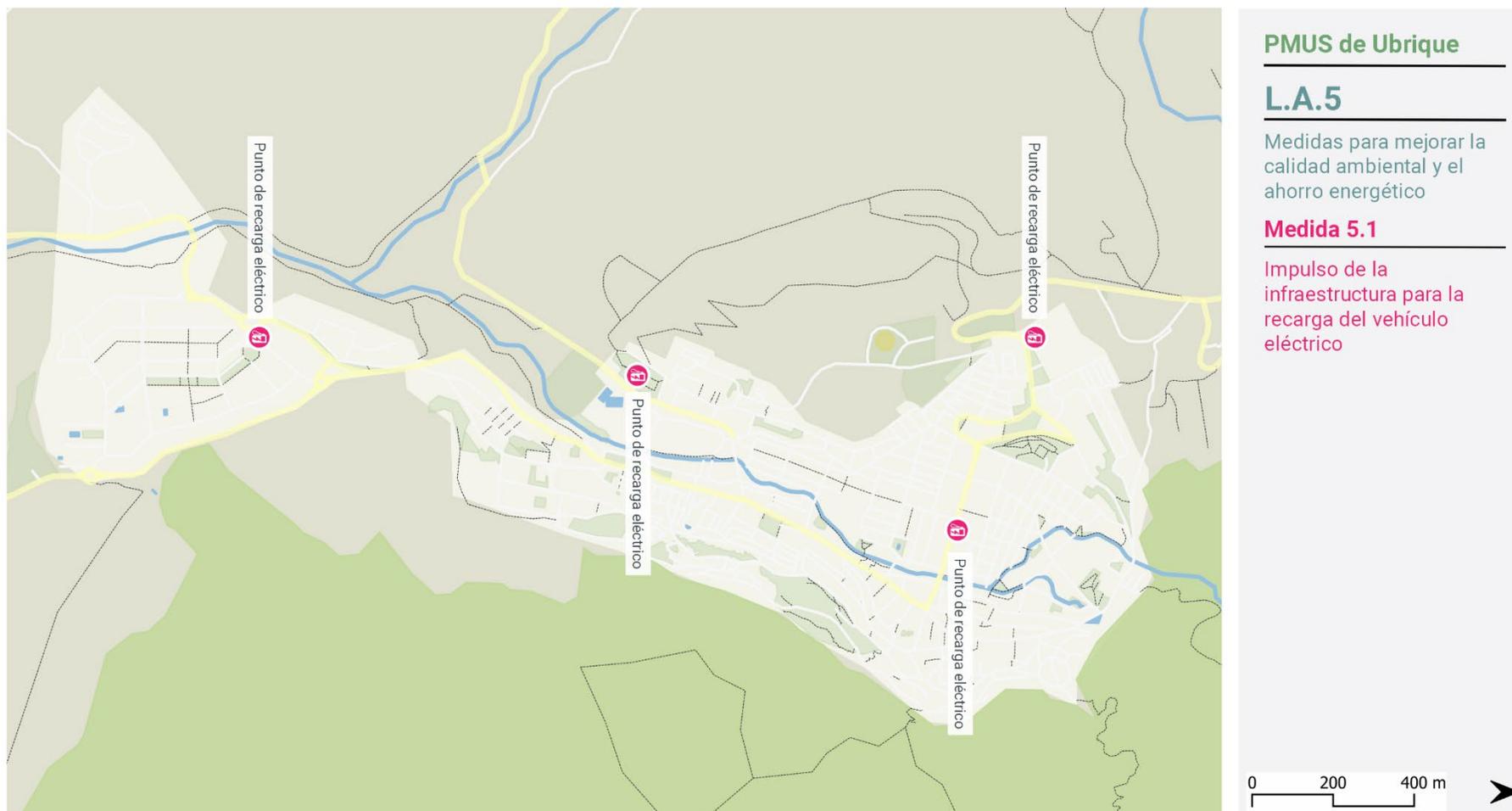
También, y para fomentar la transición, se pueden llevar a cabo algunas medidas tácticas como:

- Crear un departamento local que ayude a empresarios y personas físicas a acogerse a las ayudas del Plan MOVES III.
- Reservar las plazas más accesibles para vehículos eléctricos en los aparcamientos públicos (rotación, residentes, disuasorios, etc.).
- Priorizar el uso del vehículo eléctrico para distribución urbana, relajando las restricciones y coste de las tasas asociadas a las tarjetas de autorización de uso de zonas de carga y descarga.
- Bonificación en el IAE similar a la existente para empresas que desarrollen un Plan de Transporte al Trabajo (PTT).
- En el caso de los taxistas que usen vehículos eléctricos, se proponen establecer reducciones en la cuota de las licencias de taxi.
- Entre otros

Esta medida deberá desarrollarse en paralelo a la red de puntos de recarga para garantizar el suministro eléctrico a todos estos vehículos.

Ámbito de acción

Figura 17. Plano relacionado a cada medida por adoptar de la Línea de Acción 5



Fuente: Elaboración propia

Programa económico

Tabla 14. Estimación del presupuesto para la implantación de la Línea de Acción 5

Línea de Acción 5. Medidas para la potenciación del transporte colectivo						
Medidas	Concepto	Unidad	Ud	Coste/Ud €	Coste total (€)	%
5.1	Suministro instalación y mantenimiento de componentes necesarios para la instalación de puntos eléctricos	3	Ud	10.925,00 €	32.775,00 €	100,00
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL					32.775,00 €	
13 % GASTOS GENERALES					4260,75	
6 % BENEFICIO INDUSTRIAL					1966,50	
				SUMA DE G.G. Y B.I.	6227,25	
VALOR ESTIMADO					39002,25	
21 % I.V.A.						8190,47
PRESUPUESTO BASE					47.192,72 €	

Fuente: Elaboración propia

Organismos involucrados

Tabla 15. Organismos involucrados de la Línea de Acción 5

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 5.1. Impulso de la infraestructura para la recarga de vehículo eléctrico	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz
Medida 5.2. Electrificación del parque móvil público	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz

Fuente: Elaboración propia

Programa de seguimiento

Tabla 16. Cuadro de seguimiento por adoptar de la Línea de Acción 5

Id	Indicador	Unidad de medición	Valor actual	Valor Deseable	Tipo de sondeo	Periodicidad*
ID.5.1.	Punto de recarga implantados	Unidades	0	1	Datos proporcionados por Ayto.	Anual
ID.5.2.	% de flota de vehículos renovada	%	0	80	Datos proporcionados por Ayto.	Anual

Fuente: Elaboración propia

Línea de Acción 6. Medidas específicas para la potenciación de la movilidad

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

Esta Línea de Acción ayudará a conseguir los siguientes Objetivos Específicos:

OE.6. Generar un marco municipal regulador adaptado a las necesidades actuales y futuras de la movilidad sostenible

OT.1. Fortalecer y legitimar el papel estratégico que juegan las autoridades locales en el desarrollo del PMUS de cara a conseguir la mejor incidencia política para impulsar las medidas en colaboración con organismos locales, regionales y autonómicos.

OT.2. Promover el conocimiento, sensibilización e implantación del PMUS, fortaleciendo la implicación institucional y ciudadana.

Medida 6.1. Ordenanza de Movilidad Urbana Sostenible

El PMUS recoge un conjunto de medidas y líneas de acción que requieren la coordinación y compromiso a diversos niveles (Gobierno Local, Comarcal y Provincial, la ciudadanía y todos los agentes que forman parte de la vida del municipio), con el fin de tener en cuenta la pluralidad de los hábitos y las dinámicas de los desplazamientos de la población y desarrollar el nuevo modelo de movilidad sostenible.

Debido a la importancia de este plan y de la movilidad a nivel municipal e intermunicipal, el proceso de gestión debe tener en cuenta un espectro amplio de agentes sociales, económicos, culturales, políticos, técnicos y administrativos, entre otros grupos, con competencias, responsabilidades e intereses diversos.

Por ello, esta medida busca construir un marco regulatorio que armonice el modelo de movilidad esperado, así como redistribuir y organizar el viario de forma más justa para la convivencia, seguridad y accesibilidad universal de todas las personas usuarias, como es el caso de la circunvalación planeada por la Junta de Andalucía en Ubrique. Es necesario que exista una coordinación y compromiso por todos los agentes implicados, en este caso la Junta de Andalucía, Diputación de Cádiz y Gobierno Local.

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

Esta regulación deberá simplificar y racionalizar la gestión administrativa de la movilidad de personas y el transporte de mercancías, con especial referencia a las medidas establecidas en este plan de actuación y a la mejora de la movilidad peatonal.

La ordenanza deberá cumplir con principios de proporcionalidad que permitan establecer criterios de regulación para todo tipo de movilidad y cumplir las razones de interés general que la motivan. Se deberán englobar, como mínimo, las siguientes normas básicas de disposición y aplicación sobre los distintos modos de transporte:

- Regulación y normativas de los nuevos límites de velocidad por tipología viaria.

- Clasificación viaria por tipología de movilidad compartida con la bicicleta de calles reguladas a 30 KM/h y aquellas que se localizan en entornos escolares seguros con limitación de 20 km/h, además de carriles bici o zonas compartidas (ciclocalles).
- Disposiciones relativas a la ordenación y señalización vial, incluyendo la normalización de la señalización horizontal y vertical relativa al uso compartido del viario urbano, entornos escolares, entre otros.
- Disposiciones relativas a la dotación mínima obligatoria de espacios o ámbitos de circulación y estacionamiento en función de las actividades y usos del suelo.
- Regulación del estacionamiento y el uso del espacio público para los vehículos de distribución urbana de mercancías (DUM).
- Clasificación por tipología del vehículo en función de determinadas características, tales como velocidad y capacidad máxima, con especial referencia a la clasificación de los VMP.
- Reglar los requisitos esenciales de cada modo de transporte para favorecer la accesibilidad universal y movilidad de todas las personas cumpliendo con las normativas autonómicas de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras.
- Medidas preventivas ante accidentes, así como los medios de gestión y control.
- Delimitación del uso del espacio público, calles temporales, pacificación del tráfico, áreas prioritarias y zonas de velocidad restringida que habilitan el acceso en función al tipo de vehículo o residencia para la adaptación progresiva al cumplimiento de las obligaciones medioambientales reguladas a nivel nacional y europeo.
- Medidas destinadas a estatutos provisionales como la inmovilización y retirada de vehículos, responsabilidades por incumplimiento, y el régimen sancionador al amparo del principio de legalidad.
- Regulación del servicio público de ordenación y regulación de Zonas de Estacionamiento Limitado: Zonas reguladas en vía pública, estacionamiento rotatorio, Área de prioridad residencial.
- Obligaciones generales de convivencia cívica y disciplina viaria que comprende la normativa sobre seguridad vial nacional de las diferentes personas usuarias y medios de transporte, ajustadas a las nuevas normativas de velocidad en vías urbanas.

La ordenanza deberá ser de aplicación a todas las Áreas de Actuación Integral del PMUS, de las actividades que se realicen en las vías, espacios y terrenos urbanos aptos para la circulación, a las vías y terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común a los tramos urbanos de vías interurbanas cuya competencia haya sido cedida al Ayuntamiento, así como a las personas usuarias de tales vías, espacios y terrenos, quienes conduzcan toda clase de vehículos, y cualquier otra persona que los utilice o realice actividades sobre ellos. Antes de ser aprobada, además, esta norma deberá seguir los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública para asegurar la transparencia y participación de la ciudadanía en general y de los colectivos especialmente afectados.

Las funciones necesarias para la implantación de esta estrategia recaen en las competencias esenciales de la Junta de Gobierno Local por lo que no se prevé un coste asociado. En cuanto a el tiempo de ejecución, está directamente relacionado con la elaboración, tramitación y aprobación de la normativa y se prevé que no supere los dos años.

Actualmente existe una tendencia de un nuevo uso de medios de transporte colectivos o no convencionales, como el coche compartido o en transporte colectivo, en trayectos de corta y media distancia. Esto genera una nueva oportunidad a la hora de observar la ciudad y cambiar el paradigma de la movilidad hacia una que ofrezca una mayor sostenibilidad.

El transporte colectivo es un medio de transporte que tiene como objetivo principal el transporte de gran cantidad de personas de forma simultánea, pudiendo esta ser pública o privada. Las ventajas del transporte colectivo son múltiples, como menor utilización del espacio, reducción del consumo eléctrico y de las emisiones, mejorar la contaminación acústica y ser un medio económico y más seguro.

El coche compartido, o también denominado en múltiples ocasiones *carsharing*, es una nueva forma de uso y utilización del coche, un concepto moderno de la movilidad que promueve el uso racional de medios de transporte. Este es un sistema que reduce los costes individuales, sociales y ambientales de la movilidad.

Estas medidas se deben complementar con una coordinación de servicios intermunicipales, en la que exista una comunicación ágil que permita la toma de decisiones de forma directa, para que los habitantes del municipio puedan mejorar su calidad de vida, a través de las medidas o acciones implantadas. Este es un problema que solventar en este municipio, debido a su reciente constitución como municipio independiente, consta de una normativa obsoleta y con poca atención por parte de las administraciones públicas. Por esta razón se reclama una mayor coordinación con estas administraciones para poder mejorar el municipio en términos de accesibilidad y habitabilidad.

A través de la implantación de este tipo de medidas, junto con otras como la electrificación del parque móvil o la instalación de puntos de recarga eléctrica, se generará una tendencia hacia una mejora de la eficiencia de los medios de transporte junto con una reducción de efectos nocivos para el medio ambiente y la salud como malos olores, ruido, emisiones etc. Esta línea de acción puede generar un efecto en la conectividad de municipios rurales o mejorar el acceso a servicios públicos entre otras que aumentarán el índice de calidad de vida a través de una reducción de costes directos como los económicos o indirectos como el tiempo, cercanía, ambientales y sociales.

Medida 6.2. Microplataforma de distribución

La distribución urbana de mercancías (DUM) es una actividad importante en el funcionamiento diario de la ciudad. Generalmente está asociada a recorridos desde el almacén del gestor logístico hasta la hostelería o comercio local, o el punto de entrega al cliente.

La tendencia actual para mejorar el proceso DUM en entornos urbanos se fundamenta en los siguientes ejes de actuación:

- Optimización y reorganización de las zonas destinadas para las operaciones de carga y descarga.
- Establecimiento de restricciones de paso a determinadas áreas, y limitación real y efectiva de horarios.
- Previsión de “mini hubs” o nodos logísticos locales desde los cuales organizar de forma eficiente el reparto por la ciudad.

- Fomento de uso de vehículos menos contaminantes y de movilidad activa (p. ej. bicis). O el uso de vehículos ecológicos pequeños y más silenciosos, que resultan menos invasivos que las furgonetas actuales.

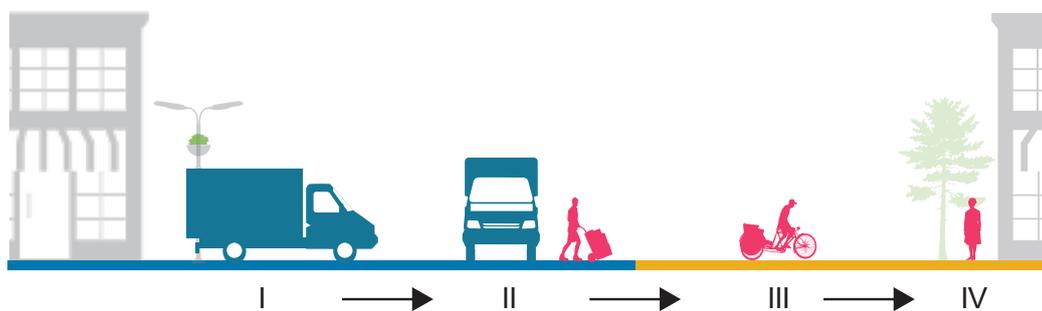
Para esta medida se realizará un Estudio e implementación de microplataformas de distribución de “última milla”.

Estudio e implementación de microplataformas de distribución de “última milla”

Las microplataformas de distribución de mercancías o *hubs* son instalaciones logísticas intermedias que ofrecen servicios para almacenar y preparar mercancías para su posterior reparto en modos de transporte sostenibles, produciéndose una ruptura de la cadena de suministro, pero añadiendo valor al servicio. Pueden ser operadas directamente por la Administración Local, o a través de una concesión, o por una empresa privada (o unión de empresas) con importante volumen de negocio en Ubrique. Simplifican considerablemente la distribución, ganando eficiencia y disminuyendo el tráfico de agitación y huella ecológica del transporte de mercancías.

Su implantación requiere un proceso previo de información, concienciación y asimilación, hasta conseguir la aceptación mayoritaria de los agentes implicados, haciendo hincapié en las múltiples ventajas que ofrece el sistema (disminuyen las emisiones contaminantes y el ruido, se centraliza el servicio optimizando las expediciones y el número de repartidores, y reduce la flota de vehículos de reparto que circulan por el núcleo urbano de Ubrique).

Gráfica 1. Esquema de funcionamiento de microplataforma de distribución.



Fuente: Elaboración propia.

Como alternativa de emplazamiento para este tipo de plataformas, se proponen dos Hubs:

- Polo Urbano. Entorno Recinto Ferial
- Polo industrial. Entorno Parking Zona Comercial 3

Consiste en la implantación de u microplataformas que funcione como centro logístico del municipio, de manera que todas las mercancías necesarias por el pequeño comercio y particulares se descarguen en este punto y, desde éste, se distribuyan hasta su destino final empleando vehículos más sostenibles.

Como el transporte final requeriría trayectos cortos (transporte de última milla), podrá realizarse en vehículos más pequeños que generan menos molestias a la ciudadanía y reducen la ocupación del espacio urbano.

La creación de la microplataforma urbana de mercancías precisará de un estudio de viabilidad que defina como se llevaría a cabo la gestión y la correspondiente evaluación financiera.

Gráfica 2. Hub de SEUR para distribución de última milla en Barcelona.



Fuente: SEUR.

Medida 6.3. Impulso a Planes de Transporte al Trabajo

Los desplazamientos por motivo de trabajo suponen casi la tercera parte del total de desplazamientos, lo que resulta preocupante que cerca del 90% de estos se realicen en vehículo privado.

Por ello la adopción de medidas que minimicen los costes (medioambientales, sociales y económicos) derivados de la movilidad cotidiana al lugar de trabajo se ha de convertir en un objetivo que trascienda al trabajador e implica a las propias empresas y a la administración pública y operadores de transporte en búsqueda de soluciones de movilidad sostenible.

A efectos del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDEA), un plan de transporte al trabajo (PTT) consiste, esencialmente, en la realización de un conjunto de medidas elaboradas mediante un proceso participativo y ejecutadas por la dirección del centro de trabajo. Dichas medidas tienen por objeto racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad, tanto de sus propios empleados como de clientes, proveedores y visitantes. Estas medidas se acompañan de campañas de concienciación y promoción.

Las medidas se orientan, normalmente, a incentivar el uso de modos de transporte más eficientes, fomentar un uso más racional del coche y reducir la necesidad de desplazamientos al centro de trabajo.

El Consejo de Ministros ha aprobado el Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regulan las bases del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (MOVES II y MOVES III), en el que se recoge, entre otras, una línea de ayudas dirigida a la implantación de actuaciones de movilidad sostenible a los centros de trabajo o centros de

actividades que tengan como objetivo actuar sobre la movilidad de los trabajadores, clientes o cualquier otro tipo de usuario en su acceso a un centro de actividad de una entidad concreta, para conseguir una mayor participación de los modos más eficientes.

Por ello, el objetivo de la Administración local será el facilitar y coordinar la puesta en práctica por la empresa de soluciones de movilidad sostenible. Siendo la Mesa de Trabajo por la Movilidad Sostenible un espacio de trabajo idóneo para el desarrollo de estas iniciativas.

En este contexto, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha presentado el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, en el cual se dispone como obligatorio la elaboración de planes de movilidad de empresas que superan los 500 o más empleados. Estos planes deberán establecer criterios homogéneos y sinergias directas con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio para potenciar la movilidad activa, la eléctrica, la compartida o el transporte colectivo o bien apostar por flexibilizar los horarios de entrada y salida y el teletrabajo.

Programa económico

Las funciones necesarias para la implantación de esta Línea de Acción recaen en las competencias esenciales de la Junta de Gobierno Local, Junta de Andalucía y MITMA por lo que no se prevé un coste asociado al PMUS de la medida 6.1. y 6.3.

Tabla 17. Estimación del presupuesto para la implantación de la Línea de Acción 6

Línea de Acción 6. Medidas específicas para la potenciación de la movilidad						
Medidas	Concepto	Unidad	Ud	Coste/Ud €	Coste total (€)	%
6.1.	Ordenanza de Movilidad Urbana Sostenible				Competencia esencial Junta de Gobierno Local	
6.2.	Estudio e implementación de una microplataforma de distribución de "última milla"	1	Ud	30.500,00 €	30.500,00 €	100%
6.3.	Impulso a Planes de Transporte al Trabajo				Competencia esencial Junta de Gobierno Local	
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL					30.500,00 €	
13 % GASTOS GENERALES					3965,00	
6 % BENEFICIO INDUSTRIAL					1830,00	
SUMA DE G.G. Y B.I.					5795,00	
VALOR ESTIMADO					36295,00	
21 % I.V.A.					7621,95	
PRESUPUESTO BASE					43.916,95 €	

*Carácter anual

Fuente: Elaboración propia

Organismos involucrados

Tabla 18. Organismos involucrados de la Línea de Acción 6

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 6.1. Ordenanza de Movilidad Urbana Sostenible	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local
Medida 6.2. Plan de Mejoras en la Distribución Urbana de Mercancías	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local y Junta de Andalucía
Medida 6.3. Impulso Planes de Movilidad al Trabajo	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local y Junta de Andalucía

Fuente: Elaboración propia

Programa de seguimiento

Tabla 19. Cuadro de seguimiento por adoptar de la Línea de Acción 6

Id	Indicador	Unidad de medición	Valor actual	Valor Deseable	Tipo de sondeo	Periodicidad*
ID.6.1.	Elaboración de Ordenanza de Movilidad Sostenible	N.º de ordenanzas aprobadas	0	1	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual
ID.6.3.	Microplataforma de distribución	N.º de instalaciones logísticas en funcionamiento	0	2	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual

Fuente: Elaboración propia

Criterios estratégicos

A continuación, se definirán y se realizará un resumen del programa económico, definiendo el presupuesto relacionado para cada línea de acción. De esta forma se podrá observar que línea tendrá un mayor porcentaje presupuestario, al tener una mayor importancia o inversión. Todas y cada una de las medidas planteadas tienen una gran importancia para la mejora de la movilidad urbana sostenible del municipio de Ubrique, a través de su implantación se mejorará la calidad de vida de los ciudadanos y usuarios de las vías e infraestructuras públicas.

Además, se incorpora un resumen del programa temporal para plantear un futuro horizonte temporal de las medidas a implantar a lo largo de los ocho años. De esta forma se podrán organizar y realizarlas de forma continuada.

Programa económico

Tabla 20. Presupuesto relacionado a cada Línea de Acción por una movilidad sostenible de Ubrique.

Línea de Acción	Presupuesto (€)	Porcentaje (%)
L1. Medidas de control y ordenación de tráfico	11.735,19 €	1%
L2. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado	316.168,58 €	14%
L3. Medidas para la recuperación de la calidad urbana y ciudadana	1.626.066,82 €	74%
L4. Medidas para la potenciación del transporte colectivo	148.309,70 €	7%
L5. Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético	47.192,72 €	2%
L6. Medidas específicas para potenciación de la movilidad	43.916,95 €	2%
TOTAL	2.193.389,96 €	

Fuente: Elaboración propia

Programa de seguimiento

En este apartado se muestra el programa de seguimiento de todas las medidas implantadas por cada línea de acción.

Tabla 21. Cuadro de seguimiento por adoptar del PMUS de Ubrique

Id	Concepto	Unidad de medición	Valor actual	Valor esperado	Tipo de Sondeo	Periodicidad
ID.1.1	Dispositivos de reductor de velocidad en entornos escolares	Ud.	0	3	Datos proporcionados por Ayto.	Anual
ID.2.1	Inserción zona verde	Ud.	0	20	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.2.2	Creación de nuevas plazas de estacionamiento	Ud.	0	350	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.2.3	Implantación de nueva señalización	Ud.	0	18	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.3.1	Mejora de itinerarios peatonales	m	0	1000	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.3.2	Señalización wayfinding	Ud.	0	3	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.3.2	N.º de señales ciclistas	Ud.	0	5	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.3.3	Señalización centro escolar seguro	Ud.	0	5	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.4.1	Estudio de Transporte a Demanda	N.º rutas	0	1	Datos proporcionados por Ayto.	Anual
ID.4.2	% de población que utiliza elementos de movilidad compartida	%	0	30	Datos proporcionados por Ayto.	Anual
ID.5.1	Punto de recarga implantados	Unidades	0	1	Datos proporcionados por Ayto.	Anual
ID.5.2	% de flota de vehículos renovada	%	0	80	Datos proporcionados por Ayto.	Anual
ID.6.1	Elaboración de Ordenanza de Movilidad Sostenible	N.º de ordenanzas aprobadas	0	1	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual
ID.6.3	Microplataforma de distribución	N.º de instalaciones logísticas en funcionamiento	0	2	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual

Fuente: Elaboración propia



Diputación
de Cádiz

TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y DESARROLLO URBANO
SOSTENIBLE



PMUS

PLAN DE MOVILIDAD
URBANA SOSTENIBLE

Elaborado por:



Con la colaboración de:



Diputación
de Cádiz

FUNDACIÓN MEDIO AMBIENTE,
ENERGÍA Y SOSTENIBILIDAD
DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ
Agencia Provincial de la Energía

Empresa:
Colin Buchanan

Correo:
info@c-buchanan.com

Teléfono:
+34 910 133 808