

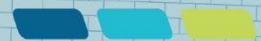


**Ayuntamiento
de Trebujena**

Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Trebujena 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 Trebujena

Título del documento

Elaboración del Plan de Acción_PMUS de Trebujena

Referencia

038P_ Elaboración del Plan _PMUS_ Trebujena

Versión

V1

Fecha de edición

Julio 2022

Ciente

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

El presente PMUS da continuidad al proceso iniciado por el Plan de Movilidad Urbana vigente.

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:



Con la colaboración de:



Índice

Planteamiento Estratégico del Plan de Acción por una Movilidad Sostenible.....	6
Visión Futura de la Movilidad Sostenible	7
Pilares.....	7
Objetivos Específicos.....	8
Plan de Acción.....	9
Línea de Acción 1. Medidas de control y ordenación de tráfico.....	11
Medida 1.1. Pasos peatonales elevados.....	12
Medida 1.2. Modificación de intersecciones.....	14
Medida 1.3. Zona 20.....	16
Medida 1.4. Reurbanización y ordenación viaria de Calle Arenal.....	17
Medida 1.5. Ordenación táctica del tráfico	19
Ámbito de acción.....	20
Programa económico.....	21
Organismos involucrados	21
Programa de seguimiento	22
Línea de Acción 2. Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana.....	23
Medida 2.1. Regeneración de Espacios Públicos en el Casco Antiguo	24
Medida 2.2. Entorno Escolar seguro	28
Ámbito de acción.....	29
Programa económico.....	30
Organismos involucrados	30
Programa de seguimiento	31
Línea de Acción 3. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado.....	32
Medida 3.1. Red de Estacionamientos de Proximidad.....	32
Medida 3.2 Red de señalización de Estacionamientos de Proximidad.....	33
Ámbito de acción.....	34
Programa económico.....	35
Organismos involucrados	35
Programa de seguimiento	35
Línea de Acción 4. Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético	36
Medida 4.1. Impulso de la infraestructura para la recarga del vehículo eléctrico..	36
Medida 4.2. Fomento para la renovación tecnológica del parque móvil	38
Ámbito de acción.....	39

Programa económico.....	40
Organismos involucrados	40
Programa de seguimiento	40
Línea de Acción 5. Medidas para la potenciación del transporte colectivo	41
Medida 4.1. Impulso de la Movilidad Compartida	41
Línea de Acción 6. Medidas específicas de la movilidad.....	44
Medida 5.1. Ordenanza de Movilidad Sostenible.....	44
Medida 5.2. Campañas y espacios de participación y fomento de la Movilidad Sostenible.....	46
Organismos involucrados	48
Programa de seguimiento	48
Criterios estratégicos.....	49
Programa económico	49
Programa de seguimiento	49

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 los hábitos de movilidad cotidiana y experiencia ciudadana del uso de los servicios e infraestructuras de movilidad, así como en los retos y las potencialidades de la movilidad sobre los que trabaja el Gobierno Local.

Con esta filosofía, el Plan de Acción traslada todo este proceso técnico-participativo desarrollado por los agentes locales en clave de soluciones: medidas y acciones de mejora a implementar en un corto, medio y largo plazo.

La diversidad de medidas y su interrelación, hace necesaria su agrupación por Líneas de Acción, con el fin de consolidar y alinear sinergias en los esfuerzos de transformación y optimizar los resultados del PMUS.

Para alcanzar y orientar el desarrollo de estas medidas, se definen una serie de Objetivos Específicos asentados sobre la visión a futuro de Trebujena. Garantizando el seguimiento de sus avances, así como su coherencia y aplicabilidad en el tiempo

Además cuya aplicación y se alinean concretan una serie de Líneas de Actuación que enmarcan orientan las acciones y medidas a desarrollar en los próximos 8 años.

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



Fuente: Elaboración propia

Visión Futura de la Movilidad Sostenible

El ayuntamiento de Trebujena trabaja de manera activa y continua para impulsar el desarrollo local, los sectores turísticos y comerciales a través de acciones y medidas que permitan una óptima gestión de la demanda y la de movilidad local que satisfaga tanto a residentes como a visitantes.

Por ello, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible puede aportar en los próximos años beneficios en términos sociales y económicos, y de mejoras de la calidad atmosférica y de acceso a los servicios locales, basándose en:

- la regeneración del espacio público en favor de las actividades de proximidad para residentes,
- el fomento de la calidad urbana para impulsar los sectores turísticos y comerciales,
- el impulso de la gestión eficiente del espacio destinado al coche a través de la pacificación del tráfico y una oferta ordenada de estacionamiento,
- la conectividad del sistema urbano-dotaciones-equipamientos integrado en la ciudad consolidada y el entorno natural.

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 acciones y medidas propuestos a continuación se enmarcan en los siguientes pilares de la sostenibilidad:

- **Económico y tecnológico:** 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.** 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 el entorno natural.
- **Ambiental y climático.** Contribuir a la protección del medio ambiente y la salud de las personas, reduciendo los impactos ambientales del transporte, contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y optimizando el uso de los recursos no renovables, especialmente los energéticos.
- **Seguridad y conectividad.** Priorizando la movilidad cotidiana y garantizando una mayor protección de personas y bienes desde tres vertientes: seguridad vial, movilidad saludable y la conectividad multimodal.
- **Territorio y medio ambiente.** Para revalorizar el entorno natural y los espacios públicos, recuperando y manteniendo sus condiciones medioambientales óptimas y aprovechando los recursos que ofrecen como fuente de generación de activos de atracción y de desarrollo y cohesión social desde la movilidad.

Objetivos Específicos

A raíz de los resultados del diagnóstico integral llevado a cabo, y en función a las líneas estratégicas del marco normativo y estratégico europeo, nacional y regional en términos de movilidad, el PMUS plantea un total de 8 Objetivos Específicos a lograr en el año 2030. Estos son:

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

Objetivo Específico 1	Objetivo Específico 2
Garantizar la movilidad urbana universal a través de modos de transporte más sostenibles y colectivos	Ampliar y mejorar las prestaciones de la red peatonal urbana existente, que sea accesible, permeable y extensiva a todos los barrios
Objetivo Específico 3	Objetivo Específico 4
Incentivar la movilidad activa para las relaciones sociales y comerciales de proximidad.	Integrar la ciudad con los sistemas verdes y espacios públicos a escala de barrio y municipio.
Objetivo Específico 5	Objetivo Específico 6
Mejorar la gestión y oferta de aparcamiento en el entorno urbano en función a las necesidades de los residentes.	Generar un marco municipal regulador adaptado a las necesidades actuales y futuras de la movilidad sostenible
Objetivo Específico 7	Objetivo Específico 8
Promover la transición energética y descarbonización de la ciudad.	Promover el compartir coche para desplazamientos medios y largos.

Fuente: Elaboración propia

Además de las metas sectoriales que afecta la movilidad cotidiana de las personas, se han definido dos metas de aplicación transversal orientadas al:

- conocimiento y sensibilización del personal técnico y la ciudadanía para el cambio cultural del modo vigente de movilidad
- aplicación de herramientas normativas de cambio y actualización del marco regulatorio en función a las necesidades de movilidad de las personas y de mercancía.

Por otra parte, además del cumplimiento del marco actual, se espera que durante la implantación del PMUS se desarrollen nuevas tecnologías y formas de hacer que permitan superar estos objetivos fijados a 2030.

Plan de Acción

Atendiendo a las necesidades de movilidad local, y para poder alcanzar los objetivos anteriormente descritos, se propone el desarrollo e implantación de 11 medidas agrupadas en 05 Líneas de Acción. Cada una de ellas responde de manera conjunta a las necesidades y los retos por afrontar para lograr un nuevo modelo de movilidad.

- **Línea de Acción 1. Medidas de control y ordenación de tráfico**
 - Medida 1.1. Pasos peatonales elevados
 - Medida 1.2. Modificación de intersecciones
 - Medida 1.3. Zona 20
 - Medida 1.4. Reurbanización y ordenación viaria
 - Medida 1.5. Ordenación táctica del tráfico
- **Línea de Acción 2. Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana**
 - Medida 2.1. Regeneración de Espacios Públicos en el Casco Antiguo
 - Medida 2.2. Entorno escolar seguro
- **Línea de Acción 3. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para vehículo privado**
 - Medida 3.1. Red de Estacionamientos de Proximidad
 - Medida 3.2. Red de señalización de estacionamientos de Proximidad
- **Línea de Acción 4. Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético**
 - Medida 4.1. Impulso de la infraestructura para la recarga del vehículo eléctrico
 - Medida 4.2. Fomento para la renovación tecnológica del parque móvil
- **Línea de Acción 5. Medidas para la potenciación del transporte colectivo**
- **Línea de Acción 5. Medidas para la potenciación de la movilidad**
 - Medida 5.1. Ordenanza de Movilidad Sostenible
 - Medida 5.2. Promover campañas y espacios de participación y fomento de la Movilidad Sostenible
 - Medida 5.3. Impulso de la Movilidad Compartida

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

Para proporcionar soluciones de movilidad urbana accesibles y asequibles es preciso la implantación de una serie de acciones contenidas tanto en el Plan General de Ordenación Urbana como en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible anterior, aprobadas y pendientes de ejecución, descritas a continuación.

Por ello, esta Línea de Acción tiene un enfoque integrador y homogeneizador, ya que busca organizar una serie de propuestas en función a la jerarquía de la red viaria para aliviar el tráfico rodado de los viarios principales de la ciudad y mejorar el tráfico interior, sin reducir la accesibilidad local.

Se trata de mejorar y aliviar el sistema de circulación perimetral e interzonal para disminuir el tráfico de paso y de agitación por el centro urbano, en específico sobre la avenida Caños Santos, calle Virgen de los Remedios, entre otras.

Con esta filosofía, y con base a los objetivos del PMUS, la medida que parte de esta Línea de Acción tienen una visión de la ciudad como conjunto, aprovechando y mejorando la infraestructura vial existente para:

- Ordenar la morfología de la red y los accesos a los ámbitos y áreas municipales en función a las actividades generadoras y atractoras de tráfico rodado.
- Estructurar el proceso de ampliación de la ciudad y satisfacer las necesidades colectivas establecidas por el Plan General de Ordenación Urbana.
- Ofrecer alternativas para canalizar el tráfico de entrada/salida de la ciudad, permitiendo una distribución más perimetral del tráfico y así reducir su presencia en el centro urbano.

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.2. Ampliar y mejorar las prestaciones de la red peatonal urbana existente, que sea accesible, permeable y extensiva a todos los barrios

OE.3. Incentivar la movilidad activa para las relaciones sociales y comerciales de proximidad.

Medida 1.1. Pasos peatonales elevados

Dentro del marco urbano de la movilidad sostenible, segura y saludable, y debido a la complejidad orográfica del municipio y el creciente aumento del tráfico rodado junto con la necesidad de compartir el territorio entre todos los modos de transporte, se hace necesario incorporar elementos de trazado alzado para calmar el tráfico en tramos e intersecciones puntuales de la ciudad.

Para adecuar el tráfico a las condiciones del entorno urbano y al trazado viario para compatibilizar y mejorar la circulación de vehículos y peatones se proponen acciones como el resalto peatonal.

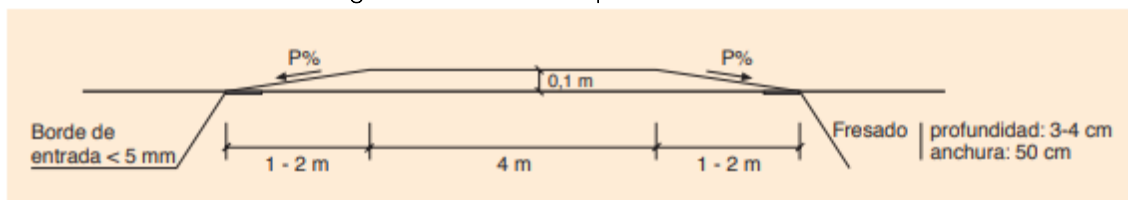
Elevación de tres pasos peatonales sobre la calzada y cuyo perfil longitudinal es trapezoidal. Su ubicación corresponde a cruces de calzada donde se requiera especial protección peatonal, centros escolares, mercados, parques, zonas comerciales). Éstas son:

- Av. De Jerez
- Av. De Sevilla
- Av. De Chipiona – Pje. Chipiona
- Av. De Chipiona – C. Primero de Mayo
- Plza. De Palomares
- Av. Chipiona – C. La Paz
- Av. Chipiona – Av. Jerez
- Av. Guadalquivir – C. del Mirabras
- Av. Guadalquivir – Av. Juan Galán el Zarandao

La elevación del paso corresponde a un itinerario sobre la calzada que se realiza a nivel de acera para priorizar la circulación peatonal. Esto ocurre siempre y cuando se cumplan con los siguientes criterios de implantación:

- Los pasos de cebra tendrán una zona sobreelevada central de 10 centímetros de altura y cuatro metros de longitud con dos rampas. Estas rampas no superarán los 1,5 metros lineales de longitud para una limitación menor a 30 km/h y el borde la rampa, es decir la distancia entre el asfalto y el principio de la rampa, no supere los 5 milímetros, importante para evitar daños materiales en los vehículos.

Figura 2. Geometría de paso sobreelevado



Fuente: MITMA

- La señalización de los pasos cumplirá lo expuesto en la norma Instrucción 8.2.- I.C "Marcas Viales".

Figura 3. Señalización horizontal de paso peatonal sobreelevado

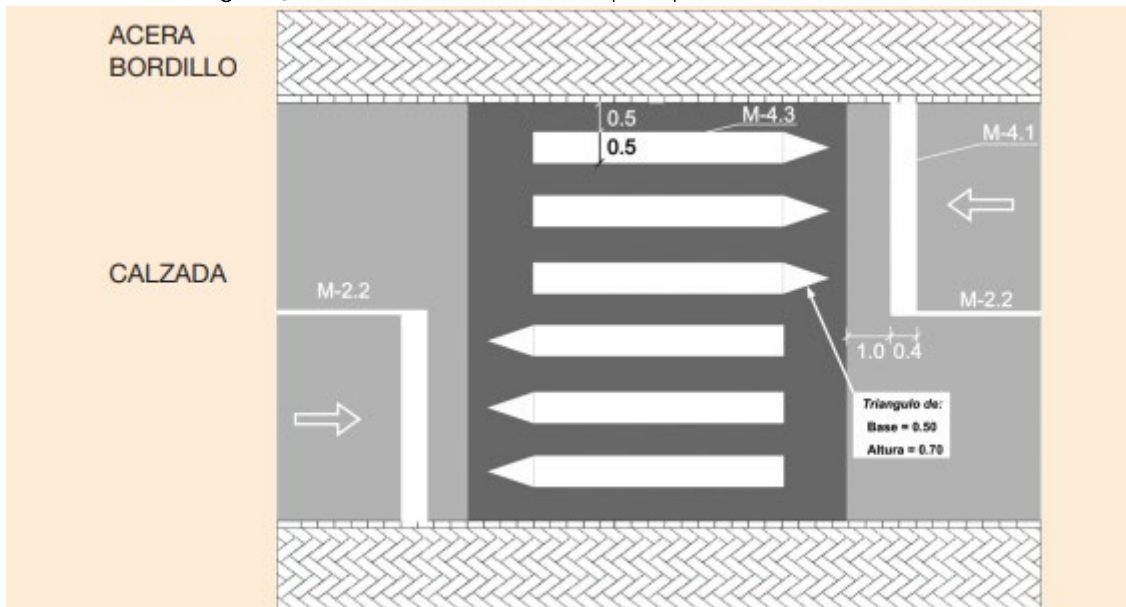
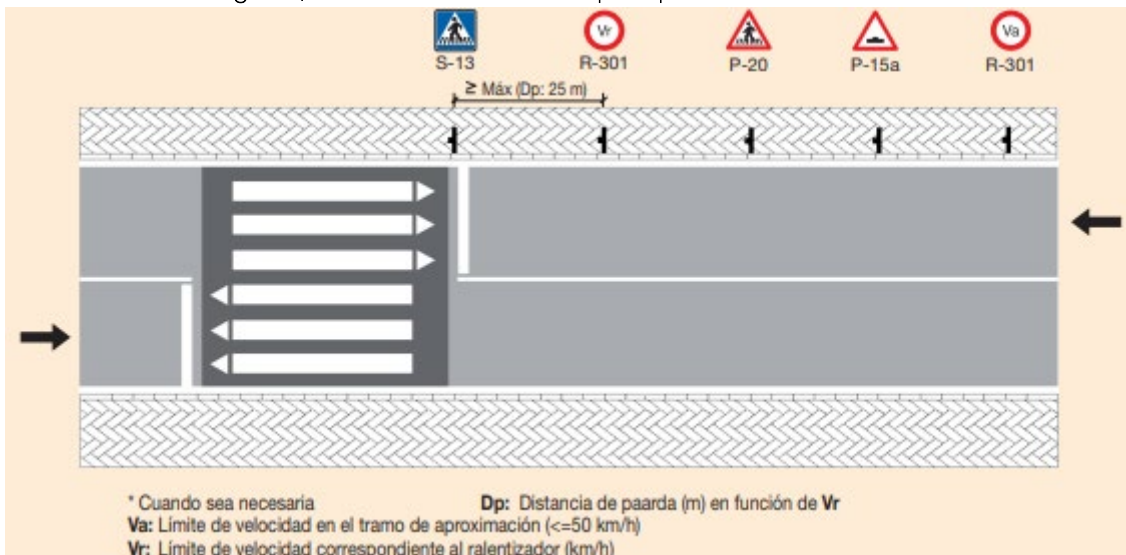


Figura 4. Señalización vertical de paso peatonal sobreelevado



Fuente: MITMA

En casos de tránsito vehicular y peatonal muy intenso, separar el sector de acera del de la senda peatonal mediante bolardos.

Los principales beneficios de esta medida son:

- Mayor seguridad para el peatón al eliminar barreras arquitectónicas.
- Reducción de la velocidad del tránsito vehicular.
- Reducción del tránsito vehicular debido a la disminución de velocidad.

Medida 1.2. Modificación de intersecciones

Una intersección vial hace referencia a aquellos elementos de la infraestructura vial y de transporte donde se cruzan dos o más caminos. Estas infraestructuras permiten a los usuarios el intercambio de caminos.

En estas intersecciones se requiere una profunda reflexión por parte de las administraciones implicadas puesto que en estos espacios juega un considerable parte los siguientes conflictos: habitabilidad del entorno, seguridad vial y la movilidad tanto longitudinal como transversal. Es importante destacar la falta de seguridad vial que sienten los usuarios, este término es complejo puesto que intervienen percepciones y vínculos con la movilidad en términos de intensidad del tráfico, velocidades o número de kilómetros recorridos por los vehículos.

En el caso de Trebujena aparecen importantes problemas de flujo peatonal causado por el estado actual de las intersecciones, debido a la alta cantidad de tráfico motorizado de agitación que recorre esta vía. Esta es un punto crítico por un alto tráfico, una falta de señalización vertical y una falta de elementos de pacificación.

Por ello, esta medida busca mejorar la interacción entre los vehículos a motor y los peatones sobre la intersección, y abordar el tratamiento de esta vía en función al entorno urbano de Trebujena, a través de la elevación de esta intersección vial. Las intersecciones que mejorar son:

- Plaza de Palomares con C. Ciprés
- Av. Guadalquivir con Av. Sevilla
- Av. Sevilla con C. Miguel de Cervantes

Estas intersecciones pasarán a ser plataformas de itinerario compartido y prioridad peatonal sobre la calzada de circulación del vehículo motorizado a nivel de acera. El objetivo es elevarlas, conformándose como una única plataforma en todo el cruce para:

- Mayor seguridad para el peatón al eliminarse barreras arquitectónicas en esquina completa.
- Reducción de la velocidad del tránsito vehicular.
- Posibilitar el cambio de dirección de ruta seguro, tanto para peatón como para el tránsito vehicular.

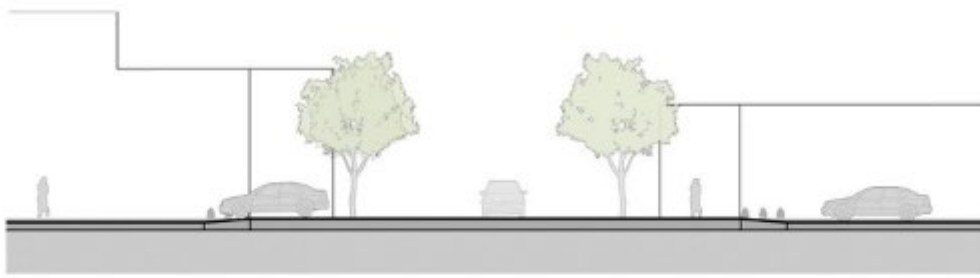
En el entorno de la intersección se dispondrá de señalización horizontal y vertical ubicada a la adecuada antelación, contando con una buena visibilidad, con el objeto de garantizar la seguridad de circulación que persigue esta medida.

La señalización horizontal se materializará sobre la plataforma construida, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación. En cuanto a la señalización vertical, se recomienda señalización de aproximación, señalización de situación y señalización de velocidad.

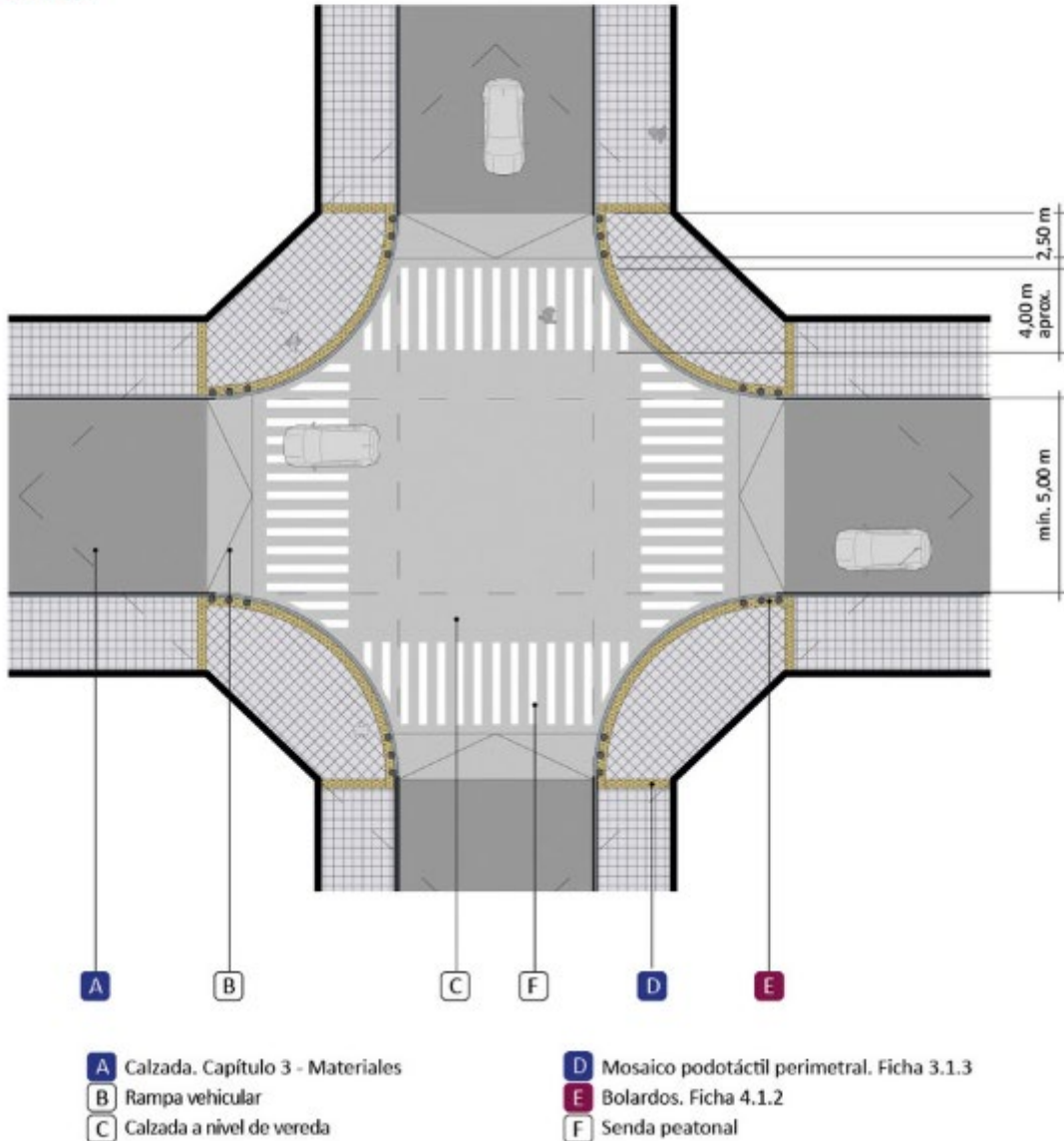
La Figura 5 es meramente representativa, las medidas son indicativas y deberán adaptarse a cada calle en particular.

Figura 5. Vista y planta de paso peatonal elevado

Vista



Planta



Fuente: Transport Design Manual

Medida 1.3. Zona 20

Las zonas a 20 km/h son zonas de convivencia que se establecen en un área con ciertas peculiaridades, relacionadas con un mayor aporte de seguridad vial. Las características de estas áreas están estipuladas por la Dirección General de Tráfico (DGT) en el Reglamento General de Circulación (RGC). Estas zonas se suelen estipular por los siguientes motivos:

- Cuando la Intensidad Media Diaria de Vehículos (IMD) es alta
- En zonas transitadas por menores
- En zonas de mucho tránsito peatonal
- En vías transitadas por ciclistas
- En el tránsito de vehículos pesados

En concreto esta zona comprende el perímetro de equipamientos y centros escolares estructurantes de la ciudad como el Centro de Salud, Consultorio médico del SAS, Ambulatorio de Trebujena etc. La circulación de vehículos a motor está autorizada, pero tendrán que hacerlo a una velocidad máxima de 20 km/h. Esta zona 20, comprendida entre las calles:

- C. Cristóbal Colón
- C. Isabel la Católica
- Av. Sevilla
- Av. Jerez
- C. Cigüeña
- C. Tórtola,
- C. Canario
- Av. Jerez.

Se deberá incorporar una correcta señalización vertical y horizontal, para prevenir a los vehículos motorizados del cambio de velocidad, así de atender a una mayor precaución en relación con los peatones.

Figura 6. Señalización zona 20

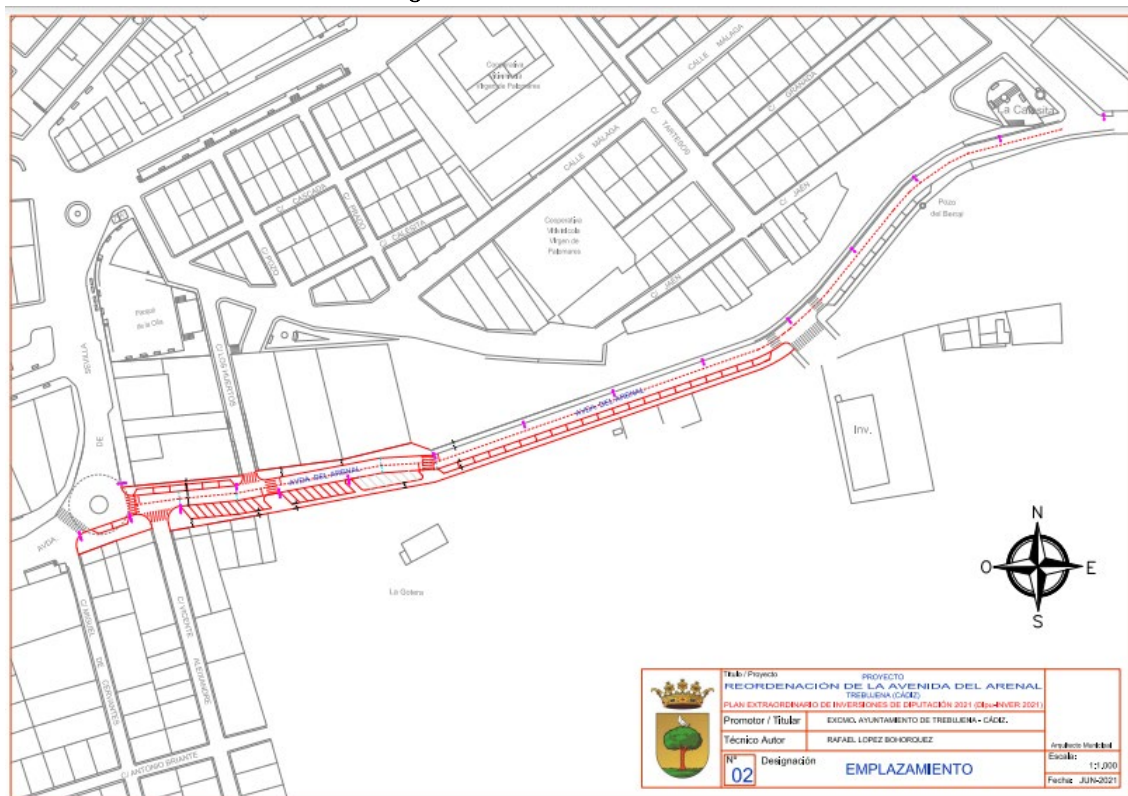


Fuente: Gobierno de Aragón

Medida 1.4. Reurbanización y ordenación viaria de Calle Arenal

La Av. Arenal se configura entre la Av. Sevilla y el camino del Prado. Actualmente, esta vía tiene un tránsito peatonal y de vehículos muy intenso por su gran cantidad de locales comerciales y al situarse contigua a una vía que distribuye el tráfico del municipio gaditano.

Figura 7. Localización Av. Arenal



Fuente: Ayuntamiento de Trebujena

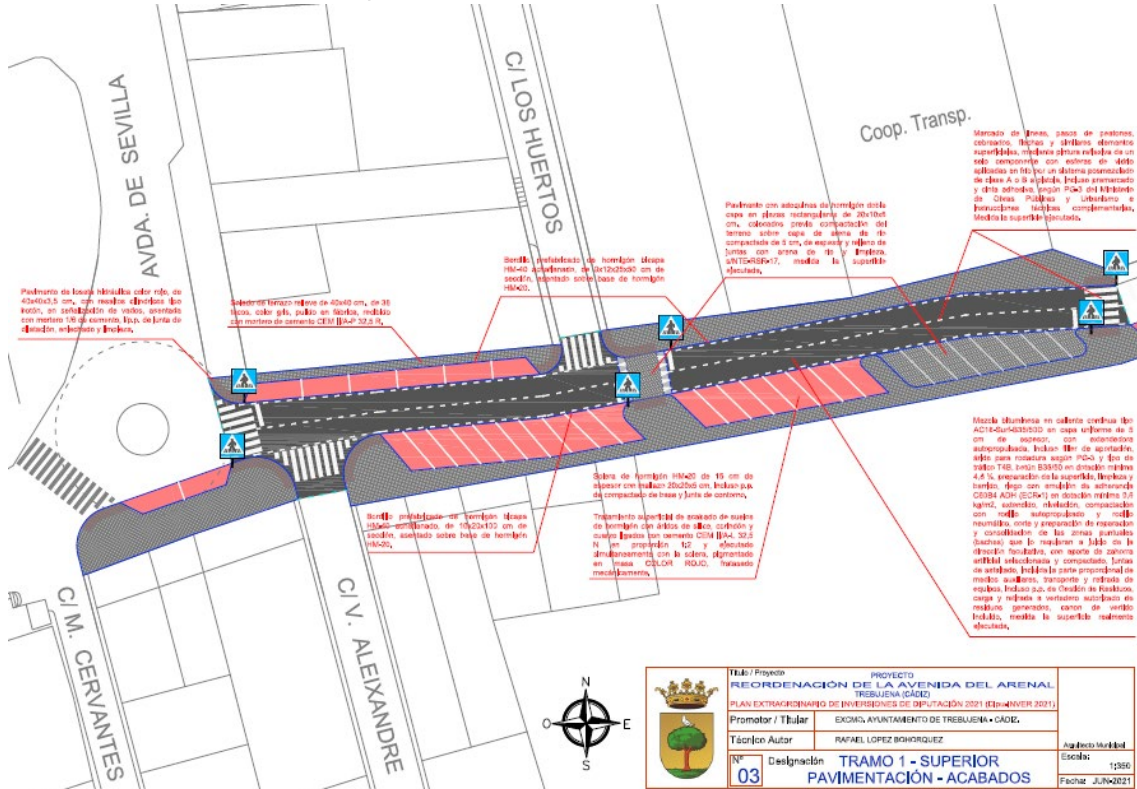
La situación actual es un deterioro de los acerados que no se encuentran definidos con claridad, tampoco los carriles de circulación ni los aparcamientos. El tráfico de esta vía es diverso tanto peatonal como de vehículo pesados, siendo todos ellos muy intensos. Las actuaciones por acometer son las siguientes:

- Demolición de acerados y desmontaje de instalaciones existentes
- Colocación de bordillos
- Instalación de abastecimiento de agua
- Instalación de alumbrado público
- Señalización vertical (señales de tráfico) y horizontal (marcaje de viales)

Además de la ejecución técnica anteriormente citada se incorporará una nueva definición de aparcamientos, que permita la definición de aparcamiento en la vía pública, no ocupando así espacios de uso peatonal como en la actualidad. La extensión de este proyecto es un total de 400 m como se muestra en la siguiente figura. La intervención total es de unos 400 metros, aunque esta se separa en dos tramos:

- Primer tramo: fuerte estado de deterioro de las aceras como la calzada, es necesario una reordenación de los carriles y aparcamientos. La intervención consiste en nuevos acerados, nuevos aparcamientos, reasfaltado de la calzada.

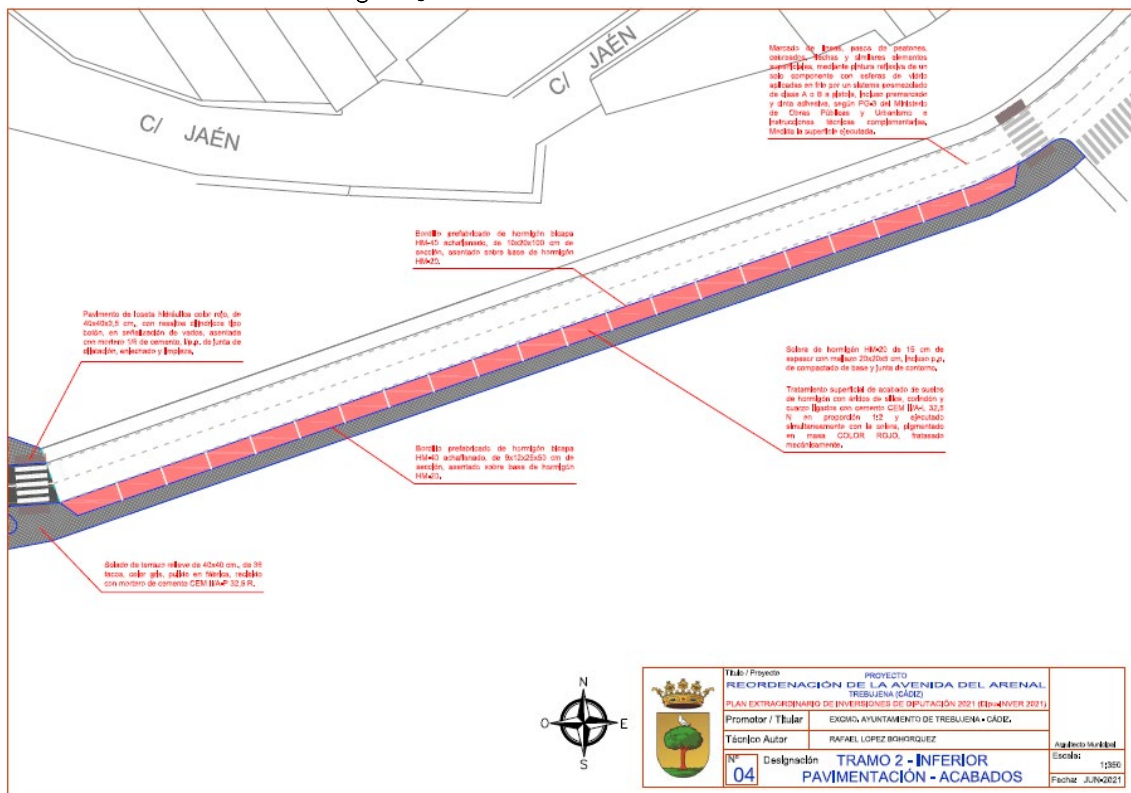
Figura 8. Reordenación C. Arenal tramo 1



Fuente: Ayuntamiento de Trebujena

- Segundo tramo: se incorporará una zona peatonal por la actual existencia de alcorques de árboles que actualmente impiden el paso.

Figura 9. Reordenación C. Arenal tramo 2



Fuente: Ayuntamiento de Trebujena

Medida 1.5. Ordenación táctica del tráfico

Para la coordinación entre medidas se valora la ordenación táctica del tráfico en el municipio de Trebujena. Esta medida permitirá la ordenación del tráfico, que junto con la medida de calmado de tráfico mejorará las actuaciones relacionadas con la mejora de la calidad peatonal, estipuladas en la línea de actuación 2.

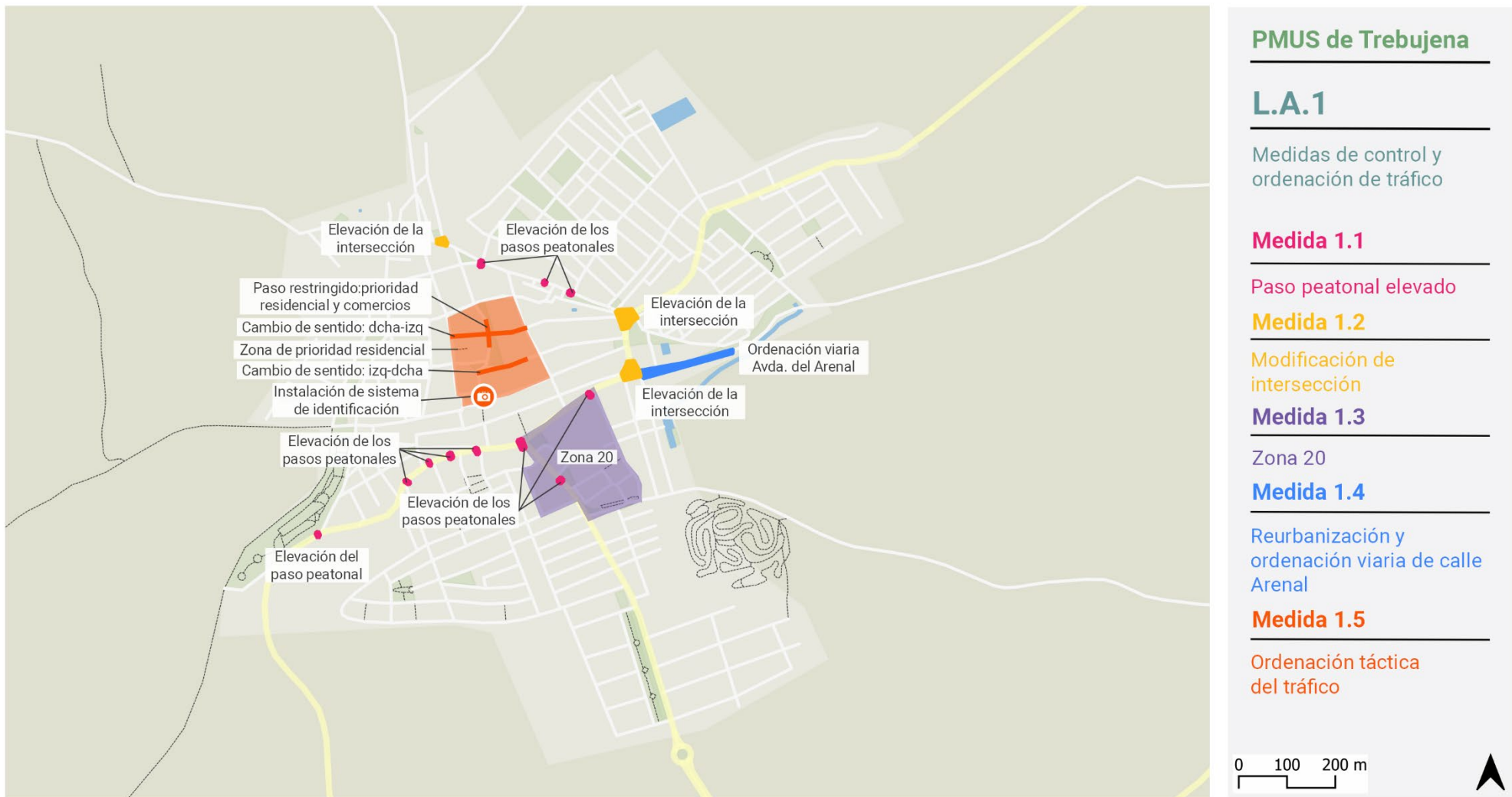
Para coordinar de manera eficiente el tráfico interior del Casco Histórico ante el reequilibrio del espacio de calle en favor del peatón, priorizando a residentes y las actividades de proximidad, se proponen las siguientes intervenciones de ordenación táctica:

- **Cambio de sentido**
 - Calles afectadas:
 - Calle Veracruz, tramo entre Calle Daoiz y Calle Lic. Lombera
 - Calle Antonio Machado. Tramo entre Plaza del Altozano y Calle Lic. Lombera
- **Paso restringido de vehículos**, con excepción de residentes, comerciantes y empresas con local en las calles:
 - Plaza de Andalucía, tramo entre Calle del Sol y Calle Pedro Vera
 - Plaza de Don Antonio Cañadas, tramo entre Pl. Federico García Lorca y Calle del Sol.
- **Cambio en la pavimentación y en los aspectos de la vía**
 - **Cambio a plataforma única** de todas las calles internas al perímetro conformado por Calle Larga, Calle Lic. Lombera, Calle Pedro Vera Basurto y Plaza del Altozano, Área de Prioridad Residencial.
- **Instalación de sistema de identificación**: Instalación de cámaras con capacidad para leer y procesar miles de matrículas por minuto y software de vigilancia para registrar la entrada y salida de vehículos al Área de Prioridad Residencial.
 - Ubicación: intersección de Calle Larga con Calle Daoiz

En resumen, el objetivo principal de estas acciones es ordenar el tráfico interior del Casco Histórico para priorizar a los residentes y comerciantes de la zona, con calles interiores con tráfico limitado que reequilibren el espacio de calle para recuperar y humanizar el espacio público y reactivar las áreas centrales de la ciudad desde la movilidad activa y el comercio de proximidad.

Cada una de estas medidas estará complementada por una correcta señalización vertical y horizontal para informar a los usuarios de los vehículos motorizados.

Figura 10. Plano relacionado a cada medida por adoptar de la Línea de Acción 1



Fuente: Elaboración propia

Programa económico

Al igual que su desarrollo, los costes asociados a esta Línea de Acción son necesariamente derivados de las acciones previstas para el proyecto de Regeneración de Espacios Públicos en el Casco Antiguo, a ejecutar a través de los fondos Dipulvierte de la Diputación de Cádiz y a los fondos Next Generation de la Unión Europea.

Para los costes asociados al conjunto de medidas de calmado de tráfico y modificación de intersecciones de esta Línea de Acción se ha considerado, principalmente, la valoración de macro precios orientativos para la adquisición e implantación de los elementos. (Medida 1.4 y 1.5)

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

E1. Medidas de control y ordenación de tráfico						
Medida	Concepto	Unidad	Ud	Coste/Ud I	Coste total (I)	%
1.4 y 1.5	<i>Plan Calle Arenal Next Generation*</i>	<i>t</i>	<i>unidades</i>	951.413,93 I	951.413,93 I	62,91%
	<i>Plan Dipu INVIERTE 2021*</i>	<i>t</i>	<i>unidades</i>	277.797,07 I	277.797,07 I	18,37%
1.1	<i>Pasos peatonales elevados</i>	<i>9</i>	<i>unidades</i>	2.500,00 I	22.500,00 I	1,49%
1.2	<i>Modificación de intersecciones</i>	<i>153</i>	<i>m</i>	1.350,00 I	260.550,00 I	17,23%
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL						1.512.261,00 I
				13% GASTOS GENERALES	196593,93	
				6% BENEFICIO INDUSTRIAL	90735,66	
				SUMA DE G.G. Y B.I.	287.329,59 I	
VALOR ESTIMADO						1.799.590,59 I
						21% I.V.A. 377.914,02 I
PRESUPUESTO BASE						2.177.504,61 I
						7% MANTENIMIENTO..... 105.858,27 I
*Presupuesto subvencionado						

Fuente: Elaboración propia

Organismos involucrados

Tabla 3. Agentes involucrados de la Línea de Acción 2

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 1.1. Pasos peatonales elevados	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local
Medida 1.2. Modificación de intersecciones	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local
Medida 1.3. Zona 20	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local
Medida 1.4. Reurbanización y ordenación viaria	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz Unión Europea
Medida 1.5. Ordenación táctica del tráfico	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz Unión Europea

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 4. 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	Pasos peatonales elevados	Ud.	10	19	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID.2	Modificación de intersecciones	Ud.	0	3	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID.3	Zona 20	Ud.	0	1	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID.4	Reurbanización y ordenación viaria	%	0	100%	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID.5	Ordenación táctica del tráfico	%	0	100%	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual

Fuente: Elaboración propia

Línea de Acción 2. Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana

Actualmente existe una tendencia hacia un uso excesivo de los vehículos motorizados, imponiéndose el espacio para el automóvil frente al del peatón o ciclista. La calidad urbana es un término que incluye múltiples variables, entre ellas la accesibilidad, calidad ambiental, bienestar etc. Todas ellas afectan a la relación de los coches con la ciudad, y al progresivo aumento del asfaltado del espacio urbano.

Es importante conocer el concepto de la calidad ambiental urbana, que influye tanto en los ciudadanos como en la habitabilidad de la ciudad. Esta se puede definir como el resultado de la interacción del conjunto de factores humanos y ambientales que inciden favorable o desfavorablemente en los habitantes de la ciudad.

En la actualidad, se está fomentando el concepto de la ciudad de los 15 minutos, para mejorar estas variables anteriormente comentadas. Este es un concepto urbano en el que se propone que en menos de 15 minutos a pie o en bicicleta desde el lugar de residencia, se puedan tener todos los servicios necesarios.

Este modelo conlleva una adaptación y mejora de la red viaria urbana impulsando modos de transportes blandos como la bicicleta o ir a pie, a través de una mejora de la infraestructura peatonal y viaria, consiguiendo así una mejora de la calidad urbana y ciudadana.

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.2. Ampliar y mejorar las prestaciones de la red peatonal urbana existente, que sea accesible, permeable y extensiva a todos los barrios

OE.3. Incentivar la movilidad activa para las relaciones sociales y comerciales de proximidad.

OE.4. Integrar la ciudad con los sistemas verdes y espacios públicos a escala de barrio y municipio.

A continuación, se establecen una serie de medidas por adoptar basándose en las necesidades del municipio de Trebujena. Estas se han obtenido a través de la identificación de ciertas problemáticas en el diagnóstico previo. Este municipio gaditano, con un extenso pasado histórico, localizado en las marismas del Guadalquivir, es un municipio que funciona como centro atractor de visitantes por su localización, cultura e historia.

Se han identificado posibles mejoras en la red de itinerarios peatonales a través de remodelaciones de la infraestructura peatonal, modificación de trazados o ampliación de espacios peatonales para conseguir una mejora de la calidad peatonal. Es importante destacar la implicación del ayuntamiento con el fomento de este tipo de acciones, a través de la aplicación a fondos europeos Next Generation, que permitirían un revulsivo para el municipio de Trebujena.

Medida 2.1. Regeneración de Espacios Públicos en el Casco Antiguo

Esta medida tiene como objetivo principal la adecuación y mejora de la red de itinerarios peatonales. Con esta medida se pretende solventar los problemas en los viarios, espacios peatonales, además de crear un centro histórico con una predominancia del espacio peatonal. Actualmente Trebujena dispone de una reducida cantidad de espacios de exclusividad o preferencia peatonal, la implantación de este tipo de infraestructuras fomentaría un tipo de ciudad más amable y atractiva para residentes y visitantes.

Cómo se ha comentado anteriormente, la tendencia a nivel nacional y europeo es conseguir una ciudad con todos los servicios a menos de 15 minutos en modos de movilidad blandos. Para ello, es necesario disponer de una infraestructura que genere una red de espacios peatonales. En el municipio de Trebujena se han propuesto las siguientes medidas:

Peatonalización y renovación de espacios públicos del entorno del Centro Histórico.

Esta peatonalización se podría dividir en dos zonas: Plaza Don Antonio Cañadas y Plaza de España.

- **Zona Plaza Don Antonio Cañadas:** La situación actual de la zona (2510 m²) es un viaria de dirección única, en el que el acerado cuenta con diferencias de altura, creando así una división del espacio público, segregando a vehículos de personas. El objetivo de esta medida es realizar una serie actuaciones para apaciguar el tráfico, concediéndole un mayor espacio al peatón, generando así un espacio con una mayor caminabilidad que aumente la calidad de vida de los habitantes de Trebujena. Las medidas específicas a implementar son:
 - Cambio a plataforma única y zona peatonal. Esta medida se realiza 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 tráficos 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. Se dotará a la Plaza una modificación y creación de nuevos recorridos para personas con movilidad reducida y una creación de una escalinata en calle Veracruz.
 - Mejora global de mobiliario e infraestructuras. Hay que tener en cuenta que las plazas y parques son zonas donde la vida urbana y las áreas estacionales toman una mayor dimensión permitiendo las actividades de encuentro y socialización. Actualmente la Plaza Don Antonio Cañadas se encuentra en una situación deficiente por lo que es necesario una sustitución de farolas con un consumo energético eficiente, colocación de mobiliario urbano para crear un espacio agradable para el peatón y su estancia.

Figura 11. Propuesta Plaza Don Antonio Cañadas



Fuente: Ayuntamiento de Trebujena

- **Zona Plaza de España:** Actualmente la Plaza de España (1670 m²) es un espacio peatonal aislado que no conecta con el resto de los espacios de reunión y socialización, como puede ser la plaza de Don Antonio Cañadas o Plaza Federico García Lorca. Se pretende la reurbanización de esta plaza consiguiendo así una mejora de las condiciones de caminabilidad y confort. Unido a estas medidas se pretende la unión de los espacios peatonales del centro urbano de Trebujena, creando así una red peatonal que favorezca los desplazamientos a pie con una infraestructura de plataforma única, tal y como se observa en la siguiente imagen.

Figura 12. Espacios a incorporar una zona de prioridad peatonal.



Fuente: Ayuntamiento de Trebujena

Las medidas que se quieren implantar en la Plaza de España y en todo el espacio a conectar son:

- Cambio a plataforma única y zona peatonal a través de la eliminación de desniveles entre zonas de tráfico rodado y peatonal, integrando así espacios creando una red. Cómo ya se ha explicado anteriormente, se establecería una diferenciación entre zona peatonal y zona de tráfico rodado a través de diferentes materiales.

Figura 13. Propuesta de plataforma única.



Fuente: Ayuntamiento de Trebujena

- Mejora de la calidad del mobiliario e infraestructuras para conseguir un entorno con más percepción de confort a través de una renovación de mobiliario urbano, iluminación, jardinería móvil etc.
- Renovación de la red de saneamiento y actualización de la red de suministro de agua potable.

El espacio de la Plaza de España estaría definido por una zona de plataforma única con un espacio ajardinado en los laterales de la limitación de la plaza generando así una zona de estancia para los ciudadanos que favorezca la convivencia y relación entre estos. La propuesta se observa a continuación:

Figura 14. Plaza de España



Fuente: Ayuntamiento de Trebujena

Medida 2.2. Entorno Escolar seguro

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.

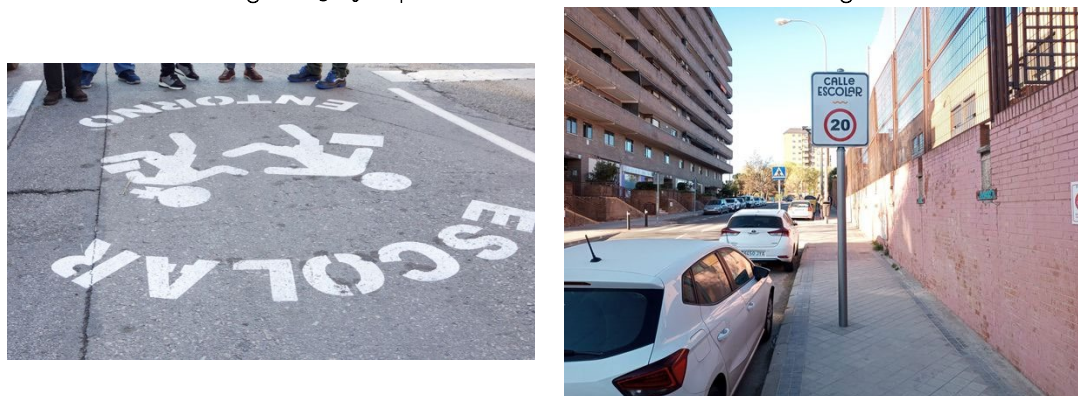
En este municipio es necesario mejorar y pacificar el entorno escolar localizado al oeste del municipio. Este centro está localizado en una zona de nueva urbanización, colindante a la Av. Sevilla, vial de paso para la salida y entrada del municipio.

El objetivo principal es la conversión y equilibrio del entorno de calle del centro escolar en favor del peatón mediante "espacios colchón". Esta se basa en la peatonalización puntual y temporal de la calle de acceso al centro, reservando así áreas estanciales en la que las personas gozan de una mayor autonomía y seguridad vial y ciudadana.

La peatonalización de este entorno escolar se realizará a través de la incorporación de una plataforma única en la calle de la puerta de acceso. En este espacio, la elevación y cambio del asfalto generará al conductor una sensación de reducción de velocidad, aumentando así la percepción de seguridad del peatón.

Además, es necesario completar esta intervención en pro de los alumnos y trabajadores que se desplacen de forma peatonal, con una correcta señalización que advierta a los vehículos motorizado de una reducción de la velocidad.

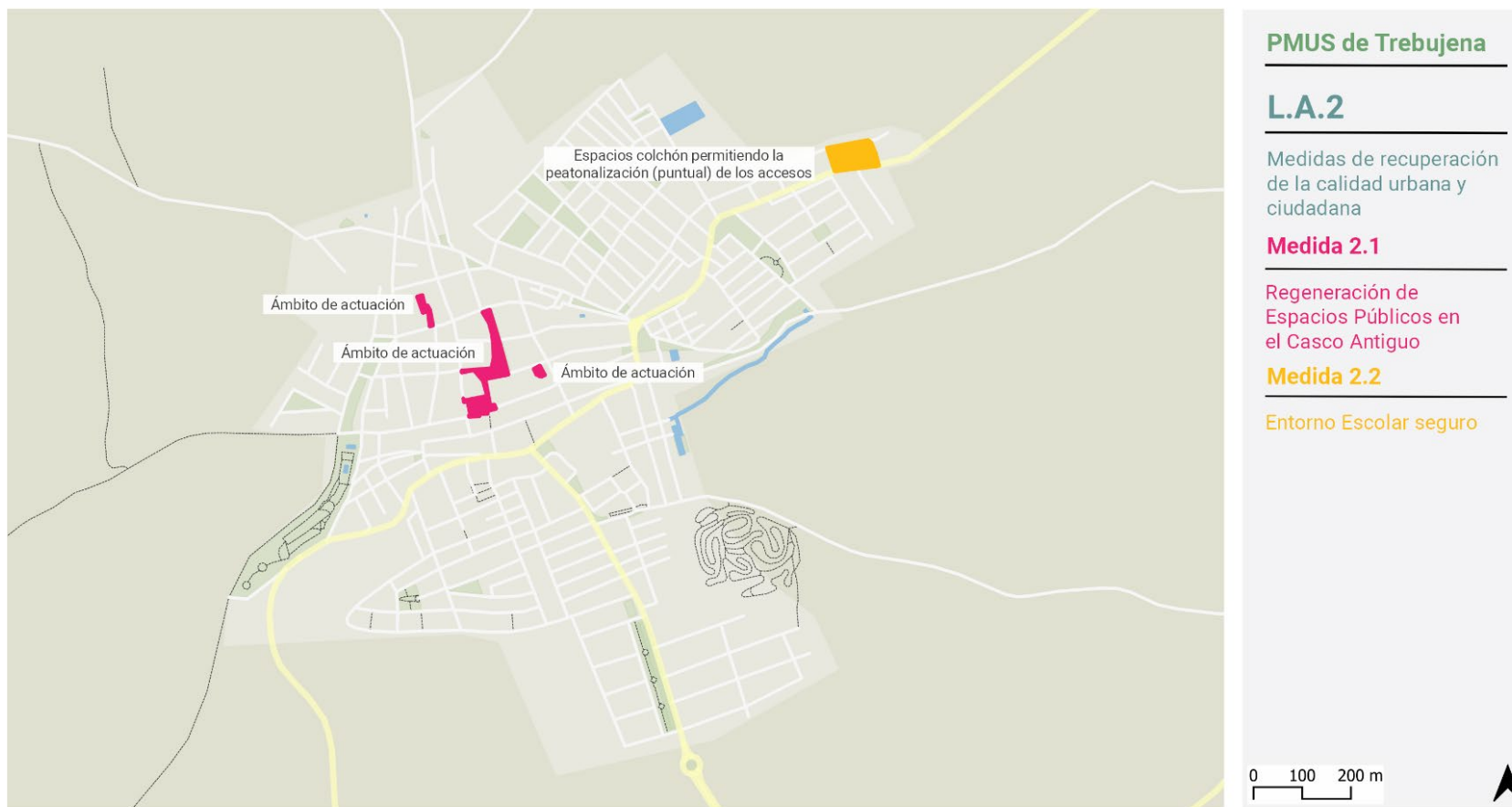
Figura 15. Ejemplo de señalización entorno escolar seguro



Fuente: Ayuntamiento de Granada (izqda.) y Ayuntamiento de Madrid (drcha.)

Ámbito de acción

Figura 16. Plano relacionado a cada medida por adoptar de la Línea de Acción 2



Fuente: Elaboración propia

Programa económico

Al igual que su desarrollo, los costes asociados a esta la medida 2.1. son necesariamente derivados de las acciones previstas para el proyecto de Regeneración de Espacios Públicos en el Casco Antiguo, a ejecutar a través de los fondos Dipulvierte de la Diputación de Cádiz y a los fondos Next Generation de la Unión Europea.

Para los costes asociados al entorno escolar seguro se ha considerado, principalmente, la valoración de macro precios orientativos para la adquisición e implantación de los elementos.

Tabla 5. Estimación del presupuesto para la implantación de la Línea de Acción 2

E1. Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana						
Medida	Concepto	Unidad	Ud	Coste/Ud 	Coste total (I)	%
2.1.	<i>Plan Calle Arenal Next Generation*</i>	<i>t</i>	<i>unidades</i>	951.413,93	951.413,93	74,14%
	<i>Plan Dipu INVIERTE 2021*</i>	<i>t</i>	<i>unidades</i>	277.797,07	277.797,07	21,65%
2.2.	<i>Entorno escolar seguro</i>	<i>40</i>	<i>m</i>	1.350,00	54.000,00	4,21%
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL						1.283.211,00
13% <i>GASTOS GENERALES</i>					166817,43	
6% <i>BENEFICIO INDUSTRIAL</i>					76992,66	
SUMA DE G.G. Y B.I.					243.810,09	
VALOR ESTIMADO						1.527.021,09
21% I.V.A.						320.674,43
PRESUPUESTO BASE						1.847.695,52
7% MANTENIMIENTO.....						89.824,77
*Presupuesto subvencionado						

Fuente: Elaboración propia

Organismos involucrados

Tabla 6. Agentes involucrados de la Línea de Acción 2

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 2.1. Regeneración de Espacio Público en el Casco Antiguo	<ul style="list-style-type: none"> • Gobierno Local • Diputación de Cádiz • Unión Europea
Medida 2.2. Entorno escolar seguro	<ul style="list-style-type: none"> • 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 7. Cuadro de seguimiento por adoptar de la Línea de Acción 2

Id	Indicador	Unidad de medición	Valor actual	Valor Deseable	Tipo de sondeo	Periodicidad
ID.1	Regeneración de Espacio Público en el Casco Antiguo	Ud.	0	1	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID.2	Entorno escolar seguro	m	0	40	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual

Fuente: Elaboración propia

Línea de Acción 3. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado

El vehículo privado es uno de los principales condicionantes de la movilidad sostenible. Esta ha tenido como objetivo el lograr un sistema de transporte que permita que los movimientos de personas y bienes se produzcan en las mejores condiciones de calidad funcional (tiempo de viaje, puntualidad, confort, seguridad, etc.) y un menor impacto medioambiental con reducciones de las emisiones derivadas de esos consumos.

La dependencia al automóvil ha ido en aumento con el paso de los años, generando grandes problemas de congestión, contaminación atmosférica, seguridad vial, etc.

Por ello, es necesaria una mejora del ámbito urbano que ayude a acortar los desplazamientos, disminuyendo las emisiones y controlando el vehículo privado con una serie de limitaciones que nos ayuden a mejorar la calidad de vida de todas las personas usuarias.

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

OE.5. Mejorar la gestión y oferta de aparcamiento en el entorno urbano en función a las necesidades de los residentes

OE.3. Incentivar la movilidad activa para las relaciones sociales y comerciales de proximidad.

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, y mediante la implantación de una red de estacionamiento funcional a la capacidad e intensidad de desplazamiento de las personas, bienes y servicios del municipio.

Las características de la demanda y oferta actual del municipio merecen la aplicación de algunas medidas para la gestión integral del estacionamiento, con el objetivo de poner en contacto estas áreas fomentando las conexiones peatonales, siendo conscientes de que la movilidad sostenible integra a todos los agentes directamente involucrados en la misma: peatones, ciclistas, conductores de automóviles, usuarios de transporte público, residentes; y también al conjunto de la sociedad.

Medida 3.1. Red de Estacionamientos de Proximidad

Los estacionamientos de proximidad situados en el entorno adecuado ayudan a promover patrones de movilidad sostenibles más claros y mejoran la accesibilidad a centros urbanos y zonas de mayor tránsito, con la intención de facilitar la movilidad general en el municipio y centrándose en los Centros Urbanos que son los que en la mayoría de las ocasiones presentan mayores problemas en los desplazamientos.

El municipio de Trebujena se encuentra inmerso en un proyecto de Dinamización sostenible con intenciones en la transformación de su centro histórico, modificando la movilidad de la zona, reduciendo la presencia de tráfico en esta zona y optando por zonas de prioridad residencial que influirán en las decisiones próximas.

Los estacionamientos de proximidad se sitúan alrededor de esta zona central del municipio, con unas claras intenciones de que los usuarios estacionen el vehículo sin adentrarse en las zonas de mayor tránsito.

Dos de estos parkings se encuentran financiados por el proyecto “Next Generation” que se ejecutará gracias a los fondos de la Diputación de Cádiz junto a la Unión Europea, para fomentar la adaptación de su centro histórico en un espacio que dé prioridad al peatón.

La primera bolsa de estacionamiento se situará en Calle Dr. Ramón y Cajal, con una aproximación de unas 33 plazas de estacionamiento, situado a tan solo una distancia de 220 metros de Plaza de España.

El siguiente estacionamiento financiado por este proyecto se sitúa en la Calle Veracruz tan solo a 250 metros de Plaza de Don Antonio Cañadas y a 300 metros de Plaza Federico García Lorca, tienen una capacidad de unas 15 plazas de aparcamiento.

Los otros dos aparcamientos de proximidad propuestos necesitan un arrendamiento del terreno o una cesión temporal, uno de ellos se encuentra en Calle Grajales a 276 metros de distancia de Plaza España y con una capacidad de 48 plazas, y el último está situado en Avenida de Jerez a tan solo 200 metros de distancia de esta plaza, con una capacidad un poco menor, de unas 38 plazas aproximadamente.

Debido a su tamaño, el único que dispondrá de plaza reservada para PMR es el situado en Calle Grajales.

Medida 3.2 Red de señalización de Estacionamientos de Proximidad

Los sistemas de señalización tienen el propósito de comunicar la situación del estacionamiento a las personas usuarias del transporte privado, con el fin de optimizar y disminuir el tiempo empleado para decidir el trayecto y estacionar. Lo que se traduce en menos tráfico de agitación por el municipio.

Este sistema facilita mejorar la circulación de los vehículos gracias a la ayuda que proporcionan a las personas para decidir y localizar los aparcamientos más cercanos de forma inmediata, disminuyendo el tráfico y la contaminación derivada.

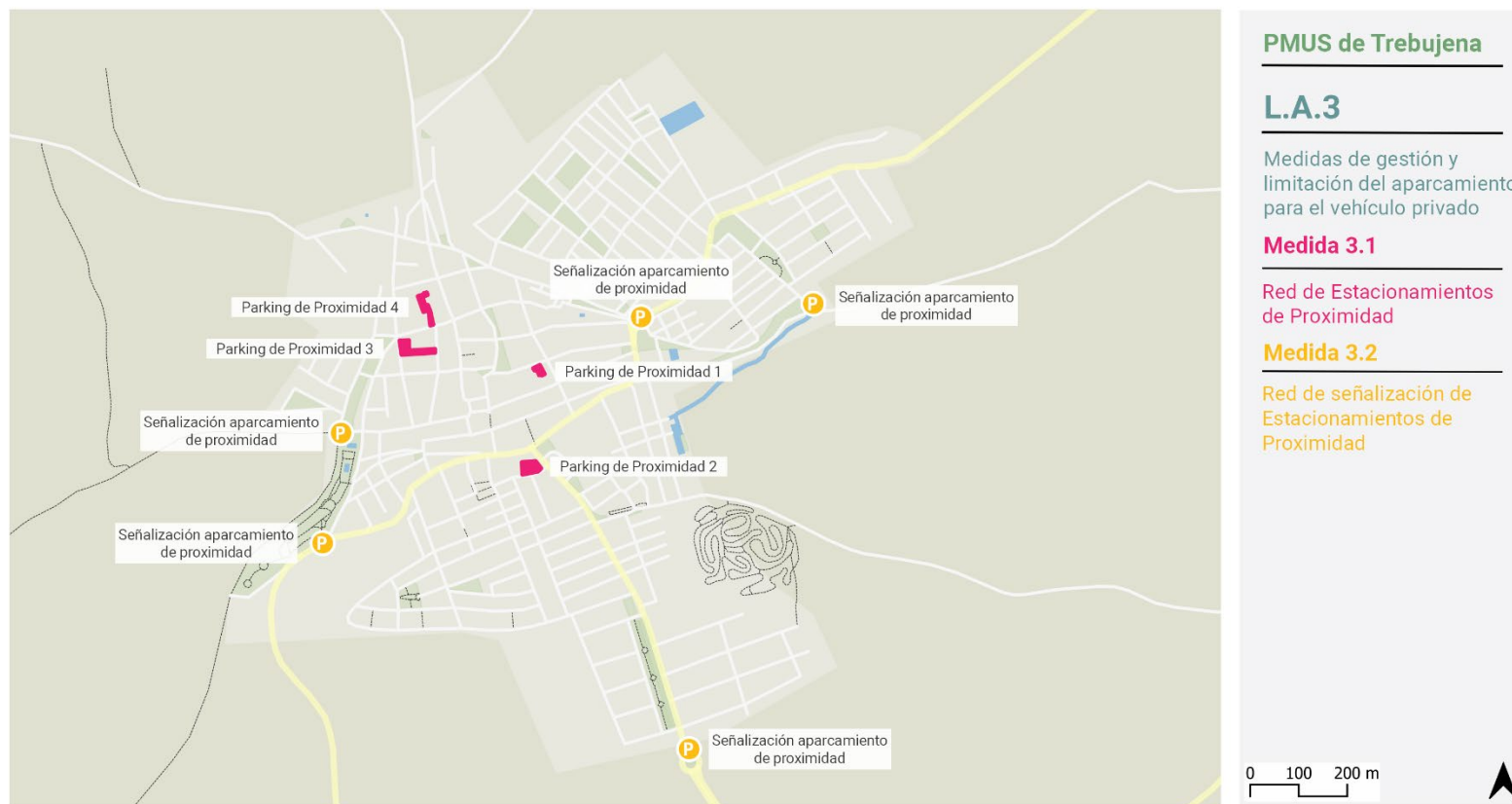
La ubicación de estas señales de información se sitúa principalmente en las entradas del municipio de Trebujena, en la intersección entre Calle Sanlúcar y Calle de la Feria, en la intersección entre Pablo Neruda y Avenida de Chipiona, en el acceso sur por Avenida de Jerez, en el acceso por Avenida del Arenal, y, por último, en la intersección entre Avenida de Sevilla y Avenida del Guadalquivir.

Compartiendo información guiada hacia los estacionamientos de proximidad localizados en las inmediaciones del Centro Histórico.

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.

Ámbito de acción

Figura 17. Plano relacionado a cada medida por adoptar de la Línea de Acción 3



Fuente: Elaboración propia

Programa económico

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

Línea de Acción 3. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado						
Medidas	Concepto	Unidad	Ud	Coste/Ud I	Coste total (I)	%
2.1	Proyecto de obras de acondicionamiento de parcelas para estacionamiento	1598,6	m ²	39,36 €	62.920,90 €	98,97%
2.2	Señalización de aparcamientos de proximidad	5	Ud	131,54	657,70 €	1,03%
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL						63.578,60 €
13% GASTOS GENERALES					8265,22	
6% BENEFICIO INDUSTRIAL					3814,72	
SUMA DE G.G. Y B.I.						12079,93
VALOR ESTIMADO						75658,53
21% I.V.A.						15888,29
PRESUPUESTO BASE						91.546,82 €

Fuente: Elaboración propia

Organismos involucrados

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 2.1. Red de Estacionamientos de Proximidad	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz
Medida 2.2. Red de señalización de estacionamientos de proximidad	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz

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 9. Cuadro de seguimiento por adoptar de la Línea de Acción 3

Id	Indicador	Unidad de medición	Valor actual	Valor Deseable	Tipo de sondeo	Periodicidad
ID1.	Creación de nuevas plazas de estacionamiento	Ud.	0	120	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual
ID.2	Implantación de nueva señalización	Ud.	0	5	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual

Fuente: Elaboración propia

Línea de Acción 4. 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. Garantizar la movilidad urbana universal a través de modos de transporte más sostenibles y colectivos

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

OE.7. Promover la transición energética y descarbonización de la ciudad

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 4.1. 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.

El municipio de Trebujena, situado en las marismas del Río Guadalquivir, alberga una gran riqueza natural y patrimonial, que genera un alto atractivo turístico. La instalación e impulso de la infraestructura para la recarga del vehículo eléctrico atraería una mayor cantidad de visitantes por la reducida oferta de puntos de recarga.

En el municipio de Trebujena se propone un único punto de recarga situado en el centro del término. Concretamente en Calle Larga, a muy pocos metros de distancia de Plaza España. Este puesto tendrá un único conector, debido a su localización en la vía pública.

El lugar en el que se sitúa presenta una gran accesibilidad, debido a que se encuentra en una zona de gran permeabilidad con cualquiera de los accesos del municipio.

La instalación de estos deberá tener un sistema de conexión a tierra: IT compatible con un transformador de aislamiento adicional en fuente de alimentación.

Siguiendo los criterios técnicos recomendados por la Agencia Provincial de la Energía de Cádiz (en adelante, APEC) la instalación de los puntos de recarga eléctrica deberá cumplir con:

- 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 18. Ilustración de especificaciones técnicas de un punto recarga eléctrica
SAVE O 'WALLBOX'



Fuente: Lugenenergy

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 Trebujena existen puntos de recarga de destino o de paso.

Medida 4.2. Fomento para la renovación tecnológica del parque móvil

El objetivo principal de esta medida es 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 vehículo.

Desde el Gobierno Local y 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 19. 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.

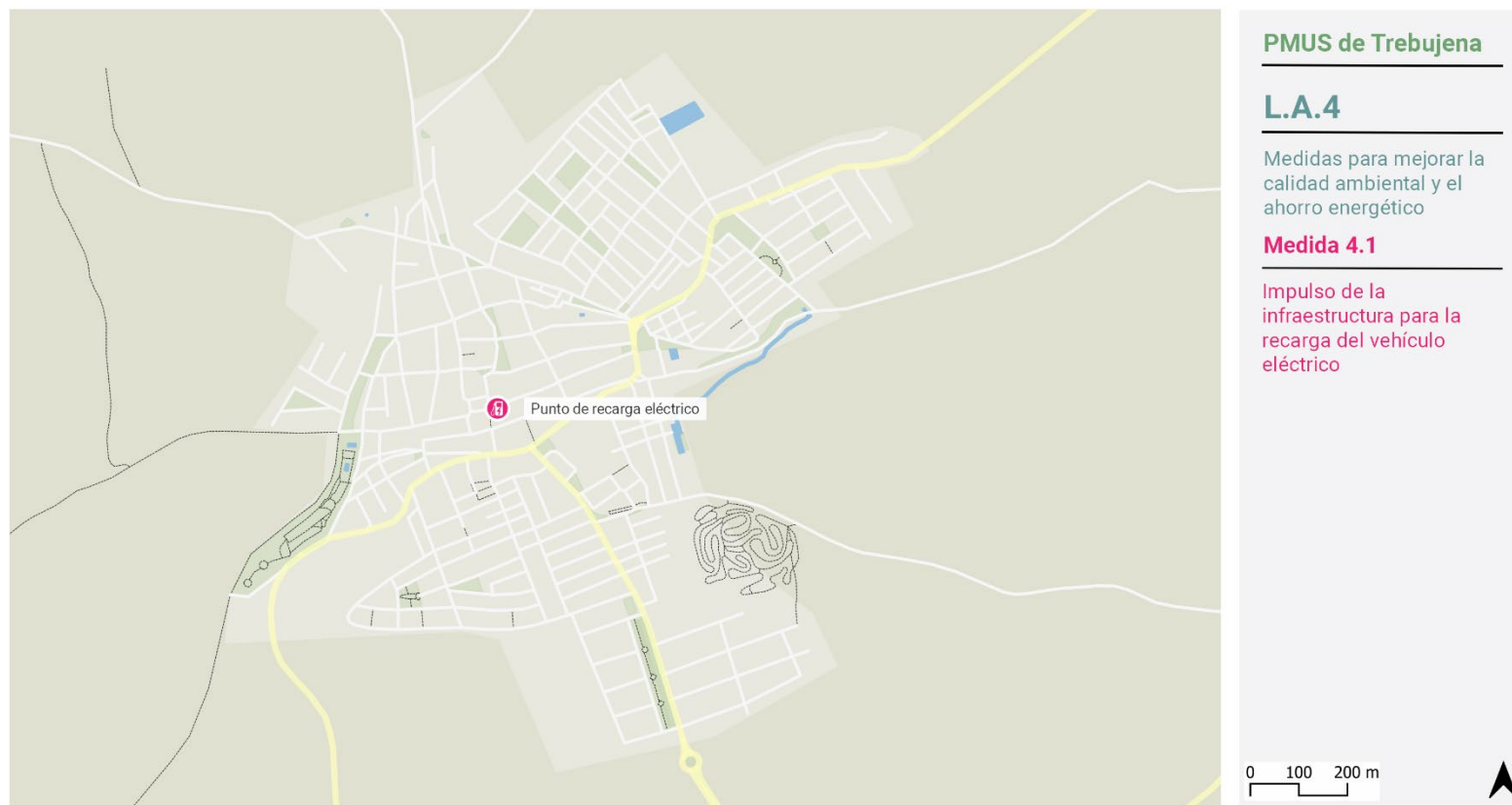
También, y para fomentar la transición, se pueden llevar a cabo algunas medidas tácticas como:

- 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.

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



Fuente: Elaboración propia

Programa económico

Tabla 10. Estimación del presupuesto para la implantación de la Línea de Acción 8

Línea de acción E4. Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético

E4. Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético						
Medida	Concepto	Unidad	Ud	Coste/Ud €	Coste total (€)	%
4.1	Impulso de infraestructura para recarga de vehículo eléctrico	1	unidades	10.900,00 €	10.900,00 €	100%
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL					10.900,00 €	
13 % GASTOS GENERALES					1417,00	
6 % BENEFICIO INDUSTRIAL					654,00	
SUMA DE G.G. Y B.I.					2.071,00 €	
VALOR ESTIMADO					12.971,00 €	
21 % I.V.A.					2.723,91 €	
PRESUPUESTO BASE					15.694,91 €	
7 % MANTENIMIENTO.....					763,00 €	

Fuente: Elaboración propia

Organismos involucrados

Tabla 11. Organismos involucrados de la Línea de Acción 4

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 4.1. Impulso de la infraestructura para la recarga de vehículo eléctrico	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz
Medida 4.2. Fomento para la renovación tecnológica del parque móvil	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno Local Diputación de Cádiz Junta de Andalucía Agentes privados

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 12. Cuadro de seguimiento por adoptar de la Línea de Acción 8

Id	Indicador	Unidad de medición	Valor actual	Valor Deseable	Tipo de sondeo	Periodicidad*
ID.1	Punto de recarga eléctrica	Ud.	0	1	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual

Fuente: Elaboración propia

Línea de Acción 5. Medidas para la potenciación del transporte colectivo

Esta propuesta del PMUS vigente e información revelada por la ciudadanía ante la poca permeabilidad y oferta de servicios de transporte colectivo hacia áreas residenciales perimetrales al caso histórico y áreas generadoras de desplazamientos y, en específico, para población vulnerable dependiente de terceros para su movilidad cotidiana en coche.

Este planteamiento tiene el objetivo subyacente de proporcionar un transporte eficiente, asequible y accesible para todos y todas, con independencia del sexo, edad y capacidades de las personas a nivel local.

También asume importantes objetivos medioambientales, al analizar opciones de transporte compartido que ayuden a reducir el uso del vehículo privado para ciertos tipos de desplazamientos externos, ante el servicio deficitario de transporte interurbano. Favoreciendo, a su vez, la intermodalidad al actuar como solución de primer/último kilómetro entre destino/origen y entre áreas generadoras de servicios y trabajo de la Comarca de Trebujena

Así como objetivos socioeconómicos y estímulos territoriales, al proporcionar a la población residente y visitante acceso a los servicios sociales, culturales y comerciales que oferta Trebujena, proporcionando un mayor dinamismo y articulación entre zonas colindantes al Casco Histórico.

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. Promover la igualdad efectiva en todos los aspectos de la movilidad urbana.

OE.7. Mejorar la gestión y competitividad del transporte público urbano.

OE.8. Promover el compartir coche para desplazamientos de medio y largo alcance.

A continuación, se describen medidas encaminadas a facilitar la accesibilidad y potenciar a nivel estratégico la red de transportes público, en la actualidad deficitario, y una alternativa que nos permite **compartir gastos** y hacer viajes más baratos, si no que nos ofrece la posibilidad de hacerlos acompañados y, sobre todo, de **reducir las emisiones de los vehículos y la congestión de los espacios** que estos pueden provocar.

Medida 4.1. Impulso de la Movilidad Compartida

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

En función de la distancia que se recorra, ya sea para ir al trabajo o realizar un viaje de tipo vacacional o de ocio existen una gran cantidad de aplicaciones que permiten a los viajeros, compartir coche y carreteras. 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. Desde un turismo para llevar a los niños al colegio hasta una furgoneta para hacer la mudanza, pasando por una alta gama con el que escaparte el fin de semana. Únicamente es necesario buscar el coche disponible para alquilar que mejor se adapta a tus necesidades y se podrá hablar 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. Estos vehículos son una de las opciones más atractivas para el turismo de los últimos meses, ya que ofrecen una independencia y una seguridad muy valoradas hoy. Esta plataforma es ideal si quieren elegir entre una amplia variedad de modelos, por un tiempo determinado y disponibles para moverse por toda Europa. 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, nació como un startup que ponía en contacto a los estudiantes de las universidades públicas de Valencia. Actualmente 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.

Por último, es necesario incorporar la necesidad de un transporte de conexión con otros municipios de la comarca de la bahía del Guadalquivir, con municipios como Sanlúcar de Barrameda, Lebrija o Chipiona.

Un ejemplo de esto es la iniciativa fomentada por 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.

Figura 21. Plan VIVE en colaboración con Hyundai



Fuente: Ayuntamiento de Grazalema

Esta iniciativa se puede extrapolar a otros municipios, como el área de estudio, en los alrededores del Parque natural, favoreciendo así el servicio de carsharing 100% eléctrico, reduciendo así externalidades negativas al municipio y a su entorno natural

Línea de Acción 6. Medidas específicas de la movilidad

Esta Línea de Acción consiste, en primer lugar, en generar un marco normativo de acción local para garantizar el derecho a la movilidad sostenible en el ámbito urbano y así atender y planificar cada una de las necesidades específicas de manera uniforme, priorizando aquellos modos que beneficien el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos. De esta manera se planteará la integración de los factores que determinan la movilidad local en la planificación territorial y urbanística como aspecto clave para la sostenibilidad.

En segundo lugar, en la utilización de la tecnología para optimizar el acceso a los servicios y garantizar los desplazamientos interurbanos a toda la población en modalidades de desplazamiento más sostenibles y asequibles al coche particular.

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

Medida 5.1. Ordenanza de Movilidad Sostenible

El PMUS de Trebujena 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, además de entidades como la Unión Europea), 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 y la distribución de mercancías urbanas para: adaptarse a las nuevas modalidades y tecnologías, así como redistribuir y organizar el viario y realizar las actuaciones de mejora de la movilidad peatonal de forma más justa para la convivencia, seguridad y accesibilidad universal de todas las personas usuarias.

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 al uso normativo de gestión del aparcamiento.

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,

como los estacionamientos de proximidad, puntos de recarga eléctrica, electrificación del parque móvil.

- Obligaciones generales de convivencia cívica y disciplina viaria que comprende la normativa sobre seguridad vial nacional de las diferentes personas usuarias y medios de transporte, ajustadas a las nuevas normativas de velocidad en vías urbanas.
- Regulación y normativas de los nuevos límites de velocidad por tipología viaria.
- Clasificación viaria por tipología de reducción de velocidad como la zona 30 del entorno del centro de salud de Trebujena.
- 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.
- 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, a través de un incremento de la señalización y de elementos de calmado de tráfico.
- 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. Ejemplo de ello es la reurbanización de la Av. Arenal.
- 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 que acompañan en muchos casos a medidas como la citada anteriormente.

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.

Medida 5.2. Campañas y espacios de participación y fomento de la Movilidad Sostenible

Para propiciar una modificación real de los hábitos de movilidad, es necesario motivar e implicar a la ciudadanía en la implantación del PMUS y desarrollar un proceso conjunto de sensibilización de los efectos de la movilidad cotidiana sobre el medioambiente y la salud de la comunidad.

Por ello, y durante todo el horizonte temporal de implantación del PMUS, es necesario avanzar hacia la comunicación, divulgación, fomento y promoción del conjunto de medidas propuestas en este documento.

Se recomienda la realización de campañas de promoción de la movilidad sostenible, aprovechando el proceso de implantación del PMUS, para generar conciencia sobre los efectos globales y locales de las emisiones provenientes del transporte, de la elección y medidas que cada persona puede llevar a cabo para contrarrestar dichos efectos.

A manera de ejemplo, se pueden realizar las siguientes acciones:

- Comunicaciones orientadas a informar y sensibilizar sobre:
 - Los efectos negativos del tráfico motorizado particular y los efectos positivos de circular en bicicleta, a pie y en transporte público, incluidos los efectos para el medio ambiente y la salud.
 - Medios de transporte sostenibles como el transporte público, modos de transporte no motorizado, vehículos de bajas emisiones, uso acompañado de vehículos, etc.
- Creación de foros sobre movilidad, como herramienta de comunicación para lograr el respaldo de los ciudadanos con vistas a las políticas y prácticas de gestión de la movilidad.
- Plataformas de aprendizaje electrónico con el fin de informar sobre las posibilidades de utilizar vehículos limpios, el transporte público, etc.
- Jornadas y encuentros técnicos. Presenciales, o vía telemática en formato *webinar* para reforzar el carácter técnico de las medidas.

Asimismo, resulta beneficioso integrar las estrategias y campañas de carácter local, a favor del transporte y la movilidad sostenible, con eventos transnacionales como la Semana Europea de la Movilidad, donde se celebran acciones dirigidas a sensibilizar a los ciudadanos en cuanto al uso del transporte público, en bicicleta y peatonal y a animar a las ciudades europeas a que promuevan estos modos de transporte y a que inviertan en las nuevas infraestructuras necesarias para esto.

Por otra parte, se considera acertado, establecer medios y herramientas comunicacionales a través de:

- Publicidad en diversos medios clásicos: prensa local y canales de radio, así como televisión regional.
- Publicidad y divulgación en redes sociales y página web del Ayuntamiento de Trebujena, Comarca y Diputación de Cádiz.
- Por grupos de WhatsApp del tejido asociativo de Trebujena, según el grado de integración organizativo.
- Merchandising. Material de papelería y oficina (lapiceros, adhesivos, etc.).
- Distribución en colegios mediante actos diversos.

- Sistema permanente de información.
 - Es preciso promover un espacio web de información del desarrollo del PMUS y uno de participación ciudadana que permita un diálogo activo y transparente entre los vecinos y las vecinas con la Administración, que haga visible todas las experiencias y buenas prácticas desarrolladas en relación con temas de movilidad y sostenibilidad social con perspectiva de género.
 - Aprovechar todo el potencial de Internet y de la telefonía móvil inteligente para promocionar la movilidad sostenible.
 - Es deseable difundir las aplicaciones existentes que ofrecen información que, directa o indirectamente, pueden promocionar la movilidad sostenible.
- Programas de asesoramiento
 - Ayudar a personas físicas y autónomos, empresas y entidades públicas y privadas de Trebujena a involucrarse y a participar en redes, convocatorias y programas de ayuda regionales y europeos de especialización para el impulso y financiamiento de la movilidad sostenible.

Organismos involucrados

Tabla 13. Organismos involucrados de la Línea de Acción 3

Línea de Acción	Agentes involucrados
Medida 5.1. Ordenanza de Movilidad Sostenible	<ul style="list-style-type: none"> • Gobierno Local
Medida 5.2. Campañas y espacios de participación y fomento de la Movilidad Sostenible	<ul style="list-style-type: none"> • Gobierno Local • Diputación de Cádiz
Medida 5.3. Impulso de la Movilidad Compartida	<ul style="list-style-type: none"> • Gobierno Local • Diputación de Cádiz • Agentes privados

Fuente: Elaboración propia

Programa de seguimiento

Tabla 14. 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.1	Ordenanzas de Movilidad urbana Sostenible aprobadas	Ud.	0	1	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual
ID.2	N.º de Campañas realizadas	Ud./Año	0	3	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 Trebujena, 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 15. Presupuesto relacionado a cada Línea de Acción por una movilidad sostenible de Trebujena.

Línea de Acción	Presupuesto (€)	Porcentaje (%)
L1. Medidas de control y ordenación de tráfico	2.177.504	51%
L2. Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana	1.847.695	43%
L3. Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado	91.546	2%
L4. Medidas para la potenciación del transporte colectivo	148.309	3%
L5. Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético	31.461	1%

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 16. Cuadro de seguimiento por adoptar del PMUS de Trebujena

Id	Concepto	Unidad de medición	Valor actual	Valor esperado	Tipo de Sondeo	Periodicidad
ID.1	Pasos peatonales elevados	Ud.	10	19	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID.2	Modificación de intersecciones	Ud.	0	3	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID.3	Zona 20	Ud.	0	1	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID.4	Reurbanización y ordenación viaria	%	0	100%	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID.5	Ordenación táctica del tráfico	%	0	100%	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual

Id	Concepto	Unidad de medición	Valor actual	Valor esperado	Tipo de Sondeo	Periodicidad
ID.1	Regeneración de Espacio Público en el Casco Antiguo	Ud.	0	1	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID.2	Entorno escolar seguro	m	0	40	Datos ofrecidos por el ayuntamiento	Anual
ID1.	Creación de nuevas plazas de estacionamiento	Ud.	0	120	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual
ID.2	Implantación de nueva señalización	Ud.	0	5	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual
ID.1	Punto de recarga eléctrica	Ud.	0	1	Datos ofrecidos por el Ayto.	Anual
ID.1	Ordenanzas de Movilidad urbana Sostenible aprobadas	Ud.	0	1	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual
ID.2	N.º de Campañas realizadas	Ud./Año	0	3	Datos proporcionados por el Ayto.	Anual

Fuente: Elaboración propia



Diputación
de Cádiz

TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y DESARROLLO URBANO
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