

DILIGENCIA:
Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica FONDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Una manera de hacer Europa

DILIGENCIA:
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la estrategia de desarrollo urbano sostenible integrado del municipio de Lepe (Huelva)

Plan de acción y propuestas

Noviembre 2019



Cód. Validación: 4SNEND3QH2RNTK4SQF4RGKYQ | Verificación: <https://lepe.secelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 207

DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Nombre del Documento: E605d02p00v03 Propuestas

Ficheros asociados: E605 PMUS Lepe - Ayto Lepe\T02 Propuestas

Realización: Miguel Ángel Domínguez, Patricia Sánchez, Óscar Martínez y José Manuel García

Revisión del Contenido: José Manuel García

Revisión formal: José Manuel García

Fecha: 25/11/2019



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Volúmenes del Plan

- ❖ 1. Análisis y Diagnóstico.
- ❖ 2. Plan de acción y propuestas.
- ❖ 3. Estudio carril cívico - ciclable entre núcleos.
- ❖ 4. Anexos (Parte I).
- ❖ 5. Anexos (Parte II).

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Contenido

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA.

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

1	Objetivos y estrategias.....	9
1.1	Objetivos generales.....	9
1.2	Método de formulación de propuestas	10
1.2.1	La primera matriz DAFO	10
1.2.2	La segunda matriz DAFO	13
1.3	Planes operativos.....	15
1.3.1	Estructuración de los planes	15
1.3.2	Interrelación entre planes.....	17
2	Descripción de los Planes.....	18
2.1	Presentación de los Planes y las propuestas.....	18
2.1.1	Plan de Movilidad Peatonal	20
2.1.2	Plan de Movilidad Ciclista	41
2.1.3	Plan de Movilidad Limpia	75
2.1.4	Plan de Viario, Tráfico y Estacionamiento	97
2.1.5	Plan de Transporte de Público	131
2.1.6	Plan de Transporte de Mercancías	153
2.1.7	Plan de Normativa y Regulación	165
2.1.8	Plan de Organización y Participación	177
3	Implantación y seguimiento.....	187
3.1	Presupuesto	187
3.2	Cronograma	192
3.2.1	Planteamiento general.....	192
3.2.2	Prioridades de las diferentes medidas.....	192
3.2.3	Programación.....	194
3.2.4	Agentes responsables	197
3.3	Evaluación	199
3.3.1	Evaluación cualitativa.....	199
3.3.2	Evaluación cuantitativa	201
3.4	Seguimiento	206
3.4.1	Filosofía	206
3.4.2	Indicadores de ejecución	206



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Índice de tablas

Tabla 1.- Segunda matriz DAFO	15
Tabla 2.- Objetivos	15
Tabla 3.- Relación entre propuestas y planes sectoriales	17
Tabla 4.- Código de colores	19
Tabla 5.- Zona de prioridad peatonal	23
Tabla 6.- Red de itinerarios peatonales	30
Tabla 7.- Relación indicativa de plazas de aparcabicis recomendadas	56
Tabla 8.- Puntos de recarga eléctrica	92
Tabla 9.- Presupuesto total del PMUS	189
Tabla 10.- Prioridad de las medidas propuestas	193
Tabla 11.- Evolución del coste anual del PMUS (en millones de €)	195
Tabla 12.- Agentes responsables	198
Tabla 13.- Indicadores de impacto cualitativo	200
Tabla 14.- Consumo promedio de vehículos en entorno urbano	202
Tabla 15.- Consumos equivalentes por tipo de vehículo	202
Tabla 16.- Factores de emisión de CO ₂	203
Tabla 17.- Factor de emisiones equivalentes	203
Tabla 18.- Consumo actual	204
Tabla 19.- Emisiones actuales	204
Tabla 20.- Impactos del Plan	205
Tabla 21.- Indicadores de ejecución del Plan	207

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Índice de imágenes

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA.

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Imagen 1: Ejemplo de acera estrecha y falta de seguridad	23
Imagen 2: Señal de prioridad peatonal.....	23
Imagen 3: Problemas de accesibilidad peatonal en Lepe	35
Imagen 4: Problemas de accesibilidad peatonal a las playas	36
Imagen 5: Carriles bici actuales	41
Imagen 6: Emplazamiento incorrecto de carril bici	43
Imagen 7: Vía cívica-ciclable	51
Imagen 8: Estructura de fases.....	57
Imagen 9: Soporte de U-invertida.....	58
Imagen 10: Dimensiones estándar de aparcabicis en U-invertida	58
Imagen 11: Estado actual de la Vía Verde del Litoral	69
Imagen 12: Avenida de Andalucía.....	99
Imagen 13: Reordenación de la Av. Andalucía	100
Imagen 14: Esquema velocidad permitida.....	108
Imagen 15: Cambios de velocidad máxima permitida en vías de dos carriles por sentido (Ej. Avda. de Andalucía)	109
Imagen 16: Malas prácticas de estacionamiento en La Antilla.....	115
Imagen 17: Malas prácticas de estacionamiento en Lepe.....	121
Imagen 18: Ejemplo de información de estacionamiento	128
Imagen 19: Ejemplo de información al usuario	136
Imagen 20: Parada de autobús en Pinares de Lepe.....	145
Imagen 21: Cooperativas agrarias	159
Imagen 22: Distribución del coste de inversión.....	191
Imagen 23: Distribución del coste de operación y mantenimiento.....	191
Imagen 24: Evolución del coste anual del PMUS (en millones de €)	194



1 Objetivos y estrategias

1.1 Objetivos generales

En el proceso de diagnóstico se han identificado diversas problemáticas de muy diferente naturaleza, poniendo de relieve la necesidad de tender a un desarrollo que permita la mejora de las condiciones de vida, pero compatible con una explotación racional del planeta. Es lo que normalmente se denomina “desarrollo sostenible” y se define como “un desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades”.

Para alcanzar esa sostenibilidad es fundamental que los recursos naturales se utilicen de forma inteligente y que se protejan los ecosistemas de los que, entre otras cosas, depende nuestra propia supervivencia como especie. Pero ello debe hacerse con equidad, esto es, atendiendo a las necesidades de todas las personas. Por tanto, aparece un matiz adicional: una sociedad sostenible es capaz de elevar los niveles generales de bienestar de la sociedad humana y de todos y de cada uno de sus integrantes, pero sin degradar al capital natural que suministra los recursos necesarios.

Por tanto, se entiende que el PMUS Lepe ha de adoptar el enfoque más completo de la sostenibilidad, con tres grandes objetivos generales que pueden definirse como sigue:

- La **sostenibilidad ambiental**, que se refiere a la necesidad de que el impacto del proceso de desarrollo no destruya de manera irreversible la capacidad de carga del ecosistema y debe basarse en los siguientes conceptos:
 - Conseguir un nuevo reparto modal, fomentando los modos de transporte más sostenibles, mediante la intermodalidad donde sea posible, reduciendo el consumo de recursos y las emisiones atmosféricas.
 - Implantar mejoras tecnológicas que reduzcan el consumo energético y el impacto ambiental de todos los modos y, particularmente, del transporte por carretera.
- La **sostenibilidad social**, referida a la erradicación de la pobreza y la exclusión social, basada en la justicia social, integrando conceptos como el enfoque de género y la accesibilidad universal, tiene los siguientes componentes:
 - Mantener la movilidad individual, en un contexto de envejecimiento poblacional, continuando con el papel del transporte como motor de la integración social mediante una oferta de transporte asequible y que responda a las necesidades individuales y sociales.
 - Conseguir una adecuada accesibilidad territorial dentro de una planificación equilibrada.
- La **sostenibilidad económica**, entendida como un crecimiento económico que respete los dos componentes anteriores, es decir, que use los recursos de manera eficiente, en una relación no destructiva con la naturaleza, y de manera eficaz, que satisfaga las necesidades individuales, promoviendo la equidad y la inclusión social, lo que debe satisfacer dos conceptos:



- Aumento de la eficacia del sistema de transporte. El sistema de transporte debe ser una palanca de impulso del sistema productivo y de la competitividad del tejido socioeconómico de Lepe, vertebrando las relaciones internas y potenciando la comunicación del municipio con su entorno.
- Aumento de la eficiencia del sistema de transporte. El sistema de transporte debe mejorar el uso de los recursos, en el marco de un desarrollo sostenible, inteligente y responsable. Es preciso desvincular el desarrollo económico del incremento de impactos del transporte.

En consecuencia, todas las propuestas del Plan habrán de satisfacer al menos uno de los siguientes criterios:

- Deben aumentar la sostenibilidad ambiental del sistema, de tal forma que se abogue por fuentes de energía menos contaminantes, por la disuasión del empleo del transporte privado, etc.
- Han de impulsar la sostenibilidad social, garantizando la accesibilidad universal con independencia de género o edad y haciendo hincapié en las personas con diversidad funcional.
- Es imprescindible que las medidas garanticen la sostenibilidad económica, bien mediante soluciones rentables o bien minimizando la necesidad de aportación financiera pública. Esto se conseguirá proponiendo actuaciones eficientes y eficaces que maximicen el resultado obtenido por cada euro invertido.

1.2 Método de formulación de propuestas

1.2.1 La primera matriz DAFO

A continuación, se recoge una síntesis de las conclusiones extraídas tras aplicar el Análisis DAFO al municipio de Lepe, tal y como se recoge en el volumen 1 Análisis y Diagnóstico.

Las Oportunidades pueden ordenarse como sigue:

- Marco físico:
 - Clima del municipio con pocas precipitaciones de lluvia y temperaturas adecuadas para una movilidad no motorizada.
 - Topografía favorable para la movilidad no motorizada (sobre todo dentro de Lepe y La Antilla/Islandilla) y eléctrica.
 - En los núcleos urbanos, las distancias son relativamente cortas en todo tipo de viajes.
 - Las distancias entre los diferentes núcleos del municipio no son muy grandes, ideales para la movilidad ciclista, o incluso, caminando.
- Economía:
 - Crecimiento de la agricultura y necesidad de más población trabajadora.
 - Gran recuperación del empleo en los últimos meses.
 - Los turistas usan mucho el transporte público y las bicicletas en el núcleo de La Antilla.
 - Existencia de estrategias en la UE para financiar proyectos sostenibles.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Infraestructuras y transporte:
 - Buenas infraestructuras y comunicaciones que canalizan el flujo interurbano (red viaria competencia de la Junta de Andalucía).
 - Servicio de transporte interurbano de calidad generalmente adecuado al tamaño del municipio.
- Tecnología y conocimiento:
 - Nuevas tecnologías de la información que abren las puertas a formas innovadoras de gestión y de explotación de información (Smart city, SAE, redes sociales, etc.).
 - Consolidación de métodos y experiencias para el diseño de sistemas sostenibles de movilidad.

Las Amenazas identificadas son las siguientes:

- Marco físico:
 - La falta de itinerarios seguros entre núcleos del municipio dificulta la comunicación, reduciendo la movilidad no motorizada.
- Turismo:
 - Posible competencia creciente de otros lugares turísticos. Probabilidad de pérdida de turismo por otros municipios cercanos con mejor accesibilidad e infraestructuras.
 - Limitación de turismo de personas mayores debido a que sus necesidades específicas no son atendidas por el actual sistema urbano de transporte y movilidad (falta de oferta, de accesibilidad, etc.).
- Automóvil:
 - Sistema fiscal que promueve el uso del coche (diésel para turismos y furgonetas algo más barato que la gasolina).
 - Aumento del precio del petróleo y crecimiento de los impuestos ambientales, lo que aumenta el coste del transporte convencional.

Las Fortalezas que presenta Lepe son las que siguen:

- Entorno urbano:
 - Núcleos pequeños muy adecuados, por distancia, para la movilidad no motorizada.
 - Existencia de relativamente bastante suelo en la ciudad para realizar actuaciones dispersas (Campo de fútbol, etc.).
- Ciudadanía:
 - Percepción generalizada de los problemas existentes en accesibilidad y de la existencia de soluciones.
 - Disponibilidad de fondos por la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI).
- Economía:



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Gran centro de atracción turista en época estival, fundamentalmente en La Antilla/Islandilla.
 - Centro de atracción en la segunda mitad de mayo a la Romería de La Bella.
 - Existencia de zonas comerciales (Mercadona y Centros Comerciales), que suponen un refuerzo del atractivo comercial.
 - Gran potencia agricultora de la zona en frutos rojos.
- Sociedad:
 - Gran penetración de la percepción generalizada de los problemas de accesibilidad y movilidad ciclista existentes.
 - Creciente sensibilización de la población hacia la salud y el medio ambiente, lo que favorece la movilidad no motorizada.
 - Aumento de la población empadronada en los últimos años, lo que corrobora un dinamismo económico-social.
 - Gran parte del tejido productivo en Lepe es agrícola, lo que favorece fijar la actividad y permite esperar compromisos de desarrollo.
 - Complejo deportivo de La Antilla/Islandilla con gran desarrollo turístico y campo de golf que favorece la llegada de familias y turistas que buscan zonas verdes y movilidad sostenible.
 - Infraestructuras y transporte:
 - Red de carreteras interurbanas entre núcleos con buena comunicación.
 - Importantes empresas en la ciudad de Lepe pero que no afecta a los flujos urbanos por su ubicación. Flujos de mercancías que no afectan al tejido urbano.
 - Buenas conexiones de transporte público tanto urbano como interurbano.
 - Existencia de capacidad infrautilizada de estacionamiento.
 - Cultura de la bicicleta para ocio deportivo.

Las Debilidades puestas de manifiesto en el análisis realizado son las siguientes:

- Entorno urbano.
 - Fragmentación territorial por la circunvalación que atraviesa Lepe.
 - Falta de infraestructuras peatonales en el diseño urbano, con cultura de estacionamiento en zonas no permitidas.
 - Zonas de atracción localizada en época estival que demanda gran espacio de estacionamiento.
 - Diseño de aceras y viario anticuado en el centro urbano. En general, las dimensiones reducidas que impiden y dificultan el uso peatonal por las reducidas dimensiones de las aceras.
 - Escasas zonas ciclistas, lo que no favorece la movilidad ciclista. Falta de uso del carril bici por ser utilizado para movilidad peatonal.
 - Percepción de inseguridad de la infraestructuras ciclistas y muy mal mantenimiento de los senderos existentes.
- Gobernanza:
 - Escasa actividad de control y represión de actitudes y actuaciones contrarias a las normas. Pasividad ante la proliferación de estacionamientos ilegales (no cumplen



normativa urbanística, no pagan vados, no pagan impuestos, etc.) que deterioran el entorno y consolidan un uso desordenado del vehículo privado.

- Sociedad:
 - Falta de accesibilidad mediante lenguaje universal ante la creciente migración de población hacia el municipio.
 - Población crecientemente envejecida, con una necesidad de atención especial en constante aumento. Falta de atención específica de las necesidades de las personas con movilidad reducida (incluyendo tercera edad): aceras estrechas, bordillos, flota de transporte público inaccesible, etc. Riesgo de fragmentación social.
 - Al igual que en otras ciudades, malos hábitos del uso del coche por el transporte a los colegios de los padres y madres, en buena medida condicionados por las malas condiciones para desplazamientos no motorizados. Asentamiento entre los niños y niñas de una cultura de uso sistemático del vehículo privado.

- Transporte urbano:
 - Transporte urbano orientado al desplazamiento al Centro de Salud, que penaliza los desplazamientos transversales. Frecuencia de servicio inapropiada para movilidad urbana (intervalos de servicio excesivos).
 - Falta de información sobre servicios (web, paradas, vehículos).
 - Mala accesibilidad en paradas y vehículos para personas mayores, niños, movilidad reducida, etc.
 - Falta de escala para muchas actuaciones de base tecnológica (sistema de ayuda a la explotación, información a los usuarios, etc.).

- Movilidad:
 - Infraestructuras peatonales con poca anchura y mal uso por el vehículo privado con aceras sin rebajes de bordillos, obstáculos, etc.
 - Falta de infraestructuras para bicicleta o las existentes carentes de uso. Escasos aparcabicis y falta de señalización, de iluminación y de seguridad.
 - Siniestralidad vial con tendencia creciente con la recuperación económica. Falta de política explícita al respecto.

1.2.2 La segunda matriz DAFO

A partir de la primera matriz DAFO se puede proceder al esbozo de estrategias, mediante la confección de la segunda matriz DAFO.

- De la combinación de fortalezas con oportunidades surgen las potencialidades, que señalan las líneas de acción más prometedoras.
- Las limitaciones, determinadas por una combinación de debilidades y amenazas, indican una seria advertencia que debe combatirse para asegurar la pervivencia a largo plazo (en este caso la sostenibilidad de la movilidad).
- Finalmente, los riesgos (combinación de fortalezas y amenazas) y los desafíos (combinación de debilidades y oportunidades), exigirán una cuidadosa consideración a la hora de marcar el rumbo que se debe asumir hacia el futuro deseable.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Tabla 1.- Segunda matriz DAFO

	Debilidades	Fortalezas
Amenazas	<p><u>Limitaciones</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mala articulación entre núcleos para modos no motorizados. • Altas velocidades del vehículo privado en vías principales y en nuevos desarrollos. • Importantes barreras físicas. • Mala accesibilidad general. • Excesivo consumo de combustibles fósiles 	<p><u>Riesgos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Estructura territorial favorable al vehículo privado. • Cultura de mal aparcamiento.
Oportunidades	<p><u>Desafíos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Alta dedicación del espacio urbano al vehículo privado. • Semaforización optimizada para el vehículo privado. • Reglamentación heterogénea. 	<p><u>Potencialidades</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Buena aceptación del transporte público. • Percepción de la ciudadanía de los problemas existentes y de la existencia de soluciones.

Fuente: Elaboración propia.

Así, los objetivos del PMUS se articulan de la siguiente manera:



Tabla 2.- Objetivos

<p><u>Objetivos para solventar las limitaciones</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Crear una red peatonal de conexión de todos los barrios. • Favorecer la accesibilidad en bicicleta. • Reducir la velocidad del vehículo privado en el espacio urbano. • Reducir la intrusión del vehículo privado en el espacio urbano. • Recuperar parte del espacio utilizado hoy por el vehículo privado, especialmente en las áreas urbanas centrales. • Fomentar el uso de energías renovables en los motores. 	<p><u>Objetivos para minimizar los riesgos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Dar prioridad a peatones frente a todos los demás modos de desplazamiento en distancias cortas. • Dar prioridad a la bicicleta frente a los modos de desplazamiento mecanizados en distancias medias. • Dar prioridad al autobús frente al vehículo privado.
<p><u>Objetivos para resolver los desafíos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta. • Mejorar los tiempos de viaje del transporte público. • Reducir el uso del vehículo privado en el interior de los núcleos urbanos. • Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia. • Mejorar de la calidad del espacio público. • Apoyar el uso de la bicicleta, sin perjudicar a peatones. 	<p><u>Objetivos para desarrollar las potencialidades</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Superar problemas de accesibilidad peatonal actuales. • Fomentar la accesibilidad mediante el lenguaje universal. • Proporcionar el acceso peatonal al transporte colectivo. • Promover la intermodalidad. • Mejorar la accesibilidad en autobús a los servicios de interés general. • Mejorar la seguridad vial en general. • Mejorar la seguridad vial de peatones y ciclistas. • Fomentar la conciencia social sobre la movilidad sostenible

Fuente: Elaboración propia.

1.3 Planes operativos

1.3.1 Estructuración de los planes

Los anteriores objetivos se pueden estructurar, por sencillez, en planes operativos, dentro de los cuales se integran otros, como la gestión de la movilidad. Primeramente, se enuncian los relativos a los diferentes modos de desplazamiento, incluyendo al final otros planes transversales o de apoyo a las anteriores.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Plan de Movilidad Peatonal (MP)
 - MP 1. Zona de prioridad peatonal.
 - MP 2. Red de itinerarios peatonales principales.
 - MP 3. Programa de Accesibilidad Universal.

- Plan de Movilidad Ciclista (MC)
 - MC 1. Reordenación general de circulación.
 - MC 2. Implantación de carril bici entre núcleos.
 - MC 3. Programa de aparcabicis.
 - MC 4. Promoción de uso ciclista entre visitantes.
 - MC 5. Conexión con otros municipios (Vía Verde).

- Plan de Movilidad Limpia (ML)
 - ML 1. Política fiscal para potenciar vehículos limpios.
 - ML 2. Renovación de flota municipal.
 - ML 3. Contratación verde.
 - ML 4. Infraestructuras para la movilidad eléctrica.

- Plan de Viario, Tráfico y Estacionamiento (VTE)
 - VTE 1. Mejora de la infraestructura.
 - VTE 2. Ordenación de la infraestructura.
 - VTE 3. Reordenación de estacionamiento en La Antilla.
 - VTE 4. Reordenación de estacionamiento en Lepe.
 - VTE 5. Sistema de información de estacionamiento.

- Plan de Transporte Público (TP)
 - TP 1. Sustitución de flota.
 - TP 3. Información al usuario.
 - TP 3. Reordenación del trazado.
 - TP 4. Programa de Accesibilidad al transporte público.
 - TP 5. Coordinación entre transporte urbano e interurbano.

- Plan de Transporte de Mercancías (TM)
 - TM 1. Racionalización de estacionamiento en zonas industriales.
 - TM 2. Racionalización de estacionamiento en zonas agrarias.

- Plan de Normativa y Regulación (NR)
 - NR 1. Revisión de Normas Urbanísticas.
 - NR 2. Ordenanza de movilidad.

- Plan de Organización y Participación (OP)
 - OP 1. Oficina de movilidad.
 - OP 2. Foro de la movilidad.



1.3.2 Interrelación entre planes

A pesar de que se haya encajado cada propuesta en un único plan sectorial, ninguna de ellas funcionaría por sí sola, pues están íntimamente ligadas unas con otras y la implantación de una propuesta puede estar condicionada por el desarrollo de otra, aunque esté incluida en un plan sectorial diferente.

A continuación, se presenta una tabla que muestra la relación existente entre propuestas y planes sectoriales.

Tabla 3.- Relación entre propuestas y planes sectoriales

	MP	MC	ML	VTE	TP	TM	NR	OP
MP 1	✓	*		*	*		*	
MP 2	✓	*		*			*	
MP 3	✓	*	*	*	*		*	*
MC 1	*	✓		*	*		*	
MC 2	*	✓		*			*	
MC 3		✓					*	
MC 4		✓						*
MC 5	*	✓		*			*	
ML 1			✓	*			*	
ML 2			✓		*		*	
ML 3			✓				*	
ML 4			✓	*				
VTE 1	*	*		✓	*			
VTE 2		*		✓	*			
VTE 3	*			✓			*	
VTE 4	*			✓			*	
VTE 5	*	*		✓				*
TP 1			*		✓		*	
TP 2				*	✓			
TP 3	*			*	✓			
TP 4	*			*	✓		*	
TP 5					✓		*	*
TM 1				*		✓		
TM 2				*		✓		
NR 1				*			✓	
NR 2	*	*				*	✓	
OP 1	*	*	*	*	*	*	*	✓
OP 2	*	*	*	*	*	*	*	✓

MP: Movilidad Peatonal; MC: Movilidad Ciclista; ML: Movilidad Limpia; VTE: Viario, Tráfico y Estacionamiento; TP: Transporte público; TM: Transporte de Mercancías; NR: Normativa y Regulación; OP: Organización y Participación.

✓ Interrelación directa

* Relación con otras estrategias

Fuente: Elaboración propia



2 Descripción de los Planes

2.1 Presentación de los Planes y las propuestas

A continuación, se presentan las diferentes propuestas, estructuradas en los planes comentados anteriormente.

Para facilitar la lectura se ha normalizado la presentación y cada propuesta se presenta en dos apartados:

- En el primero se describe la lógica de la propuesta y sus aspectos más significativos.
- Tras ello, se presenta una ficha normalizada que permite identificar rápidamente los principales atributos de la propuesta y facilita la comparación entre ellas.

La citada ficha recoge lo siguiente:

- Nombre de la propuesta, con la asignación del código correspondiente en función del plan sectorial al que pertenezca.
- El grado de prioridad de la implantación de la propuesta.
- Objetivos generales a los que responde la propuesta.
- Objetivos específicos que se pretenden lograr con la implantación de la propuesta.
- Lógica de la propuesta, donde se recogen los problemas que pretende resolver y su filosofía general.
- Breve descripción de la propuesta.
- Planes sectoriales con los que se relaciona la propuesta que se presenta en la ficha.
- El coste, tanto de la inversión como del mantenimiento, que implica la puesta en marcha de la propuesta, expresado en intervalos cuantificados en millones de euros (menos de medio millón, de medio millón a un millón y más de un millón).
- La emisiones y energía que se prevé ahorrar como consecuencia de la implantación de la propuesta.
- Agentes implicados en la implementación de cada propuesta.
- Relación de indicadores destinados a realizar el seguimiento de cada una de las propuestas.
- Zona de actuación de la propuesta.

Para facilitar la comprensión, se ha asignado un color diferente a los encabezados de las fichas en función del plan sectorial en el que se encuadre.



DILIGENCIA:

Documento **APROBADO INICIALMENTE**
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Tabla 4.- Código de colores

Planes	Color
Plan de Movilidad Peatonal (MP)	[Red]
Plan de Movilidad Ciclista (MC)	[Orange]
Plan de Gestión de la movilidad (GM)	[Yellow]
Plan de Viario, Tráfico y Estacionamiento (VT)	[Light Green]
Plan de Transporte Público (TP)	[Light Blue]
Plan de Transporte de Mercancías (TM)	[Purple]
Plan de Normativa y Regulación (NR)	[Dark Purple]
Plan de Organización y Participación (OP)	[Black]

Fuente: Elaboración propia



Cód. Validación: 4SNEND3QH2RNTK4SQF4RGKYQ | Verificación: <https://lepe.secelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 19 de 207

2.1.1 Plan de Movilidad Peatonal

Visión de conjunto

La movilidad peatonal debe ser el modo predominante de desplazamiento para trayectos cortos en el municipio de Lepe, de forma cómoda y sin percepción de riesgo, para lo que las infraestructuras deben facilitarla sin que suponga una traba. Para lograr este objetivo el presente Plan de Movilidad Peatonal, se articula en dos ámbitos:

- Dar prioridad al peatón frente a los modos de transporte motorizados.
- Dotar de accesibilidad peatonal.

Por un lado, los desplazamientos a pie constituyen la base de la movilidad sostenible y, de una u otra forma, siempre están presentes como etapa inicial y final en los desplazamientos mecanizados. Como consecuencia, en el diseño de cualquier sistema de movilidad urbana, los viajes a pie deben ser siempre favorecidos y contar con preferencia.

Actualmente, el centro urbano de Lepe cuenta con vías peatonales (Vía Verde, calle Santo Domingo, calle Manuel Vela, calle Pepe Luis y calle Mayor). En este sentido, la tendencia debe apuntar hacia seguir peatonalizando calles del centro urbano e ir restringiendo el tránsito de coches por ellas para favorecer la movilidad peatonal, tal y como se propone a continuación.

Por otro lado, cualquier actuación peatonal debe tener presentes los aspectos relacionados con la inclusión de personas con dificultades. El problema radica en que las condiciones de las infraestructuras o su ausencia, en algunos casos, no permiten estos desplazamientos en la actualidad, o los permite, pero de una forma poco eficiente o insegura. En el diagnóstico de movilidad peatonal desarrollado en este estudio se ha verificado que en municipio de Lepe existen algunas zonas con problemas puntuales de accesibilidad, que dificultan el tránsito a todos los colectivos, pero particularmente a las personas con diversidad funcional:

- Las aceras en el casco antiguo de Lepe son estrechas en algunas de las calles, incluso con desperfectos. Esto lleva a una frecuente invasión por parte de los coches.
- No todos los pasos de cebra están habilitados para las personas con movilidad reducida (ausencia de rebajes de bordillos, semáforos sin señalización acústica, etc.)

En este sentido, la movilidad peatonal se aborda mediante las siguientes medidas:

- **MP 1. Zonas de prioridad peatonal.**
- **MP 2. Red de itinerarios peatonales principales.**
- **MP 3. Programa de Accesibilidad Universal.**



MP 1. Zona de prioridad peatonal

Lógica de la propuesta

El municipio presenta una alta densidad urbana con más de 200 habitantes por kilómetro cuadrado y de actividades en la zona central (comercio, administración, centros de estudio, etc.) con aparcamientos libres de pago en sus proximidades.

Sin embargo, el problema radica en que la actual configuración de la zona urbana de Lepe está pensada para la coexistencia de la circulación de los vehículos y los peatones, por lo que la infraestructura peatonal presenta serios problemas de falta de ancho y de trazado irregular. Esto lleva inevitablemente a una inseguridad generalizada por parte de los ciudadanos que se desplazan a pie por el casco urbano.

Imagen 1: Ejemplo de acera estrecha y falta de seguridad



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, la tendencia actual de desarrollo urbano se centra, entre otros aspectos, en un impulso de las ciudades inteligentes (Smart Cities) en las que se busca orientar la vida de los ciudadanos hacia la sostenibilidad mediante infraestructuras, innovación y tecnología para así disminuir el consumo energético y reducir las emisiones de CO2. En este contexto, existe una disponibilidad creciente de herramientas tecnológicas para el registro y control de vehículos en los accesos a zonas urbanas.

De esta manera, los objetivos fundamentales que se pretenden alcanzar con la aplicación de esta propuesta son dos:

- Dar prioridad a los peatones frente a todos los demás modos de desplazamiento en distancias cortas.
- Mejorar la seguridad vial de peatones.



Descripción de la propuesta

Se propone crear una zona de prioridad peatonal que englobe el núcleo del centro urbano de Lepe, tal y como se recoge en el mapa adjunto.

Como se trata de un área heterogénea en cuanto a la tipología y estructura de las calles que la componen se procederá siguiendo los siguientes criterios:

- En las zonas eminentemente centrales, se deberá ir avanzando hacia la configuración de células de acceso exclusivo para los vehículos de residentes, vehículos de servicios urbanos (seguridad, emergencia y limpieza), transporte público y vehículos de proveedores comerciales debidamente autorizados. Su viario será de coexistencia, donde todos los vehículos y personas compartan el espacio, gracias a una limitación estricta de la velocidad permitida.
Los residentes podrán adquirir la tarjeta de acreditación correspondiente que les proporcione permiso para circular y aparcar dentro de esta zona.
El estacionamiento queda autorizado solamente para residentes, así como carga y descarga.
- Debe ser un área urbana internamente coherente, en cuyo interior se desarrollan las diferentes actividades de la ciudad (residencial, terciaria, etc.).
- Se desarrollarán algunas calles inteligentes que pueden contar con cámaras, reconocimiento de formas y matrículas (OCR), iluminación inteligente, sensores de ocupación de carga y descarga, etc.

En general, en el interior de esta zona de prioridad peatonal, la **limitación de velocidad** será de 20 km/h. Las ventajas de establecer esta velocidad con carácter general son múltiples:

- Si se establece de manera homogénea, garantiza un flujo de tráfico uniforme con menos congestión vehicular.
- El número y la gravedad de los accidentes se reducen considerablemente.
- Se reduce el ruido y las emisiones, tanto de gases nocivos (NOx, CO, etc.) como de CO₂.
- Se consigue que pasear en bicicleta, caminar o utilizar el transporte colectivo sean actividades más atractivas, lo que aumenta la movilidad no motorizada y reduce todavía más los impactos negativos, en un círculo virtuoso.

Aparte de señalización indicativa de la velocidad al producirse cualquier cambio, es imprescindible que las **texturas y secciones** vayan acordes con las respectivas limitaciones:

- Limitación de 20 km/h: las diferentes zonas deben quedar diferenciadas: la banda de rodadura y la zona de estacionamiento debería presentar una textura que la diferenciase de los viales de mayor velocidad (adoquín, hormigón impreso, etc.). La plataforma debe ser única, sin sobrelevaciones para aceras.

El objetivo final es que el viario interior esté siempre enfocado a la prioridad de la movilidad peatonal y a su seguridad.

El área del centro urbano que se propone peatonalizar se define con mayor precisión en el mapa adjunto. Las calles incluidas dentro de esta área son:



Tabla 5.- Zona de prioridad peatonal

Calles limítrofes	Calle Alonso Barba (actual remodelación)
	Calle Real
	Paseo del Pilar (ya peatonal)
	Calle Mayor
Calles interiores	Calle Rinconá
	Calle Iglesia
	Calle San Cristóbal
	Calle Miguel Rodríguez
	Calle Santa Lucía
	Calle Juan de Lepe
	Calle Fuentes
	Calle Oria Castañeda
	Calle Saeta
	Calle Manuel Vela
	Calle Santo Domingo
	Calle Párroco José Lora
	Calle Palma
	Calle Feria
	Calle Alcalde Victoriano Durán
	Calle Rodrigo Pérez Acevedo

Fuente: Elaboración propia

Definido el modelo de ciudad, donde se reduce el uso excesivo del vehículo privado con respecto a los otros modos de transporte, esta célula urbana es una forma de ordenación que mejora la calidad del espacio público al limitar el acceso de los vehículos a los que necesariamente tienen origen o destino en su interior, concentrando el tráfico rodado de media y larga distancia en las afueras.

Imagen 2: Señal de prioridad peatonal



Fuente: Web

DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

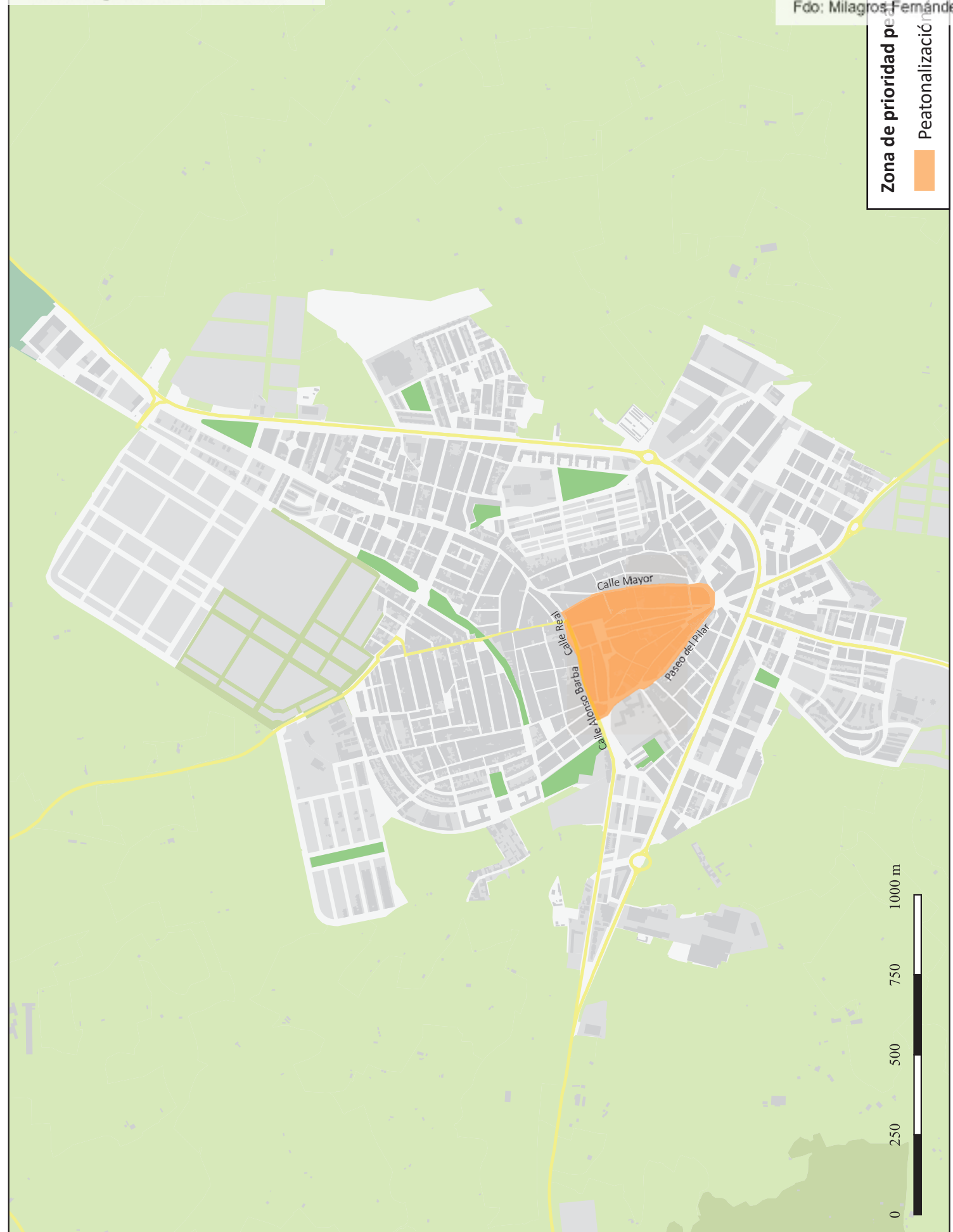
Dada la ambición del enfoque, la propuesta es realizar todos estos cambios progresivamente, siendo primordial la intervención en el interior del casco urbano a corto plazo con las primeras medidas preparatorias.

- La propuesta a **corto plazo** tiene como prioridad la colocación de la señalización vertical correspondiente en las diferentes entradas a la zona de prioridad peatonal.
- A **largo plazo**, y siempre de forma progresiva se irá adecuando de manera paulatina el viario, consolidando una plataforma única con diferenciación entre banda de rodadura, zona de estacionamiento y aceras junto con la implantación de señalización horizontal y vertical. Una parte de las zonas más céntricas de la ciudad tiene ya características en este sentido



DILIGENCIA:
Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



Zona de prioridad peatonal
Peatonalización



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	MP 1	Zona de prioridad peatonal			PRIORIDAD: CORTO PLAZO						
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA						
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE					
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Dar prioridad a peatones frente a todos los demás modos de desplazamiento en distancias cortas. -Mejorar la seguridad vial de peatones.										
LÓGICA DE LA PROPUESTA											
Las zonas de mayor atracción de Lepe ven cómo la actividad terciaria implica que la movilidad motorizada interfiera de manera elevada con los desplazamientos peatonales. Los vehículos no solamente ocupan mucho espacio cuando están estacionados, sino que su circulación hace incómoda y peligrosa la movilidad peatonal.											
DESCRIPCIÓN											
Con el objetivo de dar prioridad a los peatones, en el centro urbano de Lepe se propone: <ul style="list-style-type: none"> • Ir avanzando hacia la configuración de células de acceso exclusivo para los vehículos de residentes, vehículos de servicios urbanos (seguridad, emergencia y limpieza), transporte público y vehículos de proveedores comerciales debidamente autorizados. Su viario será de coexistencia, donde todos los vehículos y personas compartan el espacio, gracias a una limitación estricta de la velocidad permitida. Los residentes podrán adquirir la tarjeta de acreditación correspondiente que les proporcione permiso para circular y aparcar dentro de esta zona. • Autorizar el estacionamiento solamente para residentes, así como carga y descarga. • La limitación de velocidad será de 20 km/h. 											
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA					MC	ML	VTE	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)					
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 15,2 tn										
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA	SOCIEDAD			OTROS					
INDICADORES	m ² de actuación										
ZONA DE ACTUACIÓN											



DILIGENCIA:

Documento **APROBADO INICIALMENTE**
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



Cód. Validación: 4SNEND3QH2RNTK4SQF4RGKYQ | Verificación: <https://lepe.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 28 de 207

MP 2. Red de itinerarios peatonales

Lógica de la propuesta

La creación de una red de itinerarios peatonales persigue dos de los objetivos generales del conjunto de este Plan (crear una red peatonal de conexión de todos los barrios y superar problemas de accesibilidad peatonal actuales, respectivamente), por lo que es una estrategia de aplicación en todo el conjunto del municipio de Lepe.

Sin embargo, como ya se ha comentado, con carácter general, los desplazamientos peatonales en Lepe no disponen de la suficiente calidad. Como cuestión coyuntural se observa el mal estado en el que se encuentran la mayor parte de las aceras.

Si bien el tamaño del municipio no permite plantear que los desplazamientos a pie sean la solución a todos los desplazamientos, la movilidad peatonal es una excelente opción para distancias cortas, pero actualmente no son fáciles entre los principales núcleos de población del municipio (Lepe, La Antilla y Pinares de Lepe).

Por lo tanto, la propuesta se fundamenta en la creación de una red de corredores, con trazados sensiblemente directos, que conecten el centro urbano (cuya peatonalización se propone en este Plan (MP 1)) con los principales itinerarios peatonales que existen en la actualidad, de manera que se logre la configuración de un tejido de proximidad que favorezca los desplazamientos de corta distancia y de conexión con los diferentes núcleos.

Descripción de la propuesta

Materializando lo expuesto anteriormente, se propone la configuración de una red de itinerarios peatonales que conecten los principales centros de atracción del centro de Lepe con los corredores peatonales existentes, en adecuadas condiciones de comodidad, seguridad y accesibilidad y generando un tejido continuo.

Concretamente, se propone una **red principal de itinerarios peatonales** siguiendo dos criterios:

- Conexión con la Vía Verde.
- Conexión con centros atractores.
- Conexión de La Antilla con el paseo marítimo.

Actualmente, la Vía Verde, cuya necesidad de reacondicionamiento es el contenido de otra de las propuestas de este Plan (MC 5), es el principal corredor intermunicipal que existe actualmente en Lepe, por lo que dirigir los itinerarios propuestos hacia ella resulta eficaz para favorecer los desplazamientos peatonales de conexión entre municipios.

Por su parte, La Antilla es el principal punto de atracción turístico del municipio, por lo que se propone que la red peatonal propuesta se configure de tal manera que conecte con el paseo marítimo.

Del conjunto de los itinerarios peatonales propuestos, cuya representación gráfica se recoge al final de este apartado, se pueden distinguir tres tipologías en función del alcance de la obra que sea necesario realizar.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Tabla 6.- Red de itinerarios peatonales

Sin actuación	Calle Alonso Barba (desde calle Isla Cristina)
	Calle Juan Santana
	Paseo marítimo actual
Remodelación de aceras	Calle Rubalcaba
	Calle Rábida
	Calle Gerona
	Calle Manuel Gómez Ramírez
	Avenida de Andalucía
	Avenida de La Antilla
Reforma completa	Calle Alonso Barba (desde la calle Isla Cristina hasta la Avenida de Andalucía)
	Calle Real
	Calle Isla Cristina
	Calle Céfiro (entre los dos tramos de paseo marítimo actual)
	Calle Estrella de Mar
Calle Madreperla	

Fuente: Elaboración propia



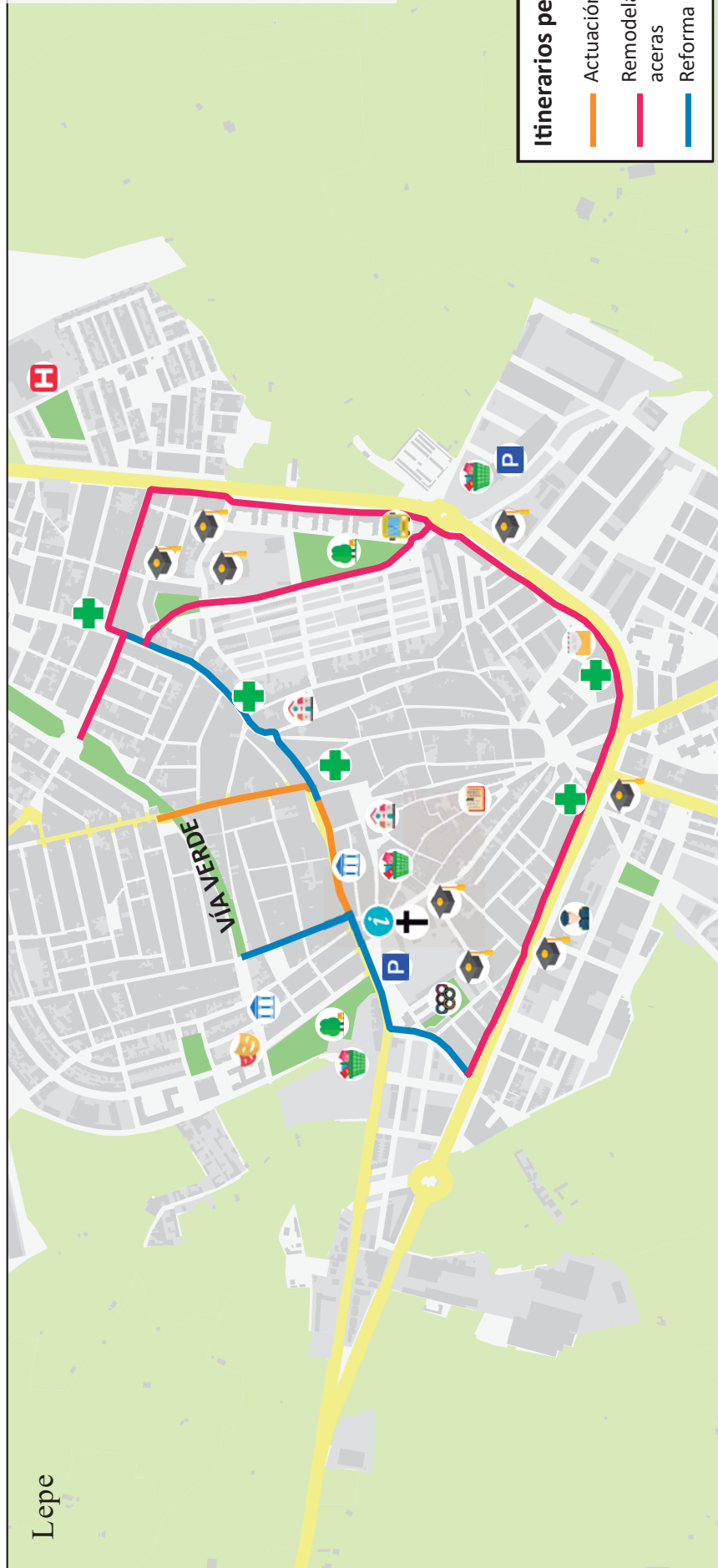
DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Itinerarios peatonales

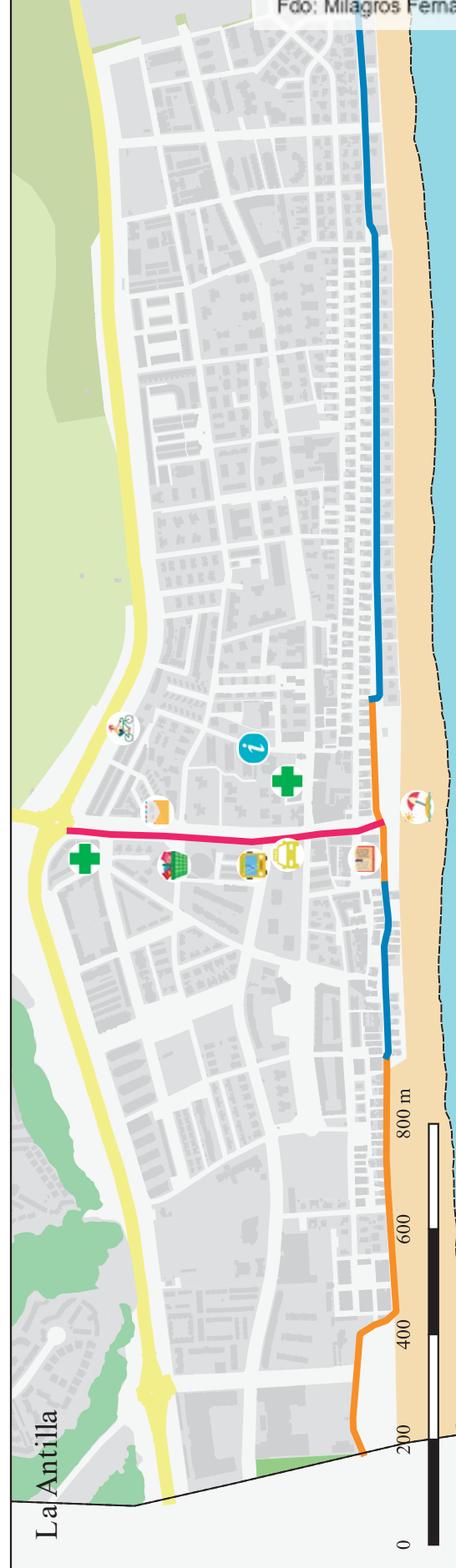
- Actuación ya realizada
- Remodelación de aceras
- Reforma completa



DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

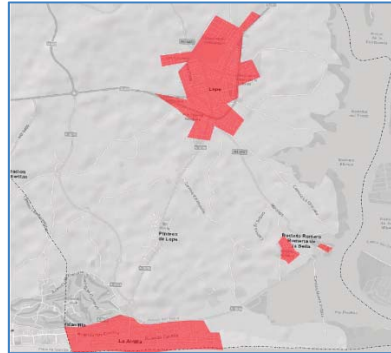
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	MP 2	Red de itinerarios peatonales			PRIORIDAD: CORTO PLAZO						
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA						
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE					
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Crear una red peatonal de conexión de todos los barrios										
LÓGICA DE LA PROPUESTA											
<p>La movilidad peatonal debe ser el modo predominante de desplazamiento para trayectos cortos, de forma cómoda y sin percepción de riesgo, por lo que las infraestructuras deben facilitarla sin suponer una traba. Para lograr este objetivo se debe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crear un tejido de proximidad que favorezca estos desplazamientos de corta distancia, objeto de la anterior propuesta. • Dicha red de proximidad debe quedar complementada por corredores que interconecten los diferentes núcleos. 											
DESCRIPCIÓN											
<p>Se propone la creación de una red de itinerarios peatonales que permita:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conexión con la Vía Verde. • Conexión con centros atractores. • Paseo marítimo en La Antilla. 											
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA					MC	ML	VTE	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)					
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 3,8 tn										
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS			
INDICADORES	m lineal de itinerario										
ZONA DE ACTUACIÓN											



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



MP 3. Programa de Accesibilidad peatonal

Lógica de la propuesta

El derecho a la independencia de todas las personas con problemas de movilidad ya sea por una discapacidad o por problemas cognitivos, es una preocupación social creciente, siendo considerado un derecho tanto a nivel internacional (Convección Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de 13 de diciembre de 2006) como a nivel nacional (incorporación al ordenamiento jurídico nacional de los principios de esa Convención).

Además, el número de personas que encuentran dificultades para desplazarse está aumentando en los países desarrollados, debido al progresivo envejecimiento de la población, como consecuencia del aumento de la esperanza de vida y los avances en la medicina, que permiten alargar la vida. Lepe no es ajena a ello.

Como ya se ha dicho, se debe fomentar la movilidad peatonal como modo predominante de desplazamiento para trayectos cortos de forma cómoda y sin percepción de riesgo.

El problema es que en el diagnóstico de movilidad peatonal desarrollado en este estudio se han detectado algunas zonas con problemas puntuales de accesibilidad, que dificultan el tránsito a las personas con movilidad reducida. Los principales problemas de accesibilidad en las calles de Lepe se localizan en el centro urbano y derivan de diversos factores:

- Aceras estrechas.
- Falta de señalización y seguridad en puntos conflictivos (falta de rebaje de bordillos, etc.)
- Presencia de mobiliario urbano (farolas, postes, etc.) y árboles ubicados en la acera, que dificultan la movilidad de los peatones, sobre todo, cuando la acera es estrecha.
- Faltan pavimentos podotáctiles y franjas de encaminamiento en algunos pasos de peatones.
- Abundante presencia de vehículos estacionados en aceras y espacios peatonales.
- Existencia de semáforos sin señales acústicas.

Imagen 3: Problemas de accesibilidad peatonal en Lepe



Fuente: Elaboración propia

Imagen 4: Problemas de accesibilidad peatonal a las playas



Fuente: Elaboración propia

A todo esto, hay que añadir la mala accesibilidad en el transporte público urbano para personas con diversidad funcional, tanto en la flota utilizada como en la infraestructura, problema que se tratará específicamente dentro del Plan de Transporte Público.

Descripción de la propuesta

Un Plan de Accesibilidad con enfoque amplio debería abordar los siguientes ámbitos:

- Los espacios de uso público (viario en general: calles, plazas, parques, etc.).
- Los edificios públicos (equipamientos culturales, administrativos, sanitarios, docentes, etc.).
- Los elementos de transportes (paradas y material móvil).
- Los sistemas de comunicación públicos (incluyendo todos los detalles de la atención al ciudadano y la Web municipal).
- Los servicios públicos.

Sin embargo, este Plan debe limitarse por mandato contractual a los aspectos relacionados con la movilidad. Por tanto, eso es lo único que se trata, sin perjuicio de que el desarrollo ulterior pueda hacerse dentro del marco de un Plan de Accesibilidad en sentido amplio.

Así que, para cumplir con la normativa, se propone un Programa de Accesibilidad Peatonal que parta de un proceso objetivación de problemas urgentes, completado con un proceso de participación ciudadana. La filosofía para este Programa debe centrarse en las medidas más urgentes, buscando siempre la compatibilidad de todas las actuaciones previstas a largo plazo, evitando un derroche de recursos. Debe ser una herramienta que permita llevar a cabo acciones transversales dentro del ámbito municipal, en donde cada área introduzca los parámetros de accesibilidad en sus actuaciones.

Las actuaciones se centrarán en dar solución a la siguiente problemática:

- Problemática de coste reducido:
 - Gestión y ordenación: gestión de contenedores y terrazas.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Obras: pequeñas intervenciones, de naturaleza rápida y repetitiva.
- Problemática que afecta a mayor número de personas:
 - Accesos a edificios públicos más concurridos (Ayuntamiento, etc.).
 - Zonas de mayor intensidad comercial (Calle Alonso Barba, calle Real, etc.).

En estos casos se debe actuar del siguiente modo:

- Plataforma única con implantación progresiva en todo el viario de un carril por sentido.
- Uso de pavimentos adecuados a cada contexto, con guías podotáctiles en las singularidades y superficies antideslizantes.
- Plan de señalización. Pictogramas para facilitar integración colectivos sociales. Semáforos sonoros y visuales de tiempo.

En paralelo, y con la vista en el largo plazo, se debe redactar un Plan de Accesibilidad Municipal (enmarcado o no en un Plan amplio de Accesibilidad a todos los niveles) que recoja todas las medidas (señales acústicas en los cruces peatonales regulados por semáforos, información o señalización en el mobiliario para invidentes, reducción de los obstáculos en los itinerarios peatonales, supresión de barreras arquitectónicas en las aceras, etc.).

Su proceso de redacción debe seguir lo siguiente:

- El punto de partida ha de ser una recogida de información, con un inventario físico de las deficiencias e identificación de los principales problemas relacionados con la accesibilidad, tanto en volúmenes objetivos como en importancias percibidas por la población. Debe incluirse un análisis de todas las disposiciones municipales que afecten a la accesibilidad (planes parciales y especiales, proyectos de ejecución, ordenanzas, etc.).
- Se deben determinar los requerimientos que se deben cumplir, para lo que se recomienda utilizar unas fichas, donde se vuelquen todas las condiciones que contenga la normativa de accesibilidad. Las deficiencias identificadas se deben pasar a fichas normalizadas que permitan contrastar situación actual con situación deseada.
- Las propuestas de actuación deben dividirse en dos tipos: tipológicas y especiales.
- Deberá incluir un presupuesto y un cronograma de actuación.

De manera complementaria, las Ordenanzas que regulan el uso del viario deben abordar las cuestiones relacionadas con el ancho libre de manera acorde a lo ya expuesto (ocupación de aceras, anchos libres, etc.)



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	MP 3	Programa de Accesibilidad Universal			PRIORIDAD: INMEDIATA	
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Superar problemas de accesibilidad peatonal actuales.					

LÓGICA DE LA PROPUESTA

Existe un problema de mala accesibilidad particularmente grave en el caso de discapacidades y personas con leves problemas de movilidad reducida. Los problemas derivan de una multitud de factores concurrentes:

- Mantenimiento precario que ha permitido un deterioro acusado de las infraestructuras. Además, ausencia de rebajes en muchos de los pasos de peatones.
- Mobiliario urbano (farolas, postes, etc.) ubicado en la acera, que impide la movilidad. Además, predominan las malas prácticas en la ubicación de contenedores y terrazas de bares.
- Falta de señalización y seguridad en puntos conflictivos (pasos de peatones, intersecciones, etc.). Por otro lado, los semáforos están diseñados para el tráfico motorizado.

DESCRIPCIÓN

Elaboración de un Plan de Accesibilidad Universal que abarque todos los aspectos de la accesibilidad y que cubra todas las facetas de la movilidad. Los aspectos concretos en los que se actúa son:

- Generalización de rebajes o resaltos en todos los pasos peatonales.
- Uso de pavimentos adecuados a cada contexto, con guías podotáctiles en las singularidades y superficies antideslizantes.
- Uso coherente del mobiliario urbano que permita el tránsito de PMR.
- Transporte colectivo. Paradas y vehículos.
- Plan de señalización. Pictogramas para facilitar integración colectivos sociales. Semáforos sonoros y visuales de tiempo.

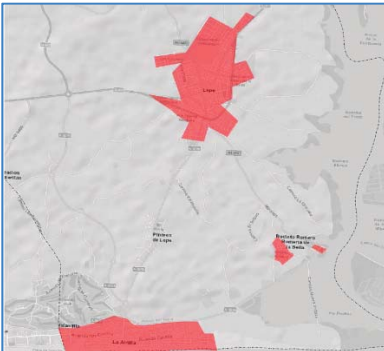
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA	MC	ML	VTE	TP	TM	NR	OP
--	----	----	-----	----	----	----	----

COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10

AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 0 tn						
--------------------------	---	--	--	--	--	--	--

RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA	SOCIEDAD	OTROS
--------------------------	--------------	-------	----------	-------

INDICADORES	Euros
--------------------	-------

ZONA DE ACTUACIÓN	
--------------------------	--



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



2.1.2 Plan de Movilidad Ciclista

Visión de conjunto

El uso de la bicicleta como medio de transporte cumple con los objetivos sociales, económicos y ambientales de todo Plan de Movilidad, ya que es apta para todas las edades, tiene un coste asequible, no contamina atmosférica ni acústicamente, además de los beneficios para la salud que ofrece tanto a usuarios como al resto de la población.

Sin embargo, como se ha observado en el diagnóstico, a pesar de que existe actualmente una amplia dotación de carriles bici en el centro urbano, el uso de la bicicleta en Lepe es mínimo, salvo para ocio y deporte. Este uso minoritario de la bicicleta como medio de transporte se ve influido por la falta de infraestructura necesaria para poder circular con percepción de seguridad en vías urbanas e interurbanas. Además, la infraestructura existente es dispersa: carriles bici no interconectados y riesgos como cruces con peatones, obstáculos en los carriles, etc. En definitiva, son varios los factores que dificultan el uso cotidiano de la bicicleta en Lepe:

- Conflictos de los carriles bici urbanos con el peatón.
- Escasez o ausencia de aparcabicis en los principales centros atractores de actividad.
- Mal estado del pavimento.
- Falta de seguridad.

Imagen 5: Carriles bici actuales



Fuente: Elaboración propia

Por lo tanto, para resolver los problemas relacionados con la movilidad ciclista, se proponen las siguientes medidas:

- **MC 1. Reordenación general de la circulación**
- **MC 2. Implantación de carril bici entre núcleos.**
- **MC 3. Programa de aparcabicis.**
- **MC 4. Promoción de uso ciclista entre visitantes.**
- **MC 5. Conexión con otros municipios (Vía Verde).**



MC 1. Reordenación general de la circulación

Lógica de la propuesta

Tal y como se detectó en el diagnóstico, Lepe cuenta con un carril bici por una gran parte de la ciudad. No obstante, el problema reside en que no existe una total homogeneidad en su recorrido.

También se puede encontrar un carril bici en La Antilla, que conecta con las carreteras A-5055 y A-5054, al norte del núcleo. Además, hay un carril que recorre el interior de La Antilla por la Avenida Isla Cristina.

Sin embargo, se han observado ciertos aspectos negativos en estos carriles:

- En general, los tramos de carril bici son poco usados por los propios ciclistas, salvo el carril bici de La Antilla/Islandilla cuyo uso principal es el recreativo por parte de turistas en temporada alta.
- Sin bien los carriles de Lepe son poco usados por los ciclistas, es muy frecuente su uso por parte de peatones, por comodidad y porque gran parte de ellos discurren por las aceras.
- Es generalizada la elección inadecuada de pavimento, incluyendo el uso de baldosas de hormigón, dando lugar a tramos inseguros.
- No existen zonas habilitadas para dejar la bicicleta con seguridad (cuestión que se tratará en la propuesta MC 3).

Estas evidencias sobre la infraestructura ciclista actual en Lepe hacen necesaria su reordenación, con el objetivo de favorecer la accesibilidad en bicicleta, facilitar los recorridos cortos y medios en bicicleta y mejorar la seguridad vial de ciclistas.

Descripción de la propuesta

Dentro del nuevo diseño será imprescindible crear una infraestructura ciclista que conecte la mayoría de los puntos del centro urbano de Lepe, en condiciones de seguridad, garantizando el uso de la bicicleta como transporte urbano. Pero la escasa sección transversal en parte del viario hace necesario un enfoque pragmático:

- La propuesta establece una infraestructura específica y diferenciada del resto de tránsitos, en plataforma reservada, siempre que sea posible.
- En los lugares en que no es posible desarrollar infraestructuras de este tipo, las vías ciclistas **compartirán plataforma** con peatones y/o vehículos a motor. Este es uno de los objetivos de la zona de prioridad peatonal.

Por tanto, el conjunto de la red ciclista debe quedar configurado por dos tipos de vías:

- Carriles específicos en las zonas donde es posible su integración sin detrimento de los peatones.
- Extensión de calles 20 en la zona de prioridad peatonal propuesta.

Las nuevas actuaciones de carriles bici para complementar la red de infraestructuras de circulación ciclistas serían las siguientes:



- Prolongación del carril bici existente en la Avenida de la Diputación hasta su intersección con la calle Isla Canela.
- Continuación del carril bici por la Avenida de Andalucía hasta el final de la Avenida de Hispanoamérica.
- Extensión del carril bici existente por la calle Rábida, hasta conectar con la Vía Verde.

Por otro lado, se propone modificar el trazado de los carriles bici actuales con el objetivo de optimizar el espacio, desplazándolos ligeramente hacia la calzada, ganándose espacio en favor del peatón.

Imagen 6: Emplazamiento incorrecto de carril bici



Fuente: Elaboración propia



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

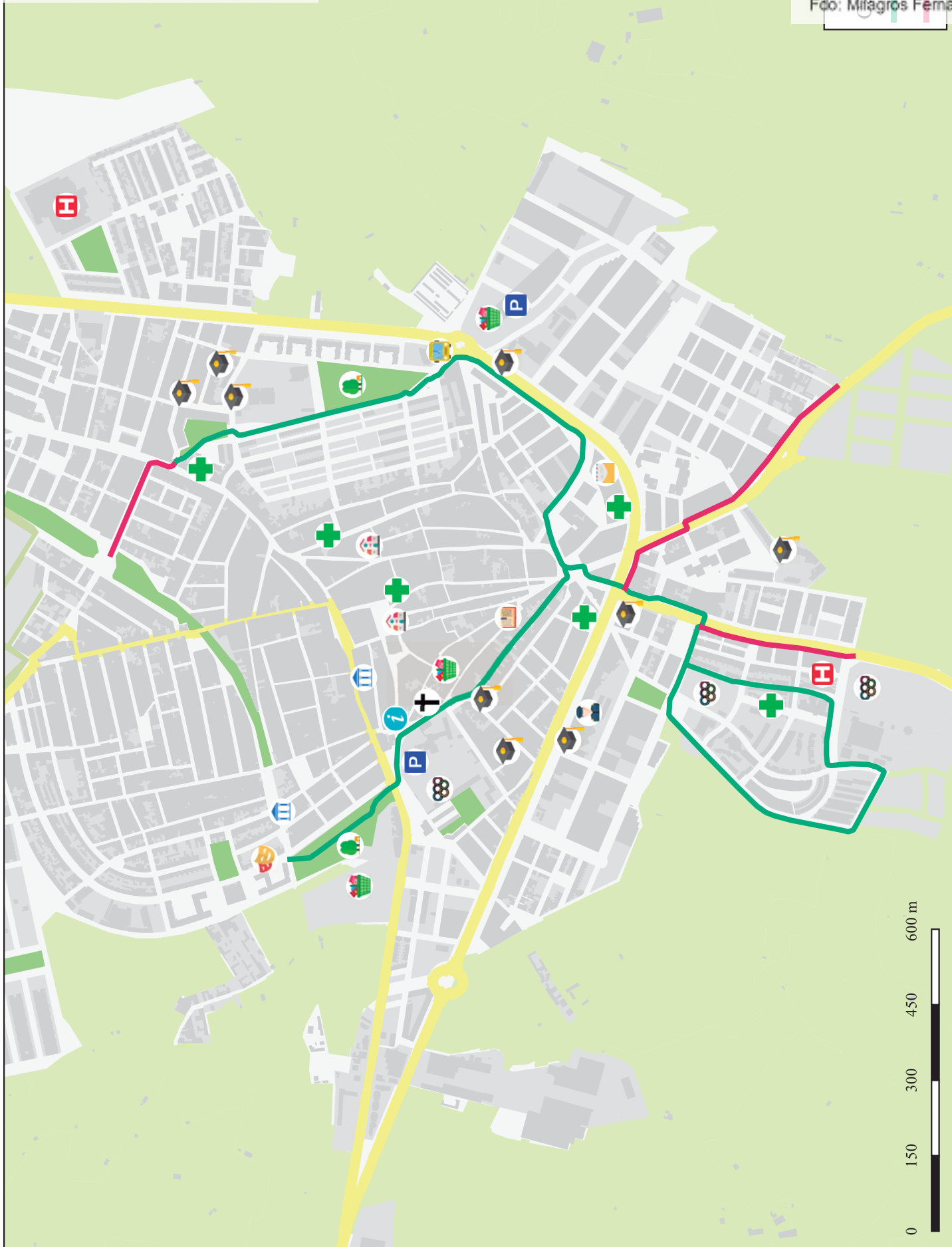
Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

PROPUESTA	MC 1	Reordenación general de circulación	PRIORIDAD: INMEDIATA							
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	<ul style="list-style-type: none"> -Favorecer la accesibilidad en bicicleta -Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta -Mejorar la seguridad vial de ciclistas 									
LÓGICA DE LA PROPUESTA										
<p>Como se ha observado en el diagnóstico, el uso que se da del carril bici es escaso, y, además, en caso de usarse entraría en claro conflicto con el peatón. Este uso minoritario de la bicicleta se ve influido por la falta de infraestructura necesaria para poder circular con percepción de seguridad en vías urbanas e interurbanas y por la concurrencia de una serie de factores disuasorios que penalizan el uso cotidiano de la bicicleta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mal estado del pavimento • Cruces con peatones • Carriles bicis no conectados • Obstáculos en los carriles 										
DESCRIPCIÓN										
<ul style="list-style-type: none"> • Se deben impulsar itinerarios ciclistas continuos que articulen de manera armónica los recorridos urbanos facilitando el uso de la bicicleta para la movilidad cotidiana. Para ello, se propone completar los itinerarios ciclistas existentes en el centro de Lepe de manera que conecten con los principales puntos atractores de actividad. Sin embargo, entre las dificultades existentes a la hora de diseñar en Lepe una red de itinerarios ciclistas se halla la falta de espacio físico en el viario, que reduce de manera drástica las posibilidades de implantación de plataforma reservada para las bicicletas en toda la red. Así que, donde no sea posible la implantación de carriles compatibles con la actividad peatonal en condiciones de seguridad, se propone la circulación en plataforma compartida con peatones y/o con vehículos a motor. • Reordenación de la actual infraestructura ciclista para hacerla más segura, intuitiva y compatibles con la movilidad peatonal. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA			MP	ML	VTE	TP	TM	NR	OP	
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 5,7 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA			SOCIEDAD			OTROS	
INDICADORES	m lineal de carril									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



MC 2. Implantación de carril bici entre núcleos

Lógica de la propuesta

Actualmente el tráfico en las ciudades andaluzas presenta altos niveles de congestión, especialmente en hora punta, y, por lo tanto, existe la necesidad de conseguir aparcamientos en lugares centrales, donde ya no hay disponibilidad de espacio. Al mismo tiempo, el uso masivo del vehículo privado da lugar a sedentarismo y contaminación atmosférica con graves efectos sobre la salud de las personas. En consecuencia, la bicicleta se alza como el modo capaz de satisfacer necesidades de desplazamientos cotidianos, siendo un medio rápido y barato.

Por lo tanto, potenciar el papel de la bicicleta como modo de transporte, junto con la recuperación para el peatón y el ciclista de espacios urbanos ocupados hasta ahora de forma generalizada por el coche, es hoy una de las prioridades en materia de movilidad sostenible y mejora de la calidad de vida en los entornos urbanos.

Sin embargo, en la actualidad los núcleos que conforman en municipio de Lepe se encuentran conectados únicamente por carretera, por lo que el único modo de desplazamiento posible es mediante vehículo motorizado. No obstante, actualmente se observa un gran flujo de peatones y ciclistas que recorren actualmente estas carreteras, pero lo hacen empleando el arcén, comprometiendo su seguridad.

En este sentido, se propone conectar el casco urbano de Lepe, la localidad costera de La Antilla y el área portuaria de El Terrón mediante una vía cívica-ciclable.

Descripción de la propuesta

La finalidad de la propuesta es configurar un itinerario capaz de permitir la coexistencia de la circulación de ciclistas y peatones, que se iniciará en el sur del casco urbano de Lepe, discurrirá hacia el sur hasta llegar a La Antilla, continuará hacia el este, donde conectará con el puerto de El Terrón y terminará enlazando de nuevo con el núcleo urbano de Lepe.

La creación de este itinerario conllevará la construcción de una serie de plataformas, cuyo diseño será tal que permita la libre circulación de sus usuarios en condiciones de seguridad. Esta red de corredores se constituirá, siempre que sea posible, de forma paralela a la traza de las carreteras que unen actualmente el casco urbano de Lepe, La Antilla y El Terrón. De esta forma, se asegura que la nueva vía cívica-ciclable que se proyecta sea fácilmente detectable y accesible por parte de los ciudadanos del municipio y potenciales usuarios.

El trazado y demás elementos de la vía deben adaptarse a las diferentes características y particularidades del entorno, lo que obliga a realizar un análisis de la vía en tres tramos diferentes, cada uno de ellos de manera independiente.

Las características de la vía cívica-ciclable propuesta para cada uno de los tramos analizados son las siguientes:

- **Tramo entre Lepe y La Antilla**
 - En primer lugar, se prolongará el carril-bici existente en el centro urbano de Lepe hasta el final de la Avenida de la Diputación por el margen este. A continuación, la vía discurrirá 923 m por el margen este de la carretera A-5056 hasta alcanzar la glorieta



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

de la balsa de agua, que será solventada cruzando la Pista del Catalán (carretera de menor entidad). Continuará su recorrido sin cambiar de margen, atravesando el pinar y sobrepasando la urbanización Pinares de Lepe. Finalmente, avanzará manteniéndose en el margen este de la carretera y concluirá su itinerario en La Antilla.

- **Tramo entre Lepe y El Terrón.**

- La primera actuación necesaria es la prolongación del carril-bici urbano de Lepe hasta el final de la Avenida de Hispanoamérica por su vía de servicio izquierda (hacia el Terrón). A continuación, cruzaría la carretera HV-4126 en su inicio y continuaría hasta el desvío de La Bella utilizando su arcén derecho (hacia el Terrón) tras realizar el estrechamiento de carriles necesario. Recorrería 571,59 metros del Camino de La Bella (donde también sería preciso un estrechamiento de carriles), la totalidad de la calle Tientos hasta enlazar con el Camino de La Romería, donde de nuevo el itinerario ciclista aprovecharía el arcén derecho. Finalmente, tras recorrer esta calle, se incorporaría a la carretera A-5055, donde se engancharía con el tramo entre La Antilla y El Terrón, y finalizaría su recorrido en el puerto discurriendo por el arcén derecho de la A-5055.

- **Tramo entre La Antilla y El Terrón.**

- Primeramente, será necesario prolongar el carril-bici existente hasta el final de La Antilla (aún por urbanizar). Seguidamente, la vía ciclista se dirigirá al sur hasta embocar el Sendero Litoral de Nueva Umbría, recorriéndolo por completo hasta su finalización en la carretera HV-4126. Por último, el itinerario ciclista alcanzará el puerto de El Terrón discurriendo sobre la propia calzada de la HV-4126, cuyo pavimento sería preciso reparar.



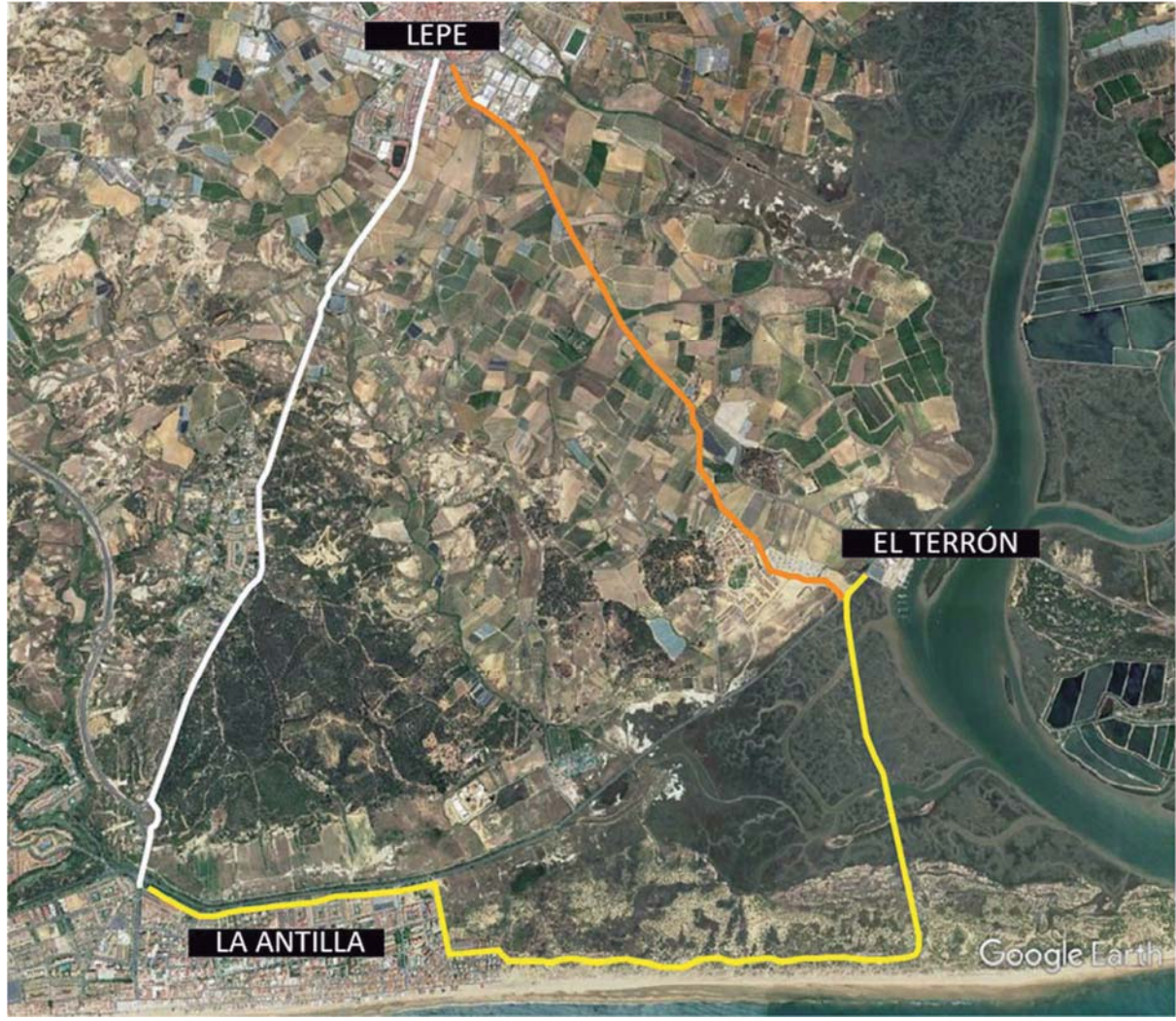
DILIGENCIA:
Documento **APROBADO INICIALMENTE**
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Imagen 7: Vía cívica-ciclable



Fuente: Elaboración propia



Cód. Validación: 4SNEND3QH2RNTK4SQF4RGKYQ | Verificación: <https://lepe.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 51 de 207

DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

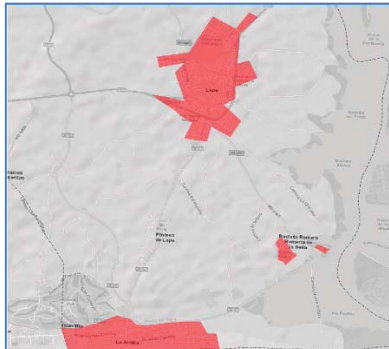
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	MC 2	Implantación de carril bici entre núcleos			PRIORIDAD: INMEDIATA					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Dar prioridad a la bicicleta frente a los modos de desplazamiento mecanizados en distancias medias									
<p>LÓGICA DE LA PROPUESTA</p> <p>El uso de modos no contaminantes como la bicicleta o la movilidad a pie puede reemplazar viajes realizados actualmente entre Lepe, La Antilla y El Terrón en transporte individual motorizado. Las distancias entre estos tres núcleos son asumibles para el ciclista, por lo que se deben incrementar las oportunidades para la bicicleta como modo de transporte alternativo, pues actualmente no existen carriles seguros para albergar estos desplazamientos. Además, se deben impulsar itinerarios ciclistas continuos que articulen de manera armónica estos recorridos interurbanos, facilitando el uso de la bicicleta para la movilidad lúdica.</p>										
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>Se propone la construcción de una vía cívico-ciclable que enlace el núcleo urbano de Lepe, La Antilla y El Terrón, canalizando así los movimientos tanto peatonales como ciclistas en una infraestructura única, que posibilite el desarrollo de itinerarios seguros y atractivos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tramo Lepe-La Antilla: la vía ciclista discurrirá por el margen este de la carretera A-5056 y continuará su recorrido, sin cambiar de margen, hasta La Antilla. • Tramo Lepe-El Terrón: tras prolongar el carril bici existente, el itinerario se dirigirá por la carretera HV-4126 hasta el desvío de La Bella. Posteriormente, recorrerá el Camino de La Bella y la calle Tientos, que desemboca en el Camino de La Romería. Finalmente, tras recorrer esta calle, se incorporaría a la carretera A-5055, donde enlazará con el tramo entre La Antilla y El Terrón. • Tramo La Antilla-El Terrón: la vía ciclista se dirigirá al sur hasta embocar el Sendero Litoral de Nueva Umbría, recorriéndolo por completo hasta su finalización en la carretera HV-4126. Por último, el itinerario ciclista finalizará su recorrido en el puerto de El Terrón. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	ML	VTE	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 5,7 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	m líneal de carril									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

MC 3. Programa de aparcabicis

Lógica de la propuesta

El uso de la bicicleta, como el de cualquier otro vehículo, precisa de un lugar para ser estacionado después de su uso. La carencia de aparcabicis adecuados puede provocar un impacto visual negativo, molestias para el resto de las personas usuarias de las vías y riesgos de robos y deterioros para ciclistas.

Sin embargo, la dotación actual de infraestructuras para el estacionamiento ciclista es escasa, prácticamente inexistente. Además, si se quiere promocionar el uso de la bicicleta se debe evitar que, al llegar a destino, la bicicleta se convierta en un problema: incomodidades para las personas que caminan, daños al mobiliario urbano, robos de bicicletas mal candadas, etc.

Por otra parte, la disponibilidad de un aparcabicis cómodo y seguro en origen y en destino es una condición imprescindible para la promoción de la bicicleta como modo de transporte alternativo al vehículo privado motorizado de uso cotidiano

Con la implantación de este programa de aparcabicis se pretende apoyar el uso de la bicicleta y favorecer los recorridos cortos y medios en utilizando este modo de transporte, siendo una estrategia de aplicación en todo el conjunto del municipio de Lepe.

Descripción de la propuesta

Para que las bicicletas aparcadas no supongan molestias, es necesario crear un número suficiente de espacios en los centros de atracción (playa, Ayuntamiento, colegios, etc.).

El diseño de los aparcabicis debe cumplir una serie de requerimientos básicos para su óptimo funcionamiento y adecuación a las diferentes localizaciones. Deberá haber un diseño básico para todo el municipio, con posibles variantes que no signifiquen una proliferación desmedida de tipos heterogéneos.

El modelo deberá ser modular permitiendo la adaptación del aparcamiento a la demanda y al espacio disponible de cada localización. La capacidad podrá variar desde un mínimo de dos bicicletas hasta un máximo de lo que permita el área de implantación. El aparcabicis debe permitir el estacionamiento de todos los posibles tamaños y modelos de bicicletas, así como su fijación mediante candado. Cada área de estacionamiento debe disponer de una señalización vertical adecuada.

En cuanto a la dotación, a modo de guía, la siguiente tabla muestra las normativas sobre el número de plazas mínimo de Cataluña, Málaga y Copenhague. Debe tenerse en cuenta que se trata de ciudades con gran actividad ciclista, por lo que a corto plazo tales cifras son excesivas para Lepe.



Tabla 7.- Relación indicativa de plazas de aparcabicis recomendadas

Función	Normativa de la Generalitat de Catalunya	Plan Director de Bicicletas de Málaga	Normativa de Copenhague, Dinamarca
Área residencial	2/vivienda o 2/100m ² de techo o fracción	-	2-2,5/vivienda
Residencia de estudiantes	-	-	1/estudiante
Escuelas	5/100m ² de techo o fracción	>20% del aforo	1/alumno (>4años) 0,4/empleador
Institutos y Universidades	5/100m ² de techo o fracción	>20% del aforo	0,4-0,8/alumno 0,4/empleador
Oficina e Industria	1/100m ² de techo o fracción	-	0,4/empleador
Comercio y otros equipamientos	1/100m ² de techo o fracción	-	-
Estaciones de autobús interurb.	0,5/30 plazas ofertadas	-	10-30% de pasajeros diarios
Estaciones de tren	1/30 plazas ofertadas	-	-
Equipamientos deportivos	5/100m ² de techo o fracción	>20% del aforo	0,6/usuario habitual 0,4/espectador
Zonas verdes	1/100 m ² de suelo	-	-

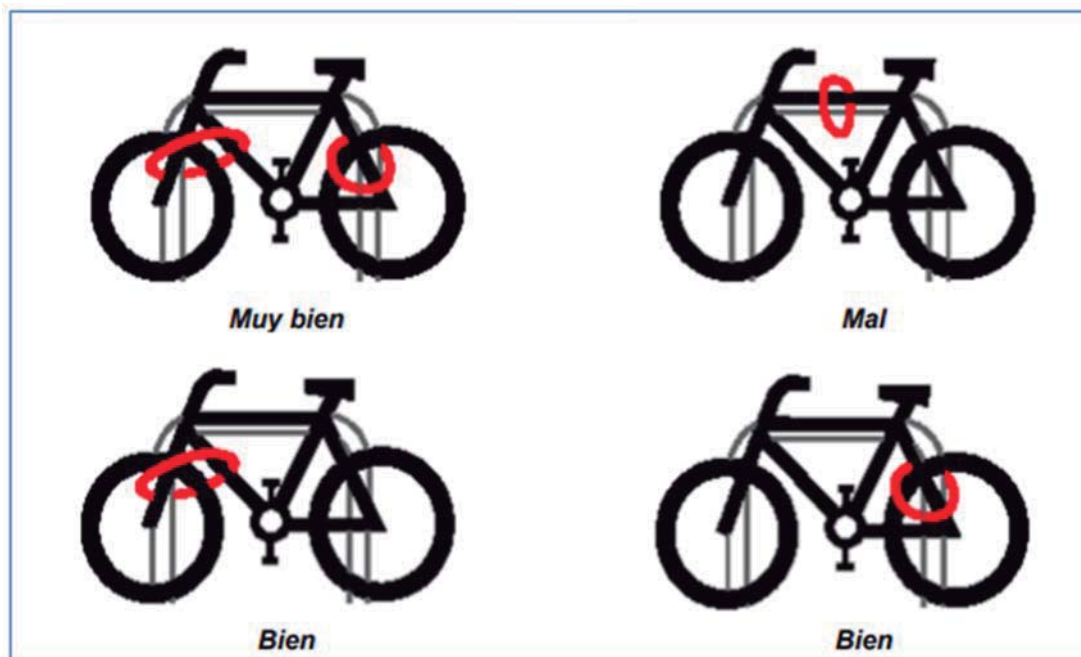
Fuente: : Manual de Aparcamientos de Bicicletas. Gobierno de España

Para promover el uso combinado de bicicleta y transporte público, interesa dotar a las terminales de aparcabicis, que puedan tener un doble enfoque:

- Lo más sencillo y tradicional es la instalación de aparcabicis convencionales en las paradas de autobús.
- La instalación de aparcabicis cerrados con apertura controlada en las terminales de transporte público para facilitar el uso de bicicleta propia por parte de los trabajadores y estudiantes no residentes en Lepe que utilizan el transporte público. Estos aparcamientos se usarían con el abono para transporte público. Permitirían dejar la bici de noche en condiciones de seguridad.
- Los aparcabicis han de ser objeto de información en dos sentidos complementarios:
 - Colocación en todos los aparcabicis de carteles informativos sobre la manera de anclar correctamente la bicicleta y de cómo circular en todos los aparcabicis.
 - Sistema de información que permita a potenciales usuarios conocer de antemano la ubicación y, a más largo plazo ocupación de los aparcabicis. Para ello, se propone la utilización de una aplicación on-line dentro de la política general del Ayuntamiento.



Imagen 8: Estructura de fases



Fuente: IDAE.

La instalación de aparcabicis a lo largo de Lepe se realizará teniendo en cuenta los siguientes puntos:

- Tipología de aparcabicis:
 - Soporte en U-Invertida: También denominado Universal, es un soporte consistente en una pieza metálica acodada que permite el estacionamiento de dos bicicletas completamente apoyadas e incluso permite el amarre doble de una bicicleta. Su diseño clásico es de U-invertida pero existen numerosas variaciones como la circular, semi circular, "M stand", etc.



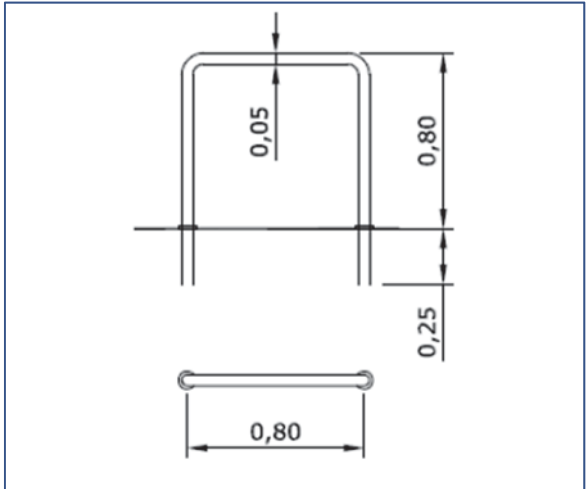
Imagen 9: Soporte de U-invertida



Fuente: Página Web Ciclosfera

El diseño básico es un soporte consistente en una pieza metálica acodada que permite el estacionamiento de dos bicicletas completamente apoyadas. Las dimensiones estándar del modelo clásico son de 80 centímetros de alto total, 80 centímetros de ancho total y un diámetro de barra de 5 centímetros. La separación entre soportes será también de un mínimo de 80 centímetros.

Imagen 10: Dimensiones estándar de aparcabicis en U-invertida



Fuente: Manual de aparcamiento de Bicicletas del Gobierno de España



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldesa
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

El material empleado debe ser resistente al robo y vandalismo, así como a las condiciones climáticas y al uso prolongado: acero inoxidable, acero con acabado cincado electrolítico o acero con acabado galvanizado en caliente.

- Criterios de señalización:
 - Información de la ubicación de los aparcabicis.
 - Posible finalidad didáctica, indicando la manera de amarrar correctamente la bicicleta.
- Criterios de seguridad:
 - Ubicación en zonas visibles para transmitir sensación de seguridad.
 - Condiciones de iluminación suficiente.
 - Promoción de uso de sistemas de seguridad por parte de las personas usuarias, como sistemas antirrobo fijos o móviles, llaves de bloqueo de los ejes de las ruedas, etc.
- Sistema de gestión:
 - Sistema de información que permita potenciales usuarios conocer de antemano la ubicación. Aplicación on-line con los diferentes tipos de aparcabicis y sus características.
 - Inspección periódica sistemática para evaluar estado y grado de ocupación.
- Criterios de ubicación:
 - Los aparcabicis deben estar ubicados cerca del lugar de destino, a mayor o menor distancia dependiendo de si se trata de aparcabicis de larga duración o estacionamientos de corta duración, pero nunca a más de 80 metros del destino. Para corta estancia se recomienda a menos de 30 metros del centro de atracción y a menos de 80 metros para larga duración.
 - El área de implantación deberá permitir las maniobras de los ciclistas, así como respetar el espacio del peatón. Por ello se implantará siempre en lugares donde no obstaculice y haya espacio suficiente para que ambos modos se muevan con facilidad. La instalación se hará preferentemente sobre plazas de aparcamiento en calzada y con señalización con instrucciones de uso.
 - Se deben implantar en todos los edificios de uso residencial de nueva construcción, en el exterior de centros de educación y edificios públicos, puntos de interés turístico y cultural y áreas de actividad.
 - Lo mejor es a plena vista de viandantes y del resto de personas usuarias de la vía pública, de cara a ofrecer seguridad y confianza a ciclistas ante agresiones de género, personales, robos y vandalismo sobre las bicicletas, por ejemplo, cerca de los pasos peatonales y en zonas con buena iluminación, siempre que sea posible.
 - En caso de no haber espacio a nivel de calle, se pueden instalar en garajes y aparcamientos subterráneos, lo más cerca posible del acceso, para minimizar robos y vandalismo.
 - Se pueden ubicar en el interior de grandes centros de trabajo, centros educativos y centros de sanidad, para usuarios recurrentes.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Se prestará especial atención al aparcamiento de bicicletas en zonas empresariales, aumentando siempre que sea posible su capacidad, para fomentar la movilidad mediante bicicleta al trabajo.

La propuesta a corto plazo, siguiendo todos los criterios anteriores, resulta en un total de 61 ubicaciones, desglosadas en tipología como sigue a continuación, quedando reflejadas gráficamente en el plano a final de este apartado:

- 12 en el exterior de los centros de educación (colegios, institutos, etc.).
- 7 en el exterior de los edificios públicos (Hospital, Ayuntamiento, etc.).
- 17 en aparcamientos públicos, centros comerciales y estación de autobuses.
- 25 por distribución homogénea a lo largo de los ejes lineales a la costa en La Antilla, zonas de atracción turística y próximas a los carriles bici y vía cívico-ciclable propuesta.

La implantación deberá ser progresiva según la demanda, con un mínimo de cuatro plazas iniciales. De acuerdo con el tipo de edificio, sus dimensiones y/o su número de usuarios se establecerá un número mínimo de plazas de estacionamiento para cada centro de desplazamientos. De ser posible, el área donde se instale debe permitir ampliaciones futuras.

A largo plazo se debe atender a peticiones de particulares, en el bien entendido de que la petición seguida de no utilización (identificada por la inspección antes mencionada) debe llevar al desmantelamiento y no instalación de nuevo en el plazo de cinco años.

Además, se deben definir pautas claras de comportamiento, que han de ser recogidas en la Ordenanza Municipal correspondiente:

- Prohibiendo el amarrado de bicicletas a mobiliario urbano, su estacionamiento en espacios no destinados a ello, etc.
- Prohibiendo el uso de los aparcabicis por vehículos no autorizados (motocicletas, ciclomotores, etc.).

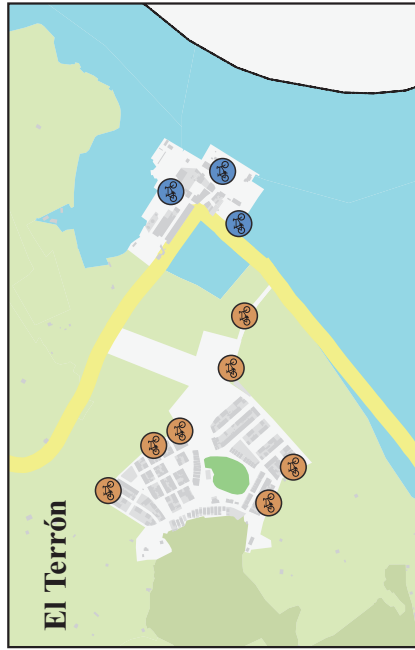
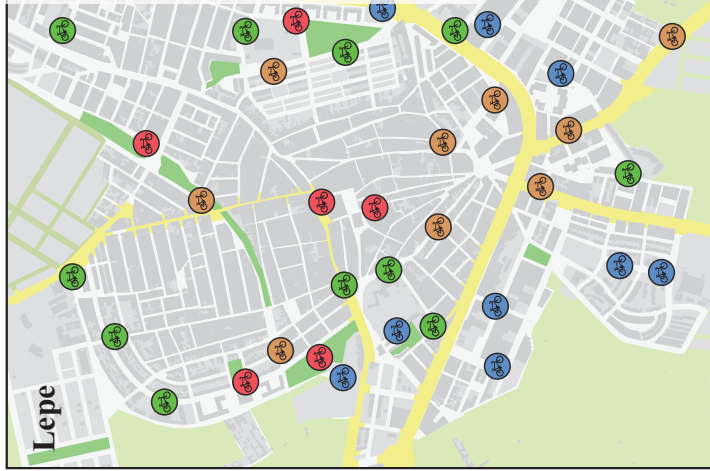
Los propios aparcabicis pueden servir de apoyo a la política de racionalización del uso de la bicicleta, incluyendo carteles informativos.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.







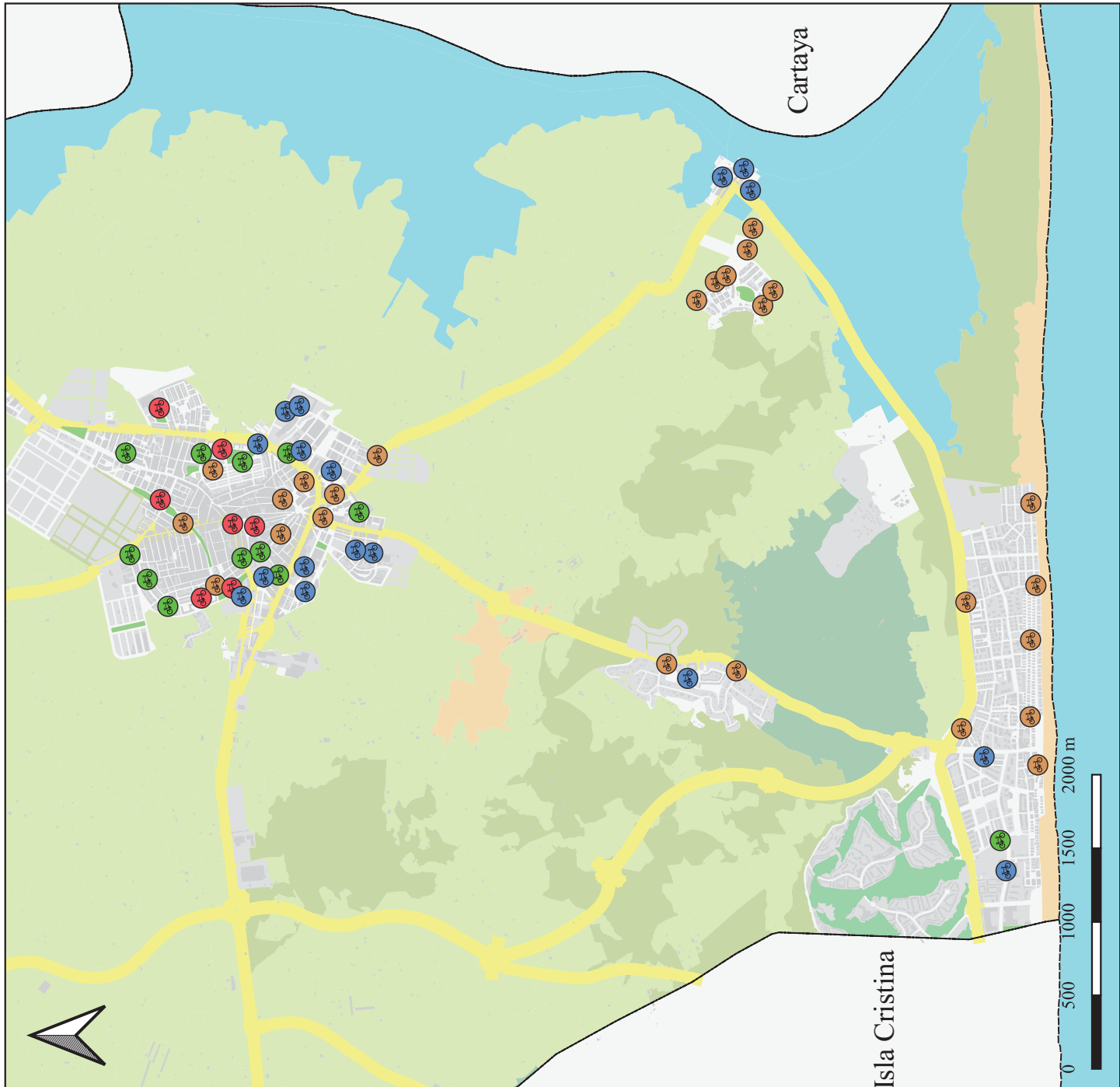
DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcalde-Delegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Ubicación de los aparcabicis

-  Atracción turística
-  Centros Comerciales, Aparcamiento
-  Centros educativos
-  Edificios públicos



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	MC 3	Programa de aparcabicis			PRIORIDAD: CORTO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Apoyar el uso de la bicicleta. -Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta									
LÓGICA DE LA PROPUESTA										
El mínimo uso que los ciudadanos hacen actualmente del carril bici se ve condicionado por la escasez o ausencia de aparcabicis, tanto en el casco urbano de Lepe como en La Antilla. La dotación de infraestructuras en las que estacionar la bici debe ir en consonancia con la longitud de las vías ciclistas existentes a lo largo del municipio. Si se quiere promocionar el uso de la bicicleta se debe evitar que, al llegar a destino, la bicicleta se convierta en un problema: incomodidades para las personas que caminan, daños al mobiliario urbano, robos de bicicletas mal candadas, etc.										
DESCRIPCIÓN										
Se dispondrán puntos de aparcabicis en focos de atracción, distribuidos en el casco urbano de Lepe y La Antilla, fomentando así el uso de la bicicleta como modo de transporte:										
<ul style="list-style-type: none"> • El modelo deberá ser modular permitiendo la adaptación del aparcamiento a la demanda y al espacio disponible de cada localización. • Se propone un modelo de soporte en U-invertida, ya que se trata del más recomendado en Europa por su nivel de seguridad. • Se deben implantar en el exterior de edificios públicos (colegios, centros deportivos, etc.), estación de autobuses, puntos de interés turístico y cultural, calles comerciales del centro de Lepe y cerca de la playa en La Antilla. • Cada área de estacionamiento debe disponer de una señalización vertical adecuada y disponer de condiciones de iluminación y visibilidad suficiente para transmitir sensación de seguridad. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	ML	VTE	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 1,9 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Número de aparcabicis									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



MC 4. Promoción de uso ciclista entre visitantes

Lógica de la propuesta

Uno de los principales reclamos turísticos de Lepe es el complejo costero de La Antilla. Además, las condiciones de orografía, sin desniveles excesivos, son óptimas para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, si se adoptan las demás medidas propuestas para mejora de las infraestructuras. Sin embargo, tal y como se ha comentado anteriormente, en la actualidad se impone un uso minoritario de la bicicleta como medio de transporte.

Si a todo ello se añade la necesidad de que la movilidad vaya migrando paulatinamente hacia modos sostenibles, la bicicleta puede no solamente mejorar el entorno, sino hacer que el producto turístico de Lepe sea más atractivo.

Descripción de la propuesta

Como consecuencia de lo expuesto, resulta importante que todas las medidas encuadradas dentro del Plan de Movilidad Ciclista se combinen con la promoción intensiva del uso de la bicicleta como modo de transporte urbano por parte de los turistas. Además, se deben llevar a cabo medidas como la creación de un registro municipal de bicicletas o la implantación de nuevas tecnologías que permitan la universalización de uso de la bici (como la bicicleta eléctrica).

Las estancias turísticas en Lepe son relativamente amplias, por lo que sistemas de préstamo por días pueden ser muy adecuados. En consecuencia, se debe fomentar el uso de la bicicleta entre los visitantes del municipio de Lepe mediante:

- Creación de aplicación móvil que promocioe todo lo relacionado con el uso de la bicicleta (itinerarios, normativa, aparcabicy, etc.).
- Promoción de préstamo gratuito en los hoteles más turísticos de La Antilla. Cesión de las bicicletas por parte del Ayuntamiento.
- Sistema de préstamo de bicicletas a largo plazo, mediante la implantación de establecimientos especializados.

Cabe destacar que todas las bicicletas alquiladas deben disponer de un Seguro de Responsabilidad Civil para poder circular legalmente.

Una vez se extienda el uso de la bicicleta se puede llegar a producir un aumento de los robos o sustracciones de bicicletas, como ya ha sucedido en otras ciudades, por lo que, para disuadir y facilitar la recuperación al propietario en caso de robo, se propone un sistema registro de bicicletas. En la actualidad, en todo el territorio español existe Biciregistro, propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB) que cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y la colaboración de la Fundación de la Biodiversidad. Las ciudades adheridas colaboran en la localización de bicicletas pérdidas o sustraídas para facilitar al propietario su recuperación y disuadir del robo y comercio de bicicletas robadas. Se puede incluir al coste del Registro una cuota específica y voluntaria con la cobertura de responsabilidad civil.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

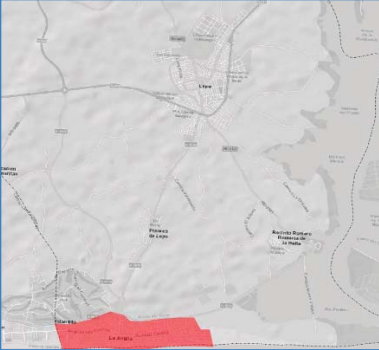
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	MC 4	Promoción de uso ciclista entre visitantes	PRIORIDAD: CORTO PLAZO									
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL			SOSTENIBILIDAD SOCIAL			SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Apoyar el uso de la bicicleta. -Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta											
LÓGICA DE LA PROPUESTA												
El complejo deportivo de La Antilla posee un gran desarrollo turístico y cuenta con un campo de golf que favorece la llegada de familias y turistas en autobús a actividades al aire libre y espacio naturales. En este sentido, dado que las condiciones de orografía y tamaño de esta zona son óptimas para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible (si se adoptan las demás medidas propuestas para mejora de las infraestructuras), se debe promocionar su uso a los visitantes.												
DESCRIPCIÓN												
Se propone fomentar el uso de la bicicleta entre los visitantes del municipio de Lepe mediante: <ul style="list-style-type: none"> • Creación de aplicación móvil que promocioe todo lo relacionado con el uso de la bicicleta (itinerarios, normativa, aparcabicis, etc.). • Promoción de préstamo gratuito en los hoteles más turísticos de La Antilla. Cesión de las bicicletas por parte del Ayuntamiento. • Sistema de préstamo de bicicletas a largo plazo, mediante la implantación de establecimientos especializados. 												
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA						MP	ML	VTE	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)						
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10		
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 1,9 tn											
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS				
INDICADORES	Euros											
ZONA DE ACTUACIÓN												



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021. En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



MC 5. Conexión con otros municipios (Vía Verde)

Lógica de la propuesta

La Vía Verde Litoral se trata de una ruta que conecta varios de los municipios turísticos más importantes de la provincia de Huelva, trazada a lo largo de la antigua vía ferroviaria, que fue cerrada en 1987 después de estar en servicio durante más de 50 años, pasando junto a los Parajes Naturales de las Marismas de Ayamonte e Isla Cristina, y de las Marismas del Río Piedras y la Flecha del Rompido. Además, el trazado recorre algunos senderos de dichos espacios protegidos.

Sin embargo, este camino no cumple los estándares de conservación exigidos, ya que algunos tramos del mismo no son transitables. De hecho, actualmente organismos oficiales desaconsejan su utilización por su mal estado. Los problemas más evidentes son los siguientes:

- Serios problemas de mantenimiento.
- Existen discontinuidades del trazado.
- Mal estado del firme.
- Tránsito de numerosos vehículos a motor.
- Puente con rotura en plataforma, lo que hace muy peligroso el paso por el mismo.

Imagen 11: Estado actual de la Vía Verde del Litoral



Fuente: Web Vías Verdes

La Vía Verde se alza como el principal corredor que existe actualmente en Lepe que permite la conexión no motorizada con otros municipios. Por lo tanto, en el afán de promover el uso de modos de transporte alternativos al vehículo privado, se propone aprovechar y poner en valor este itinerario, reparando todos los desperfectos que dificultan hoy en día los desplazamientos peatonales y ciclistas.

De hecho, se considera que la recuperación de esta vía podría ayudar a vertebrar y fomentar el turismo en todo el municipio.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Descripción de la propuesta

Los objetivos fundamentales a los que responde esta propuesta son:

- Apoyar el uso de la bicicleta, sin perjudicar a los peatones.
- Dar prioridad a la bicicleta frente a los modos de desplazamiento mecanizados en distancias medias.
- Favorecer la accesibilidad en bicicleta.

Para poder lograr dichos objetivos en la Vía Verde, se debe llevar a cabo una profunda rehabilitación del corredor. Las actuaciones concretas que se han de realizar se exponen a continuación:

- Puente de la Tavirona
 - Arreglo de acabados y oxidación de la estructura del Puente de La Tavirona
 - Reconstrucción de la base o plataforma del Puente de La Tavirona
 - Adecuación de las barandillas para permitir el tránsito con seguridad
- Acondicionamiento del firme del sendero en algunos tramos, actualmente invadido por arrastres de tierras y aguas de fincas colindantes



DILIGENCIA:

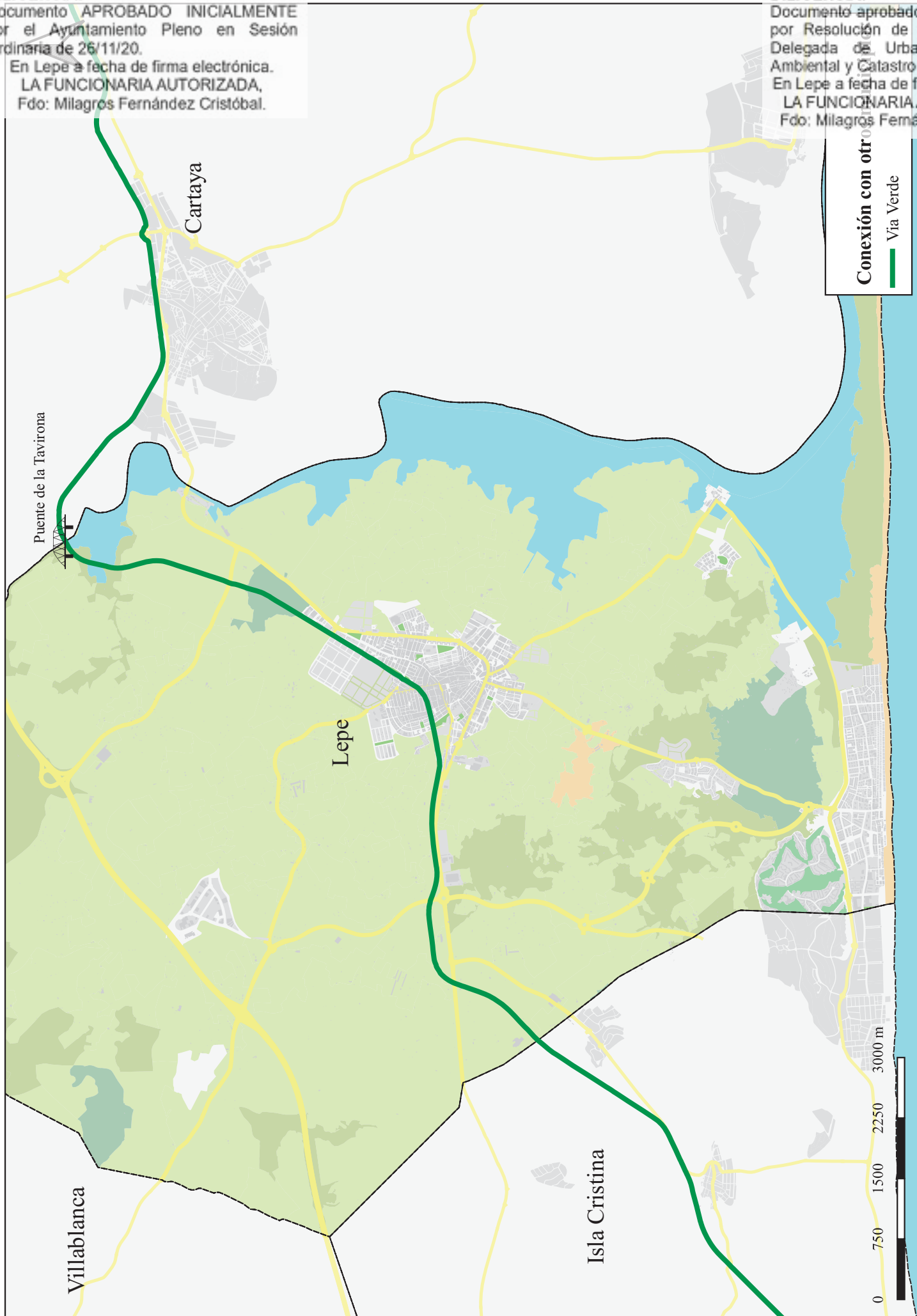
Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

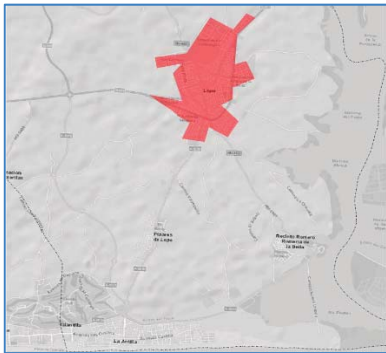
DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	MC 5	Conexión con otros municipios (Vía Verde)			PRIORIDAD: MEDIO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	<p>-Apoyar el uso de la bicicleta, sin perjudicar a los peatones.</p> <p>-Dar prioridad a la bicicleta frente a los modos de desplazamiento mecanizados en distancias medias.</p> <p>-Favorecer la accesibilidad en bicicleta.</p>									
<p>LÓGICA DE LA PROPUESTA</p> <p>Actualmente existe una situación de abandono de la Vía Verde del litoral, antigua vía Berrocal-La Antilla que conectaba con Huelva. Hay problemas serios de mantenimiento, discontinuidades del trazado y tránsito de numerosos vehículos a motor. Incluso existe un paso peligroso por un puente con la plataforma rota. Sin embargo, se trata de un itinerario de alto valor paisajístico, pues atraviesa tres marismas del litoral onubense, clasificados como Espacios Naturales Protegidos y ZEPAs.</p>										
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>Se propone mejorar el estado de la Vía Verde, que actualmente sirve como itinerario peatonal de conexión con los municipios cercanos a Lepe.</p> <p>Las principales actuaciones son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puente de la Tavirona <ul style="list-style-type: none"> • Arreglo de acabados y oxidación de la estructura del Puente de La Tavirona • Reconstrucción de la base o plataforma del Puente de La Tavirona • Adecuación de las barandillas para permitir el tránsito con seguridad • Acondicionamiento del firme del sendero en algunos tramos, actualmente invadido por arrastres de tierras y aguas de fincas colindantes. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	ML	VTE	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 1,9 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD		OTROS			
INDICADORES	m lineal de actuación									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



2.1.3 Plan de Movilidad Limpia

Visión de conjunto

La movilidad motorizada es imprescindible en una ciudad de pequeño tamaño como Lepe, pero el proceso de combustión de los motores genera tanto emisiones contaminantes como una importante contaminación acústica, nociva tanto para la salud como para el medio ambiente local y para el calentamiento global. La alternativa para mantener el uso de la movilidad motorizada individual allí donde sea la mejor opción, pero reduciendo sus impactos ambientales negativos, pasa por el uso de tecnologías alternativas al motor de combustión interna alimentado por gasolina o gasóleo.

A nivel particular, aunque la implantación de la movilidad eléctrica por el momento pueda resultar más cara con respecto a los sistemas convencionales, a la larga puede resultar rentable. El ahorro proviene principalmente de tres fuentes diferentes:

- Ahorro en combustible.
- Mantenimiento más reducido.
- Apoyo de las Administraciones (cada vez son más ciudades las que permiten a los coches eléctricos aparcar gratuitamente en las zonas de estacionamiento regulado, muchos ayuntamientos que tienen bonificaciones en el impuesto de circulación, etc.).

Entre estos apoyos públicos destaca la implantación de puntos de recarga rápidas, lo que supone que el vehículo se recarga al 80% en unos veinte minutos. Pero centrar todo el problema en los puntos de recarga es reducir de manera excesiva el punto de mira. Con la estrategia de movilidad eléctrica se deben vencer las cuatro barreras a las que se enfrenta la demanda:

- Falta de información fiable.
 - El cambio de pautas de comportamiento precisa de un convencimiento de las personas que adoptan las decisiones. Por tanto, es necesario desarrollar intensas y extensas campañas de información y formación. Es imprescindible difundir los costes reales de las diferentes alternativas dentro del ciclo de vida completo de los vehículos.
 - Son necesarias campañas de formación y sensibilización sobre huella ecológica de los medios de transporte tradicionales, realizando comparaciones con los modelos alternativos.
 - Es precisa información sobre los recursos disponibles, como, por ejemplo, la ubicación de los puntos de recarga.
- El diferencial de coste de adquisición de los vehículos (a los precios actuales).
 - Esto puede hacer convenientes políticas de subvención o préstamo, aunque la reducción de costes de operación y mantenimiento compensa a medio plazo el sobrecoste inicial.
 - Una adecuada política informativa sobre el coste total en el ciclo de vida reduce en buena medida la necesidad de medios públicos de apoyo monetario.
- La reducida autonomía (actual) de la mayoría de los vehículos.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Esta circunstancia se percibe con mayor intensidad (en la actualidad) respecto a los vehículos eléctricos, siendo quizá la principal barrera, además de su coste. No obstante, en Lepe en particular, el problema de la autonomía no es tan severo como en otros ámbitos pues la mayor parte de los desplazamientos son de corta longitud.
- La falta de infraestructura de recarga eléctrica.
 - Es conocido lo restrictivo de la legislación tradicional en España en materia de reventa de electricidad, aunque con la eliminación de la figura del gestor de carga por el Real Decreto ley 15/2018 se favorece la proliferación de infraestructuras de recarga en centros comerciales y aparcamientos.
 - Existen dificultades por parte de las empresas privadas para promoverlas directamente, dadas las limitaciones que existen para la rentabilización.

Atendiendo a la lógica anteriormente expuesta, se propone desarrollar las estrategias siguientes:

- **ML 1. Política fiscal para potenciar vehículos limpios.**
- **ML 2. Renovación de flota municipal.**
- **ML 3. Contratación verde.**
- **ML 4. Infraestructuras para la movilidad eléctrica.**



ML 1. Política fiscal para potenciar vehículos limpios

Lógica de la propuesta

El uso de combustibles fósiles es uno de los principales causantes del cambio climático y el empeoramiento de la calidad del aire. El objetivo de esta acción es sustituir el uso de estos combustibles por otros más sostenibles mediante la renovación del parque de vehículos, reduciendo al tiempo la vulnerabilidad del sistema productivo y de transporte ante un futuro encarecimiento y progresiva escasez.

Se trata de una acción con vocación transitoria, focalizada en los segmentos en los que la tracción eléctrica se enfrenta a mayores barreras, ya que el objetivo final es el abandono total de los combustibles fósiles.

Descripción de la propuesta

Se debe incentivar la renovación del parque de vehículos en general, favoreciendo el uso de vehículos más eficientes y menos contaminantes, en aquellos segmentos en los que la tracción eléctrica se enfrenta a mayores dificultades, como una fase transitoria antes de la descarbonización total:

Las medidas son de diverso tipo, apoyando tanto a los vehículos eléctricos puros como a los híbridos, enchufables o no, con diferentes grados de intensidad relativa:

- Evitando las subvenciones directas, se puede dar apoyo económico mediante exención de pago de tasa de circulación o reducción de su importe. También podría estudiarse la exención del pago de otras tasas, como los vados. Lo relacionado con la ORA y el IVTM se trata detalladamente más adelante.
- Se han de realizar campañas de promoción del vehículo eléctrico, así como campañas de formación e información para crear una mayor concienciación entre la ciudadanía.

En términos generales, pueden llevarse a cabo algunas medidas de discriminación positiva mientras el número de estos vehículos sea reducido:

- Pueden tener supresión de restricciones, esto es, tendrán permiso para entrar a zonas de acceso restringido.
- Se puede dar prioridad del 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.
- Se pueden establecer horarios o plazas especiales en zonas de carga y descarga para flotas profesionales de vehículos eléctricos.
- Se pueden reservar las plazas más accesibles para vehículos eléctricos en los aparcamientos públicos (rotación, residentes, disuasorios, etc.).

En lo referente a la revisión de la Ordenanza Fiscal vigente, se debe adaptar el concepto de que los vehículos poco contaminantes tendrán autorización para aparcar gratuitamente en zonas reguladas:

- Tanto en la zona azul, como en las zonas de larga estancia.



DILIGENCIA:

Documento **APROBADO INICIALMENTE**
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Para facilitar la gestión, debe emplearse la identificación mediante los distintivos ambientales de la DGT, literalmente, sin categorías no contempladas por la DGT (actualmente, aparece “bio-gas”).

Las categorías que podrían acogerse a la gratuidad serían:

- Etiqueta Ambiental 0 Azul.
 - Vehículos eléctricos de batería (BEV).
 - Vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV).
 - Vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía superior a 40 kilómetros.
 - Vehículo de pila de combustible.
- Etiqueta Ambiental Eco Verde.
 - Vehículos híbridos enchufables con autonomía inferior a 40 km.
 - Vehículos híbridos no enchufables (HEV).
 - Vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC) o gas licuado del petróleo (GLP).
 - Además, el motor térmico deberá ser gasolina EURO 4 o 6, o diésel EURO 6.

Quedarían explícitamente excluidos los vehículos siguientes:

- Etiqueta Ambiental C Verde.
 - Turismos y comerciales ligeros, con motor de gasolina EURO 4, 5 o 6 o diésel EURO 6.
 - Vehículos ligeros (categoría L: ciclomotores, motos y otros vehículos de poca cilindrada de tres o cuatro ruedas), Euro 3 o 4.
- Etiqueta Ambiental B Amarilla.
 - Resto de vehículos.

Se debe revisar la Ordenanza Fiscal en el mismo sentido de normalización, en lo referente al IVTM, para particulares, eliminando los requisitos de propiedad anterior y manteniendo la bonificación durante los primeros cinco años de vida del vehículo.

- 100%. Etiqueta Ambiental 0 Azul.
- 75% Etiqueta Ambiental Eco Verde.
- 50% Etiqueta Ambiental C Verde.
- 0% Etiqueta Ambiental B Amarilla.

Para empresas no se recomienda tales bonificaciones, ya que no existe garantía de relación entre propiedad y circulación en el Municipio.

Las empresas podrán acogerse a una bonificación en el IAE similar a la existente para empresa que desarrollen un Plan de Transporte al Trabajo (PTT). Dicha bonificación es de carácter rogado y supone un 20% en el caso del PTT. Esta nueva bonificación debe graduarse en función del porcentaje de flota eléctrica de la empresa que esté sometida al IVTM en Lepe.

Finalmente, todo ello debe ir complementado por campañas de información estructuradas y programadas:



DILIGENCIA:

Documento **APROBADO INICIALMENTE**
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Campañas de difusión de las ventajas de los vehículos eléctricos (que deben ir acompañadas de las medidas que siguen sobre flotas municipales, para demostrar el compromiso del Ayuntamiento).
- Difusión de las medidas de apoyo disponibles del Estado y la Junta de Andalucía.
- Difusión de las medidas de discriminación positiva establecidas por el Ayuntamiento.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

PROPUESTA	ML 1	Política fiscal para potenciar vehículos limpios			PRIORIDAD: LARGO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Fomentar el uso de energías renovables en los motores									
LÓGICA DE LA PROPUESTA										
<p>En la actualidad en Lepe no hay alternativas al uso de los vehículos de motor térmico. Sin embargo, la excelente orografía y distancias cortas facilitan el uso del vehículo eléctrico, sobre todo si se tiene en cuenta que cada vez hay vehículos eléctricos más fiables y económicos.</p>										
DESCRIPCIÓN										
<p>Se propone promocionar e impulsar el uso de vehículos limpios mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apoyo económico: Exención de pago en Zona de Estacionamiento Limitado. • Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. • Campañas de promoción: información y formación. <p>En relación con la normativa, pueden llevarse a cabo algunas medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permiso para entrar a zonas de acceso restringido ("células"), al menos mientras el número de estos vehículos sea reducido (autorización temporal limitada). • Introducción de criterios ambientales en la autorización de las nuevas licencias o renovaciones de vehículos de taxi. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	VTE	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/año)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 7,6 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD		OTROS			
INDICADORES	Euros									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

ML 2. Renovación de flota municipal

Lógica de la propuesta

En la actualidad, el parque de vehículos municipal posee una elevada antigüedad y da lugar a un alto nivel de emisiones.

En la UE y a nivel nacional y autonómico se han establecido unas políticas de lucha contra el cambio climático con objetivos de reducción de emisiones de CO2 (hasta un 26% de reducción en el transporte a nivel nacional en 2030 frente a 2005). Y, en general, puede decirse que las políticas de gestión de movilidad en función de la contaminación y de la etiqueta ambiental de los vehículos empiezan a extenderse fuera de las grandes áreas metropolitanas hacia municipios de tamaño intermedio.

En este sentido, la sustitución de la flota municipal por vehículos de bajas emisiones constituye la demostración de un compromiso del Ayuntamiento de Lepe hacia una movilidad sostenible.

Descripción de la propuesta

Se propone el uso de vehículos eléctricos en las flotas dependientes directa o indirectamente del Ayuntamiento destinados al transporte público urbano, vehículos municipales y vehículos de empresas adjudicatarias de contratos de servicio. Las medidas deben apoyar tanto a los vehículos eléctricos puros como a los híbridos, enchufables o no, con diferentes grados de intensidad relativa. Pero debe tenerse en cuenta que muchas medidas de promoción dejarán de tener sentido cuando el parque vaya creciendo. Por ello, todas estas medidas deben tener vocación temporal, pudiendo establecerse un periodo inicial de vigencia de cinco años, prorrogable en periodos adicionales de otros cinco.

En este sentido, una de las medidas claves para promocionar el vehículo eléctrico es poner a la administración pública como ejemplo de buenas prácticas en el desarrollo de la movilidad eléctrica, para lo que se propone lo siguiente:

- Adquisición de vehículos con etiqueta CERO y ECO, según clasificación de la DGT.
- Estos vehículos deberían incorporarse progresivamente a las flotas dependientes directa o indirectamente del Ayuntamiento (servicio interno y servicios municipales)

Para que la implantación de esta propuesta tenga el efecto deseado, debe acompañarse de instalaciones de recarga, preferentemente de uso exclusivo.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

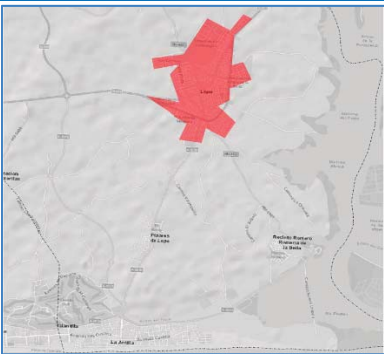
DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambientaly Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

PROPUESTA	ML 2	Renovación de flota municipal	PRIORIDAD: LARGO PLAZO										
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL				SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA						
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE							
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Fomentar el uso de energías renovables en los motores												
LÓGICA DE LA PROPUESTA													
En la actualidad, los vehículos municipales son exclusivamente de motor térmico convencional. La sustitución de la flota municipal por vehículos de bajas emisiones constituye la demostración un compromiso del Ayuntamiento hacia una movilidad sostenible.													
DESCRIPCIÓN													
La medida apoya:													
<ul style="list-style-type: none"> • Adquisición Vehículos con etiqueta CERO y ECO, según clasificación de la DGT. • Estos vehículos deberían incorporarse progresivamente a las flotas dependientes directa o indirectamente del Ayuntamiento (servicio interno y servicios municipales) • Esta adquisición debe ir acompañada de las necesarias instalaciones de recarga. 													
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA							MP	MC	VTE	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)							
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10			
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 3,8 tn												
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS					
INDICADORES	Número de vehículos renovados												
ZONA DE ACTUACIÓN													



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldesa
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

ML 3. Contratación verde

Lógica de la propuesta

En la actualidad en Lepe, están arraigadas ciertas costumbres que se alejan de la sostenibilidad (parque de vehículos de elevada antigüedad, uso de fuentes de energía no renovables, etc.)

Para combatirlo, resulta necesario implantar un cambio de mentalidad en la sociedad, que se fundamente en la migración progresiva hacia la aceptación de prácticas que presenten mayor respeto al medio ambiente. Para ello, se requiere la participación activa del Ayuntamiento de Lepe, que deberá promover esta filosofía a través de su política de gobierno.

Descripción de la propuesta

La capacidad de intervención del Ayuntamiento de Lepe en el tránsito paulatino hacia la sostenibilidad tiene un importante campo de aplicación en todos los contratos de adquisiciones de bienes y servicios por parte del gobierno local.

Así que, como complemento a las propuestas anteriores se propone promocionar la sostenibilidad incorporando la necesidad de que, en el Pliego de Prescripciones Técnicas de todos los contratos, se cumplan unos mínimos relacionados con las fuentes de energía menos contaminantes:

- Informes y documentos en formato electrónico o en papel reciclado.
- Compromiso de vehículos limpios por parte del licitador.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

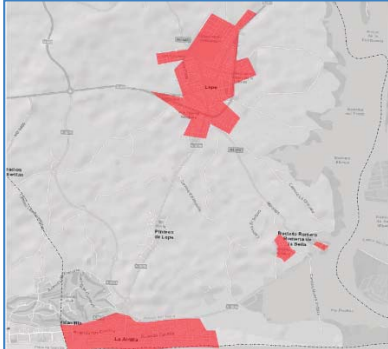
DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

PROPUESTA	ML 3	Contratación verde			PRIORIDAD: CORTO PLAZO						
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA						
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE					
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Fomentar el uso de energías renovables en los motores										
LÓGICA DE LA PROPUESTA											
La capacidad de intervención del Ayuntamiento de Lepe en el tránsito paulatino hacia la sostenibilidad tiene un importante campo de aplicación en todos los contratos de adquisiciones de bienes y servicios por parte del gobierno local.											
DESCRIPCIÓN											
Se propone promocionar la sostenibilidad incorporando la necesidad de que, en el Pliego de Prescripciones Técnicas de todos los contratos, se cumplan unos mínimos relacionados con las fuentes de energía menos contaminantes:											
<ul style="list-style-type: none"> • Informes y documentos en formato electrónico o en papel reciclado. • Compromiso de vehículos limpios por parte del licitador. 											
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA					MP	MC	VTE	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)					
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 11,4 tn										
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD			OTROS			
INDICADORES	Número de contratos realizados										
ZONA DE ACTUACIÓN											



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



ML 4. Infraestructuras para la movilidad eléctrica

Lógica de la propuesta

El escaso número de puntos de recarga del vehículo eléctrico con el que cuenta actualmente Lepe supone una fuerte barrera a la extensión del uso de vehículos eléctricos, por su relativamente reducida autonomía en la actualidad. Cabe destacar que, la combinación de iniciativas privadas y públicas se ha mostrado fructífera en muchos otros casos.

Como en Lepe no existen en la actualidad puntos de recarga, se entra en un círculo vicioso:

- Como hay pocos puntos de recarga es arriesgado comprar un vehículo eléctrico.
- Como no hay muchos vehículos eléctricos parece un derroche invertir en puntos de recarga.

Por lo tanto, para conseguir sobrepasar los obstáculos, esta estrategia ha de aplicarse a la totalidad del municipio, si bien es cierto que determinadas áreas y sectores pueden resultar enclaves esenciales para su implantación y promoción más inmediata.

Descripción de la propuesta

Todas las propuestas anteriores encuadradas dentro del Plan de Movilidad Limpia solo son viables si se acompañan de una red adecuada de puntos de recarga eléctrica.

Por lo tanto, se debe diseñar una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos, que se encuentre en ubicaciones estratégicas estableciendo, en su caso, acuerdos con las entidades privadas que puedan estar implicadas. La actuación del Ayuntamiento es fundamental en esta materia, dentro de su política energética. Las ubicaciones preferentes deben ser lugares de larga estancia por otros motivos: zonas residenciales, aparcamientos públicos y de centros comerciales y edificios públicos de todo tipo.

En general, se propone lo siguiente:

- Instalación de puntos de recarga lenta en los aparcamientos subterráneos, zonas residenciales, áreas comerciales y edificios de interés general. Objetivo: 5 puntos de recarga al año.
- Se prevé la instalación de puntos de recarga rápida en un futuro, cuando la proporción de vehículos eléctricos respecto al parque total sea suficientemente elevada.

Tras analizar los puntos de mayor efectividad, se ha llegado a la siguiente propuesta de puntos de recarga dentro del horizonte de este Plan:



Tabla 8.- Puntos de recarga eléctrica

Corto plazo	Parque Coronación
	Almacenes Municipales
	Aparcamiento Policía Local
	Entorno Mercado Municipal
	Avenida de La Antilla
	Avenida Río Piedras
Medio plazo	Hospital Virgen de la Bella
	Pabellón Municipal de Deportes J.M. Cortés Medina
	Parque Comercial LepeSur
	Aparcamientos disuasorios propuestos (2)
	Ayuntamiento
	Polígono El Prado
	Polígono Huerta Márquez
	Club Deportivo Pinares
	Avenida Castilla
	Aparcamientos de El Terrón (3)
Largo plazo	Aparcamiento Supermercado Maxico
	Mercadona La Antilla
	Prado Sport
	Teatro Municipal-Oficina de Empleo
	Hospital de Alta Resolución Costa Occidental (cuando entre en funcionamiento)

Fuente: Elaboración propia

Lo ínfimo del mercado actual del vehículo eléctrico y las incertidumbres que ello entraña, junto con el enorme incremento propuesto de puntos de recarga respecto a la situación actual, hacen que sea conveniente un balance detallado al final de implantación de este Plan, que sirva de referencia para una planificación a más largo plazo. Las medidas a implantar a este respecto serían:

- Actualización permanente del inventario de las instalaciones disponibles, en colaboración con las plataformas comerciales que ya funcionan.
- Establecimiento de obligatoriedad de instalación de puntos de recarga lenta en todos los garajes de nueva edificación, con la correspondiente modificación puntual del Plan General.
- Con el fin de evitar las subvenciones directas, se puede dar apoyo económico mediante exención de pago de tasa de circulación o reducción de su importe. También podría estudiarse la exención del pago de otras tasas e impuestos, como los vados.
- Campañas de promoción del vehículo eléctrico, así como campañas de formación e información para crear una mayor concienciación entre la ciudadanía.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

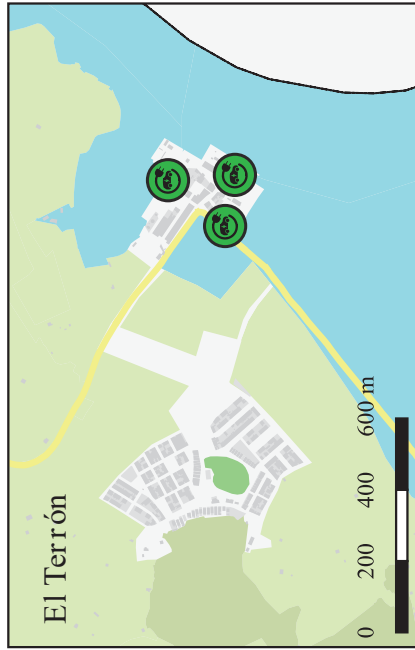
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

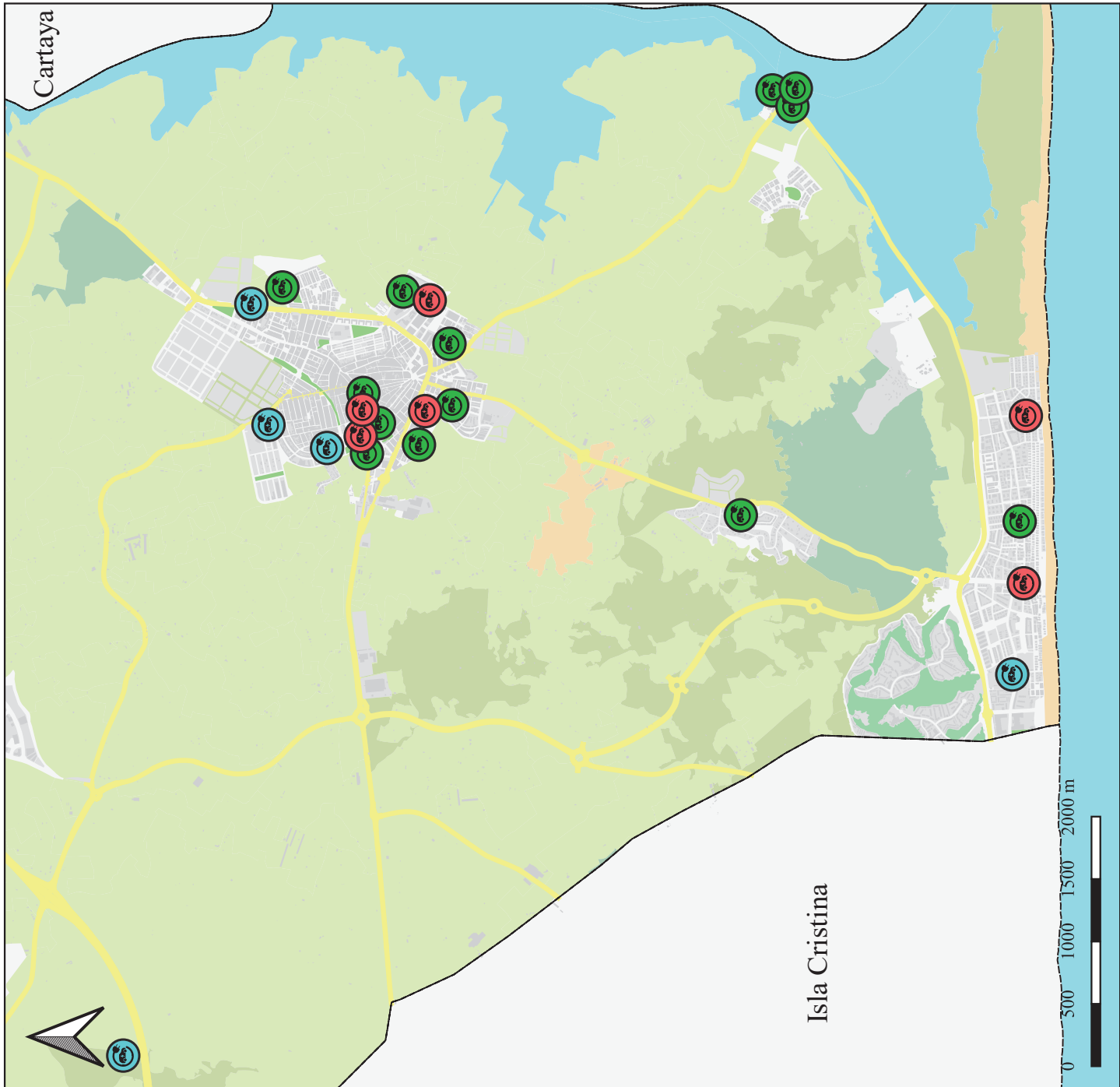
Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcalde-Delegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



Puntos de recarga

- Corto plazo
- Medio plazo
- Largo plazo



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

PROPUESTA	ML 4	Infraestructuras para la movilidad eléctrica			PRIORIDAD: CORTO PLAZO						
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA						
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS		MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL		EFICACIA TRANSPORTE		EFICIENCIA TRANSPORTE		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Fomentar el uso de energías renovables en los motores										
LÓGICA DE LA PROPUESTA											
La inexistencia de puntos de recarga del vehículo eléctrico es una fuerte barrera a la extensión del uso de vehículos eléctricos, por su relativamente reducida autonomía en la actualidad. La combinación de iniciativas privadas y públicas se ha mostrado fructífera en muchos otros casos.											
DESCRIPCIÓN											
Se debe diseñar una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos, que se encuentren en ubicaciones estratégicas estableciendo, en su caso, acuerdos con las entidades privadas que puedan estar implicadas. La actuación del Ayuntamiento es fundamental en esta materia, dentro de su política energética.											
Las ubicaciones preferentes deben ser lugares de larga estancia por otros motivos: estación de autobuses de Lepe, aparcamientos públicos y de zonas comerciales y edificios públicos de todo tipo (polideportivos, bibliotecas, etc.).											
<ul style="list-style-type: none"> • Normativa: necesidad de preinstalación en garajes de nueva construcción. 											
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA					MP	MC	VTE	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)					
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 5,7 tn										
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD			OTROS			
INDICADORES	Número de puntos de carga										
ZONA DE ACTUACIÓN											



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



2.1.4 Plan de Viario, Tráfico y Estacionamiento

Visión de conjunto

El desarrollo social y económico ha propiciado un gran aumento de la movilidad de las personas. Este incremento se ha concentrado, sobre todo, en el ámbito del vehículo privado. Además de la utilización excesiva del vehículo, otro problema asociado es que ésta se centra principalmente en recorridos cortos. De hecho, según datos del Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía (IDAE), cerca de la mitad de los recorridos en coche en España son de 3 km o menos. El gran peso que tiene el vehículo privado como medio de transporte en las ciudades y su entorno genera importantes externalidades negativas en términos de congestión, contaminación y siniestralidad.

Por otro lado, está demostrado que la mejor forma de regular el uso inadecuado del vehículo privado es mediante una política eficaz de regulación del estacionamiento. Lepe tiene la regulación habitual en todas las ciudades de su tamaño. Sin embargo, el objetivo a largo plazo pasa por restringir el número de vehículos que accedan al centro urbano, pero sin perder de vista la necesidad de mantener el pulso económico de la ciudad.

Por su parte, la actual regulación del tráfico en el centro urbano de Lepe es arbitraria y carente de coherencia interna. No existe ninguna jerarquización de la red y la regulación de la circulación carece de continuidad, habiendo tramos semaforizados contiguos a otros que no lo están.

Además, el centro urbano cuenta con un viario irregular y se ha convertido en un foco de aparcamiento ilegal. A esto hay que añadir la preocupante accidentalidad creciente como consecuencia de la existencia de cruces peligrosos.

Por lo tanto, el objetivo es lograr una estructura viaria consistente y una regulación acorde.

Las siguientes propuestas relacionadas con el viario, tráfico y estacionamiento en el municipio de Lepe están orientadas a la corrección de los problemas de tráfico de la ciudad, o por lo menos, a minimizarlos, así como a racionalizar el estacionamiento. Estas propuestas supondrán, no únicamente beneficios para los usuarios de vehículo privado, sino que provocarán una sustancial mejora en otros ámbitos de la movilidad del municipio. Entre ellos:

- Reducirá la intrusión del vehículo en el espacio urbano, recuperando parte del espacio utilizado actualmente por el vehículo privado, especialmente en el centro urbano.
- Mejorará el espacio público para potenciar los modos no motorizados, preservando el atractivo de calles y plazas como lugares de estancia
- Propiciará unas condiciones de operación para el transporte motorizado que garantizarán la seguridad del resto de usuarios.
- Y, como consecuencia de todo ello, habrá una reducción de la siniestralidad viaria.

Con todo ello, la línea estratégica para el viario tiene las siguientes propuestas:

- **VTE 1. Mejora de la infraestructura.**
- **VTE 2. Ordenación de la infraestructura.**
- **VTE 3. Reordenación de estacionamiento en La Antilla.**
- **VTE 4. Reordenación de estacionamiento en Lepe.**
- **VTE 5. Sistema de información de estacionamiento.**



VTE 1. Mejora de la infraestructura

Lógica de la propuesta

En concreto, el problema de la congestión viaria en núcleos urbanos se explica porque la infraestructura (oferta) no es capaz de absorber la demanda, sobre todo, en casos como el de Lepe, que durante la época veraniega duplica su población y, con ella, el número de vehículos se incrementa de forma desmesurada.

El resultado de toda esta aglomeración es la congestión de las infraestructuras, lo que se traduce en problemas para los ocupantes de los vehículos y, simultáneamente, para los habitantes del municipio que ven como sus calles están ocupadas por un alto número de vehículos que provocan ruido y contaminación. Las pérdidas son diversas en términos económicos, de tiempo perdido y de salud.

Particularmente, en Lepe, los principales problemas de tráfico son:

- **Acceso a La Antilla.** Fuerte congestión en las glorietas de entrada a La Antilla como consecuencia de la confluencia del tráfico procedente de Lepe y de la carretera A-5056, sobre todo en verano. De hecho, la proximidad entre las dos glorietas ocasiona que cada una se encuentre dentro del área de influencia de la otra, esto es que la fila de vehículos que se genera en una glorieta llega a colapsar la otra.
- **Lepe.** La circulación por la Avenida de Andalucía es desordenada debido a la ausencia de uniformidad a lo largo de toda la vía. Además, la señalización es insuficiente para ordenar la circulación.
- **Aumento de la accidentalidad.** Mala adecuación de las intersecciones y señalización en algunos casos deficiente, junto con una mala visibilidad en la intersección de Los Cruces. Además, los peatones cruzan la calzada por lugares no permitidos, corriendo un grave peligro.

Descripción de la propuesta

En la actualidad, la estructura viaria existente en Lepe canaliza la mayor parte flujos de media distancia por tres vías interurbanas que conectan los tres principales núcleos del municipio el municipio: A-5056, HV-4126 y A-5055.

De ellas, es la carretera A-5056, de titularidad autonómica, eje vertebrador de norte a sur, la que concentra la mayor parte del tránsito de vehículos. Si bien es cierto que durante la mayor parte del año no se observan problemas de congestión en esta vía, los problemas emergen en la época veraniega y durante los fines de semana, cuando la afluencia de turistas en esta zona es muy superior a la capacidad de esta vía. Esto se explica por la estacionalidad que caracteriza el tráfico en La Antilla. Como resultado de esta alta demanda se produce de forma reiterada el colapso de esta vía en el acceso a La Antilla, con niveles de servicio F (retenciones sistemáticas).

Los principales conflictos se localizan en las dos glorietas de entrada a La Antilla, donde la demora de los vehículos que pretenden entrar a la glorieta segunda glorieta desde la A-5056 es tal que se forman colas de vehículos que pueden llegar a alcanzar la urbanización de Pinares de Lepe.



En la primera glorieta tiene lugar una adición de tráfico, procedentes de la A-5056 desde Lepe y de la A-5076, autovía de gran capacidad, respectivamente. El problema reside en que, la segunda glorieta, notablemente de menor desarrollo, no es capaz de absorber este elevado volumen de tráfico, por lo que se producen retenciones que llegan a colapsar la glorieta anterior.

Por lo tanto, para resolver los problemas de congestión que ocasiona la confluencia de los tráfico procedentes de la A-5056 y de la A-5076, sobre todo en verano, se propone, en el tramo de la A-5056 entre ambas glorietas, la construcción de un ramal de salida que enlace directamente con la carretera A-5054 hacia el La Antilla oeste.

Se adjunta un plano esquemático donde se plasma la propuesta.

En cuanto a la circulación por la Avenida de Andalucía, se caracteriza por un desorden latente como consecuencia de una falta de uniformidad a lo largo de toda la vía. Se alternan secciones de dos carriles en un sentido y un único carril en el otro con el incremento repentino de un carril en un único margen de la avenida, o con la desaparición de un carril sin previo aviso. Además, es frecuente la aparición de carriles de espera para realizar giros a la izquierda y la existencia de arcenes demasiado amplios, que ocasionan confusión en la circulación.

Por otro lado, si a la ausencia de homogeneidad y simetría en la tipología del viario se le añade la presencia de una señalización insuficiente o deficiente en la mayoría de las intersecciones, se obtiene una circulación poco intuitiva e insegura.

Imagen 12: Avenida de Andalucía



Fuente: Elaboración propia

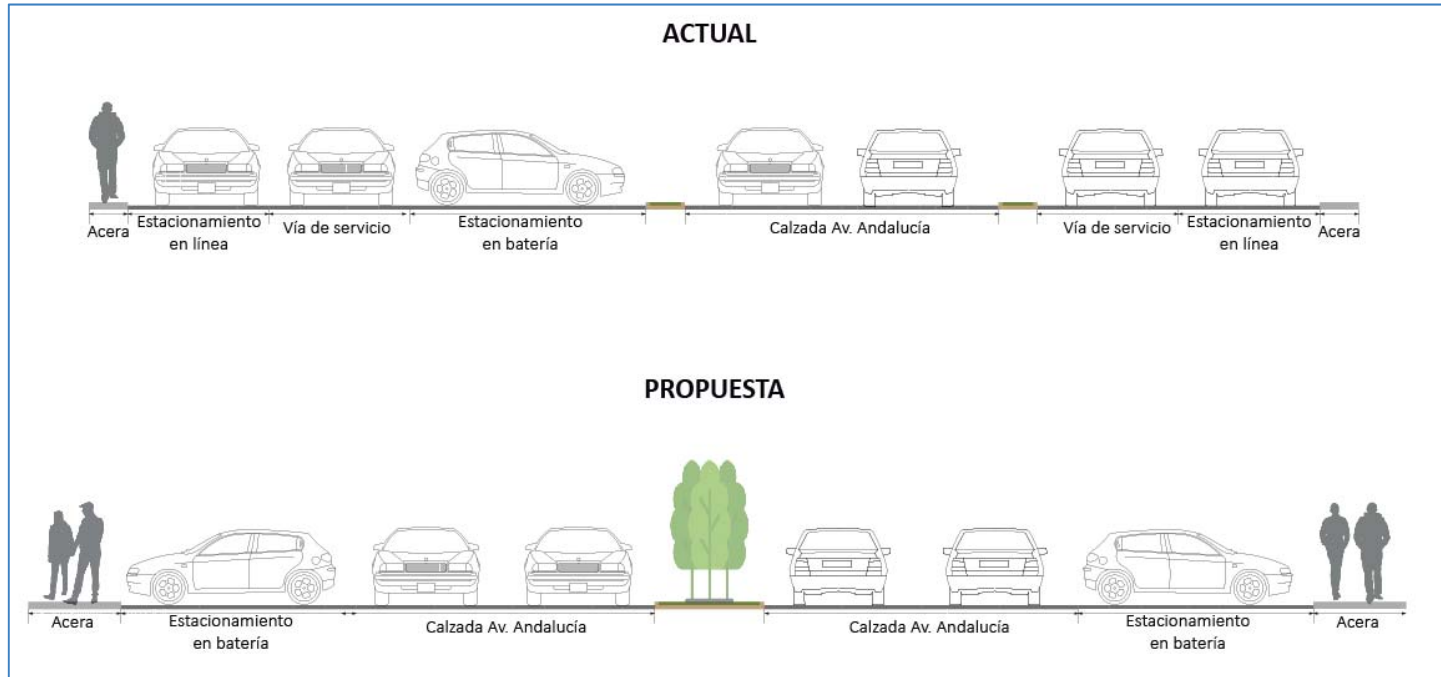
Por lo tanto, como solución a la circulación caótica que tiene lugar actualmente por esta vía, se propone racionalizarla mediante la implantación de dos medidas:

- **Reordenación del viario.** Se propone homogeneizar el viario de la Avenida de Andalucía, sustituyendo la disposición actual de los carriles por una configuración más sencilla: dos carriles de circulación en cada sentido y una banda de estacionamiento en batería en ambos márgenes. Por lo tanto, se elimina el pequeño bordillo que actualmente separa la vía principal de la vía de servicio, quedando constituida una calzada única con dos carriles. Además, se incorpora una mediana separando los dos sentidos de circulación.



De este modo, se obtiene un mayor ancho útil en las aceras, lo que resulta necesario teniendo en cuenta que esta avenida se propone como itinerario peatonal principal (MP 2).

Imagen 13: Reordenación de la Av. Andalucía



Fuente: Elaboración propia

- **Regulación de intersecciones.** Para resolver la peligrosidad de las actuales intersecciones y con el objetivo de hacerlas compatibles con la ordenación propuesta para la Avenida de Andalucía, se propone construir tres rotondas que regulen el tráfico en las siguientes ubicaciones:
 - Intersección de la Avenida de Andalucía con la Calle Lucena del Puerto, camino de la Redondela y calle Juan Contreras Solís.
 - Intersección de la Avenida de Andalucía con la Calle El Pino, Calle de la Venida de La Virgen, Avenida de la Diputación y con la Avenida de Hispanoamérica.
 - Intersección de la Avenida de Andalucía con la Calle Guadalete y con la Calle Méndez Núñez.

Además, como complemento, se propone semaforizar estas glorietas. Esta medida ayudará a mejorar su funcionamiento, sobre todo en temporada alta, mediante la regulación de las fases verdes con programas de optimización de todo el sistema.

Esta semaforización no solo debe mejorar la circulación, sino que debe disponer de fases verdes para peatones con una duración adecuada (0,5 m/s) que permita el paso de los viandantes de forma cómoda y segura, permeabilizando así el tránsito de peatones entre ambos márgenes de la vía, pues con el diseño actual, la movilidad peatonal se ve comprometida.

DILIGENCIA:
Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



Mejora de la infraestructura
Ramal propuesto



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

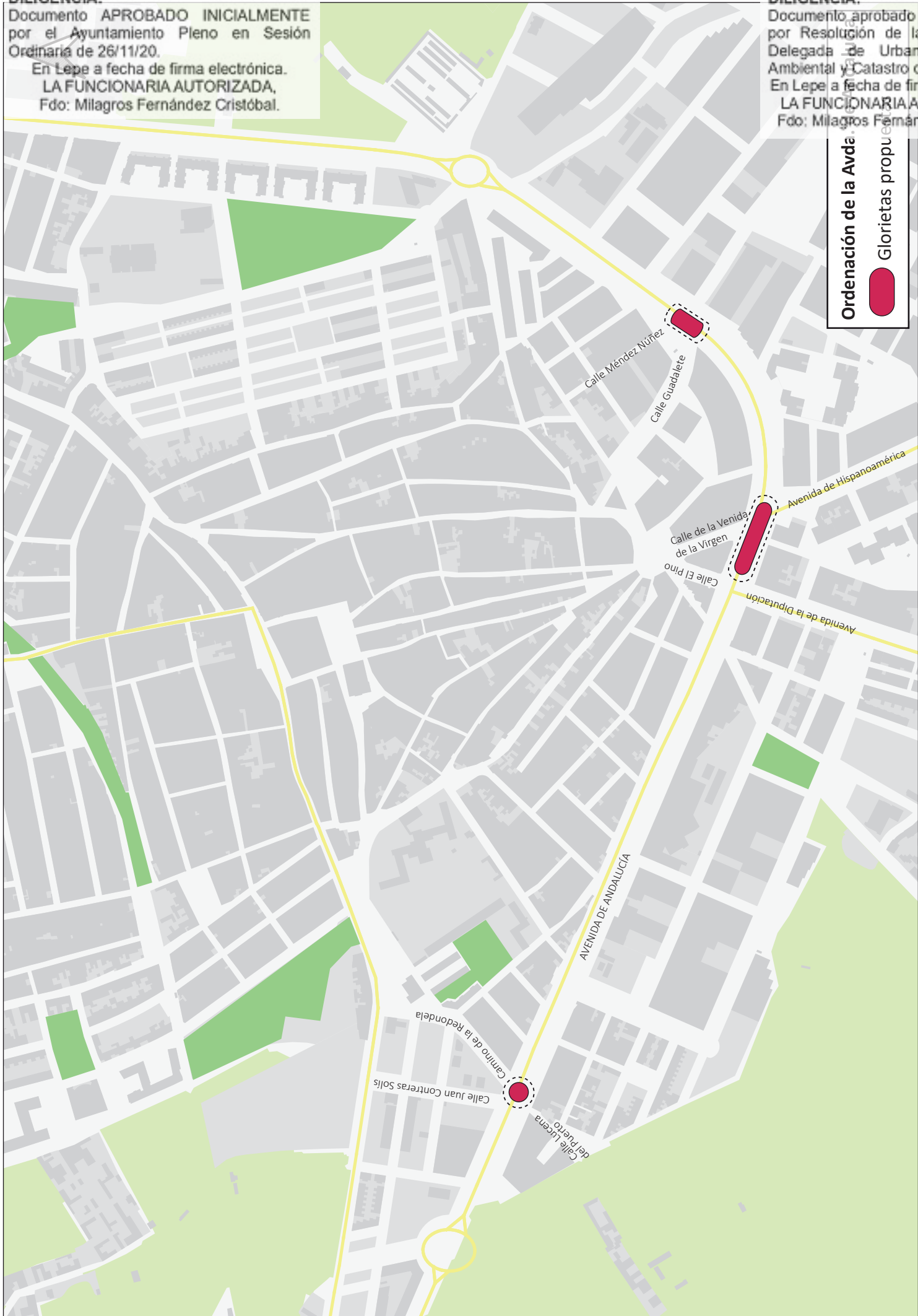
Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	VTE1	Mejora de la infraestructura			PRIORIDAD: LARGO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Mejorar la seguridad vial en general									
<p>LÓGICA DE LA PROPUESTA</p> <p>Existe una fuerte congestión en las glorietas de entrada a La Antilla como consecuencia de la confluencia del tráfico procedente de Lepe y de la carretera A-5056, sobre todo en verano. De hecho, la proximidad entre las dos glorietas ocasiona que cada una se encuentre dentro del área de influencia de la otra, esto es que la fila de vehículos que se genera en una glorieta llega a colapsar la otra.</p> <p>Por otra parte, la circulación por la Avenida de Andalucía es desordenada debido a la ausencia de uniformidad a lo largo de toda la vía. Por otro lado, destaca la señalización deficiente en algunos casos y la mala visibilidad en la intersección Los Cruces. A todo ello se debe añadir que las mayores concentraciones de accidentes con víctimas se localizan fundamentalmente, en la Avda. de Andalucía y zona de Los Cruces.</p>										
<p>DESCRIPCIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> Acceso a La Antilla <ul style="list-style-type: none"> Construcción de un ramal entre ambas glorietas dedicado exclusivamente a acoger los movimientos hacia La Antilla oeste, carretera A-5054. Avenida de Andalucía: <ul style="list-style-type: none"> Reordenación del viario Reestructuración de las intersecciones. Gestión semafórica inteligente (ITS). 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/año)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 5,7 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Euros									
ZONA DE ACTUACIÓN										

DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



VTE 2. Ordenación de la infraestructura

Lógica de la propuesta

Existe una falta de organización de la red viaria de Lepe, lo que provoca una circulación poco estructurada por el centro urbano. Para solucionar esta situación se debe establecer una jerarquización viaria de la ciudad en la que se tenga en cuenta el modelo de ciudad que se pretende alcanzar y dar a cada vía la funcionalidad que lo haga posible.

En líneas generales se han detectado ciertos problemas relacionados con una escasa homogenización en el viario, falta de jerarquía clara en un viario, existencia de viales de sentido único que no permiten itinerarios continuos intuitivos, diferente pavimentación y falta de señalización en numerosos puntos del centro urbano de Lepe.

Para llevar a cabo la citada jerarquización se debe contemplar a la ciudad en su conjunto, tomando en consideración todo el espacio urbano y los elementos que lo componen (edificios, espacios libres, etc.), en función de las distintas actividades que en ellos se realizan. En particular, debe asegurarse la congruencia entre:

- La localización de las actividades generadoras y atractoras de tráfico rodado y peatonal
- La morfología de la red, con los espacios privados que define.
- Los ambientes de las distintas áreas de actividad y el tipo y características de los elementos viarios que las atraviesan.
- Condicionantes como los puntos de conexión de la red viaria urbana con el viario interurbano, que son difíciles de modificar.

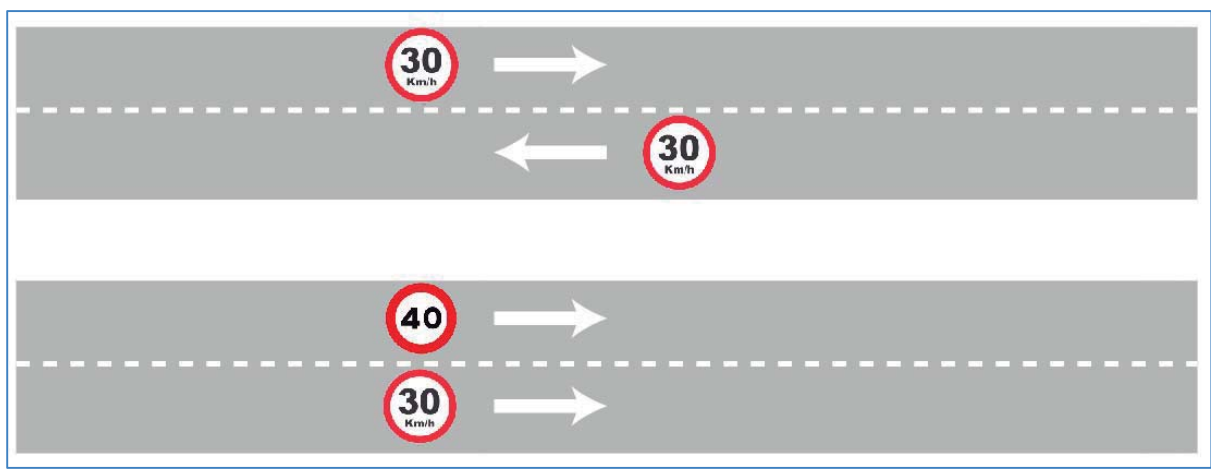
Descripción de la propuesta

Siguiendo con los objetivos expuestos en la propuesta MC 1, se pretende dar prioridad al peatón en el centro urbano de Lepe, reduciendo la intrusión del vehículo privado en el espacio urbano. Para ello, se propone la siguiente configuración para el viario:

- **Zona 20** en todo el centro (zona de prioridad peatonal definida anteriormente), donde la movilidad peatonal debe ser prioritaria.
- **Zona 30** en todo el viario con un carril por sentido.
- En vías que cuenten con más de dos carriles, se podrá circular a 40km/h por el/los izquierdos y a 30 km/h por el derecho, con el fin de que sea utilizado por las bicicletas en plataforma compartida con los vehículos a motor.
- En todos los casos, se debe llevar a cabo un control con radares fijos y móviles situados estratégicamente.



Imagen 14: Esquema velocidad permitida



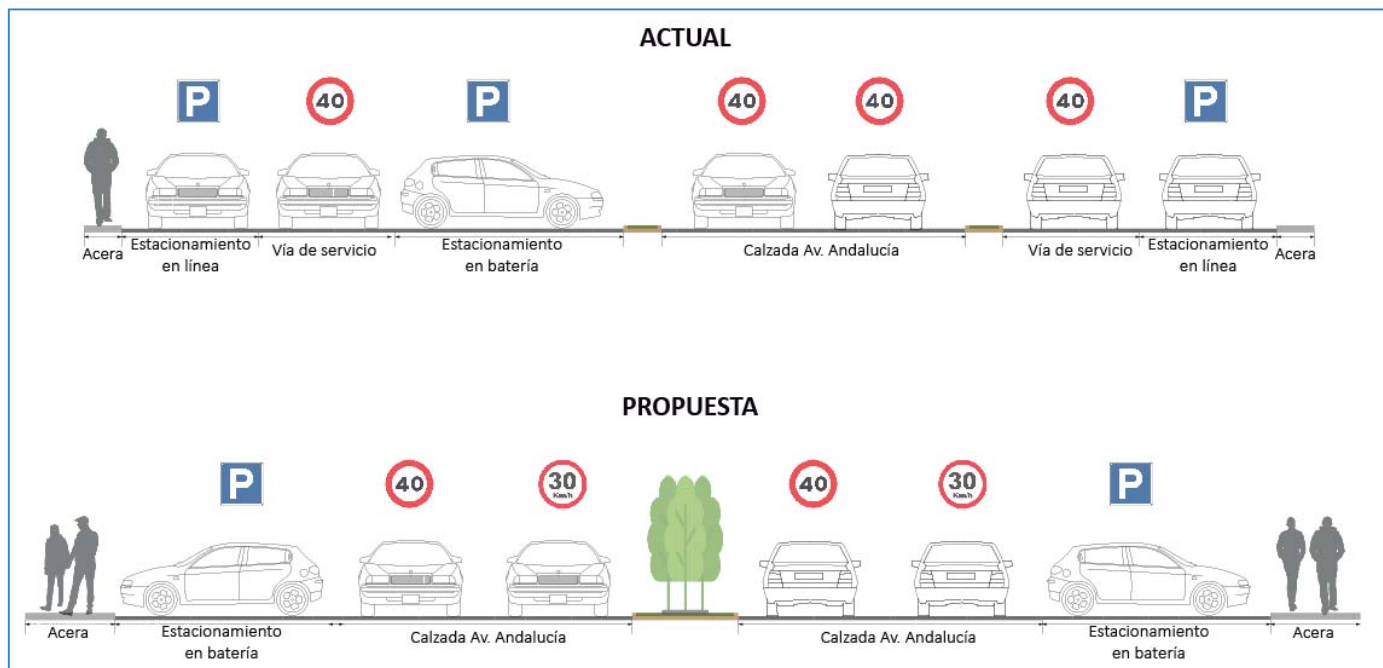
Fuente: Elaboración propia

En cuanto a las **secciones del viario**, en general, el viario no puede cambiar de sección a corto plazo, por la falta de espacio para compatibilizar los diferentes usos. Por ello, debe tenderse a priorizar los usos preferentes, que son los de modos no mecanizados (desplazamientos peatonales y ciclistas) frente al vehículo privado (estacionamiento y circulación).

No obstante, no puede penalizarse indebidamente al vehículo privado por las graves afecciones económicas y funcionales que pueden aparecer, sobre todo en las vías de mayor entidad. Por ello, las propuestas han de ser prudentes, avanzando progresivamente. Las medidas más simples para este tipo de vías son las de gestión, que no requieren prácticamente de inversión, como los cambios de velocidad permitida.



Imagen 15: Cambios de velocidad máxima permitida en vías de dos carriles por sentido (Ej. Avda. de Andalucía)



Fuente: Elaboración propia

Todos los demás casos exigen una sencilla intervención consistente en llevar a cabo tipo un simple cambio de señalización.

Junto con los cambios de limitaciones de velocidad y de secciones es imprescindible que las texturas del pavimento vayan acordes con las respectivas limitaciones:

- Si la limitación es 30 km/h, el pavimento debe ser de aglomerado asfáltico en la banda de rodadura, mientras debe ser pavimento adecuado para peatones en las bandas para desplazamientos peatonales, que deben estar segregadas.
- Para la zona con limitación de 20 km/h, ya se ha comentado en la propuesta MP 1.

Para que los límites de velocidad establecidos sean respetados escrupulosamente, son necesarios diferentes tipos de medidas de planificación:

- Templado del tráfico con medidas físicas. Este debe compatibilizar la disminución de la velocidad de los vehículos a motor con no ser agresiva con la circulación ciclista y del transporte público, por lo que se desaconsejan todos los levantamientos de calzada (paso de peatones sobreelevados, badenes de caucho, etc.), salvo los “cojines berlineses”.
- En todas las calles de más de dos carriles, se deben construir isletas de refugio en todos los pasos de peatones.
- Campañas de sensibilización.

Independientemente de las medidas de diseño del viario y de planificación que se adopten para dificultar que se puedan alcanzar altas velocidades en las calles de la ciudad, es necesario esforzarse



DILIGENCIA:

Documento **APROBADO INICIALMENTE**
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

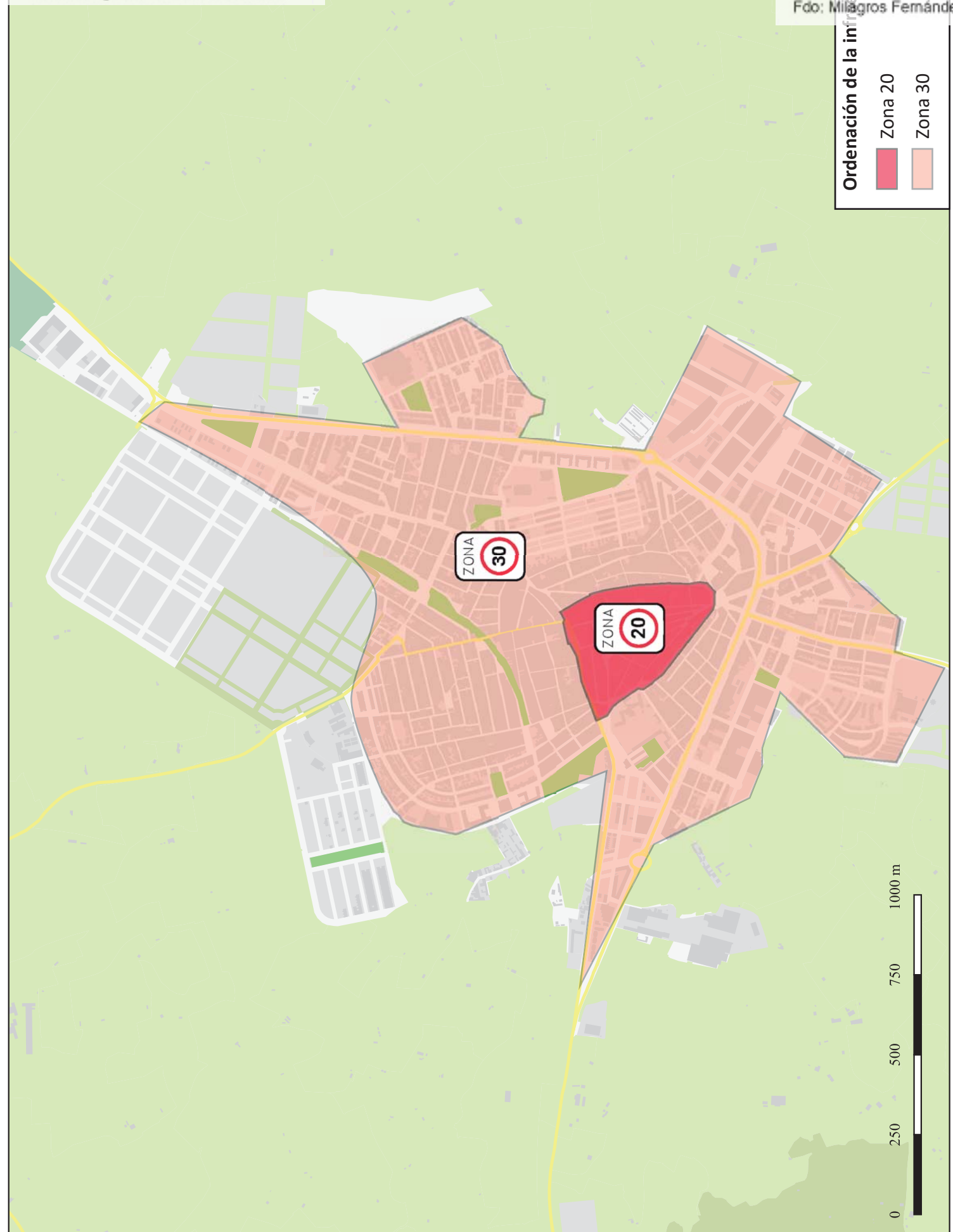
en mejorar la efectividad de los equipos humanos de vigilancia, control y sanción de la velocidad de circulación en Lepe, así como de un apoyo institucional firme en la tramitación de multas, etc.



Cód. Validación: 4SNEND3QH2RNTK4SQF4RGKYQ | Verificación: <https://lepe.secelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 110 de 207

DILIGENCIA:
Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

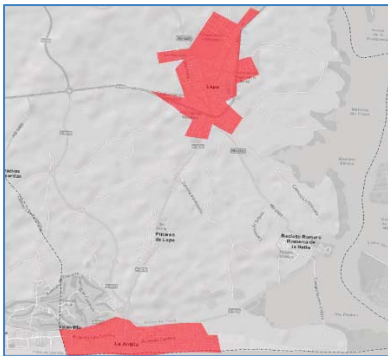
DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	VTE2	Ordenación de la infraestructura			PRIORIDAD: MEDIO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL			SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA				
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Reducir la velocidad del vehículo privado en el espacio urbano -Reducir la intrusión del vehículo privado en el espacio urbano.									
LÓGICA DE LA PROPUESTA										
<ul style="list-style-type: none"> La actual jerarquía de la vía obliga a una circulación desestructurada por el centro urbano del vehículo privado, donde la trama es caótica con calles estrechas de un solo sentido. La falta de señalización complica la situación, sobre todo en el caso de los visitantes esporádicos. Se producen numerosos conflictos entre vehículos y peatones. 										
DESCRIPCIÓN										
Para dar prioridad a los peatones y ciclistas frente al vehículo privado como modo de desplazamiento en distancias cortas, se propone:										
<ul style="list-style-type: none"> Implantación de plataforma compartida con la siguiente estructura: <ul style="list-style-type: none"> Zona 20 en todo el centro, donde la movilidad peatonal debe ser prioritaria. Zona 30 en todo el viario con un carril por sentido. En vías que cuenten con más de dos carriles, se podrá circular a 30 km/h por el derecho y a 40 km/h por el/los izquierdos. En todos los casos, se debe llevar a cabo un control con radares fijos y móviles situados estratégicamente. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 3,8 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	m ² de actuación									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



VTE 3. Reordenación de estacionamiento en La Antilla

Lógica de la propuesta

Como se desprende del diagnóstico realizado, en Lepe existe una profunda dependencia del vehículo privado. Esta fuerte presión por parte del vehículo privado es especialmente preocupante sobre la zona cercana a la playa, puesto que, en verano, que es cuando las plazas de estacionamiento regulado se encuentran operativas, el volumen de tráfico aumenta notablemente como consecuencia de la llegada masiva de visitantes. Por lo tanto, la demanda de estacionamiento supera la oferta de aparcamiento regulado, por lo que ha ido generándose una oferta espontánea, no solamente irregular sino ilegal, que ocupa cualquier espacio de la carretera, con precios imbatibles por los aparcamientos regulados. Esta práctica significa una competencia desleal, un fuerte deterioro de las aceras que no pueden soportar el intenso tránsito de entrada y salida a los solares, y una mala imagen de la ciudad.

Imagen 16: Malas prácticas de estacionamiento en La Antilla



Fuente: Elaboración propia

Descripción de la propuesta

Se considera que la oferta de estacionamiento regulado en calles demasiado próximas a la línea de playa se aleja del afán de reducir la intrusión del vehículo privado en una zona que supone un gran foco de atracción de turistas como es La Antilla. Por lo tanto, con el objetivo de recuperar parte del espacio utilizado hoy en día por el coche en zonas cercanas a la playa y dar prioridad a modos de desplazamiento más sostenibles, se propone una reordenación profunda del estacionamiento en esta zona. Las líneas generales de esta reorganización son las siguientes:

- Supresión de estacionamiento en primera línea de playa.
 - Zonas acotadas para subida y bajada de pasajeros.
 - Reordenación de uso: Se propone la sustitución del aparcamiento por áreas ajardinadas que aporten a la primera línea de playa mayor atraktividad y sostenibilidad.
- Potenciación de aparcamientos alejados de primera línea de playa.
- Ampliación y reestructuración de las zonas tarifarias.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Sistema regulado por bandas, con precio creciente y tiempo permitido decreciente al acercarse a la playa.

Finalmente, estos criterios generales se materializan en la asignación de la zona Ora correspondiente en las áreas que se definen a continuación, obteniéndose la siguiente configuración para el estacionamiento en La Antilla:

- **Prohibición de estacionamiento** en primera línea de playa.
- **Zona Verde.** Área comprendida por la Avenida Río Piedras al este, calle los Corales al sur, Avenida Castilla al norte y el Paseo de Lepe al oeste.
- **Zona Roja.** Desde los límites definidos por la zona verde hasta la Avenida del Terrón por el norte.
- **Aparcamiento no regulado.** El resto

La definición gráfica de estas áreas se recoge en el mapa adjunto.

Cabe destacar que los residentes quedan excluidos de esta zonificación y podrán aparcar sin coste alguno. Para ello será necesario que dispongan de la tarjeta de identificación correspondiente.

Esta medida contribuirá a mejorar la imagen de Lepe desde el punto de vista turístico, pues la eliminación de vehículos en la primera línea de playa supone una mejora visual, ambiental, acústica y atmosférica.



DILIGENCIA:

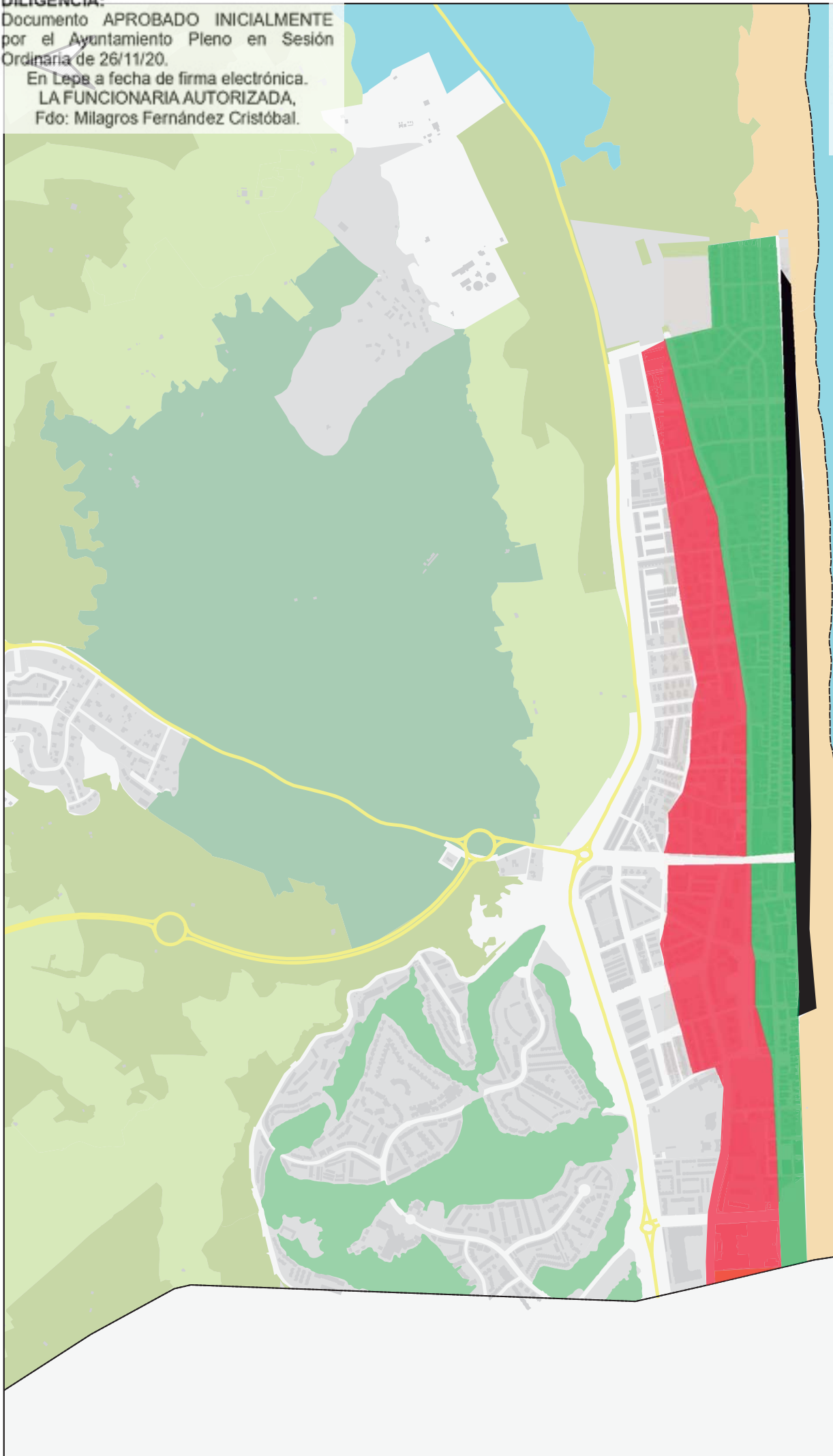
Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Leps a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldesa Delegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Leps a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



Reordenación del es:

- Prohibición de edificación
- Zona Verde
- Zona Roja



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

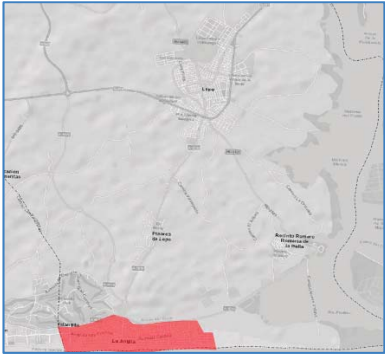
DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

PROPUESTA	VTE 3	Reordenación de estacionamiento en La Antilla			PRIORIDAD: MEDIO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Recuperar parte del espacio utilizado hoy por el vehículo privado -Mejorar la calidad del espacio público									
LÓGICA DE LA PROPUESTA										
<ul style="list-style-type: none"> • Existe una importante presión sobre la playa de los vehículos privados estacionados. • Actualmente, los vehículos pueden estacionar en primera línea de playa. • Es frecuente el estacionamiento ilegal en calles estrechas sin plaza de aparcamiento. 										
DESCRIPCIÓN										
Ante el gran foco de atracción turístico en que se ha convertido La Antilla, se propone amabilizar esta zona, regulando la presencia de vehículos estacionados en zonas muy próximas a la playa:										
<ul style="list-style-type: none"> • Supresión de estacionamiento en primera línea de playa. Se propone la sustitución del aparcamiento por áreas ajardinadas que aporten a la primera línea de playa mayor atractividad y sostenibilidad. • Zona Verde. Área comprendida por la Avenida Río Piedras al este, calle los Corales al sur, Avenida Castilla al norte y el Paseo de Lepe al oeste. • Zona Roja. Desde los límites definidos por la zona verde hasta la Avenida del Terrón por el norte. • Aparcamiento no regulado. El resto 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 1,9 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	m ² de actuación									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



VTE 4. Reordenación de estacionamiento en Lepe

Lógica de la propuesta

Tal y como se recoge en el diagnóstico, el centro urbano de Lepe cuenta con un número suficiente de plazas de estacionamiento regulado, cuya ocupación media es del 70%. Sin embargo, en cuanto al aparcamiento no regulado, en el centro del núcleo urbano, se detectan problemas como consecuencia de la práctica habitual de estacionar en zonas no permitidas, incluso en la acera, dificultando, por tanto, el tránsito de peatones y bicicletas.

Imagen 17: Malas prácticas de estacionamiento en Lepe



Fuente: Elaboración propia

En paralelo a esta situación, las bolsas de aparcamiento están mayoritariamente infrautilizadas y algunas incluso inoperativas.

Por tanto, se debe mantener, e incluso aumentar, la accesibilidad, facilitando en todo lo posible el acceso a los aparcamientos legales, eliminando en paralelo todas las prácticas ilegales mediante una gestión racional del estacionamiento, como sigue:

- Controlar los aparcamientos esporádicos y eliminar los ilegales.
- Mejorar la información sobre los aparcamientos legales.
- Suprimir progresivamente el estacionamiento de rotación en viario del Centro, salvo en zonas concretas, dando alternativas a los residentes.



Descripción de la propuesta

Para solucionar el problema de aparcamiento en el centro urbano donde la demanda de estacionamiento es muy elevada, se presentan dos grandes conjuntos de propuestas:

- **Aparcamientos de disuasión.** Un aparcamiento disuasorio consiste en una oferta de estacionamiento público en la zona periférica, sin coste alguno para el usuario, próximo a las principales vías de acceso y conectado con sistemas de transporte público potentes hacia el centro. En definitiva, con los aparcamientos disuasorios se pretende limitar la entrada de automóviles procedentes del exterior, mediante una alternativa lo suficientemente atractiva o disuasoria para los conductores.
En concreto se proponen tres aparcamientos disuasorios:
 - Explanada al oeste del Parque de la Coronación
 - Acondicionamiento del campo de fútbol situado junto al colegio CEIP Alonso Barba.
 - Aparcamiento existente en el Parque Comercial LepeSur.
- **Regulación de aparcamiento.** Para paliar la eliminación de plazas de aparcamiento como consecuencia de la propuesta de peatonalización del centro urbano, se propone implantar, en la Avenida de Andalucía, aparcamientos de rotación, quedando por tanto incluida esta calle dentro de la Zona ORA de Lepe. En concreto, se propone que el estacionamiento quede regulado según la zona Azul.

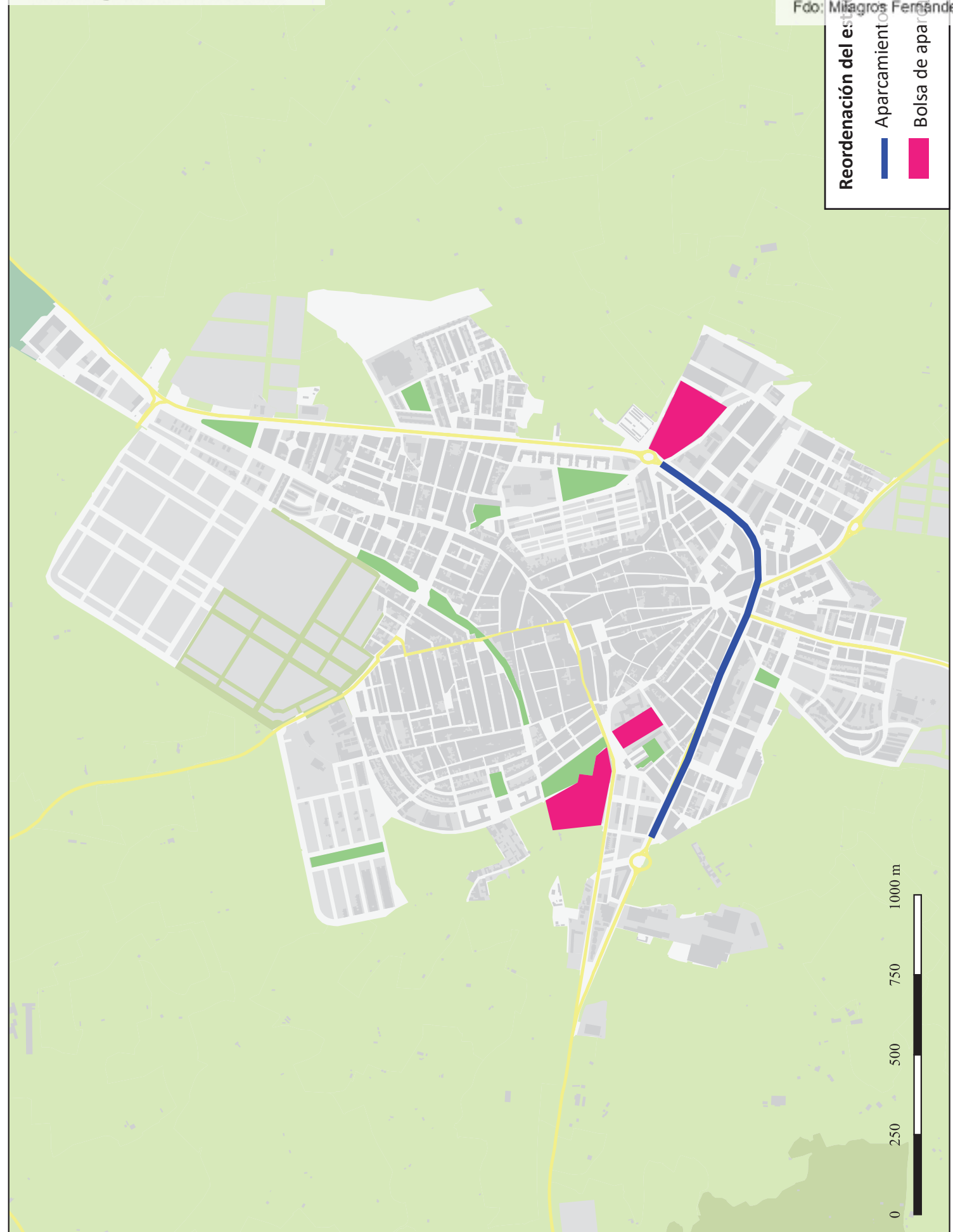
Cronológicamente, el proceso se propone como sigue:

- Como medidas a **corto plazo** se proponen las siguientes:
 - Ampliación de la vigilancia con el objetivo de detectar las infracciones de todos los estacionamientos ilegales.
 - En el viario del centro urbano, estacionamiento solo para residentes. Para los visitantes que quieran acceder con el vehículo privado, accesos señalizados desde la Avenida de Andalucía hacia los aparcamientos disuasorios
 - Amplia difusión de los convenios de los comerciantes de la calle Alonso Barba y calle Real con los operadores de aparcamientos del centro urbano para permitir el estacionamiento gratuito a los clientes durante un tiempo limitado de dos horas.
- Las medidas a **largo plazo** que se proponen son las siguientes:
 - Supresión del estacionamiento en viario en el casco histórico. Para ello es necesario que se incluyan alternativas para los residentes, mediante el acuerdo del Ayuntamiento con los operadores.
 - Señalización dinámica de los aparcamientos públicos. Sistema de información de plazas libres y ubicación de aparcamientos desde la Avenida de Andalucía, que permite conocer a los conductores con anterioridad la situación real del aparcamiento (“Propuesta VTE 5. Sistema de información de estacionamiento”).
 - Supresión del estacionamiento de rotación en el centro, sin impedir a los residentes el estacionamiento dentro de su célula urbana, salvo en las zonas estrictamente peatonales, lo que incluye convenios con los operadores de los aparcamientos actuales.



DILIGENCIA:
Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



Reordenación del espacio urbano
Aparcamiento
Bolsa de aparcamiento



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	VTE 4	Reordenación de estacionamiento en Lepe				PRIORIDAD: MEDIO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA						
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE					
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Recuperar parte del espacio utilizado hoy por el vehículo privado, especialmente en áreas urbanas centrales. -Reducir la intrusión del vehículo privado en el espacio urbano										
LÓGICA DE LA PROPUESTA <ul style="list-style-type: none"> • Existe una gran demanda de estacionamiento en el viario en el centro de Lepe • Ante la demanda de aparcamiento inmediato al destino, se ha ido generando un incremento de los aparcamientos ilegales en el centro de Lepe. • Hay grandes infraestructuras de estacionamiento muy cerca del centro urbano, mayoritariamente infrautilizadas. 											
DESCRIPCIÓN Se propone la implementación gradual de medidas que permitan racionalizar el estacionamiento con la combinación de varios tipos de medidas: <ul style="list-style-type: none"> • Consolidación de aparcamientos disuasorios públicos gratuitos, que permitan el estacionamiento perimetral a la zona peatonal. <ul style="list-style-type: none"> • Explanada al oeste del Parque de la Coronación • Acondicionamiento del campo de fútbol situado junto al colegio CEIP Alonso Barba. • Aparcamiento existente en el Parque Comercial LepeSur. • Regulación de aparcamiento. En la Avenida de Andalucía. 											
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA					MP	MC	ML	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)					
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 3,8 tn										
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA			SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Número de plazas										
ZONA DE ACTUACIÓN											



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



VTE 5. Sistema de información de estacionamiento

Lógica de la propuesta

Las ciudades se han convertido en polos de generación de riqueza económica, social y cultural, así como de creación de espacios de relación. Hoy en día, las ciudades están obligadas a competir para atraer el talento, y para ello requieren una transformación mediante la creación de un entorno totalmente alineado con la sostenibilidad, el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) y la innovación.

Es por ello, que el Ayuntamiento de Lepe debe estar preparado para ofrecer servicios que son demandados por unos ciudadanos cada vez más interconectados y participativos. Además, un requisito es que estos servicios sean prestados al menor coste. Todo ello implica que la gestión sea cada vez más compleja.

Por otro lado, uno de los motivos de los problemas generados en Lepe respecto al estacionamiento ilegal es la falta de información que se le proporciona al usuario sobre la oferta de aparcamiento.

Siguiendo con la lógica presentada para la regulación del estacionamiento, la implantación de las estrategias propuestas tendrá más éxito si van acompañadas de un sistema que ofrezca información sobre el estacionamiento.

Descripción de la propuesta

Se pretende dar respuesta a la necesidad de transformación de los hábitos de estacionamiento mediante la creación de un entorno totalmente alineado con la sostenibilidad y el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones. Para ello se propone la ofrecer información al usuario en tiempo real sobre:

- Ubicación y rutas de acceso (gestión dinámica).
- Política tarifaria dinámica, según demanda.
- Reserva de plaza de rotación.
- Ubicación de plazas de PMR.
- Información del grado de ocupación en tiempo real.
- Información sobre trámites de abono.



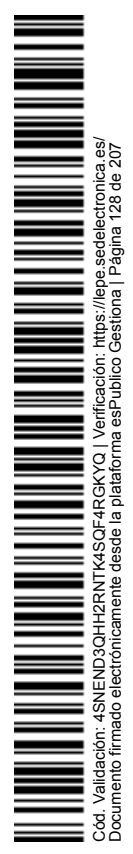
Imagen 18: Ejemplo de información de estacionamiento



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, en relación con la propuesta anterior, para optimizar el uso de los aparcamientos de disuasión sería conveniente contar con un sistema de control de su ocupación (podría ser simplemente un sensor de entrada y salida de vehículos en sus accesos) y de comunicación a los conductores mediante:

- Paneles de información dinámica.
- Página web y aplicación móvil.



PROPUESTA	VTE 5	Sistema de información de estacionamiento				PRIORIDAD: LARGO PLAZO				
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	<ul style="list-style-type: none"> Reducir el uso del vehículo privado en el interior de los núcleos urbanos. Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia. 									
<p>LÓGICA DE LA PROPUESTA</p> <p>Es patente la necesidad de transformación de los hábitos de estacionamiento mediante la creación de un entorno totalmente alineado con la sostenibilidad y el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones. Una adecuada aplicación de las nuevas tecnologías puede ayudar de manera efectiva a mejorar los comportamientos gracias a una mejor información, reduciendo la circulación de vehículos en busca de lugar donde estacionar, a veces en situaciones en que no hay capacidad disponible para ello.</p>										
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>Se aportará información al ciudadano sobre el estacionamiento sobre los siguientes aspectos concretos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ubicación y rutas de acceso (gestión dinámica). Política tarifaria dinámica, según demanda. Reserva de plaza de rotación. Ubicación de plazas de PMR. Información del grado de ocupación en tiempo real. Información sobre trámites de abono. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	TP	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO ₂ /año: 1,9 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Euros									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



2.1.5 Plan de Transporte de Público

Visión de conjunto

Una de las principales barreras al uso del transporte público en Lepe, tal como se desprende del diagnóstico es su inferior competitividad en tiempo de viaje frente al automóvil para trayectos similares. Para los desplazamientos radiales el autobús puede ser una opción altamente competitiva y capaz de movilizar grandes cantidades de personas si se le dota de atributos adecuados. El trasvase del vehículo privado al transporte público será atractivo si los tiempos de viaje y de espera son reducidos.

Las redes de altas prestaciones son servicios de autobuses que se caracterizan por su alta frecuencia, el uso de vehículos modernos y accesibles, velocidad comercial alta, información en tiempo real y una gran demanda. En el marco de este plan, se considera esencial promocionar el elevar la cuota de reparto modal del autobús frente al vehículo privado y, en este sentido, es básica la implantación de medidas que ayuden a mejorar el servicio prestado por el transporte público.

Tras las actuaciones que dan prioridad a los modos no mecanizados, se deben favorecer las opciones de transporte público frente a las del vehículo privado. Las propuestas que se presentan dentro de esta línea son las siguientes:

- **TP 1. Sustitución de la flota.**
- **TP 2. Información al usuario.**
- **TP 3. Reordenación del trazado.**
- **TP 4. Programa de accesibilidad al transporte público.**
- **TP 5. Coordinación entre transporte urbano e interurbano.**



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

TP 1. Sustitución de la flota

Lógica de la propuesta

Siguiendo la lógica planteada en el Plan de Movilidad Limpia, el uso de combustibles fósiles es uno de los principales causantes del cambio climático y el empeoramiento de la calidad del aire.

En la actualidad, la flota de autobuses está compuesta por vehículos dotados de motor Diesel convencional. Así que, se debe tender al uso de vehículos menos contaminantes. Además de la flota urbana, que podría llegar a tener unidades eléctricas, se debe renovar la interurbana con motores híbridos o de gas.

Obviamente, el proceso de mejora tecnológica de la flota debe enmarcarse en el proceso de renovación del parque, sustituyendo unidades que han alcanzado el final de su vida útil.

Descripción de la propuesta

Se propone la **renovación total de la flota** de autobuses de Lepe, a medida que vaya finalizando la vida útil de los correspondientes vehículos.

Sin necesidad de esperar a la renovación total de la flota y a la implantación de la nueva red (Propuesta TP 3. Reordenación del trazado), se debe ir renovando el parque, tendiendo a autobuses híbridos o eléctricos, dejando solo los vehículos de combustión con la normativa Euro 6 que se tengan en la flota actualmente. La renovación total se debe llevar a cabo dentro del marco de nuevo contrato de explotación (Propuesta ML 3. Contratación verde)

Todas las adquisiciones deben ser de flota accesible, con piso bajo continuo, espacio para silla de ruedas y rampas de acceso.

Los autobuses que se incorporen deben tener un tamaño pequeño para evitar un impacto visual negativo.



PROPUESTA	TP 1	Sustitución de la flota			PRIORIDAD: MEDIO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Dar prioridad al autobús frente al vehículo privado -Fomentar el uso de energía renovables en los motores									
<p>LÓGICA DE LA PROPUESTA</p> <p>El uso de combustibles fósiles es uno de los principales causantes del cambio climático y el empeoramiento de la calidad del aire. El objetivo de esta acción es sustituir progresivamente el uso de estos combustibles por otros más sostenibles mediante la renovación del parque de vehículos, reduciendo al tiempo la vulnerabilidad del sistema productivo y de transporte ante un futuro encarecimiento y progresiva escasez.</p> <p>Se trata de una acción con vocación transitoria, focalizada en los segmentos en los que la tracción eléctrica se enfrenta a mayores barreras, ya que el objetivo final es el abandono total de los combustibles fósiles.</p>										
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>Se debe incentivar la renovación del parque de vehículos en general, favoreciendo el uso de vehículos más eficientes y menos contaminantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renovación total de la flota de autobuses de Lepe, a medida que vaya finalizando la vida útil de los correspondientes vehículos. La renovación total se debe llevar a cabo dentro del marco de nuevo contrato de explotación (Propuesta ML 3. Contratación verde) • Todas las adquisiciones deben ser de flota accesible, con piso bajo continuo, espacio para silla de ruedas y rampas de acceso. • Incorporación a la flota de autobuses urbanos pequeños (menos impacto visual y mayor maniobrabilidad). 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	VTE	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 1,9 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Número de vehículos renovados									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



TP 2. Información al usuario

Lógica de la propuesta

La calidad del servicio de transporte público se ve mermado por la falta de información que recibe el usuario. De hecho, el nivel de información que existe en la actualidad sobre el transporte urbano de Lepe es insignificante y de baja calidad. Por lo tanto, no se podrá promocionar el uso del transporte urbano si los usuarios reales y potenciales no conocen sus prestaciones

Hoy en día, nos encontramos inmersos en un mundo rodeado de tecnología. Así que, para mejorar la fiabilidad del servicio y la calidad percibida, se propone la introducción de nuevas tecnologías de la información.

Descripción de la propuesta

El objetivo fundamental se centra en promocionar el uso del transporte público en Lepe. Para ello será necesaria la renovación tecnológica integral de los sistemas embarcados en la flota de autobuses, incorporando posibles sistemas de alerta de proximidad del bus, información sonora anunciando la línea en el momento en que el autobús abre sus puertas en las diferentes paradas, así como anunciando la siguiente dentro del vehículo mediante:

- Registro de líneas y paradas, tiempos (salida y recorrido).
- Carta de derechos.
- Reglamento del servicio.
- Información acústica en los vehículos para personas con dificultades auditivas.
- Información en tiempo real.
- Reclamaciones y quejas.
- Integración de una tarjeta inteligente de pago.

Además, se propone emplear una aplicación móvil que ofrezca información como la siguiente:

- Datos de paradas y tiempos de llegada.
- Posibilidad de búsqueda particular por línea.
- Información de tiempo, frecuencia y distancia de recorrido de cada línea.
- Visualización en tiempo real de dónde se encuentra cada autobús.
- Posibilidad de reporte por las personas usuarias de bus sobre anomalías en el servicio.
- Promover cauces de participación ciudadana donde puedan expresar sus necesidades y así conocer las distintas realidades de cara al diseño y gestión del transporte, para dar respuesta a todas las necesidades y contar con un análisis más preciso.



Imagen 19: Ejemplo de información al usuario



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, la propuesta contempla una serie de actuaciones para difundir la información necesaria para la utilización del servicio:

- Creación de una página web del servicio de autobuses urbanos:
 - Debe recoger claramente todos los itinerarios, líneas, frecuencia, horarios, mapas, precios, etc.
 - Debe estar actualizada con las últimas modificaciones y proporcionar cartografía en Maps.
 - Debe permitir la recarga de los bonos de transporte para su posterior utilización.
 - De implantarse un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) se permitiría conocer la posición de los vehículos a tiempo real y se podría proporcionar a los usuarios información precisa sobre el tiempo de paso por parada.

- Soportes físicos.
 - Mejora de la información en papel, para su conocimiento por parte de los usuarios y no usuarios. Edición de folletos y distribución en hoteles, etc.
 - En todas las paradas debe haber mapas, horarios de paso, tiempos de viaje, etc. Es recomendable también incluir Carta de derechos y Reglamento del servicio.



PROPUESTA	TP 2	Información al usuario			PRIORIDAD: CORTO PLAZO						
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA						
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE					
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Promover la intermodalidad										
LÓGICA DE LA PROPUESTA											
<p>El nivel de información que existe en la actualidad sobre el transporte urbano es insignificante y de baja calidad. Pero no se podrá promocionar el uso del transporte urbano si los usuarios reales y potenciales no conocen sus prestaciones. Es, por tanto, necesario un sistema de información eficaz que garantice el conocimiento del servicio a todo interesado.</p>											
DESCRIPCIÓN											
<p>Se propone aprovechar los datos registrados por el operador gracias a la implantación del SAE para ofrecer información al usuario. De hecho, cualquier SAE cuenta con un sistema que permite el seguimiento en tiempo real del recorrido de los vehículos y determina la posición en ruta de cada autobús</p> <p>La información será facilitada al usuario a través de una aplicación móvil que sea intuitiva, precisa y apta para ser utilizada por cualquier persona.</p> <p>El servicio que se pone a disposición del usuario está compuesto por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Servicio: Registro de líneas y paradas, información en tiempo real, información acústica en los vehículos para personas con dificultades auditivas, integración de una tarjeta inteligente de pago, etc. • App: Datos de paradas y tiempos de llegada, posibilidad de búsqueda particular por línea, información de tiempo, frecuencia y distancia de recorrido, etc. • Difusión: página web y soportes físicos. 											
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA					MP	MC	ML	VTE	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)					
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 0 tn										
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD			OTROS			
INDICADORES	Euros										
ZONA DE ACTUACIÓN											



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



TP 3. Reordenación de trazado

Lógica de la propuesta

En líneas generales, el transporte público en Lepe cumple con lo que requiere un municipio de su entidad, aunque tiene margen de mejora ya que existen algunos problemas concretos.

La cobertura de las líneas de autobús urbano, en términos generales, es buena. Aun así, sí es cierto que la notable carencia de información y accesibilidad en paradas y vehículos, hace que el servicio pierda calidad.

Una de las principales causas del reducido número de viajeros en el transporte público urbano es la existencia de ciertos factores disuasorios:

- La línea es circular, orientada fundamentalmente a los desplazamientos hacia el centro de salud.
- Impuntualidad.
- Baja frecuencia (cada 30 minutos).
- Servicio únicamente por la mañana, (el último sale a las 13:24).

Descripción de la propuesta

Los objetivos fundamentales por los que surge esta propuesta es lograr la mejora de la accesibilidad en autobús a los servicios de interés general, así como reducir los tiempos de viaje del transporte público.

Para ello, es necesario reordenar el trazado actual del autobús urbano, pues, a pesar de que hay paradas repartidas por todo el municipio, resultan insuficientes para desplazarse hacia los principales centros de actividad.

Concretamente, se propone la implantación de una nueva línea de autobús. Con el fin de mantener cierta homogeneidad y coherencia, la tipología de la línea será igual a la actual, circular, interior a la existente, dando cobertura a los servicios situados en el interior del casco urbano de Lepe, donde actualmente el autobús no llegaba. Además, se evitarán grandes inversiones con el aprovechamiento de algunas de las paradas existentes.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:
Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



Líneas de autobús urbano
Red propuesta
Red actual



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

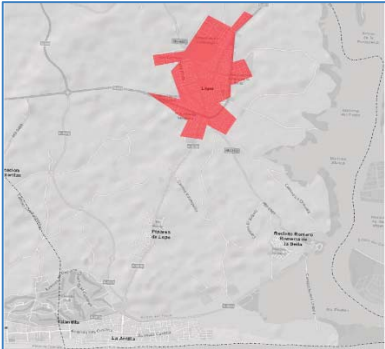
DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	TP 3	Reordenación de trazado			PRIORIDAD: INMEDIATA					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Mejorar la accesibilidad en autobús a los servicios de interés general -Mejorar los tiempos de viaje del transporte público									
LÓGICA DE LA PROPUESTA Una de las principales causas del reducido número de viajeros en el transporte público urbano es la existencia de ciertos factores disuasorios: <ul style="list-style-type: none"> • La línea es circular, orientada fundamentalmente a los desplazamientos hacia el centro de salud. • Poca puntualidad. • Baja frecuencia (cada 30 minutos) • Servicio únicamente por la mañana, (el último sale a las 13:24) 										
DESCRIPCIÓN <ul style="list-style-type: none"> • Implantación de una nueva línea de autobús. • Cobertura a los servicios situados en el interior del casco urbano de Lepe • Aprovechamiento de algunas de las paradas existentes. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	VTE	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 0,95 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Metros lineales									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



TP 4. Programa de accesibilidad al transporte público

Lógica de la propuesta

Tal y como se ha observado en el diagnóstico, el servicio de transporte público el Lepe presenta ciertas debilidades:

- Problemas de accesibilidad para personas con movilidad reducida, tanto en los vehículos como las infraestructuras.
- En cuanto al transporte interurbano, hay paradas a las que no se puede acceder con seguridad como peatón (Pinares de Lepe).

Imagen 20: Parada de autobús en Pinares de Lepe



Fuente: Elaboración propia

Descripción de la propuesta

En general, las paradas de transporte público han de buscar los siguientes atributos:

- Como norma general, se garantizará una accesibilidad completa para toda la ciudadanía, esto es integrando en todo momento la diversidad funcional de todas las personas, creando un espacio “sin barreras”.
- Se debe garantizar el espacio mínimo y pendientes adecuadas para el paso de personas con movilidad reducida (PMR) tanto en la parada como en los accesos.
- Para las personas con diversidad visual se disponen recorridos con pavimento podotáctil, diferenciados del resto de pavimento, y que sirven de guía desde la entrada hasta las puertas de embarque al vehículo.
- Asimismo, la señalética de acceso a las paradas y la información sobre el servicio (planos, horarios, puntos de interés cercanos), deberán ser accesibles para las personas con déficit cognitivo.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldesa
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

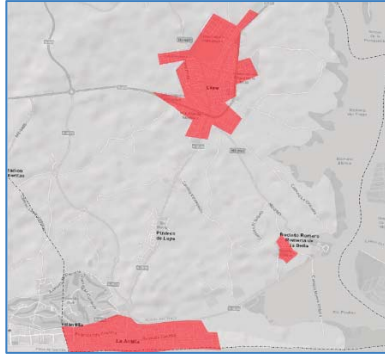
DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

PROPUESTA	TP 4	Programa de Accesibilidad al transporte público			PRIORIDAD: CORTO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	<ul style="list-style-type: none"> -Proporcionar el acceso peatonal al transporte colectivo -Superar problemas de accesibilidad peatonal actuales 									
LÓGICA DE LA PROPUESTA <ul style="list-style-type: none"> Mala accesibilidad en el transporte público urbano para personas con diversidad funcional, tanto en los vehículos como las infraestructuras. En cuanto al transporte interurbano, hay paradas a las que no se puede acceder con seguridad como peatón (Pinares de Lepe) 										
DESCRIPCIÓN <ul style="list-style-type: none"> Se garantizará una accesibilidad completa para toda la ciudadanía Espacio mínimo y pendientes adecuadas para el paso de personas con movilidad reducida (PMR) tanto en la parada como en los accesos. Recorridos con pavimento podotáctil, hasta las puertas de embarque al vehículo. Señalética de acceso a las paradas y la información sobre el servicio accesibles. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	VTE	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 0 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Euros									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

TP 5. Coordinación entre el transporte urbano e interurbano

Lógica de la propuesta

Lepe es un municipio conformado por tres núcleos claramente reconocibles, con atributos muy distintos. No obstante, aunque presenten pautas de funcionamiento diferentes, existe una relación de dependencia entre ellas. Además, los desplazamientos entre Lepe, La Antilla y El Terrón, tanto de la población como de los visitantes, presentan una frecuencia diaria. Sin embargo, como ya se ha comentado con anterioridad, actualmente la práctica más habitual es el uso del vehículo privado. Esto se debe, entre otros motivos, a problemas en el transporte público interurbano, como es la ausencia de coordinación con el urbano.

Descripción de la propuesta

Para lograr revertir la situación y conseguir que los desplazamientos en transporte público hacia La Antilla aumenten, se considera necesario coordinar los horarios de las líneas de transporte urbano e interurbano con paradas coincidentes. La actual descoordinación provoca en la práctica que su uso consecutivo sea imposible.

De esta forma, con la implantación de esta medida se alcanzan beneficios como:

- Minimización de los tiempos de espera.
- Fomentar el uso del transporte público frente al vehículo privado.
- Mayor facilidad de desplazamiento La Antilla, que es el principal foco de atracción turística.
- Mejora de la valoración de los usuarios de la calidad del transporte público



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	TP 5	Coordinación entre transporte urbano e interurbano			PRIORIDAD: MEDIO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Mejorar los tiempos de viaje del transporte público -Dar prioridad al autobús frente al vehículo privado.									
LÓGICA DE LA PROPUESTA El transporte urbano e interurbano presentan horarios y frecuencias independientes y descoordinadas, lo que provoca en la práctica que su uso consecutivo sea imposible. Por otro lado, La Antilla es uno de los grandes puntos atractivos del municipio de Lepe, pero actualmente es muy difícilmente accesible desde el núcleo principal usando el transporte público.										
DESCRIPCIÓN Para lograr revertir la situación y conseguir que los desplazamientos en transporte público hacia La Antilla aumenten, se considera necesario coordinar los horarios de las líneas de transporte urbano e interurbano con paradas coincidentes. La actual descoordinación provoca en la práctica que su uso consecutivo sea imposible. De esta forma, con la implantación de esta medida se alcanzan beneficios como: <ul style="list-style-type: none"> • Minimización de los tiempos de espera. • Fomentar el uso del transporte público frente al vehículo privado. • Mayor facilidad de desplazamiento La Antilla, que es el principal foco de atracción turística. • Mejora de la valoración de los usuarios de la calidad del transporte público. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	VTE	TM	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 1,9 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Tiempo de transbordo									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



2.1.6 Plan de Transporte de Mercancías

Visión de conjunto

Las ciudades se han ido desarrollando históricamente con una lógica de distribución de flujos que respondía en cada momento a sus circunstancias. De esta manera, el viario en muchos casos ha visto alterado el papel para el que fue inicialmente diseñado, afectando a la funcionalidad del territorio circundante.

Las áreas urbanas se caracterizan por la deslocalización progresiva de empresas de los centros urbanos hacia polígonos industriales. En concreto, Lepe cuenta con varias zonas o polígonos industriales donde se concentran empresas de pequeño y mediano tamaño.

La descentralización de las empresas y su concentración en áreas industriales es un hecho que incide en el aumento del tráfico de vehículos pesados, que entra en conflicto con el resto de modos motorizados.

El principal problema que presentan los polígonos industriales respecto a la seguridad vial es la forma en que se circula por ellos, que en el caso de los usuarios habituales (vehículos de mercancías) se caracteriza por un exceso de confianza que lleva a la realización de maniobras peligrosas para el resto de usuarios. Por su parte, los conductores menos habituales, circulan confusos, fruto de la baja calidad de la señalización en estas zonas.

Otro de los problemas frecuentes en las áreas industriales de Lepe es el estacionamiento ilegal. En el diagnóstico se ha detectado un gran número de vehículos mal aparcados. Para facilitar la transición desde la situación actual, puede comenzarse con la comunicación a las personas infractoras de que su conducta es punible y será reprimida en el futuro, sin tolerar reincidencias.

A modo de síntesis, se recoge una relación de los problemas más frecuentes que presentan las zonas industriales:

- Mala regulación y ausencia de información de los movimientos interiores permitidos.
- Deficiente gestión de zonas de estacionamiento.
- Conservación deficiente del pavimento.
- Maniobras complejas y peligrosas, sobre todo por parte de vehículos pesados.
- Velocidades elevadas. Incumplimiento de la normativa.
- Señalización insuficiente.

Por lo tanto, el objetivo fundamental de este Plan de Transporte de Mercancías es paliar los problemas de seguridad vial que presentan tanto las áreas industriales de Lepe como el acceso a ellas. Para ello, se propone la aplicación de las siguientes medidas:

- **TM 1 Racionalización de estacionamiento en zonas industriales.**
- **TM 2 Racionalización de estacionamiento en zonas agrarias**



TM 1. Racionalización de estacionamiento en zonas industriales

Lógica de la propuesta

Los principales volúmenes de mercancías que transitan por Lepe tienen como destino los polígonos industriales.

Uno de los principales conflictos que se generan entorno a las zonas industriales es el tráfico que suponen los vehículos pesados que realizan operaciones de carga y descarga de mercancías. Gran parte de las operaciones de carga y descarga coinciden con la hora punta de tráfico de la mañana, empeorando sensiblemente las condiciones de tráfico y entorpeciendo a menudo el paso de los autobuses, precisamente en la franja horaria en la que pasan con mayor frecuencia.

Como consecuencia, es habitual la generación de situaciones de inseguridad para el resto de usuarios de la calzada, incluso para el peatón.

Descripción de la propuesta

El objetivo fundamental que se pretende satisfacer con la implantación de esta medida es, por un lado, dotar de mayor seguridad a la circulación de vehículos, sobre todo en la hora punta y, como consecuencia mejorar la calidad del espacio urbano.

Para ello, se propone establecer una canalización del tránsito de vehículos pesados en los principales corredores, de manera que no se solape su presencia con las horas punta de tráfico.

Independizando este tráfico se puede reducir la interferencia de un flujo con otro, mejorando el ambiente de la ciudad.

Además, complementando a lo anterior, se propone actuar directamente sobre las áreas industriales, imponiendo medidas de calmado del tráfico en los accesos y el interior a los polígonos industriales y demás centros de actividad, reordenando el estacionamiento de manera racional y verificando periódicamente su cumplimiento, imponiendo sanciones proporcionales a los infractores. Debe llegarse a una inflexibilidad absoluta frente a los incumplimientos de la normativa (por ejemplo, aparcamiento en doble fila o aceras, como ocurre frecuentemente en polígonos industriales). Esto puede hacerse mediante cámaras estáticas o en vehículos.

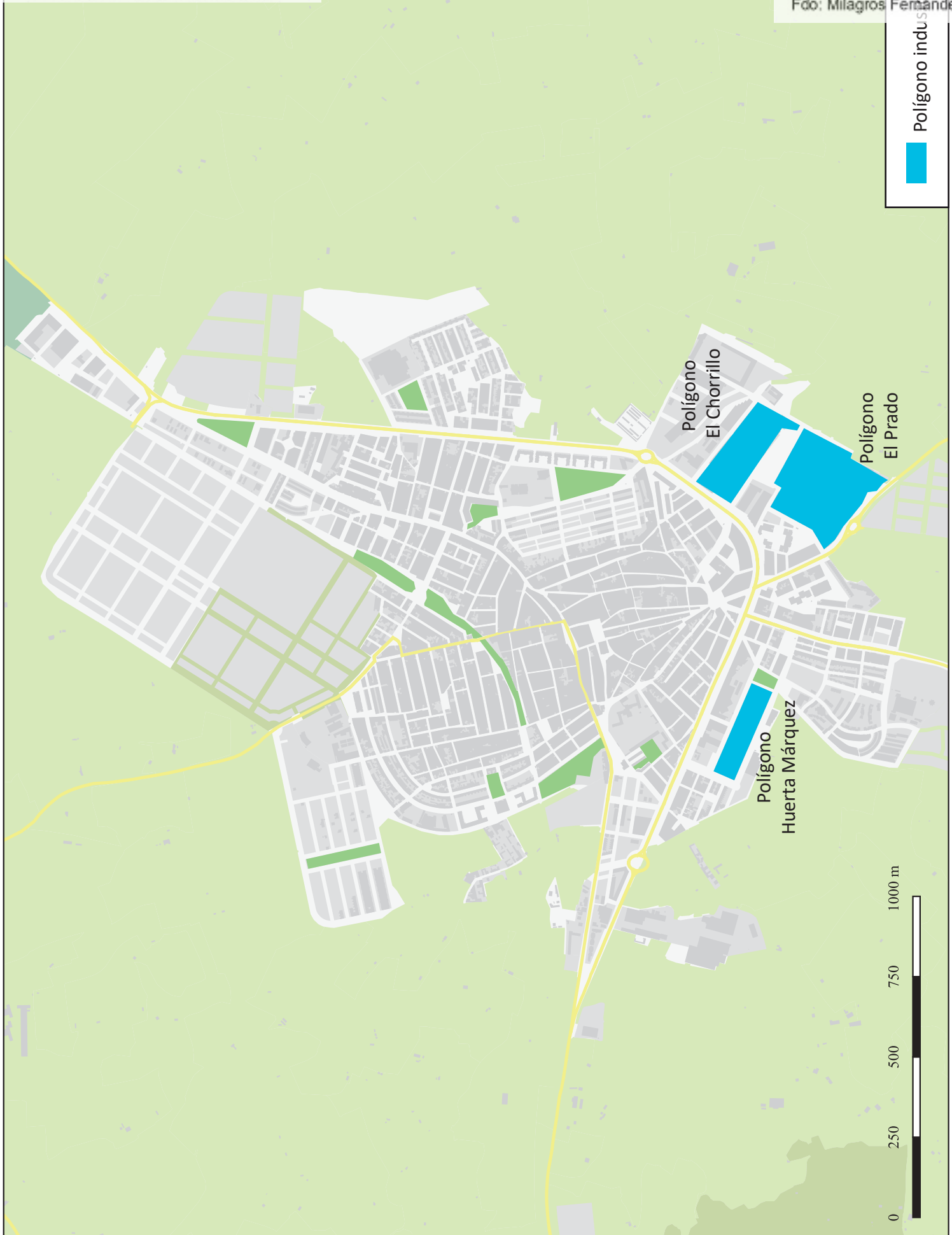
Concretamente las zonas industriales en las que se actuará son:

- Polígono El Chorrillo
- Polígono El Prado
- Polígono Huerta Márquez

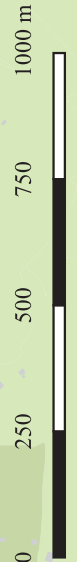


DILIGENCIA:
Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



Polígono industrial



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

PROPUESTA	TM 1	Racionalización de estacionamiento en zonas industriales				PRIORIDAD: MEDIO PLAZO				
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Mejorar la calidad del espacio público -Mejorar la seguridad vial									
LÓGICA DE LA PROPUESTA										
La actividad económica debe desenvolverse minimizando sus impactos negativos. La actual práctica de estacionamiento caótico en los polígonos industriales reduce su funcionalidad y crea serios problemas al conjunto de usuarios, constituyendo una fuente potencial de inseguridad vial.										
DESCRIPCIÓN										
<ul style="list-style-type: none"> • Clara canalización del tránsito de vehículos pesados en los principales corredores, evitando al máximo la interferencia con el resto de las actividades urbanas. • Calmado del tráfico en los accesos y el interior a los polígonos industriales y racionalización del aparcamiento evitando ilegalidades. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	VTE	TP	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 1,9 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Volumen de vehículos pesados									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



TP 2. Racionalización del estacionamiento en zonas agrarias

Lógica de la propuesta

Tal y como se ha comentado anteriormente, la actividad industrial en Lepe tiene una gran importancia. Esto se refleja claramente en el sector de la fresa, puesto que las exportaciones de fresa presentan una gran relevancia para la economía. Por razones de coste, tiempos de viaje y volúmenes de producto, este transporte de mercancías se realiza fundamentalmente por carretera.

Imagen 21: Cooperativas agrarias



Fuente: Elaboración propia

El problema reside en que, en las operaciones de carga y descarga asociadas a este transporte, se generan problemas en la circulación general que ponen en riesgo la seguridad vial, debido a que actualmente, los vehículos de mercancías, durante la realización de sus operaciones, en alguna ocasión, ocupan la calzada, interfiriendo en el tráfico habitual.

Descripción de la propuesta

En general, se debe evitar que las actividades de los responsables de las respectivas explotaciones agrarias tengan incidencia sobre el viario de uso general, debiendo realizar todas las operaciones de carga y descarga en el interior de sus parcelas.

Así que, con en el objetivo de lograr una mayor seguridad a la circulación de vehículos, sobre todo en la hora punta y, como consecuencia, mejorar la calidad del espacio urbano, se propone redactar un Bando de Alcaldía recordando las obligaciones de las diferentes partes y, como consecuencia de ello, los responsables de las explotaciones agrarias acometan la construcción de dársenas específicamente diseñadas para acoger las maniobras y operaciones de carga y descarga, evitando toda detención innecesaria en la calzada.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

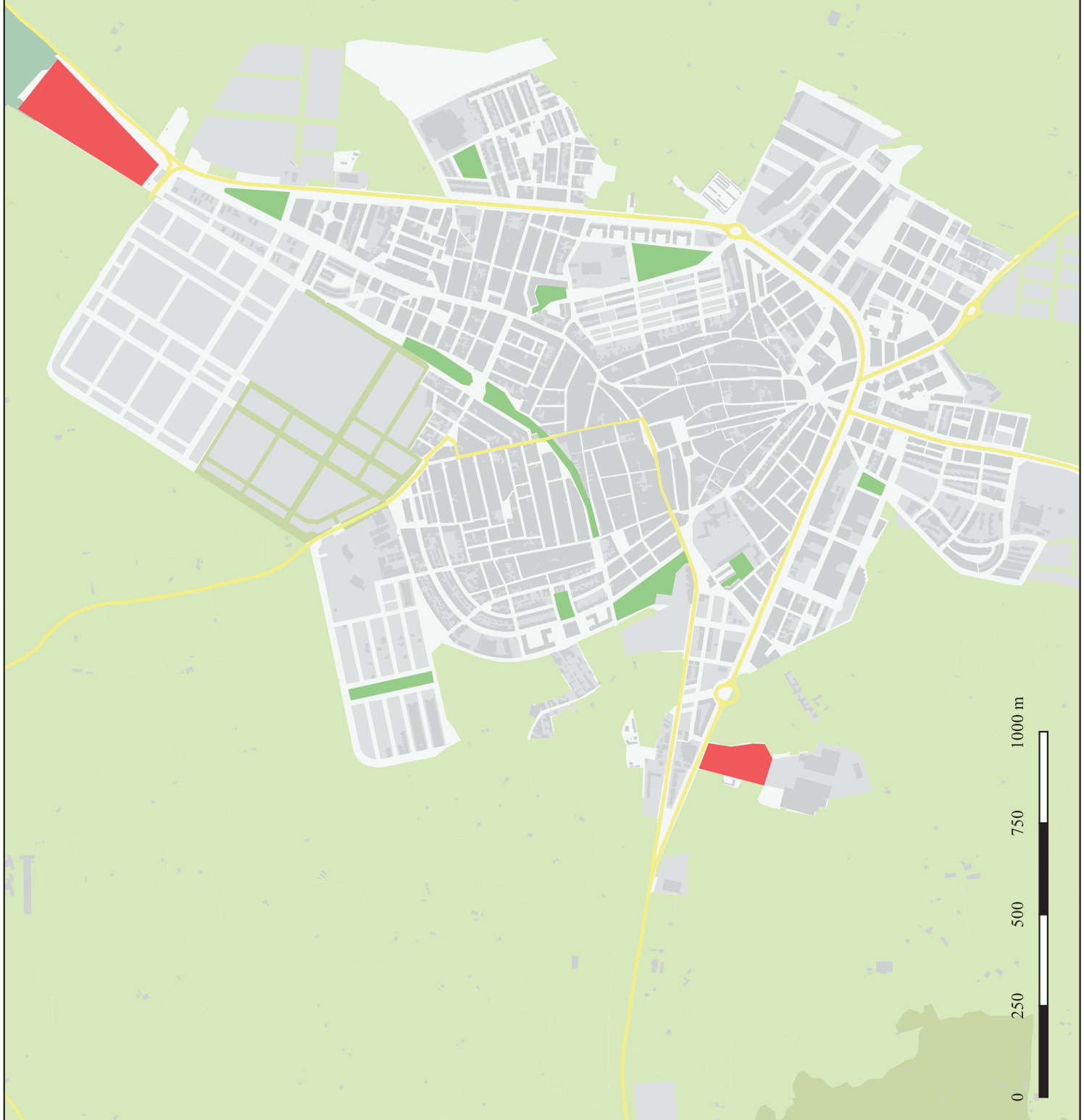
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:
Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Zonas agrarias



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



PROPUESTA	TM 2	Racionalización del estacionamiento en zonas agrarias				PRIORIDAD: MEDIO PLAZO				
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Mejorar la calidad del espacio público -Mejorar la seguridad vial									
LÓGICA DE LA PROPUESTA										
Al igual que en el caso de los polígonos industriales, existen problemas en la circulación general, poniendo incluso en peligro la seguridad vial, debido a que actualmente, los vehículos de mercancías, durante la carga y descarga, frecuentemente ocupan la calzada, interfiriendo en el tráfico.										
DESCRIPCIÓN										
Los responsables de las respectivas explotaciones agrarias deben evitar que sus actividades tengan incidencia sobre el viario de uso general, debiendo realizar todas las operaciones de carga y descarga en el interior de sus parcelas. Por ello se propone que se redacte un Bando de Alcaldía recordando las obligaciones de las diferentes partes y, como consecuencia de ello, los responsables de las explotaciones agrarias acometan la construcción de dársenas específicamente diseñadas para acoger las maniobras y operaciones de carga y descarga, evitando toda detención innecesaria en la calzada.										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	VTE	TP	NR	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 1,9 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Volumen de vehículos pesados									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldesa
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



2.1.7 Plan de Normativa y Regulación

Visión de conjunto

Dada la especialización de usos del suelo, la movilidad depende de la estructura territorial y esa especialización de usos solamente es posible gracias a la movilidad. Tradicionalmente, el uso del suelo ha estado muy regulado, con multiplicidad de niveles de planificación que han buscado la armonía y, más recientemente, la sostenibilidad. Sin embargo, en Lepe, el Plan General está muy anticuado (2005).

Por otra parte, la planificación urbana no es el único aspecto que precisa una modernización, las carencias en materia de normalización y normativa son patentes en muchos aspectos, siendo necesario un esfuerzo de renovación.

Además, se deben revisar y actualizar numerosas Ordenanzas municipales que tratan directa o indirectamente temas relacionados con la movilidad.

Una primera selección induce a pensar que es necesario revisar todas las siguientes Ordenanzas para obtener un texto renovado de Ordenanza de Movilidad:

- Cuestiones Generales:
 - Ordenanza general de circulación.
 - Ordenanza municipal reguladora de la Ocupación de la Vía Pública con Terrazas y otras instalaciones.
- Transporte público:
 - Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por prestación del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros.
- Estacionamiento y aparcamiento:
 - Ordenanza reguladora de la tasa por entrada de vehículos a través de las aceras y reservas de la vía pública para aparcamientos exclusivos, carga y descarga de mercancías de cualquier clase.
 - Ordenanza reguladora de licencias de vados y reservas de espacios en la vía pública a instancia de particulares.
 - Ordenanza reguladora del estacionamiento de bicicletas.
- Renovación de flotas:
 - Ordenanza reguladora de la tasa en materia de licencias y autorizaciones administrativas de auto-taxis y demás vehículos de alquiler.
 - Ordenanza reguladora del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

En relación con explicado, se proponen las siguientes estrategias:

- **NR 1 Revisión de Normas Urbanísticas.**
- **NR 2 Ordenanza de movilidad.**



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE por el Ayuntamiento Pleno en Sesión Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

NR 1 Revisión de Normas Urbanísticas

Lógica de la propuesta

La antigüedad del contenido recogido en el Plan General vigente en Lepe hace necesaria su una modificación puntual que sirva para definir un nuevo modelo de movilidad, a corto, medio y largo plazo.

Es preciso apostar decididamente por poner freno al proceso de insostenibilidad de la movilidad. Es necesario abordar la movilidad urbana desde un nuevo enfoque, que promueva en cada caso los medios de transporte menos consumidores de recursos y menos contaminantes. El objetivo es definir un modelo de convivencia en el que los desplazamientos urbanos no supongan una amenaza para la salud, la calidad de vida, el medio ambiente urbano o el desarrollo de la economía local.

Descripción de la propuesta

Para avanzar hacia una movilidad más sostenible, los objetivos generales que han de orientar las medidas a llevar a cabo son como los siguientes:

- Se deben cambiar las prioridades actuales, facilitando el uso inteligente de todos los modos, cada uno en su escala óptima.
 - Dar prioridad a los modos no motorizados en distancias cortas y medias, para los que son los más adecuados.
 - Dar prioridad a los modos colectivos sobre las soluciones individuales en el resto de los viajes.
 - Reducir la velocidad y la intrusión del vehículo en el espacio urbano, pero respetando su uso allí donde sea el modo más eficiente.
 - Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia.
- Se debe contemplar al peatón como el eje de toda la movilidad. Se debe crear una red peatonal que garantice el acceso en las mejores condiciones posibles a todos los barrios. Esa red debe permitir el fácil acceso al transporte colectivo.
- Se debe promocionar el uso de la bicicleta. Este debe apoyarse mediante todo tipo de medidas que no vayan en menoscabo de los peatones. La bicicleta puede ser muy eficiente para recorridos cortos y medios, favoreciendo la accesibilidad de todos los barrios, con adecuadas infraestructuras y aparcamientos en destino.
- El transporte público colectivo debe:
 - Promover la intermodalidad con el resto de los modos del sistema.
 - Mejorar sus tiempos de viaje para ser más competitivo frente al automóvil privado en distancias medias y largas.
- Se debe racionalizar el uso del vehículo privado, evitando su empleo en desplazamientos en los que es un modo de transporte mucho más ineficiente que otros.
- Se debe garantizar seguridad vial en todos los desplazamientos, con especial atención a los colectivos más vulnerables, particularmente peatones y ciclistas.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

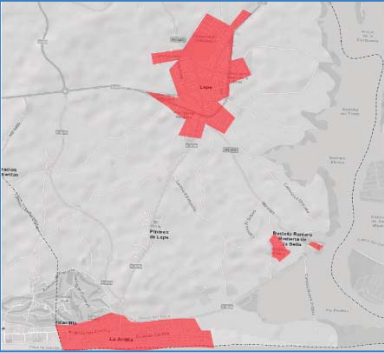
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Además, se debe prever en los nuevos desarrollos urbanos una buena conectividad con el sistema de transporte público que permita una movilidad sostenible a sus residentes y visitantes.

Las modificaciones concretas que se proponen incluir en el Plan General o en cláusulas de planeamiento de desarrollo son las siguientes:

- Obligatoriedad de garajes y cuartos de bicicletas en todos los edificios multifamiliares.
- Previsión de carril bici en Planes Parciales.
- Obligatoriedad de que todo nuevo desarrollo garantice el transporte público y accesibilidad no motorizada, mediante el correspondiente estudio de movilidad para todo desarrollo (plan o proyecto) que supere un cierto umbral.



PROPUESTA	NR 1	Revisión de Normas Urbanísticas				PRIORIDAD: MEDIO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA						
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE					
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia										
LÓGICA DE LA PROPUESTA											
<p>En Lepe, el Plan General de Ordenación Urbanística, aprobado en 2005, está muy anticuado y no existen perspectivas de que se vaya a realizar pronto una revisión. No obstante, es posible la introducción de modificaciones puntuales en el propio Plan General o en los Planes de Desarrollo (Parciales o Especiales) de cláusulas de modernización de las normas.</p>											
DESCRIPCIÓN											
<p>Se debe revisar el Plan General o introducir cláusulas en el planeamiento de desarrollo de manera que se establezca:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obligatoriedad de garajes y cuartos de bicicletas en todos los edificios multifamiliares. • Previsión de carril bici en Planes Parciales. • Exigencia de justificación de disponibilidad de transporte público en los nuevos desarrollos urbanísticos e, incluso, compromiso de cofinanciación. 											
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA					MP	MC	ML	VTE	TP	TM	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)					
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 38 tn										
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO		JUNTA		SOCIEDAD			OTROS			
INDICADORES	-										
ZONA DE ACTUACIÓN											



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



NR 2. Ordenanza de movilidad

Lógica de la propuesta

En la actualidad, en Lepe se deben revisar y actualizar numerosas Ordenanzas municipales que tratan directa o indirectamente temas relacionados con la movilidad: circulación y transporte, usos de espacio público, bonificaciones fiscales por el uso de vehículos de bajas emisiones, acceso a zonas de circulación restringida, carriles bici y otros medios de transporte urbano modernos como el uso del vehículo compartido o car sharing, motos o bicicletas eléctricas públicas, otros tipos de vehículos no motorizados. Además, sería conveniente agrupar la mayoría de estas Ordenanzas en una unificada que trate toda la temática de la movilidad en su conjunto.

Descripción de la propuesta

Han de integrarse todas las Ordenanzas relacionadas con movilidad en una sola, de manera que las inevitables referencias cruzadas sean más fácilmente trazables. El contenido debe abarcar la regulación de todos los ámbitos de la movilidad:

- Tráfico y circulación.
- Estacionamiento.
- Transporte público.
- Ciclistas.
- Peatones.
- Vehículos no contaminantes.

Los objetivos de la nueva **Ordenanza de Movilidad** son los siguientes:

- Actualizar aspectos que han quedado superados por la evolución tecnológica o social.
 - Nuevos sistemas (patinetes eléctricos, coche compartido, etc.).
 - Nueva regulación (Reglamento general de Tráfico).
 - Nuevas prácticas (Recomendaciones de la FEMP).
- Integrar normativa dispersa interconectada.
 - Tráfico y circulación.
 - Pasos de carruajes.
 - Aparcamiento zona O.R.A.
 - Estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad.
 - Instalación de terrazas de veladores.
 - Obras en la vía pública.
- Revisar, integrar y adaptar, en lo que proceda, normativa dispersa con incidencia.
 - Convivencia.
 - Animales.
 - Instalación de elementos publicitarios.
 - Protección de los espacios públicos.

A continuación, se presenta un índice ilustrativo de temas de los que debe evaluarse su inclusión y su alcance:



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Viario.
 - Tipología y usos del viario.
 - Zonas de acceso restringido.
 - Carriles especiales (reservados, reversibles, etc.).
- Normas generales de circulación.
 - Velocidad. Límites de velocidad.
 - Dirección, sentido y giros.
 - Adelantamientos y preferencias. Preferencias de paso. Prioridad de los ciclistas.
 - Circulación en condiciones de congestión.
- Normas especiales de circulación.
 - Motocicletas y ciclomotores. Circulación. Prohibiciones. Documentación.
 - Bicicletas. Circulación. Prioridades. Señalización. Registro de bicicletas.
 - Peatones. Asimilación a peatones. Prohibiciones. Cruce de la calzada. Circulación con animales.
 - Vehículos pesados. Limitaciones de circulación. Pesos y dimensiones excepcionales. Transportes de mercancías especiales.
 - Otros vehículos. Vehículos de Movilidad Personal. Transporte escolar y de menores. Autoescuelas.
- Terrazas e instalaciones análogas.
 - Condiciones generales. Dimensiones. Ubicación.
 - Solicitud y procedimiento.
- Ocupaciones por obras.
 - Alcance, autorización y plazos. Responsabilidad. Afecciones a la calzada. Afecciones a los peatones.
 - Características de la señalización. Señalización vertical. Señalización horizontal.
 - Mantenimiento y reposición.
- Otras ocupaciones de las vías.
 - Eventos y espectáculos públicos.
 - Regímenes aplicables.
 - Tipos de autorización. Comunicación previa. Autorización. Licencia.
- Parada, estacionamiento y reserva de espacio.
 - Parada. Modo y forma de ejecución. Lugares prohibidos. Paradas de transporte público.
 - Estacionamiento. Ordenación. Lugares prohibidos. Estacionamiento regulado.
 - Regímenes especiales de estacionamiento. Autorización a residentes. Autorización a comerciantes. Autorizaciones especiales por servicios específicos. Autorizaciones puntuales. Autorizaciones a personas de movilidad reducida.
 - Carga y descarga. Autorizaciones. Zonas reservadas. Horarios de carga y descarga. Prohibición de carga y descarga.
 - Reservas de espacio. Reservas de espacio genéricas. Reservas de espacio exclusivas.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Vehículos especiales. Motocicletas y ciclomotores. Aparcamiento de bicicletas y vehículos de movilidad personal. Taxis. Autobuses de servicio regular. Transporte escolar y de trabajadores. Otros vehículos.
- Vados.
 - Cuestiones generales. Tipos de vados. Condiciones y características.
 - Solicitud y procedimiento. Vigencia. Anulación de licencias. Bajas y cambio de titularidad.
 - Inspección.
- Impactos ambientales y otros daños.
 - Ruidos, humos y gases. Verificación del cumplimiento de los límites.
 - Daños a la vía y a terceros.
- Inmovilización y retirada de vehículos.
 - Inmovilización de vehículos. Inmovilización por fuerza mayor. Vehículos mal estacionados. Otros casos. Lugar y gastos de la inmovilización.
 - Retirada de vehículos. Casos en que procede la retirada. Gastos incurridos.
 - Recogida del depósito y tratamiento como residuos.
 - Retirada de bicicletas.
- Vigilancia, agentes y señales.
 - Vigilancia personal y automatizada. Sistemas específicos de control. Vigilancia por Agentes. Medios técnicos de vigilancia.
 - Agentes. Personas habilitadas.
 - Señales de Tráfico. Señalización indicadora y de orientación. Semáforos. Documentación.
- Infracciones y sanciones.
 - Régimen sancionador.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

PROPUESTA	NR 2	Ordenanza de movilidad				PRIORIDAD: MEDIO PLAZO					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL			SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE					
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia -Mejorar la calidad del espacio público										
LÓGICA DE LA PROPUESTA											
Las Ordenanzas de Lepe relacionadas con la movilidad, en parte por su antigüedad, están obsoletas, por lo que no contemplan nuevos conceptos y prioridades, que van desde la coexistencia de peatones y vehículos hasta la regulación del estacionamiento de bicicletas.											
DESCRIPCIÓN											
Se propone la revisión de todas las disposiciones recogidas en Ordenanzas que afecten a la regulación de cuestiones como las siguientes:											
<ul style="list-style-type: none"> • Peadones. Prioridades. Derechos y obligaciones. • Uso de bicicleta y otros modos de transporte personal (patinetes y afines). • Velocidades de circulación. • Vehículo eléctrico. Privilegios y prioridades. • Estacionamiento. Regulación. Precios (en ordenanza fiscal) 											
Ha de evaluarse la pertinencia de integrar todas las Ordenanzas relacionadas en una sola, de manera que las inevitables referencias cruzadas sean más fácilmente trazables.											
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA					MP	MC	ML	VTE	TP	TM	OP
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)					
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 5,7 tn										
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS			
INDICADORES	-										
ZONA DE ACTUACIÓN											



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldesa-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



2.1.8 Plan de Organización y Participación

Visión de conjunto

En la actualidad existen importantes problemas relacionados con la gestión de la movilidad dentro del Ayuntamiento que tienen que ver con cuestiones de organización:

- Hay notables carencias de información que afectan gravemente a la toma de decisiones.
- Los recursos humanos y materiales destinados a la movilidad son escasos.
- Es escasa la coordinación transversal en materias relacionadas con la movilidad y que afectan a prácticamente todos los ámbitos de la actividad municipal.

Si se quiere solventar la situación actual, es imprescindible que exista una unidad responsable del cumplimiento y seguimiento de la movilidad, con una visión estratégica. Pero existen dos importantes condicionantes para la solución del problema, ambos igual de importantes y que deben ser resueltos de manera simultánea, ya que cada uno por sí mismo carecerá de efectividad:

- Una adecuada dotación de recursos. Sin recursos suficientes no será eficaz, pero una adecuada dotación será rentable:
 - Directamente por el ahorro que implicará.
 - Indirectamente por el aumento de bienestar social que acarreará.
- La voluntad de cambio en el modelo de movilidad de la ciudad. Sin apoyo decidido desde las más altas instancias, no podrá haber avances.

Por otra parte, es necesario que el Plan y su desarrollo se desenvuelvan en un ambiente de consenso. Ha de tenderse a crear cauces que faciliten la interlocución entre todos, Administración y Ciudadanía, mediante órganos adecuados que, como mínimo, permitan oír todas las sensibilidades.

En definitiva, las propuestas planteadas dentro de este plan son las siguientes:

- **OP 1 Oficina de movilidad.**
- **OP 2 Foro de la movilidad**



OP 1. Oficina de movilidad

Lógica de la propuesta

Actualmente, no existe una responsabilidad clara en la planificación y evaluación de la movilidad en Lepe. Esto lleva inevitablemente a una confusión en la asignación de funciones y competencias, dando lugar al surgimiento de conflictos de prioridades sobre diversas materias que actualmente son responsabilidad de la misma unidad orgánica.

Además, el presente PMUS recoge muchas propuestas que precisan diversos grados de coordinación entre las personas decisoras en el municipio de Lepe (Ayuntamiento, Junta de Andalucía y particulares). Todo ello exige la existencia de un ente coordinador, específicamente dedicado a estas tareas.

Descripción de la propuesta

Si se quiere seguir avanzando en la gestión sostenible de la movilidad, es imprescindible que exista una unidad responsable del cumplimiento y seguimiento del Plan, con una visión estratégica y con una adecuada dotación de recursos. Esta unidad deber ser la Oficina de Movilidad, cuyo fin ha de ser contribuir a la toma de decisiones municipales para un futuro más sostenible de la movilidad urbana, mediante la organización de los diferentes modos de transporte, la regulación del estacionamiento y la adaptación progresiva del diseño urbano, atendiendo a las necesidades presentes y futuras del desarrollo de la ciudad. Todo ello implica una gran diversidad de funciones que no tiene por qué desarrollarse por la citada Oficina si ya lo hacen adecuadamente otras unidades. Lo que si es preciso es una adecuada coordinación transversal.

La Oficina de Movilidad debe ser la responsable del desarrollo armónico de la implantación y seguimiento de las propuestas previstas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lepe. Con la creación de la Oficina de Movilidad se deben cohesionar las acciones municipales en materia de movilidad sostenible que hasta ahora están dispersas y son coordinadas de manera informal o carecen de coordinación adecuada, independientemente de la ejecución directa.

Las funciones de la Oficina de Movilidad habrán de ser las que se muestran a continuación:

- Funciones internas.
 - Asesoramiento sobre el desarrollo de la política de movilidad a la alta dirección de la Corporación Municipal (Alcalde, Concejales, etc.).
 - Propuestas de iniciativas (Pacto por la movilidad, Mesa de Movilidad, etc.).
 - Planes y proyectos relacionados con la gestión de la movilidad (transporte escolar, estacionamiento regulado, etc.). Ello no implica ejecución de las actuaciones, que pueden ser competencia de otro órgano.
 - Actuaciones relacionadas con la movilidad (actualización legislativa, Semana de la movilidad, campañas divulgativas, etc.).
- Funciones externas.
 - Relación con la ciudadanía (Oficina de la bicicleta, tramitación de quejas, reclamaciones y sugerencias, Carta de Servicios, etc.).
 - Gestión y actualización de la información de la web.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Relación con otras administraciones (Consortio de Transportes, Ayuntamientos limítrofes, etc.). Soporte y dinamización de iniciativas de coordinación.
 - Responsable de la participación en procesos de información pública de terceros que afecten a la movilidad.
 - Relación con otros agentes (Asociaciones de ciclistas, proveedores de sistemas de movilidad individual, Centros educativos, etc.).
 - Participación en foros y proyectos nacionales e internacionales (Stars, H2020, etc.).
 - Explicitación de una función de apoyo a otros departamentos sobre actuaciones que puedan afectar a la movilidad.
- Los ámbitos en los que deberá actuar la Oficina de Movilidad serán:
 - Movilidad peatonal.
 - Movilidad ciclista.
 - Transporte público.
 - Estacionamiento, tráfico y viario.
 - Nuevas modalidades o formas de gestión.
 - Esta actuación se realizará a través de los siguientes mecanismos:
 - Proyectos.
 - Informes y dictámenes.
 - Manuales de diseño.

Además, se procederá a la creación de una función de informe vinculante de todos los proyectos y actuaciones municipales con relación directa o indirecta con la movilidad:

- Informes sobre planes estratégicos.
- Informes sobre planes y proyectos de urbanismo.
- Informes sobre proyectos y obras con incidencia en viario u otras infraestructuras relacionadas con la movilidad.
- Auditoría de situación y estado. Recomendaciones de mejora.

Otra de las funciones de las que se tiene que encargar la Oficina de Movilidad son las actuaciones de concienciación y promoción del PMUS y de la movilidad de la ciudad en general.

- Campañas puntuales de información, que estarán relacionadas con las actuaciones del PMUS como pueden ser los nuevos servicios del transporte público, cambios en la señalización, etc.
- Publicidad en diversos medios clásicos como puede ser prensa local, canales de radio y televisión locales, página web del Ayuntamiento, etc.
- Potenciación en redes sociales, coordinadas o no con las actuales, según el grado de integración organizativa.
- Merchandising. Material de papelería y oficina (lapiceros, adhesivos, etc.). Distribución en colegios a través de actos diversos.
- Se promocionará la movilidad urbana sostenible de manera continuada, así como las buenas prácticas, potenciando así la sensibilización en relación con la problemática de la movilidad actual.
- Jornadas y encuentros técnicos, reforzando el carácter técnico de las medidas del Plan.
- Campañas y cursos de formación.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

- Se realizarán concursos de temática centrada en torno a la movilidad sostenible orientados a diferentes colectivos o a toda la ciudadanía, según sus objetivos y finalidades.

La Oficina de Movilidad dependerá orgánicamente de la Concejalía que en cada momento sea responsable de Transportes y Movilidad, independientemente de su denominación. Las funciones del actual Servicio de Movilidad pueden estar incluidas o no bajo el mismo organigrama, pero es necesario distinguir claramente las funciones de planificación y las de ejecución.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldede-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

PROPUESTA	OP 1	Oficina de movilidad				PRIORIDAD: INMEDIATA					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL			SOSTENIBILIDAD SOCIAL			SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA				
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS		MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL		EFICACIA TRANSPORTE		EFICIENCIA TRANSPORTE		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	<ul style="list-style-type: none"> -Fomentar la conciencia social sobre la movilidad sostenible -Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y convivencia -Mejorar la calidad del espacio público 										
LÓGICA DE LA PROPUESTA											
<p>La falta de una responsabilidad clara en la planificación y evaluación de la movilidad en Lepe conduce a una cierta dilución de funciones y al afloramiento de conflictos de prioridades sobre diversas materias que actualmente son responsabilidad de la misma unidad orgánica (e, incluso, la misma persona).</p>											
DESCRIPCIÓN											
<p>Es necesario crear una figura organizativa que sea el máximo responsable de la planificación y evaluación de la movilidad en Lepe, contemplando los diferentes modos de transporte, incluso los peatones, bicicletas y los vehículos eléctricos, garantizando la consecución de un sistema sostenible de transporte y movilidad. Dentro de las funciones de ordenación y planificación debe estar el establecimiento de criterios básicos para todo el transporte y la movilidad en Lepe.</p>											
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA					MP	MC	ML	VTE	TP	TM	NR
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)					
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO ₂ /año: 19 tn										
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO			JUNTA			SOCIEDAD		OTROS		
INDICADORES	Euros										
ZONA DE ACTUACIÓN											



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



OP 2. Foro de la movilidad

Lógica de la propuesta

El papel de la ciudadanía es básico para resolver los problemas de movilidad, pues es ella quien va a ser protagonista en el cambio de pautas de comportamiento. Es necesario establecer los cauces de participación para que sea la ciudadanía quien asuma el cambio como propio. El acuerdo social precisa la participación de todos los agentes interesados y de toda la sociedad en su conjunto

El cambio de pautas de comportamiento de la ciudadanía que es necesario para lograr los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible Lepe no puede basarse solamente en la planificación de actuaciones públicas, en la redacción de normas y en la aplicación de medidas punitivas a infractores. Este cambio de pautas de comportamiento precisa de un convencimiento por parte de las personas de los beneficios que pueden reportar los fines perseguidos, así como de la idoneidad de los medios empleados.

Por tanto, es necesario desarrollar intensas y extensas campañas de información y formación en las materias objeto del Plan de Movilidad, preferiblemente superando las barreras administrativas municipales, para proyectar una imagen armónica del municipio.

Descripción de la propuesta

Es necesario que el Plan y su desarrollo se desenvuelvan en un ambiente de consenso. Ha de tenderse a crear cauces que faciliten la interlocución entre todos, Administración y Ciudadanía, mediante órganos adecuados que, como mínimo, permitan oír todas las sensibilidades. Surge así la idea del Foro de la Movilidad de Lepe.

Este Foro servirá como plataforma de participación ciudadana en materia de movilidad. Su objetivo debe ser definir un escenario de futuro consenso para la movilidad en el Municipio, definiendo un modelo de ciudad en el que los desplazamientos urbanos sean compatibles con la preservación de la salud, la calidad de vida, el medio ambiente urbano y la economía local.

El Foro no se debe adscribir inicialmente a ningún órgano municipal, aunque, el Ayuntamiento, a través de la Oficina de Movilidad, le proporcionará la información que sea necesaria y le dotará del apoyo necesario para el cumplimiento de sus objetivos y buen desarrollo de sus funciones.

Entre las funciones del Foro deberán estarán algunas como las siguientes:

- Impulsar la implementación del PMUS y participar en su seguimiento, control, revisión y adaptación.
- Debatir y presentar propuestas sobre programas o actuaciones estratégicas relacionadas con la movilidad.
- Debatir y asesorar acerca de las consultas que se le formulen en relación con la movilidad sostenible, tanto desde el Ayuntamiento, como desde cualesquiera otras entidades públicas o privadas.
- Actuar de intermediario en conflictos relacionados con la movilidad.
- Promover la realización de estudios, informes y actuaciones en materia de movilidad.
- Recabar información sobre las actuaciones municipales que puedan afectar a la movilidad en el Municipio.



- Elaborar una memoria anual de su funcionamiento.

Adicionalmente, deben desarrollarse campañas de promoción de la movilidad sostenible de carácter genérico y transversal, que abarquen todos los rangos de edad, desde niñas y niños a personas mayores. De manera concreta es recomendable la celebración de la Semana de la Movilidad de manera coordinada en todo el municipio.

Estas campañas serán desarrolladas en todo momento con elementos comunicativos no sexistas, no utilizando imágenes ni lenguaje que implique y/o fomente la discriminación sexista. Además, serán implementadas y desarrolladas teniendo en cuenta a las personas que tienen una capacidad reducida de discriminación de colores (daltonismo); esto puede llevarse a cabo, por ejemplo, con elementos adicionales de información que sean de ayuda además del color.

De manera genérica, se pueden realizar actuaciones de concienciación relacionadas con el Plan de Movilidad, orientadas a todos los públicos posibles:

- Campañas puntuales de información.
 - Publicidad en diversos medios clásicos: prensa local, canales de radio y televisión locales, página web del Ayuntamiento de Lepe, etc.
 - Jornadas y encuentros técnicos. Refuerza el carácter técnico de las medidas.
 - Redes sociales, coordinadas o no con las actuales, según el grado de integración organizativo.
 - Talleres para familiarizar a la ciudadanía sobre la interrelación entre Smart City, Smart Mobility y Sustainable Mobility.
- Campañas de formación.
 - Educación sobre movilidad sostenible. Necesidad de la sostenibilidad. Efectos positivos de la movilidad activa.
 - Educación sobre seguridad vial con perspectiva de género. Campaña sobre movilidad segura. Variantes para movilidad peatonal, ciclista, en moto.
 - Movilidad peatonal. Caminos escolares.
 - Formación en igualdad para el personal político y técnico.
- Campañas complementarias.
 - Concursos de temática centrada en torno a la movilidad sostenible: concurso de fotografía, concurso de dibujo, concurso literario.
 - Pueden plantearse otras actuaciones que precisen o faciliten la difusión de información, por ejemplo, la extensión de los servicios de la actual tarjeta de transporte público, como la integración de nuevos servicios diversos en la propia tarjeta con compensación de saldos (servicio de pago en aparcamientos disuasorios, sistema metropolitano de bicicleta pública, etc.), la recarga de las tarjetas de transporte vía Internet, etc.

Finalmente, deben mantenerse abiertos permanentemente canales bidireccionales de comunicación con la ciudadanía, para que el ente responsable de la coordinación pueda recibir sugerencias de primera mano. Existen experiencias muy interesantes en otros lugares sobre aportaciones ciudadanas para mejorar el entorno urbano, que podrían extenderse a todos los objetivos del Plan de Movilidad. El elevado grado de penetración de las nuevas tecnologías en el tejido social local y el alto nivel educativo de la población facilitan mucho este enfoque.



PROPUESTA	OP 2	Foro de la Movilidad			PRIORIDAD: INMEDIATA					
OBJETIVO GENERAL	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL		SOSTENIBILIDAD SOCIAL		SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA					
ESTRATEGIA	REPARTO MODAL	MEJORAS TECNOLÓGICAS	MOVILIDAD INDIVIDUAL	ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	EFICACIA TRANSPORTE	EFICIENCIA TRANSPORTE				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	-Fomentar la conciencia social sobre la movilidad sostenible -Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y convivencia									
LÓGICA DE LA PROPUESTA Es preciso un cambio de pautas de comportamiento de la ciudadanía para lograr los objetivos del Plan: <ul style="list-style-type: none"> Son necesarias campañas a corto plazo para informar de los riesgos si no cambia el paradigma. Las campañas han de focalizarse fundamentalmente en las edades menores (niños y niñas, adolescentes): campañas de promoción de la movilidad sostenible de carácter genérico y transversal, campañas puntuales sectoriales, orientadas a temas monográficos, etc. Los canales de difusión de la información han de ser todos los posibles: prensa local, canales de radio y televisión locales, página web de Ayuntamiento, etc.										
DESCRIPCIÓN Se propone fomentar la participación ciudadana y posibilitar la difusión de la opinión social mediante: <ul style="list-style-type: none"> Página web de movilidad y App para sugerencias y quejas. Sistema permanente de información: buenas prácticas, jornadas y encuentros técnicos, etc. Participación social. Jornadas y talleres. Formación en centros educativos. Semana de la Movilidad. Campañas puntuales de información, relacionadas con las actuaciones del PMUS. En particular, debe prestarse especial atención a la interrelación entre Smart City, Smart Mobility y Sustainable Mobility. Campañas y cursos de formación: vehículo (cursos de conducción eficiente, seguridad vial, itinerarios peatonales seguros, efectos de la movilidad peatonal en la salud, etc.). Campañas complementarias, como concursos de temática centrada en torno a la movilidad sostenible. 										
PLANES CON LOS QUE SE RELACIONA				MP	MC	ML	VTE	TP	TM	NR
COSTE	INVERSIÓN (M€)					MANTENIMIENTO (M€/AÑO)				
	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10	<0,5	0,5-1	1-5	5-10	>10
AHORRO DE ENERGÍA	Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) TeqCO2/año: 19 tn									
RESPONSABILIDADES	AYUNTAMIENTO	JUNTA			SOCIEDAD			OTROS		
INDICADORES	Número de talleres									
ZONA DE ACTUACIÓN										



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



3 Implantación y seguimiento

3.1 Presupuesto

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lepe tiene una estimación puramente ilustrativa de costes finales de las propuestas, basada en estimaciones unitarias y mediciones aproximadas. A medida se vaya concretando en proyectos, se irán perfilando los costes definitivos de cada una de las propuestas.

El presupuesto se ha elaborado medida a medida dentro de cada línea estratégica, sumando luego por líneas.

- El presupuesto total se recoge en la página siguiente.
- En general se han tenido en cuenta todos los costes, si bien strictu sensu se deberían eliminar los costes en que se incurrirían en todo caso, con lo que los costes de mantenimiento de infraestructuras en muchos casos desaparecerían.
- Su análisis muestra que la línea más importante presupuestariamente es la de movilidad peatonal, ya que a elle se ha asignado el coste de creación de las células urbanas, cosa que no es totalmente correcta, ya que al menos parte podría imputarse a la bicicleta.

Los conceptos de coste se presentan solamente una vez, para evitar contabilizaciones duplicadas. Solamente se han incluido menciones literarias a las duplicidades cuando se ha considerado que su omisión inducía a errores interpretativos.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



Tabla 9.- Presupuesto total del PMUS



Línea estratégica	Propuestas	Partida	Estudios	Inversión	Mantenimiento
			(euros)	(euros)	(M€/año)
Plan de Movilidad Peatonal (MP)	MP 1. Zona de prioridad peatonal.	1ª fase	20.000	2.293.596	286.700
		2ª fase	200.000	8.744.335	1.290.148
	MP 2. Red de itinerarios peatonales principales.	Sin actuación	0	0	108.750
		Remodelación de aceras	20.000	1.230.000	61.500
		Reforma completa	100.000	2.715.000	135.750
	MP 3. Programa de Accesibilidad Universal.		50.000	1.000.000	50.000
Subtotal		390.000	15.982.931	1.932.847	
Plan de Movilidad Ciclista (MC)	MC 1. Reordenación general de circulación.	Rectificación	20.000	60.000	3.000
		Nuevo carril	40.000	135.000	6.750
		Tramo Lepe - La Antilla	15.000	756.902	15.138
	MC 2. Implantación de carril bici entre núcleos.	Tramo La Antilla - El Terrón	15.000	37.227	1.861
		Tramo Lepe - El Terrón	15.000	302.799	6.056
	MC 3. Programa de aparcabicis.		10.000	30.848	154
	MC 4. Promoción de uso ciclista entre visitantes.	Eventos			1.000
		App		10.000	1.000
	MC 5. Conexión con otros municipios (Vía Verde).	Sistema de préstamo	20.000	100.000	5.000
		Reparación de la infraestructura	2.000	15.000	750
Adecuación del terreno		1.000	10.000	500	
Subtotal		178.000	1.697.776	53.210	
Plan de Movilidad Limpia (ML)	ML 1. Política fiscal para potenciar vehículos limpios.		10.000		100.000
	ML 2. Renovación de flota municipal.		25.000		246.000
	ML 3. Contratación verde.		50.000		
	ML 4. Infraestructuras para la movilidad eléctrica.		40.000	136.000	6.800
	Subtotal		125.000	136.000	352.800
Plan de Vial, Tráfico y Estacionamiento (VTE)	VTE 1. Mejora de la infraestructura.	Avenida de Andalucía	150.000	8.000.000	40.000
		Acceso a La Antilla		3.000.000	30.000
	VTE 2. Ordenación de la infraestructura.		50.000	140.000	7.000
	VTE 3. Reordenación de estacionamiento en La Antilla.		15.000		
	VTE 4. Reordenación de estacionamiento en Lepe.		60.000	350.000	3.500
	VTE 5. Sistema de información de estacionamiento.		20.000	120.000	6.000
Subtotal		295.000	11.610.000	86.500	
Plan de Transporte Público (TP)	TP 1. Sustitución de flota.			500.000	25.000
	TP 3. Información al usuario.		15.000	100.000	5.000
	TP 3. Reordenación del trazado.		50.000		
	TP 4. Programa de Accesibilidad al transporte público.		20.000	150.000	7.500
	TP 5. Coordinación entre transporte urbano e interurbano.		20.000		
	Subtotal		105.000	750.000	37.500
Plan de Transporte de Mercancías (TM)	TM 1. Racionalización de estacionamiento en zonas industriales.		30.000	300.000	15.000
	TM 2. Racionalización de estacionamiento en zonas agrarias.		30.000	200.000	10.000
	Subtotal		60.000	500.000	25.000
Plan de Normativa y Regulación (NR)	NR 1. Revisión de Normas Urbanísticas.		150.000		
	NR 2. Ordenanza de movilidad.		80.000		
	Subtotal		230.000	0	0
Plan de Organización y Participación (OP)	OP 1. Oficina de movilidad.		50.000	200.000	80.000
	OP 2. Foro de la movilidad.				10.000
	Subtotal			200.000	90.000
COSTE TOTAL PMUS			1.383.000	30.876.707	2.577.857

Fuente: Elaboración propia



Cód. Validación: 4SNEND3QH2RNTK4SQF4RGKYQ | Verificación: <https://lepe.secelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 189 de 207

DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

DILIGENCIA:

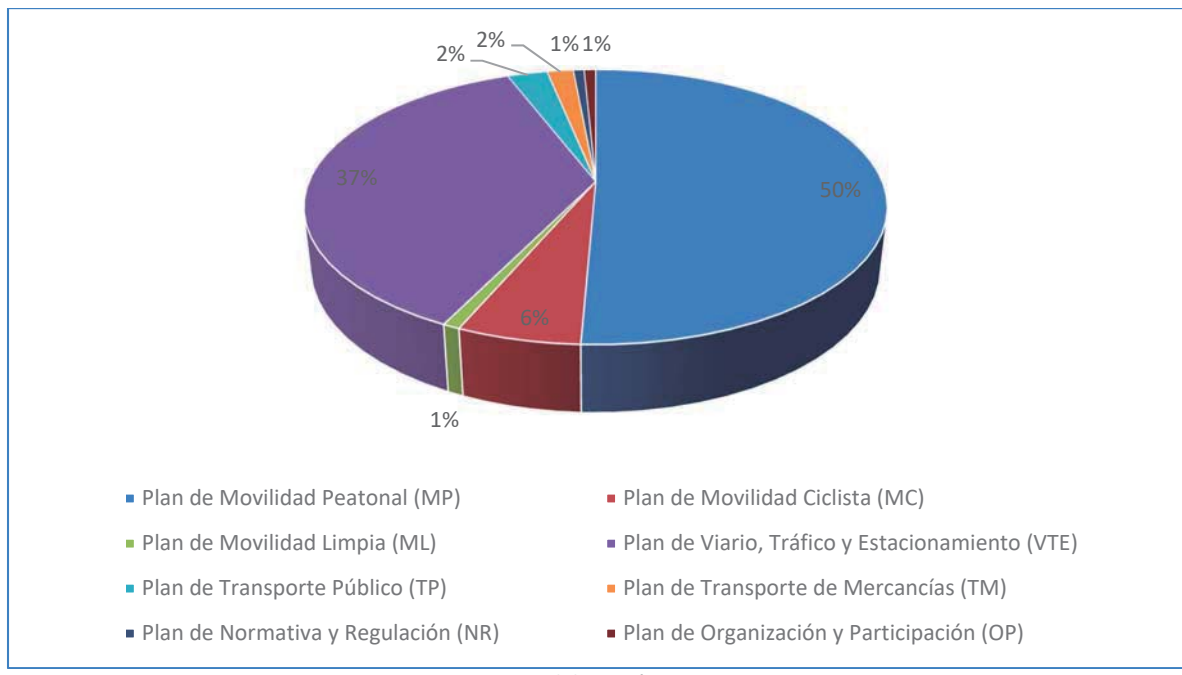
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

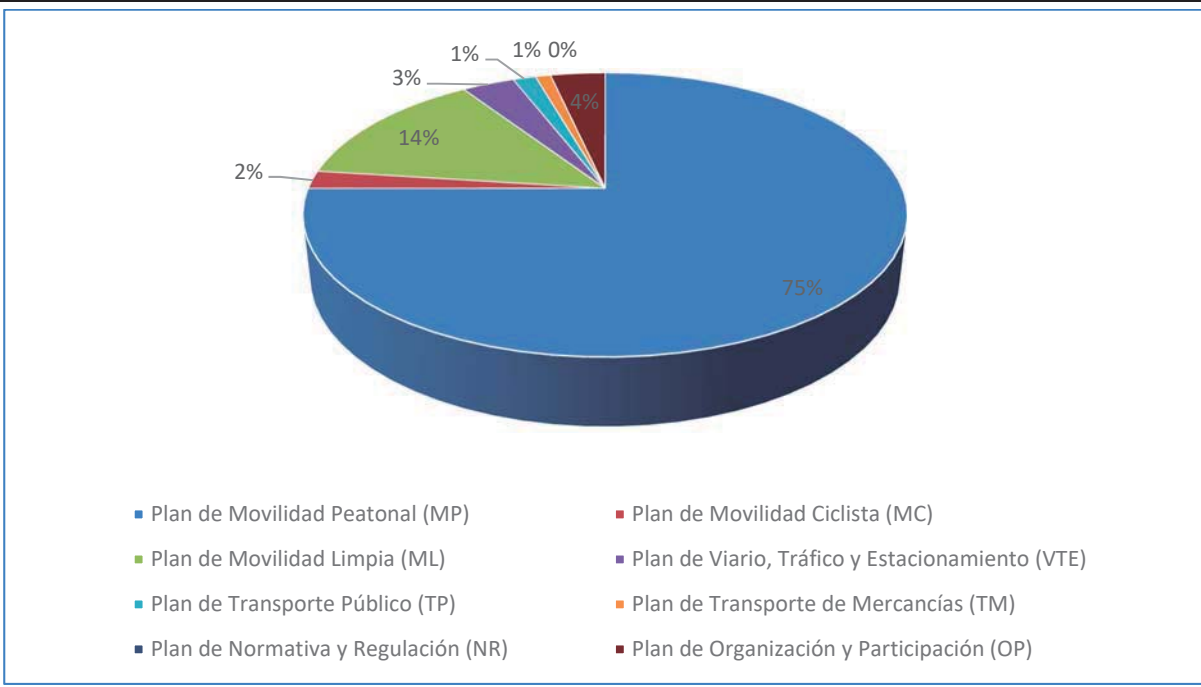


Imagen 22: Distribución del coste de inversión

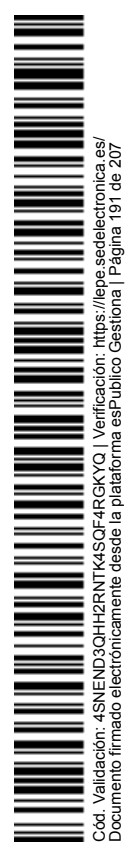


Fuente: Elaboración propia

Imagen 23: Distribución del coste de operación y mantenimiento



Fuente: Elaboración propia



3.2 Cronograma

3.2.1 Planteamiento general

Las medidas contenidas en el Plan tienen una prioridad dependiendo de la urgencia y necesidad de realización por lo que se ha contado con una clasificación diferenciada por horizontes:

- Horizonte inmediato: en él se incluyen todas las actuaciones que se considera necesario realizar de manera urgente, comenzando desde la aprobación del Plan. Equivale a 2020.
- Horizonte a corto plazo: es el año siguiente, 2021.
- Horizonte a medio plazo desde el año 2022 hasta el año 2024.
- Horizonte a largo plazo: desde el año 2025 hasta el 2030.

Para elaborar el cronograma se han tenido en cuenta las prioridades establecidas a lo largo del documento.

3.2.2 Prioridades de las diferentes medidas

En las páginas que siguen se describen de manera individualizada las diferentes medidas y sus respectivas prioridades, para lo que se han tenido en cuenta dos factores:

- Importancia. Algunas de las medidas son críticas para corregir serios problemas actuales.
- Facilidad. Algunas de las medidas son de escaso coste y no requieren esfuerzos notables de gestión.



Tabla 10.- Prioridad de las medidas propuestas

Línea estratégica	Propuestas	Inmediatas	Corto	Medio	Largo
Plan de Movilidad Peatonal (MP)	MP 1. Zona de prioridad peatonal.		X		
	MP 2. Red de itinerarios peatonales principales.		X		
	MP 3. Programa de Accesibilidad Universal.	X			
Plan de Movilidad Ciclista (MC)	MC 1. Reordenación general de circulación.	X			
	MC 2. Implantación de carril bici entre núcleos.	X			
	MC 3. Programa de aparcabici.		X		
	MC 4. Promoción de uso ciclista entre visitantes.		X		
	MC 5. Conexión con otros municipios (Vía Verde).			X	
Plan de Movilidad Limpia (ML)	ML 1. Política fiscal para potenciar vehículos limpios.				X
	ML 2. Renovación de flota municipal.				X
	ML 3. Contratación verde.		X		
	ML 4. Infraestructuras para la movilidad eléctrica.		X		
Plan de Viario, Tráfico y Estacionamiento (VTE)	VTE 1. Mejora de la infraestructura.				X
	VTE 2. Ordenación de la infraestructura.			X	
	VTE 3. Reordenación de estacionamiento en La Antilla.			X	
	VTE 4. Reordenación de estacionamiento en Lepe.			X	
	VTE 5. Sistema de información de estacionamiento.				X
Plan de Transporte Público (TP)	TP 1. Sustitución de flota.			X	
	TP 3. Información al usuario.		X		
	TP 3. Reordenación del trazado.	X			
	TP 4. Programa de Accesibilidad al transporte público.		X		
	TP 5. Coordinación entre transporte urbano e interurbano.			X	
Plan de Transporte de Mercancías (TM)	TM 1. Racionalización de estacionamiento en zonas industriales.			X	
	TM 2. Racionalización de estacionamiento en zonas agrarias.			X	
Plan de Normativa y Regulación (NR)	NR 1. Revisión de Normas Urbanísticas.			X	
	NR 2. Ordenanza de movilidad.			X	
Plan de Organización y Participación (OP)	OP 1. Oficina de movilidad.	X			
	OP 2. Foro de la movilidad.	X			

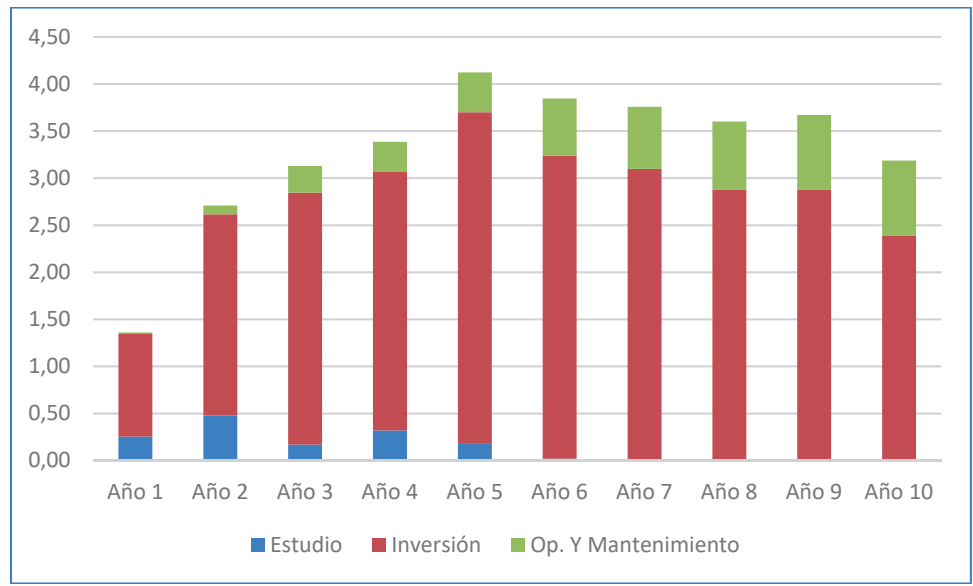
Fuente: Elaboración propia



3.2.3 Programación

Tomando en consideración las anteriores prioridades, resulta la programación que se recoge en la página siguiente.

Imagen 24: Evolución del coste anual del PMUS (en millones de €)



Fuente: Elaboración propia



Tabla 11.- Evolución del coste anual del PMUS (en millones de €)

Línea estratégica	Propuestas	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año
Plan de Movilidad Peatonal (MP)	MP 1. Zona de prioridad peatonal.	Estudio	0,22								
		Inversión	0,44	1,10	1,38	0,74	0,74	0,74	0,74	0,55	0,55
	MP 2. Red de itinerarios peatonales principales.	Op. Y Mantenimiento		0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08
		Estudio		0,12							
		Inversión		0,49	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49
		Op. Y Mantenimiento		0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
MP 3. Programa de Accesibilidad Universal.	Estudio	0,05									
	Inversión	0,50	0,50	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	
Plan de Movilidad Ciclista (MC)	MC 1. Reordenación general de circulación.	Estudio	0,06								
		Inversión	0,10	0,10	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
	MC 2. Implantación de carril bici entre núcleos.	Op. Y Mantenimiento	0,05								
		Inversión	0,37	0,37	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	MC 3. Programa de aparcabici.	Op. Y Mantenimiento	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
		Inversión	0,03	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Plan de Movilidad Limpia (ML)	MC 4. Promoción de uso ciclista entre visitantes.	Estudio	0,02								
		Inversión	0,06	0,06	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
	MC 5. Conexión con otros municipios (Vía Verde).	Op. Y Mantenimiento									
		Inversión			0,04	0,13	0,13				
	ML 1. Política fiscal para potenciar vehículos limpios.	Op. Y Mantenimiento									
		Estudio				0,01	0,01				
Plan de Movilidad Estacionamiento (VTE)	ML 2. Renovación de flota municipal.	Inversión					0,10	0,10	0,10	0,10	
		Op. Y Mantenimiento				0,03	0,03				
	ML 3. Contratación verde.	Estudio		0,05							
		Inversión									
	ML 4. Infraestructuras para la movilidad eléctrica.	Op. Y Mantenimiento			0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	
		Op. Y Mantenimiento			0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	
Plan de Vialidad, Tráfico y Estacionamiento (VTE)	VTE 1. Mejora de la infraestructura.	Estudio				0,15	1,83	1,83	1,83	1,83	
		Inversión				1,83	1,83	1,83	1,83	1,83	
	VTE 2. Ordenación de la infraestructura.	Op. Y Mantenimiento				0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	
		Op. Y Mantenimiento				0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	
		Op. Y Mantenimiento				0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	
		Op. Y Mantenimiento									



DILIGENCIA:
Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Línea estratégica	Propuestas	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año
Plan de Transporte Público (TP)	VTE 3. Reordenación de estacionamiento en La Antilla.		0,02								
		Estudio									
		Inversión									
		Op. Y Mantenimiento									
	VTE 4. Reordenación de estacionamiento en Lepe.		0,06								
		Estudio									
		Inversión		0,18							
		Op. Y Mantenimiento				0,00		0,00	0,00	0,00	0,00
	VTE 5. Sistema de información de estacionamiento.							0,02			
		Estudio						0,12			
	Inversión							0,01	0,01	0,01	
	Op. Y Mantenimiento										
TP 1. Sustitución de flota.					0,25	0,25					
	Estudio										
	Inversión				0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	
	Op. Y Mantenimiento										
TP 3. Información al usuario.				0,02							
	Estudio										
	Inversión			0,10							
	Op. Y Mantenimiento				0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	
TP 3. Reordenación del trazado.		0,05									
	Estudio										
	Inversión										
	Op. Y Mantenimiento										
TP 4. Programa de Accesibilidad al transporte público.			0,02								
	Estudio										
	Inversión		0,05	0,10	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	
	Op. Y Mantenimiento										
TP 5. Coordinación entre transporte urbano e interurbano.											
	Estudio										
	Inversión										
	Op. Y Mantenimiento										
TM 1. Racionalización de estacionamiento en zonas industriales.				0,03							
	Estudio										
	Inversión			0,15	0,15	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	
	Op. Y Mantenimiento										
TM 2. Racionalización de estacionamiento en zonas agrarias.				0,03							
	Estudio										
	Inversión			0,10	0,10	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	
	Op. Y Mantenimiento										
NR 1. Revisión de Normas Urbanísticas.					0,15						
	Estudio										
	Inversión										
	Op. Y Mantenimiento										
NR 2. Ordenanza de movilidad.					0,08						
	Estudio										
	Inversión										
	Op. Y Mantenimiento										
OP 1. Oficina de movilidad.		0,05									
	Estudio										
	Inversión	0,13	0,07								
	Op. Y Mantenimiento										
OP 2. Foro de la movilidad.					0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	
	Estudio										
	Inversión										
	Op. Y Mantenimiento	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	
TOTAL		1,36	2,71	3,13	3,38	4,12	3,85	3,76	3,60	3,67	

DILIGENCIA:
Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.
En Lepe a fecha de firma electrónica.
LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,
Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

3.2.4 Agentes responsables

Los agentes responsables pueden ser, además del Ayuntamiento de Lepe como principal responsable del cumplimiento del Plan, otros organismos y particulares:

- Ayuntamiento de Lepe.
- Junta de Andalucía.
- Sociedad civil.
- Otros, como pueden ser operadores, Diputación de Huelva, etc.

Esto se resume en el siguiente cuadro a continuación:



Tabla 12.- Agentes responsables

Línea estratégica	Propuestas	Ayuntamiento	Junta	Sociedad civil	Otros
Plan de Movilidad Peatonal (MP)	MP 1. Zona de prioridad peatonal.	X			
	MP 2. Red de itinerarios peatonales principales.	X			
	MP 3. Programa de Accesibilidad Universal.	X	X	X	
Plan de Movilidad Ciclista (MC)	MC 1. Reordenación general de circulación.	X		X	
	MC 2. Implantación de carril bici entre núcleos.	X	X		X
	MC 3. Programa de aparcabicis.	X			
	MC 4. Promoción de uso ciclista entre visitantes.	X			X
	MC 5. Conexión con otros municipios (Vía Verde).	X	X	X	X
Plan de Movilidad Limpia (ML)	ML 1. Política fiscal para potenciar vehículos limpios.	X			
	ML 2. Renovación de flota municipal.	X			
	ML 3. Contratación verde.	X			
	ML 4. Infraestructuras para la movilidad eléctrica.	X			X
Plan de Viario, Tráfico y Estacionamiento (VTE)	VTE 1. Mejora de la infraestructura.	X	X		X
	VTE 2. Ordenación de la infraestructura.	X			
	VTE 3. Reordenación de estacionamiento en La Antilla.	X			X
	VTE 4. Reordenación de estacionamiento en Lepe.	X			
	VTE 5. Sistema de información de estacionamiento.	X			X
Plan de Transporte Público (TP)	TP 1. Sustitución de flota.	X			X
	TP 3. Información al usuario.	X		X	X
	TP 3. Reordenación del trazado.	X			X
	TP 4. Programa de Accesibilidad al transporte público.	X		X	X
	TP 5. Coordinación entre transporte urbano e interurbano.	X	X		X
Plan de Transporte de Mercancías (TM)	TM 1. Racionalización de estacionamiento en zonas industriales.	X		X	X
	TM 2. Racionalización de estacionamiento en zonas agrarias.	X		X	X
Plan de Normativa y Regulación (NR)	NR 1. Revisión de Normas Urbanísticas.	X			
	NR 2. Ordenanza de movilidad.	X			
Plan de Organización y Participación (OP)	OP 1. Oficina de movilidad.	X		X	X
	OP 2. Foro de la movilidad.	X		X	X

Fuente: Elaboración propia



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcaldedelegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

3.3 Evaluación

3.3.1 Evaluación cualitativa

Se ha llevado a cabo un inventario de las dimensiones humanas afectadas en materia de:

- Salud.
- Cohesión social.
- Igualdad de género.
- Concienciación.



Tabla 13.- Indicadores de impacto cualitativo

Línea estratégica	Propuestas	Dimensión humana			
		Salud	Cohesión social	Igualdad de género	Concienciación
Plan de Movilidad Peatonal (MP)	MP 1. Zona de prioridad peatonal.	X			X
	MP 2. Red de itinerarios peatonales principales.	X	X		X
	MP 3. Programa de Accesibilidad Universal.		X	X	X
Plan de Movilidad Ciclista (MC)	MC 1. Reordenación general de circulación.	X	X		
	MC 2. Implantación de carril bici entre núcleos.	X	X		X
	MC 3. Programa de aparcabicis.				X
	MC 4. Promoción de uso ciclista entre visitantes.	X			X
	MC 5. Conexión con otros municipios (Vía Verde).	X			X
Plan de Movilidad Limpia (ML)	ML 1. Política fiscal para potenciar vehículos limpios.	X			X
	ML 2. Renovación de flota municipal.	X		X	
	ML 3. Contratación verde.	X		X	X
	ML 4. Infraestructuras para la movilidad eléctrica.				
Plan de Viario, Tráfico y Estacionamiento (VTE)	VTE 1. Mejora de la infraestructura.		X		X
	VTE 2. Ordenación de la infraestructura.		X		X
	VTE 3. Reordenación de estacionamiento en La Antilla.	X			X
	VTE 4. Reordenación de estacionamiento en Lepe.	X			X
	VTE 5. Sistema de información de estacionamiento.		X		
Plan de Transporte Público (TP)	TP 1. Sustitución de flota.			X	X
	TP 3. Información al usuario.			X	
	TP 3. Reordenación del trazado.		X	X	
	TP 4. Programa de Accesibilidad al transporte público.		X	X	X
	TP 5. Coordinación entre transporte urbano e interurbano.		X	X	
Plan de Transporte de Mercancías (TM)	TM 1. Racionalización de estacionamiento en zonas industriales.				X
	TM 2. Racionalización de estacionamiento en zonas agrarias.				X
Plan de Normativa y Regulación (NR)	NR 1. Revisión de Normas Urbanísticas.		X	X	X
	NR 2. Ordenanza de movilidad.	X	X	X	X
Plan de Organización y Participación (OP)	OP 1. Oficina de movilidad.			X	X
	OP 2. Foro de la movilidad.			X	X

Fuente: Elaboración propia

Puede apreciarse que todas las dimensiones analizadas están cubiertas, con bastante homogeneidad, sin que haya un predominio absoluto de ninguna de ellas.



3.3.2 Evaluación cuantitativa

Formulación general

Es prioritario en los objetivos del plan la reducción del transporte en automóvil en beneficio de otros medios de transporte, con unas medidas que impulsen el desarrollo sostenible en el desarrollo urbano, por lo que es preciso un balance energético y de emisiones de CO₂ de la movilidad actual.

Se ha realizado un modelo para el cálculo del consumo energético y de emisiones. Para ello, se ha calculado el número de vehículos-kilómetro con la ayuda de los datos de los aforos realizados incluidos en el diagnóstico, por medio de la siguiente formulación:

$$VK_n = F \cdot \sum (IMD_{in} \cdot L_{in})$$

Donde:

- VK = Vehículos-km anuales.
- IMD = Numero diario de vehículos (Veh).
- L = Longitud del tramo viario de influencia del aforo correspondiente (Km).
- F = Factor anual de equivalencia.
- n = año de referencia (0 = 2018, año base).

Posteriormente, los consumos y emisiones unitarios medios se obtienen mediante la aplicación de las siguientes fórmulas:

$$G_n = F \cdot g_n \sum (IMD_{in} \cdot L_{in})$$

$$E_n = F \cdot e_n \sum (IMD_{in} \cdot L_{in})$$

Donde:

- G_n = Emisiones anuales de CO₂.
- E_n = Consumo energético anual.
- g_n = Consumo unitario medio anual.
- e_n = Emisión unitaria media anual

Datos de partida

Para los valores consumo promedio de los vehículos en urbano, se puede considerar una densidad de energía para la gasolina de 34,78 Mega Julios por litro y de 38,65 Mega Julios por litro. Con ello se obtiene la siguiente tabla:



Tabla 14.- Consumo promedio de vehículos en entorno urbano

Vehículo	Consumo (l/Km)	Consumo energético (MJ/Km)
Turismo gasolina	0,07	2,43
Turismo diésel	0,06	2,32
Motocicletas y ciclomotores	0,02	0,70
Furgoneta gasolina	0,10	3,48
Furgoneta diésel	0,09	3,48
Camión rígido	0,20	7,73
Autobús urbano	0,25	9,66
Autobús interurbano	0,30	11,60
Eléctrico (*)	--	0,54

(*) Según estudio en curso de Tool Alfa para el EREN de Castilla y León, con un consumo promedio del vehículo eléctrico de 0,15 kWh/Km.

Fuente: IDAE y elaboración propia.

Con los datos del parque de vehículos y el consumo en Mega Julios por kilómetro, se obtienen los consumos equivalentes por vehículo, como sigue:

Tabla 15.- Consumos equivalentes por tipo de vehículo

Tipo de vehículo	Combustible	Parque	Consumo (MJ/Km)
Turismos	gasolina	4.561	2,43
	diésel	7.574	2,32
Motocicletas y ciclomotores	gasolina	2.433	0,7
	diésel	797	3,48
Furgonetas	gasolina	162	3,48
	diésel	797	3,48
Camiones	gasolina	39	9,66
	diésel	1.933	7,33
Autobús	diésel	2	11,6
TOTAL		17.501	2,76

Fuente: Dirección General de Tráfico

Para las emisiones, se han considerado los siguientes los factores de emisión para los distintos combustibles en Kg de CO₂:



Tabla 16.- Factores de emisión de CO₂

Combustible	Emisiones equivalentes
Gasóleo/Diesel	2,68 Kg. CO ₂ / litro
GLP	1,61 Kg. CO ₂ / litro
Gasolina	2,32 Kg. CO ₂ / litro
Electricidad (promedio nacional)	0,29 Kg. CO ₂ / kWh

Fuente: IDEA y UNESA

Realizando los mismos cálculos anteriores para las emisiones equivalentes por vehículo, se llega a los siguientes valores.

Tabla 17.- Factor de emisiones equivalentes

Tipo de vehículo	Combustible	Parque	Emisiones (Kg CO ₂ / Km)
Turismos	gasolina	4.561	0,16
	diésel	7.574	0,16
Motocicletas y ciclomotores	gasolina	2.433	0,05
Furgonetas	gasolina	162	0,23
	diésel	797	0,24
Camiones	gasolina	39	0,58
	diésel	1.933	0,54
Autobús	diésel	2	0,8
TOTAL		17.501	0,19

Fuente: DGT IDAE

En cuanto a la flota eléctrica, el promedio nacional de emisiones se debe corregir por el mix energético, en el conjunto de España, las renovables representan del orden del 22,2%. Resulta, en consecuencia, para el factor de emisión de los vehículos eléctricos en un valor del orden de 0,36 Kg CO₂/kWh , equivalente a 0,054 Kg CO₂/km.



DILIGENCIA:

Documento APROBADO INICIALMENTE
por el Ayuntamiento Pleno en Sesión
Ordinaria de 26/11/20.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

FEDER Fondo Europeo de Desarrollo Regional

manera de hacer Europa

DILIGENCIA:

Documento aprobado definitivamente
por Resolución de la Tte. Alcalde-
Delegada de Urbanismo, Calidad
Ambiental y Catastro de 21/01/2021.

En Lepe a fecha de firma electrónica.

LA FUNCIONARIA AUTORIZADA,

Fdo: Milagros Fernández Cristóbal.

Escenario actual

El cálculo de los tráficos actuales en vehículos en Lepe es de alrededor de 49 millones de vehículos-km anuales. Por ello, el consumo energético y el volumen de emisiones de CO₂ anual en Lepe resulta ser el que se muestra a continuación.

Tabla 18.- Consumo actual

Millones de Veh Km	49
Consumo unitario (MJ/ Veh Km)	2,76
Consumos totales (MJ)	135.240.000

Fuente: Elaboración propia

Tabla 19.- Emisiones actuales

Millones de Veh Km	49
Emisiones unitarias (Kg CO ₂ / Veh Km)	0,19
Emisiones totales (Kg CO ₂)	9.310.000

Fuente: Elaboración propia



Escenario del Plan

Tras calcular los previsible impactos unitarios de las diferentes medidas, se ha llegado a la tabla siguiente que refleja las reducciones de tráfico debidas a cada línea estratégica.

Tabla 20.- Impactos del Plan

Línea estratégica	Propuestas	Tráfico evitado	Consumo evitado	Emisiones evitadas
		(millones de Veh km)	(MJ)	(Kg CO2)
Plan de Movilidad Peatonal (MP)	MP 1. Zona de prioridad peatonal.	-0,080	-220.800	-15.200
	MP 2. Red de itinerarios peatonales principales.	-0,020	-55.200	-3.800
	MP 3. Programa de Accesibilidad Universal.	0,000	0	0
Plan de Movilidad Ciclista (MC)	MC 1. Reordenación general de circulación.	-0,030	-82.800	-5.700
	MC 2. Implantación de carril bici entre núcleos.	-0,030	-82.800	-5.700
	MC 3. Programa de aparcabicis.	-0,010	-27.600	-1.900
	MC 4. Promoción de uso ciclista entre visitantes.	-0,010	-27.600	-1.900
	MC 5. Conexión con otros municipios (Vía Verde).	-0,010	-27.600	-1.900
Plan de Movilidad Limpia (ML)	ML 1. Política fiscal para potenciar vehículos limpios.	-0,040	-110.400	-7.600
	ML 2. Renovación de flota municipal.	-0,020	-55.200	-3.800
	ML 3. Contratación verde.	-0,060	-165.600	-11.400
	ML 4. Infraestructuras para la movilidad eléctrica.	-0,030	-82.800	-5.700
Plan de Viario, Tráfico y Estacionamiento (VTE)	VTE 1. Mejora de la infraestructura.	-0,030	-82.800	-5.700
	VTE 2. Ordenación de la infraestructura.	-0,020	-55.200	-3.800
	VTE 3. Reordenación de estacionamiento en La Antilla.	-0,010	-27.600	-1.900
	VTE 4. Reordenación de estacionamiento en Lepe.	-0,020	-55.200	-3.800
	VTE 5. Sistema de información de estacionamiento.	-0,010	-27.600	-1.900
Plan de Transporte Público (TP)	TP 1. Sustitución de flota.	-0,010	-27.600	-1.900
	TP 3. Información al usuario.	0,000	0	0
	TP 3. Reordenación del trazado.	-0,005	-13.800	-950
	TP 4. Programa de Accesibilidad al transporte público.	0,000	0	0
	TP 5. Coordinación entre transporte urbano e interurbano.	-0,010	-27.600	-1.900
Plan de Transporte de Mercancías (TM)	TM 1. Racionalización de estacionamiento en zonas industriales.	-0,010	-27.600	-1.900
	TM 2. Racionalización de estacionamiento en zonas agrarias.	-0,010	-27.600	-1.900
Plan de Normativa y Regulación (NR)	NR 1. Revisión de Normas Urbanísticas.	-0,200	-552.000	-38.000
	NR 2. Ordenanza de movilidad.	-0,030	-82.800	-5.700
Plan de Organización y Participación (OP)	OP 1. Oficina de movilidad.	-0,100	-276.000	-19.000
	OP 2. Foro de la movilidad.	-0,100	-276.000	-19.000
TOTAL		-0,905	-2.497.800	-171.950

Fuente: Elaboración propia

3.4 Seguimiento

3.4.1 Filosofía

Una herramienta muy útil para realizar el seguimiento de la planificación y evaluar el grado de cumplimiento de un plan es el uso de indicadores. No existe una definición oficial por parte de algún organismo nacional o internacional, y en lo único que hay consenso es que se trata de medir, de forma lo más precisa posible, el avance.

Esta definición, aunque aparentemente simple, presenta una dualidad. Es muy diferente la valoración del grado en que se va avanzando en la ejecución, de la valoración del impacto derivado de la ejecución del Plan. Sintéticamente, es distinto ver cómo va cambiando el Plan de cómo va cambiando el entorno debido a la evolución del Plan.

Si bien los indicadores pueden ser cualitativos o cuantitativos, es preferible utilizar únicamente los segundos siempre que sea posible. Esta tendencia a cuantificar es habitual a la hora de plantear indicadores que deben ser comparados en el tiempo. Con ello, un indicador es un parámetro que va adoptando diferentes valores para reflejar un aspecto concreto del estado del Plan o del estado del entorno, en un momento y un espacio determinados.

Un indicador se mide en de un momento o en un período determinado, para poder comparar los distintos momentos o distintos períodos. La comparación de mediciones permite conocer la evolución en el tiempo y estudiar tendencias, adquiriendo así un gran valor como herramienta en la toma de decisiones. El análisis de la evolución de los indicadores permite detectar cambios en el contexto, errores en las previsiones, etc. Con ello, se podrá en el futuro orientar las políticas que puedan mejorar la eficacia y la eficiencia.

Los indicadores deben satisfacer criterios de claridad, de representatividad y de fiabilidad. Deben ser actualizados cuando lo hagan sus fuentes y analizados desde el punto de vista temporal. Las fuentes de las que procedan los indicadores deben ser fiables (a poder ser, de organismos oficiales o independientes) y periódicas, para permitir una continuidad en los análisis de la evolución temporal de los indicadores. Si no existen mediciones oficiales, se pueden llevar a cabo mediciones ad hoc.

3.4.2 Indicadores de ejecución

Para asegurar el cumplimiento de las previsiones de actuación del Plan, se han identificado una serie de indicadores que reflejan cuantitativamente las actuaciones descritas a lo largo de este documento. Su objetivo es identificar la ejecución, es decir, la puesta en práctica de las medidas aquí propuestas.



Tabla 21.- Indicadores de ejecución del Plan

Línea estratégica	Propuestas	Indicador
Plan de Movilidad Peatonal (MP)	MP 1. Zona de prioridad peatonal.	m ² de actuación
	MP 2. Red de itinerarios peatonales principales.	m lineal de itinerario
	MP 3. Programa de Accesibilidad Universal.	euros
Plan de Movilidad Ciclista (MC)	MC 1. Reordenación general de circulación.	m lineal de carril
	MC 2. Implantación de carril bici entre núcleos.	m lineal de carril
	MC 3. Programa de aparcabicis.	número de aparcabicis
	MC 4. Promoción de uso ciclista entre visitantes.	euros
	MC 5. Conexión con otros municipios (Vía Verde).	m lineal de actuación
Plan de Movilidad Limpia (ML)	ML 1. Política fiscal para potenciar vehículos limpios.	euros
	ML 2. Renovación de flota municipal.	número de vehículos renovados
	ML 3. Contratación verde.	número de contratos realizados
	ML 4. Infraestructuras para la movilidad eléctrica.	número de puntos de carga
Plan de Viario, Tráfico y Estacionamiento (VTE)	VTE 1. Mejora de la infraestructura.	euros
	VTE 2. Ordenación de la infraestructura.	m ² de actuación
	VTE 3. Reordenación de estacionamiento en La Antilla.	m ² de actuación
	VTE 4. Reordenación de estacionamiento en Lepe.	número de plazas
	VTE 5. Sistema de información de estacionamiento.	euros
Plan de Transporte Público (TP)	TP 1. Sustitución de flota.	número de vehículos renovados
	TP 3. Información al usuario.	euros
	TP 3. Reordenación del trazado.	metros lineales
	TP 4. Programa de Accesibilidad al transporte público.	euros
	TP 5. Coordinación entre transporte urbano e interurbano.	tiempo de transbordo
Plan de Transporte de Mercancías (TM)	TM 1. Racionalización de estacionamiento en zonas industriales.	volumen de vehículos pesados
	TM 2. Racionalización de estacionamiento en zonas agrarias.	volumen de vehículos pesados
Plan de Normativa y Regulación (NR)	NR 1. Revisión de Normas Urbanísticas.	-
	NR 2. Ordenanza de movilidad.	-
Plan de Organización y Participación (OP)	OP 1. Oficina de movilidad.	euros
	OP 2. Foro de la movilidad.	número de talleres

Fuente: Elaboración propia

