



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DE LA NUCÍA

FASES 3, 4 Y 5 – RESUMEN EJECUTIVO

NOVIEMBRE DE 2022

Contenido

Contenido	2
Índice de ilustraciones	3
1. ENFOQUE METODOLÓGICO	5
1.1. Introducción.....	5
1.2. Metodología general	6
1.2.1. Fase 3: Elaboración del Programa de Actuación	6
1.2.2. Fase 4: Modelo de Gestión y Seguimiento del Plan	7
1.2.3. Fase 5: Proceso de Participación Ciudadana	7
2. Programa de Actuación	9
2.1. Reflexión estratégica.....	9
2.2. Objetivos y Líneas Estratégicas	11
2.3. Nuevo modelo de movilidad urbana.....	13
2.4. Programa de Actuación.....	14
2.5. Fases temporales.....	16
2.5.1. Fase 1 (2022-2023).....	16
2.5.2. Fase 2 (2024-2026).....	16
2.5.3. Fase 3 (2027-2029).....	17
2.6. Fichas de medidas	18
3. Modelo de Gestión y Seguimiento del Plan	59
3.1. Orientaciones básicas.....	59
3.2. Indicadores de movilidad	59
3.1. Evaluación cualitativa del Plan.....	60
3.2. Evaluación cuantitativa del Plan	61

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Esquema metodológico. Fuente: Elaboración propia.	6
Ilustración 3. Consecuencias de los problemas públicos de movilidad detectados. Fuente: Elaboración propia.	11
Ilustración 4. Nueva modelo de movilidad de La Nucía. Fuente: Elaboración propia.	13
Ilustración 5. Líneas Estratégicas. Fuente: Elaboración propia.	14

Índice de tablas

Tabla 1. Matriz DAFO. Fuente: Elaboración propia.	9
Tabla 2. Definición de problemas públicos, causas y consecuencias para el PMUS de La Nucía. Fuente: Elaboración propia.	10
Tabla 3. Relación entre los problemas, los objetivos y las líneas estratégicas. Fuente: Elaboración propia.	12
Tabla 4. Medidas del Programa de Actuación. Fuente: Elaboración propia.	15
Tabla 5. Medidas del Programa de Actuación: Fase 1 (2022-2023). Fuente: Elaboración propia.	16
Tabla 6. Medidas del Programa de Actuación: Fase 2 (2024-2026). Fuente: Elaboración propia.	17
Tabla 7. Medidas del Programa de Actuación: Fase 3 (2027-2029). Fuente: Elaboración propia.	17
Tabla 8. Medida 1.1. Infraestructuras para la movilidad peatonal y ciclista: Adaptación del eje principal a su paso por el casco urbano (Av. Marina Baixa). Fuente: Elaboración propia.	20
Tabla 9. Medida 1.2. Despliegue de un sistema de micromovilidad eléctrica a la demanda. Fuente: Elaboración propia.	22
Tabla 10. Medida 1.3. Despliegue de una red municipal de aparcabicicletas de exterior y de armarios de recarga seguros para bicicletas eléctricas. Fuente: Elaboración propia.	24
Tabla 11. Medida 1.4. Programa de apoyo a la compra de bicicletas eléctricas. Fuente: Elaboración propia.	26
Tabla 12. Medida 1.5. Infraestructuras para la movilidad peatonal y ciclista: Mejora de infraestructuras en el eje principal fuera del casco urbano (CV-70 y CV-715) y elaboración de plan a futuro para la CV-763, la CV-760 y la CV-751. Fuente: Elaboración propia.	28
Tabla 13. Medida 2.1. Inclusión de la oferta de movilidad y estacionamiento en App La Nucía (mobility service map). Fuente: Elaboración propia.	30
Tabla 14. Medida 2.2. Programa de caminos escolares seguros. Fuente: Elaboración propia.	34
Tabla 15. Medida 2.3. Incremento de la frecuencia horaria del transporte público interurbano. Fuente: Elaboración propia.	36
Tabla 16. Medida 2.4. Plan de Accesibilidad Universal. Fuente: Elaboración propia.	38
Tabla 17. Medida 3.1. Rediseño, mejora y renovación integral de la Av. Marina Baixa. Fuente: Elaboración propia.	40
Tabla 18. Medida 3.2. Adaptación de la ordenanza municipal de tráfico a la nueva movilidad personal. Fuente: Elaboración propia.	42
Tabla 19. Medida 3.3. Despliegue de sistema para la obtención permanente de aforos de tráfico. Fuente: Elaboración propia.	44
Tabla 20. Medida 3.4. Plataforma integral de gestión y seguimiento de la movilidad, incluida la gestión avanzada del personal y las flotas municipales. Fuente: Elaboración propia.	46
Tabla 21. Medida 3.5. Mejora de accesos de las urbanizaciones al eje principal del municipio (CV-70). Fuente: Elaboración propia.	48
Tabla 22. Medida 4.1. Campaña ciudadana de concienciación y educación para una movilidad sostenible. Fuente: Elaboración propia.	52
Tabla 23. Medida 4.2. Aumentar el uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales de servicios y en la distribución urbana de mercancías (DUM). Fuente: Elaboración propia.	54
Tabla 24. Medida 4.3. Plan de fomento del transporte a la demanda. Fuente: Elaboración propia.	56
Tabla 25. Medida 4.4. Plan de movilidad colaborativa. Fuente: Elaboración propia.	58
Tabla 26. Indicadores de movilidad de La Nucía en 2021. Fuente: Elaboración propia.	60

Tabla 27. Tabla para la valoración cualitativa del impacto ambiental de cada una de las medidas contenidas en el PMUS. Fuente: Elaboración propia.....	61
Tabla 28. Cuantificación del impacto del PMUS en el reparto modal por fases temporales. Fuente: Elaboración propia.....	61
Tabla 29. Indicadores para la valoración cuantitativa del impacto ambiental en La Nucía. Fuente: Elaboración propia.....	62

1. ENFOQUE METODOLÓGICO

1.1. Introducción

Las Fases 1 y 2 del **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DE LA NUCÍA** publicadas en noviembre de 2021 pusieron en marcha un plan dinámico para un **cambio de modelo en la movilidad de personas y mercancías del municipio**.

Como **herramienta de planificación e instrumento de referencia** para el conjunto de actuaciones vinculadas al sistema de movilidad nuciero a lo largo de los próximos años, el PMUS de La Nucía se ha construido conforme a las buenas prácticas de planificación en movilidad existentes y toma en consideración principios de integración modal, participación ciudadana y evaluación continua.

Las dos primeras fases de desarrollo del PMUS consistieron en:

- Fase 1 - **Inventario de la información de movilidad existente**.
- Fase 2 - **Análisis y diagnóstico de la movilidad urbana** en La Nucía.

Durante las mismas:

1. Se analizaron en detalle los resultados de una encuesta online anónima que ha permitido conocer en detalle los **hábitos de movilidad de los nucieros**, gracias a la participación y contribución de 951 ciudadanos que respondieron a la misma;
2. Se caracterizó en profundidad la **movilidad del municipio a día de hoy**;
3. Se elaboró un **análisis DAFO** (debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades) de la movilidad nuciera;
4. Se propuso un **modelo matemático con indicadores de control y seguimiento** a futuro; y
5. Se acometió una breve **revisión de buenas prácticas internacionales** por parte de otros municipios europeos.

Estos trabajos preliminares permitieron identificar los **principales retos a corto, medio y largo plazo** para la mejora de la movilidad urbana en La Nucía, y así impulsar una movilidad verde y sostenible que convierta al municipio en una referencia en la materia.

Las fases sucesivas de conformación del PMUS de La Nucía son el objeto del presente informe y constan de las siguientes fases:

- Fase 3 – **Programa de actuación**.
- Fase 4 – **Modelo de gestión y seguimiento del PMUS**.
- Fase 5 - **Proceso de participación ciudadana**.

1.2. Metodología general

El presente PMUS se ha redactado en base al siguiente **enfoque metodológico**, dividido en diversas etapas o fases:

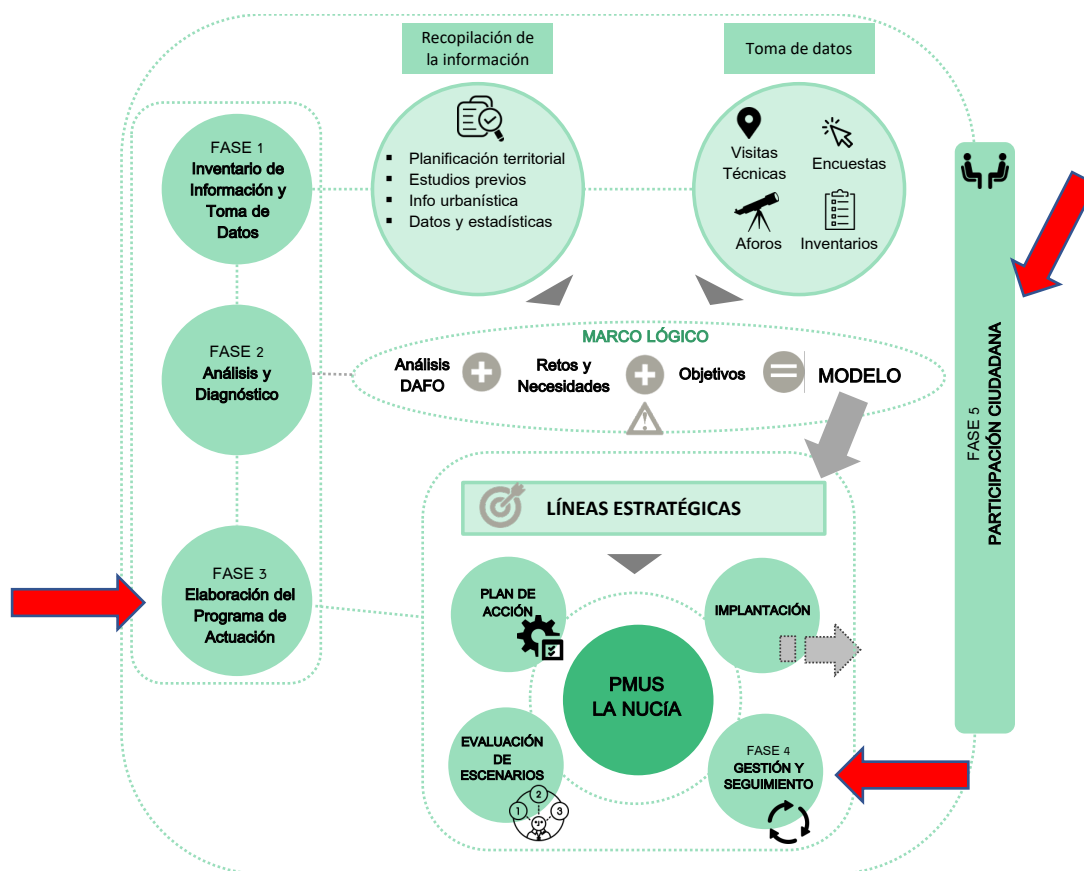


Ilustración 1. Esquema metodológico. Fuente: Elaboración propia.

Los trabajos han incluido las primeras dos fases de desarrollo de un PMUS:

1.2.1. Fase 3: Elaboración del Programa de Actuación

Usando los resultados de las dos anteriores Fases del PMUS, se han formulado **18 medidas** concretas, definiendo para cada una de ellas una ficha de actuación que incluye:

- Objetivos estratégicos y específicos de la propuesta.
- Descripción de la medida.
- Mapa, croquis o plano.
- Responsable de la implantación.
- Indicadores de realización.
- Indicadores de consecución de resultados.
- Prioridad temporal.
- Presupuesto.

Las propuestas concretas se han determinado en torno a cinco *Políticas Básicas*, como sigue:

- Fomentar los *modos de transporte no motorizados*.
- Potenciar un *mayor peso del transporte público* respecto al automóvil privado en el reparto modal.
- Conseguir un *uso más adecuado, social y ambientalmente óptimo del espacio público*.
- Incidir sobre la *conducta de movilidad de los ciudadanos*.
- Contribuir a la *planificación sostenible del desarrollo urbano*.

A su vez, las propuestas se han estructurado conforme las siguientes **Líneas Estratégicas** (áreas de intervención):

- a) Alternativas de movilidad sostenible (movilidad peatonal, ciclista y eléctrica).
- b) Accesibilidad e intermodalidad, incluido el transporte público.
- c) Ordenación del tráfico, incluidas las actuaciones infraestructurales y los aparcamientos.
- d) Fomento de una movilidad más sostenible.

1.2.2. Fase 4: Modelo de Gestión y Seguimiento del Plan

En esta Fase se han establecido los procedimientos de definición, desarrollo y control del Programa de Actuación arriba citado, así como los criterios para una revisión periódica del PMUS.

A través de la elaboración de un **Plan de Seguimiento** se va a observar la evolución de la movilidad sostenible en el municipio, así como del grado de implementación y éxito de las medidas implantadas. Este Plan de Seguimiento supone un protocolo o guía de procedimientos para la consecución de los objetivos fijados en el PMUS.

Recurriendo al modelo matemático y a los indicadores de seguimiento ya definidos en la Fase 2 del PMUS, se sientan las bases para realizar un seguimiento cuantitativo y cualitativo de cada una de las medidas implantadas. El uso de indicadores reconocidos por la Unión Europea facilita la exposición de resultados del plan a nivel nacional y europeo, así como la concesión de ayudas para la implantación de las medidas incluidas en el Programa de Actuación.

El Plan de Seguimiento también incluye un **Plan de Comunicación y Divulgación** en el que se marcan pautas para conseguir que el PMUS sea aceptado por la ciudadanía y las medidas propuestas sean más efectivas en su implementación.

1.2.3. Fase 5: Proceso de Participación Ciudadana

La participación es un instrumento imprescindible para poder lograr la implicación de la ciudadanía en el cambio modal necesario en su movilidad cotidiana. Tras la involucración de la ciudadanía en general en la Fase 1 de elaboración del presente PMUS a través de 927 encuestas domiciliarias (presenciales, telefónicas y online), en la

fase 5 se ha acometido un **proceso de participación** de las instituciones implicadas, de los grupos y asociaciones de interés, de los afectados por las medidas de movilidad y, una vez más, de la ciudadanía en general.

Para lograr y garantizar la participación ciudadana se han creado los espacios para que la ciudadanía y todos los agentes implicados, de forma directa e indirecta, aportaran su visión e ideas. Para ello se han diseñado mecanismos y herramientas que están basadas en dinámicas colaborativas y en técnicas de trabajo grupal.

La ejecución de esta parte de los trabajos ha tenido en cuenta todo lo dispuesto en la legislación existente, tanto de la Ley de 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, como de la Ley 2/2015, de 2 de abril, de Transparencia, Buen Gobierno y Participación Ciudadana de la Comunidad Valenciana.

2. Programa de Actuación

2.1. Reflexión estratégica

Conviene traer a colación el **Análisis DAFO** (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) elaborado durante la fase del diagnóstico del PMUS, pues nos proporciona una **visión resumida de la situación de la movilidad** en el municipio en el momento presente:

<i>ANALISIS INTERNO</i>		<i>ANALISIS EXTERNO</i>	
DEBILIDADES		AMENAZAS	
<ul style="list-style-type: none"> ❖ Alta dependencia del vehículo privado. ❖ Bajo uso de la bicicleta, entendida hoy como modo de transporte orientado al ocio y al deporte antes que a la movilidad cotidiana. ❖ Escasa oferta y frecuencia del transporte público. ❖ Baja utilización y accesibilidad de la red peatonal existente. ❖ Equipamientos comerciales fundamentalmente concentrados en el eje central CV-70 y CV-715. ❖ Alta dependencia de otros municipios en materia de ocupación laboral, compras y estudios. 		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Incremento del tráfico debido a la expansión de la Ciudad Deportiva Camilo Cano. ❖ Continuación del incremento de la tasa de motorización. ❖ Situaciones de resiliencia (por ejemplo, catástrofes naturales) para garantizar una conectividad fluida con la CV-70. ❖ Dificultad de promover comportamientos responsables de movilidad similares entre residentes permanentes y residentes ocasionales o turistas. 	
FORTALEZAS		OPORTUNIDADES	
<ul style="list-style-type: none"> ❖ Red viaria bien conectada con la comarca y la autopista AP-7. ❖ Red de recarga eléctrica de coche bien dotada. ❖ Red de estacionamientos PMR bien dotada. ❖ Bolsas de estacionamiento gratuitas infrautilizadas. ❖ Apuesta decidida por actuaciones públicas orientadas a la Smart City, incluido el seguimiento de su impacto vía indicadores. ❖ Buen aprovechamiento de los espacios públicos y orientación hacia un uso donde predomina el valor social-colectivo. 		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Aumento de la dotación de subvenciones públicas orientadas a la movilidad verde y sostenible. ❖ El deporte como recurso de atracción turística. ❖ Existencia de valores naturales de interés. ❖ Potencial para el incremento de la movilidad eléctrica, fundamentalmente en bicicleta y para la flota municipal. ❖ Posibilidad de mejora y/o construcción de itinerarios peatonales y ciclistas que conecten los principales equipamientos. 	

Tabla 1. Matriz DAFO. Fuente: Elaboración propia.

A partir de esa visión se puede elaborar una definición de problemas públicos, con sus causas y consecuencias para la movilidad nuciara:

NECESIDADES Y CAUSAS	PROBLEMA PÚBLICO DETECTADO	CONSECUENCIAS EN EL ÁMBITO
<ul style="list-style-type: none"> Alta dependencia del vehículo privado. Bajo uso de la bicicleta, entendida hoy como modo de transporte orientado al ocio y al deporte antes que a la movilidad cotidiana. Baja utilización y accesibilidad de la red peatonal existente. 	<p>Las infraestructuras peatonales no son las más adecuadas para la movilidad peatonal.</p> <p>Posibilidad de mejora y/o construcción de itinerarios peatonales y ciclistas que conecten los principales equipamientos.</p> <p>Falta de infraestructuras adecuadas para el desplazamiento en bici y su estacionamiento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Riesgo de accidentes. Bajo porcentaje de desplazamientos peatonales. Bajo porcentaje de utilización de la bicicleta en reparto modal.
<ul style="list-style-type: none"> Escasa oferta y frecuencia del transporte público, lo que conlleva un mayor uso del vehículo privado. Alta dependencia de otros municipios en materia de ocupación laboral, compras y estudios. 	<p>Alta dependencia del automóvil para la mayoría de los desplazamientos</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bajo porcentaje de utilización del transporte público en el reparto modal. Contaminantes procedentes del tráfico.
<ul style="list-style-type: none"> Equipamientos comerciales fundamentalmente concentrados en el eje central CV-70 y CV-715. Uso intensivo del coche para realizar las compras. Falta de cultura de viaje compartido. 	<p>Tráfico centrado en el eje central del municipio y generalmente fluido, salvo a las horas de entrada a los centros escolares y a las tardes en los accesos a la Ciudad Deportiva Camilo Cano.</p> <p>La costumbre de “aparcar en la puerta” hace que las personas utilicen el automóvil para recorrer distancias muy cortas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Incremento del tráfico a futuro debido a la expansión de la Ciudad Deportiva Camilo Cano. Elevado consumo energético por viajero. Baja tasa de ocupación del vehículo privado. Aumento de los desplazamientos en coche para acceder a los equipamientos y comercios.

Tabla 2. Definición de problemas públicos, causas y consecuencias para el PMUS de La Nucía. Fuente: Elaboración propia.

2.2. Objetivos y Líneas Estratégicas

Se han detectado unos problemas públicos que dibujan a La Nucía como un área **con una fuerte dependencia del vehículo privado, baja utilización de la bicicleta** debido a la falta de infraestructuras dedicadas, **baja movilidad peatonal** salvo en el caso del casco urbano, **baja utilización del transporte público** ante una baja frecuencia horaria de los servicios y un **problema creciente de tráfico en los alrededores de la Ciudad Deportiva Camilo Cano** hasta que se construyan los equipamientos necesarios para amortiguar la expansión programada de las instalaciones deportivas y residenciales del nuevo Plan Parcial de La Serreta.

Varios de estos problemas tienen como consecuencia un mayor uso del vehículo privado, con lo cual empeoraría la situación: más tráfico, más demanda de estacionamientos, más inseguridad vial.



Ilustración 2. Consecuencias de los problemas públicos de movilidad detectados. Fuente: Elaboración propia.

Con este Plan lo que se pretende es alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte que concurren en La Nucía, de modo que se refuerce el papel de los más benignos y eficientes social y ambientalmente como el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo, y en paralelo se reduzca la participación del automóvil privado, conforme a los retos de la movilidad sostenible.

A partir de los problemas públicos detectados se revelan los **Objetivos Estratégicos**, es decir las metas que se quieren alcanzar y que en su conjunto dan forma al **nuevo modelo de movilidad sostenible de La Nucía** a alcanzar, un modelo más seguro, accesible y equitativo. De cada Objetivo Estratégico (5 en total) se derivan un conjunto de **Líneas Estratégicas** (4 en total), es decir los caminos que hay que recorrer para alcanzar estos objetivos y para su priorización. Sobre cada Línea Estratégica se define el **Programa de Actuación** (medidas concretas, 18 en total) del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de La Nucía.

PROBLEMAS 	OBJETIVOS 	LÍNEAS ESTRATÉGICAS 
<p>Es mejorable la infraestructura de movilidad peatonal y ciclista (ciclovías, aparcabicicletas y armarios de recarga) existente</p>	<p>Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete</p>	<p>Alternativas de movilidad activa</p>
<p>Papel dominante del vehículo privado en la movilidad del municipio</p>	<p>Incrementar el uso de otros modos más sostenibles</p>	<p>Transporte público, accesibilidad e intermodalidad</p>
<p>El tráfico rodado se acumula en el eje central (CV-70 y CV-715) y el acceso a la Ciudad Deportiva</p>	<p>Una gestión inteligente de la movilidad</p>	<p>Gestión de la movilidad y ordenación del tráfico</p>
<p>Papel dominante del vehículo privado en la movilidad del municipio</p> <p>Se puede ampliar más la utilización de la movilidad eléctrica en el municipio</p>	<p>Disminuir los desplazamientos en automóvil</p> <p>Incrementar el uso de vehículos eléctricos</p>	<p>Fomento de la movilidad sostenible</p>

Tabla 3. Relación entre los problemas, los objetivos y las líneas estratégicas. Fuente: Elaboración propia.

2.3. Nuevo modelo de movilidad urbana.

Con estas premisas, se propone un **nuevo modelo de movilidad** para La Nucía, en el que se reduzca el tráfico rodado por el eje principal del núcleo urbano y sea cada vez **más amable y accesible para los peatones y los ciclistas**. Para ello, se amplían los **carriles de movilidad peatonal y ciclista** en el eje central viario del municipio, en las urbanizaciones y en los accesos a la Ciudad Deportiva Camilo Cano, al tiempo que se planifican infraestructuras del mismo tipo en dirección a las poblaciones limítrofes. La activación de un **programa de caminos escolares seguros**, así como la disponibilidad actual de una amplia **Red de Senderos** (21 km) y **Red Ciclista** (68 km), hace que la ciudadanía pueda adentrarse a conocer la movilidad sostenible tanto en sus actividades con la familia como en el tiempo de ocio, como pasos preliminares para adoptarla de un modo más generalizado.

NUEVO MODELO DE MOVILIDAD DE LA NUCÍA

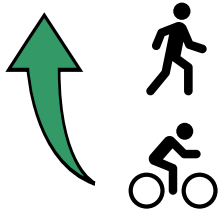

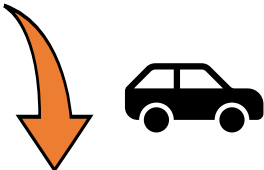
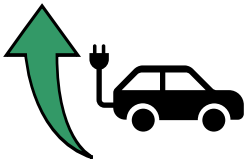
			
<p><i>Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete</i></p>	<p><i>Incrementar el uso de modos de transporte sostenibles</i></p>	<p><i>Disminuir los desplazamientos en automóvil</i></p>	<p><i>Incrementar el uso de vehículos eléctricos</i></p>

Ilustración 3. Nueva modelo de movilidad de La Nucía. Fuente: Elaboración propia.

En otro orden de cosas, se señala más claramente las bolsas de estacionamiento en calle y los dos aparcamientos de titularidad pública ya existentes (así como los nuevos espacios que construyan con la ampliación de la Ciudad Deportiva), con el objeto de promover una **mayor utilización de la capacidad de estacionamiento existente**, percibida como suficiente por parte de la ciudadanía.

En paralelo, se proponen medidas infraestructurales de **mejora de la peatonalidad** en determinadas vías de acceso a los principales equipamientos (cuidando especialmente la accesibilidad universal) y de **fomento de la movilidad ciclista**, con nuevas ciclovías y aparcabicicletas. Todo ello acompañado de una **campana de concienciación y educación** para la movilidad sostenible que involucre a los nucieros en el cambio de paradigma deseado.

Al mismo tiempo, se promueve un **incremento de la frecuencia horaria del transporte público**, así como la posible provisión de **transporte público a la demanda** y el fomento del uso de **plataformas de movilidad colaborativa**, incluyendo la habilitación de espacios para el fomento del uso del coche compartido. Al tiempo, la integración en la aplicación móvil de La Nucía de la **oferta de movilidad y estacionamiento** (*mobility service map*) completa la puesta a disposición de ciudadanos y visitantes de un nuevo modelo de movilidad urbano.

La apuesta decidida de La Nucía por la movilidad eléctrica (con una importante red de puntos de recarga por habitante) se complementa con el despliegue de una red de **armarios de almacenamiento y recarga de bicicletas eléctricas**, un **programa de apoyo a la adquisición de bicicletas eléctricas** por parte de los ciudadanos, así como la adquisición de una **flota de vehículos eléctricos para los trabajos municipales**.

Por último, y en aras a un mejor conocimiento de las condiciones de tráfico del municipio, se propone la obtención permanente de **aforos de tráfico** mediante la adquisición de cámaras de visión artificial que, junto con otros indicadores proporcionados por los operadores de transporte y estacionamiento, permite la puesta en marcha de una **plataforma de gestión y seguimiento de la movilidad**.

2.4. Programa de Actuación

El **Programa de Actuación** que da forma al PMUS de La Nucía y que en conjunto van a servir de base para la consecución del nuevo modelo de movilidad se estructura en torno a las cuatro Líneas Estratégicas marcadas más arriba:



Ilustración 4. Líneas Estratégicas. Fuente: Elaboración propia.

La siguiente tabla muestra las medidas propuestas, 18 en total, para cada una de las Líneas Estratégicas:

LÍNEA	1	2	3	4
	<i>Alternativas de movilidad activa</i>	<i>Transporte público, accesibilidad e intermodalidad</i>	<i>Gestión de la movilidad y ordenación del tráfico</i>	<i>Fomento de la movilidad sostenible</i>
MEDIDAS PROPUESTAS	1.1. Infraestructuras para la movilidad peatonal y ciclista: Adaptación del eje principal a su paso por el casco urbano (Av. Marina Baixa)	2.1. Inclusión de la oferta de movilidad y estacionamiento en App La Nucía (<i>mobility service map</i>)	3.1. Rediseño, mejora y renovación integral de la Av. Marina Baixa	4.1. Campaña ciudadana de concienciación y educación para una movilidad sostenible
	1.2. Despliegue de un sistema de micromovilidad eléctrica a la demanda	2.2. Programa de caminos escolares seguros	3.2. Adaptación de la ordenanza municipal de circulación a la nueva movilidad personal	4.2. Aumentar el uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales de servicios y en la distribución urbana de mercancías (DUM)
	1.3. Despliegue de una red municipal de aparcabicicletas de exterior y de armarios de recarga seguros para bicicletas eléctricas	2.3. Incremento de la frecuencia horaria del transporte público interurbano	3.3. Despliegue de sistema para la obtención permanente de aforos de tráfico	4.3. Plan de fomento del transporte a la demanda
	1.4. Programa de apoyo a la compra de bicicletas eléctricas	2.4. Plan de Accesibilidad Universal	3.4. Plataforma integral de gestión y seguimiento de la movilidad, incluida la gestión avanzada del personal y las flotas municipales	4.4. Plan de movilidad colaborativa
	1.5. Infraestructuras para la movilidad peatonal y ciclista: Mejora de infraestructuras en el eje principal fuera del casco urbano (CV-70 y CV-715) y elaboración de plan a futuro para la CV-763, la CV-760 y la CV-751		3.5. Mejora de accesos en el eje principal del municipio	

Tabla 4. Medidas del Programa de Actuación. Fuente: Elaboración propia.

2.5. Fases temporales

La ejecución del Programa de Actuación se ha estructurado en **tres fases** temporales: una primera de dos años de duración (2022-2023) y dos fases sucesivas de tres años de duración cada una (2024-2026 y 2027-2029).

2.5.1. Fase 1 (2022-2023)

Esta fase incluye las siguientes 8 medidas:

LÍNEA	1 <i>Alternativas de movilidad activa</i>	2 <i>Transporte público, accesibilidad e intermodalidad</i>	3 <i>Gestión de la movilidad y ordenación del tráfico</i>	4 <i>Fomento de la movilidad sostenible</i>
MEDIDAS PROPUESTAS	1.1. Infraestructuras para la movilidad peatonal y ciclista: Adaptación del eje principal a su paso por el casco urbano (Av. Marina Baixa)	2.1. Inclusión de la oferta de movilidad y estacionamiento App La Nucía (<i>mobility service map</i>)	3.1. Rediseño, mejora y renovación integral de la Av. Marina Baixa	4.1. Campaña ciudadana de concienciación y educación para una movilidad sostenible
	1.2. Despliegue de un sistema de micromovilidad eléctrica a la demanda	2.2. Programa de caminos escolares seguros	3.2. Adaptación de la ordenanza municipal de circulación a la nueva movilidad personal	
	1.3. Despliegue de una red municipal de aparcabicicletas de exterior y de armarios de recarga seguros para bicicletas eléctricas			

Tabla 5. Medidas del Programa de Actuación: Fase 1 (2022-2023). Fuente: Elaboración propia.

2.5.2. Fase 2 (2024-2026)

Esta fase incluye las siguientes 6 medidas:

LÍNEA		1	2	3	4
		<i>Alternativas de movilidad activa</i>	<i>Transporte público, accesibilidad e intermodalidad</i>	<i>Gestión de la movilidad y ordenación del tráfico</i>	<i>Fomento de la movilidad sostenible</i>
MEDIDAS PROPUESTAS		1.4. Programa de apoyo a la compra de bicicletas eléctricas	2.3. Incremento de la frecuencia horaria del transporte público	3.3. Despliegue de sistema para la obtención permanente de aforos de tráfico	4.2. Aumentar el uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales de servicios y en la distribución urbana de mercancías (DUM)
			2.4. Plan de Accesibilidad Universal	3.4. Plataforma integral de gestión y seguimiento de la movilidad, incluida la gestión avanzada del personal y las flotas municipales	

Tabla 6. Medidas del Programa de Actuación: Fase 2 (2024-2026). Fuente: Elaboración propia.

2.5.3. Fase 3 (2027-2029)

Esta fase incluye las siguientes 4 medidas:

LÍNEA		1	2	3	4
		<i>Alternativas de movilidad activa</i>	<i>Transporte público, accesibilidad e intermodalidad</i>	<i>Gestión de la movilidad y ordenación del tráfico</i>	<i>Fomento de la movilidad sostenible</i>
MEDIDAS PROPUESTAS		1.5. Infraestructuras para la movilidad peatonal y ciclista: Mejora de infraestructuras en el eje principal fuera del casco urbano (CV-70 y CV-715) y elaboración de plan a futuro para la CV-763, la CV-760 y la CV-751		3.5. Mejora de accesos en el eje principal del municipio	4.3. Plan de fomento del transporte a la demanda
					4.4. Plan de movilidad colaborativa

Tabla 7. Medidas del Programa de Actuación: Fase 3 (2027-2029). Fuente: Elaboración propia.

2.6. Fichas de medidas

MEDIDA 1.1. INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA: ADAPTACIÓN DEL EJE PRINCIPAL A SU PASO POR EL CASCO URBANO (AV. MARINA BAIXA)			
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Alternativas de movilidad activa 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Aumento del peso de la movilidad ciclista, de forma que se incremente el uso de la bicicleta y el patinete. ✓ Creación de infraestructura ciclista. ✓ Fomentar la movilidad peatonal y activa. ✓ Reequilibrar y redistribuir el espacio disponible en vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada. ✓ Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes. ✓ Implantar medidas de fomento y estímulo del uso de la bicicleta. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil ✓ Incrementar el uso de vehículos eléctricos 			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reparto modal (% uso de la bicicleta/patinete y de los desplazamientos a pie)	%	Superficie peatonalizada	M2
		Longitud de vías señalizadas como ruta ciclista	M
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MUY ALTA
<p>La medida pretende ampliar la infraestructura ciclista y peatonal en el eje central de La Nucía a su paso por el casco urbano. Se trata de i) ampliar la red de ciclovías existente para mejorar el bajo porcentaje de la bicicleta y el patinete en el reparto modal, así como ii) facilitar los desplazamientos a pie a la ciudadanía, con bancos y papeleras que hagan el caminar a pie por el centro urbano y hacia la Ciudad Deportiva más agradable y atractivo cada día.</p> <p>La bicicleta y el patinete podrían ser medios de transporte a utilizar mucho más en los desplazamientos diarios, especialmente en el eje principal del municipio. A día de hoy se constata un número importante de desplazamientos ciclistas relacionados con el ocio y el deporte; el objetivo es ampliar los mismos en la movilidad cotidiana.</p> <p>La bicicleta está llamada a desempeñar un papel importante en un nuevo modelo de movilidad, en detrimento del automóvil. Los positivos efectos ambientales y sobre la salud de las personas, así como su mayor eficiencia en desplazamientos de hasta 5 km, otorgan a la bicicleta ventajas significativas en comparación con otros modos.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

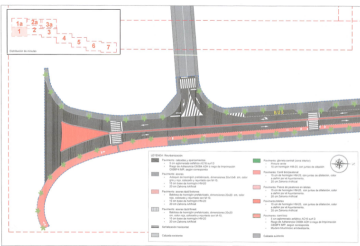

MEDIDA 1.1. INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA: ADAPTACIÓN DEL EJE PRINCIPAL A SU PASO POR EL CASCO URBANO (AV. MARINA BAIXA)		
M.1.1.1. Ciclovía urbana compartida	<p>La reordenación del tráfico, acompañado de las medidas de calmado de tráfico en toda la ciudad, supone el escenario ideal para la integración de una ciclovía en la calle más transitada del centro urbano, la avenida de la Marina Baixa. Una vía ciclista es una vía específicamente acondicionada para el tráfico de bicicletas, con señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos. La configuración de la avenida Marina Baixa, parte integral del eje central del municipio a su paso por el casco urbano, facilita la introducción de la ciclocalle.</p> <p>La medida habilitará un carril bici por la avenida Marina Baixa, desde la rotonda nº 1 hasta la entrada de la Urbanización Nou Espai II (900 metros), conectando el casco urbano con el carril bici de la carretera La Nucía-Benidorm y la Ciudad Deportiva. El carril bici se construirá conforme a la Guía de recomendaciones para el diseño de la infraestructura ciclista elaborada por la Oficina de la Bicicleta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) en colaboración, entre otras entidades, con la FEMP.</p>	
M.1.1.2. Ampliación de la infraestructura peatonal existente	<p>La medida incluye la renovación de las aceras de toda la avenida Marina Baixa, con la sustitución de las actuales baldosas por adoquines para que guarde la misma estética que la avenida Carretera y tenga una continuidad la escena urbana de La Nucía.</p> <p>Se instalarán un total de 7.100 m² de adoquines a lo largo de la avenida, desde el carrer Alacant (Oficina de Turismo) hasta la rotonda nº 1. Se renovará todo el mobiliario urbano, incluyendo bancos y papeleras. A su vez se sustituirá todo el arbolado existente por cocoteros, para evitar el levantamiento de aceras y obturación en las tuberías.</p>	
TEMPORALIZACIÓN	<p>M.1.1.1. Fase 1: Corto plazo (2022-2023)</p> <p>M.1.1.2. Fase 1: Corto plazo (2022-2023)</p>	
PRESUPUESTO	<p>M.1.1.1: Presupuesto incluido en la Medida 3.1. (Rediseño, mejora y renovación integral de la Av. Marina Baixa y desdoblamiento del Carrer Guadalest)</p> <p>M.1.1.2: Presupuesto incluido en la Medida 3.1. (Rediseño, mejora y renovación integral de la Av. Marina Baixa y desdoblamiento del Carrer Guadalest)</p>	
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 1.2., 1.3., 1.4., 1.5, 1.6., 3.1., 4.1., 4.2.	

Tabla 8. Medida 1.1. Infraestructuras para la movilidad peatonal y ciclista: Adaptación del eje principal a su paso por el casco urbano (Av. Marina Baixa). Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 1.2. DESPLIEGUE DE UN SISTEMA DE MICROMOVILIDAD ELÉCTRICA A LA DEMANDA			
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Alternativas de movilidad activa 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Aumento del peso de la movilidad ciclista, de forma que se incremente el uso de la bicicleta y el patinete. ✓ Aumento del peso de la movilidad eléctrica. ✓ Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes. ✓ Poner una micromovilidad eléctrica segura y ordenada a disposición de la ciudadanía. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil ✓ Incrementar el uso de vehículos eléctricos 			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reparto modal (% uso de la bicicleta/patinete)	%	Número de viajes realizados	Nº
		Número de usuarios del servicio	Nº
		Número de aparcamientos fijos instalados	Nº
		Número de vehículos eléctricos disponibles	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		ALTA
<p>El despliegue de un sistema de micromovilidad ordenada y segura gestionado por un operador privado y a precios razonables tiene mucho potencial para la movilidad diaria de los segmentos más jóvenes de la población. El éxito de algunos de estos servicios en grandes ciudades es conocido y notorio para la población joven en España, i) una vez se asegura (y exige) la utilización de cascos por el usuario y ii) se ofrecen los vehículos en puntos fijos para evitar la dispersión de éstos en el territorio municipal.</p> <p>Se persigue habilitar un servicio viable y eficaz que permita una interconexión urbana dinámica y fácil de usar, al tiempo que se mantienen las calles libres de obstáculos y se cause molestias a los ciudadanos.</p> <p>El sistema ha de permitir un pago por uso en diferentes modalidades (diaria, semanal, mensual, otras) y ser accesible por los usuarios a través de una aplicación móvil.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

MEDIDA 1.2. DESPLIEGUE DE UN SISTEMA DE MICROMOVILIDAD ELÉCTRICA A LA DEMANDA	
M.1.2.1. Despliegue y puesta en marcha del sistema	<p>Se identificará un operador de prestigio de patinetes y bicicletas eléctricas que garantice la provisión de un servicio con las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Despliegue de aparcamientos físicos, fijos y obligatorios, determinados en cooperación con los servicios municipales. • Recarga, relocalización de flota de última generación y mantenimiento del servicio a cargo del operador. • Mapas y datos a tiempo real puestos a disposición del Ayuntamiento. • Conectividad y seguimiento de los vehículos por GPS y Bluetooth. • Garantía de operaciones y servicio seguro. • Acceso al servicio a través de una aplicación móvil amigable y sencilla de usar. • Pago por uso a precios razonables, adaptando las tarifas a las diferentes épocas del año y ofreciendo bonos de viaje para incentivar su uso como transporte local y para el uso turístico.
M.1.2.2. Gestión y explotación del sistema	<p>La explotación del sistema será como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El sistema se desplegará en una zona acotada del municipio (zona de circulación a la medida), estacionándose los vehículos únicamente en los puntos de aparcamiento designados. • Deberá garantizarse una rápida respuesta operativa por parte del operador, con una acción inmediata y efectiva de operarios locales en caso de incidencias en el servicio. • El servicio se pondrá a disposición de la ciudadanía durante un periodo de prueba de 1 año, prolongable en caso de alcanzarse los resultados deseados. • Se valorará la sincronización del servicio con la oferta pública y privada de movilidad en La Nucía. • Se procederá a un análisis y seguimiento trimestral del impacto del servicio.
TEMPORALIZACIÓN	<p>M.1.2.1. Fase 1: Corto plazo (2022-2023) M.1.2.2. Fase 1: Corto plazo (2022-2023)</p>
PRESUPUESTO	<p>M.1.2.1: A cargo del operador privado M.1.2.2: A cargo del operador privado</p>
MEDIDAS RELACIONADAS	<p>Medidas 1.1., 1.3., 1.4., 1.5, 1.6., 3.1., 4.1., 4.2.</p>

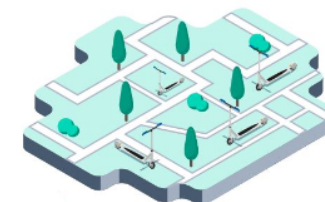




Tabla 9. Medida 1.2. Despliegue de un sistema de micromovilidad eléctrica a la demanda. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 1.3.		DESPLIEGUE DE UNA RED MUNICIPAL DE APARCABICICLETAS DE EXTERIOR Y DE ARMARIOS DE RECARGA SEGUROS PARA BICICLETAS ELÉCTRICAS	
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
✓ Alternativas de movilidad activa	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Aumento del peso de la movilidad ciclista, de forma que se incremente el uso de la bicicleta y el patinete. ✓ Creación de infraestructura ciclista. ✓ Reequilibrar y redistribuir el espacio disponible en vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada. ✓ Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes. ✓ Implantar medidas de fomento y estímulo del uso de la bicicleta. ✓ Aumento del peso de la movilidad eléctrica. ✓ Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil ✓ Incrementar el uso de vehículos eléctricos 			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reparto modal (% uso de la bicicleta/patinete)	%	Número de usuarios del servicio	Nº
		Número de utilizaciones de los aparcabicicletas seguros	Nº
		Número de aparcabicicletas con punto de recarga instalados	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		ALTA
<p>El despliegue de un sistema híbrido de i) aparcabicicletas de exterior para bicicletas y de ii) estaciones modulares cerradas y fácilmente transportables (<i>e-hubs</i>) que permitan el almacenamiento y la recarga de bicicletas eléctricas, facilita la adopción de este tipo de movilidad en los desplazamientos diarios y no sólo en el ocio y en el deporte personal.</p> <p>Este sistema (gratuito para el ciudadano) funciona en paralelo a la flota de vehículos de uso compartido gestionados por un operador, y se dirige a aquellos ciudadanos que ya disponen de una bicicleta o patinete en propiedad. En suma, se pretende atraer a este tipo de movilidad al residente o visitante que hoy no se atreve a utilizar sus bicicletas o patinetes en propiedad por temor a robos o a vandalismo en los mismos.</p> <p>En el caso de los armarios cerrados de recarga para bicicletas eléctricas, la fácil portabilidad de las estaciones de recarga permite cambiarlas de localización en caso de cambios permanentes o fluctuaciones estacionales en la demanda. Una plataforma de gestión de reservas ofrece información en tiempo real sobre las estaciones disponibles, y alerta a los usuarios cuando se sobrepasa el límite máximo de tiempo de aparcamiento autorizado.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

MEDIDA 1.3. DESPLIEGUE DE UNA RED MUNICIPAL DE APARCABICICLETAS DE EXTERIOR Y DE ARMARIOS DE RECARGA SEGUROS PARA BICICLETAS ELÉCTRICAS	
M.1.3.1. Despliegue y puesta en marcha del sistema	<p>Se instalarán aparcabicicletas que permitan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un mayor grado de seguridad ante robos o actos de vandalismo; • Polivalencia frente a todo tipo y tamaño de bicicletas y de sistema de amarre. • Accesibilidad. • Estabilidad que garantice la sujeción de la bicicleta sin deterioro de ésta. • Evitar colocarlos en lugares destinados a peatones, para evitar molestarlos. • Estar distribuidos a lo largo de toda la red, o como mínimo, en aquellos nodos detectados como puntos de generación y/o atracción de viajes. • Deberán colocarse preferentemente en la calzada y en zonas bien iluminadas. • Estar debidamente señalizados. <p>En el caso de las estaciones cerradas, además de la existencia de una puerta exterior, también se ha de poder anclar el cuadro de la bicicleta en el interior de la estación.</p> <p>Se marca el objetivo de desplegar un mínimo de 40 aparcabicicletas de exterior y de 20 estaciones modulares cerradas para recarga de bicicletas eléctricas.</p>
M.1.3.2. Gestión y explotación del sistema	<p>Los aparcabicicletas de exterior no requerirán de ningún sistema dedicado de gestión y se utilizarán conforme al orden natural de llegada de los usuarios, los cuales deberán anclar sus vehículos al amarre metálico.</p> <p>Por el contrario, las estaciones modulares de recarga funcionarán con la ayuda de una plataforma digital de reserva y apertura de puerta para usuarios (en formato aplicación Web), la cual deberá integrarse en la App La Nucía en caso de que así se estime. También se deberá disponer de un sistema de apertura manual con asistencia hidráulica para emergencias y mantenimiento.</p>
TEMPORALIZACIÓN	<p>M.1.3.1. Fase 1: Corto plazo (2022-2023)</p> <p>M.1.3.2. Fase 1: Corto plazo (2022-2023)</p>
PRESUPUESTO	<p>M.1.3.1: 7.500 Euros</p> <p>M.1.3.2: 15.000 Euros</p>
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 1.1., 1.2., 1.4., 1.5, 1.6., 3.1., 4.1., 4.2.




Tabla 10. Medida 1.3. Despliegue de una red municipal de aparcabicicletas de exterior y de armarios de recarga seguros para bicicletas eléctricas. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 1.4. PROGRAMA DE APOYO A LA COMPRA DE BICICLETAS ELÉCTRICAS				
LÍNEA ESTRATÉGICA		OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Alternativas de movilidad activa 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Aumento del peso de la movilidad ciclista, de forma que se incremente el uso de la bicicleta y el patinete. ✓ Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes. ✓ Implantar medidas de fomento y estímulo del uso de la bicicleta. ✓ Aumento del peso de la movilidad eléctrica. ✓ Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS				
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil ✓ Incrementar el uso de vehículos eléctricos 				
INDICADORES DE RESULTADOS		Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reparto modal (% uso de la bicicleta/patinete)		%	Cuantía total del programa de apoyo	Euros
			Número de ciudadanos beneficiados	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA		INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		ALTA
<p>Las bicicletas eléctricas con pedaleo asistido hacen que sea más ciudadanos se animen a utilizarlas. Es por ello por lo que cada día más AA.PP. están ofreciendo programas de subvenciones para incentivar su compra y su uso. El precio todavía elevado de este tipo de vehículos hace que muchos ciudadanos no se animen a adquirirlas todavía.</p> <p>Las ayudas se destinan a personas físicas que sean residentes en el municipio y ofrecen hasta un máximo del 50% del coste la bicicleta eléctrica, con una cuantía máxima de 400 Euros y previo aporte de evidencia física y documental de la adquisición de la bicicleta.</p>				
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN			

MEDIDA 1.4. PROGRAMA DE APOYO A LA COMPRA DE BICICLETAS ELÉCTRICAS	
M.1.4.1. Programa de subvenciones para la compra de bicis eléctricas para ciudadanos empadronados	<p>Los bonos de hasta el 50% del coste de la bicicleta eléctrica (hasta un máximo de 400 Euros) se ofrecerán a ciudadanos que sean mayores de edad y lleven un mínimo de 1 año empadronados en La Nucía.</p> <p>Los solicitantes sólo podrán adquirir una única bicicleta en los establecimientos comerciales que se hayan adherido al programa.</p> <p>Las ayudas se otorgarán por orden de llegada de las justificaciones requeridas, hasta agotar los fondos disponibles.</p>
TEMPORALIZACIÓN	M.1.4.1. Fase 2: Medio plazo (2024-2026)
PRESUPUESTO	M.1.4.1: 20.000 Euros
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 1.1., 1.2., 1.3., 1.5, 1.6., 3.1., 4.1., 4.2.



Tabla 11. Medida 1.4. Programa de apoyo a la compra de bicicletas eléctricas. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 1.5. INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA: MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS EN EL EJE PRINCIPAL FUERA DEL CASCO URBANO (CV-70 Y CV-715) Y ELABORACIÓN DE PLAN A FUTURO PARA LA CV-763, LA CV-760 Y LA CV-751			
LÍNEA ESTRATÉGICA		OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
✓ Alternativas de movilidad activa		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Aumento del peso de la movilidad ciclista, de forma que se incremente el uso de la bicicleta y el patinete. ✓ Creación de infraestructura ciclista. ✓ Fomentar la movilidad peatonal y activa. ✓ Reequilibrar y redistribuir el espacio disponible en vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada. ✓ Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes. ✓ Implantar medidas de fomento y estímulo del uso de la bicicleta. 	
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil 			
INDICADORES DE RESULTADOS		Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN
Reparto modal (% uso de la bicicleta/patinete y de los desplazamientos a pie)		%	Longitud de nuevas aceras planificadas
			Longitud de ciclovías a mejorar
			Ejecución del estudio de planificación
			Unidad
			M
			M
			Adimensional
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA		INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES	
<p>La medida pretende mejorar la infraestructura ciclista y peatonal existente fuera del casco urbano de La Nucía. La decidida apuesta por la nueva movilidad ha de extenderse fuera de los ámbitos donde ya se ha actuado en fases temporales previas de la ejecución del PMUS. En suma, se trata de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renovar la red de ciclovías existente y facilitar los desplazamientos a pie en la CV-70 y la CV-715 fuera del casco urbano, y • Planificar a futuro la integración de la movilidad peatonal y ciclista en las otras vías principales del municipio (CV-763, CV-760 y CV-751), bien en la propia vía o en áreas contiguas que permitan a ciclistas y viandantes desplazarse en el interior del municipio y hacia las poblaciones limítrofes (Altea, Callosa de Ensarriá, Benidorm, Polop y Alfaz del Pi). <p>La correcta puesta en marcha de la medida exigirá una cooperación adecuada con la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana (las vías CV-70 y CV-715 son de titularidad autonómica) y con la Diputación Provincial (las vías CV-763, CV-760 y CV-751 son de titularidad provincial).</p>			
ALTA			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		



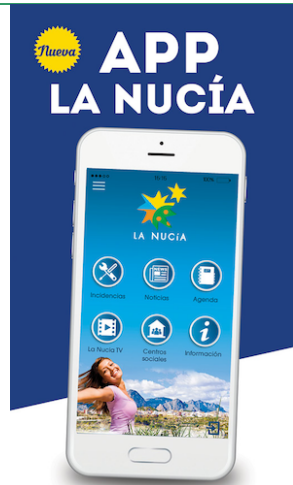
MEDIDA 1.5. INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA: MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS EN EL EJE PRINCIPAL FUERA DEL CASCO URBANO (CV-70 Y CV-715) Y ELABORACIÓN DE PLAN A FUTURO PARA LA CV-763, LA CV-760 Y LA CV-751		
M.1.5.1. Renovación y mejora de ciclovías y aceras ya existentes fuera del casco urbano	<p>La mejora de la conectividad peatonal y ciclista, en el interior y hacia el exterior del municipio, demanda una mejora de los carriles bici y de las aceras ya existentes fuera del casco urbano a lo largo de la CV-70 (hacia Benidorm) y la CV-715 (hacia Polop). Se trata de que en las plataformas existentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se disponga de una señalización horizontal y vertical mejorada, • Se eliminen los obstáculos existentes en forma de farolas, señales, etc., • Se habilite un ancho que permite el paso seguro de ciclistas y viandantes, y • Se mejore el mobiliario urbano (bancos, papeleras, espacios de descanso) para hacer la opción de la movilidad activa cada vez más atractiva a residentes y visitantes. <p>Los carriles bici respetarán la Guía de recomendaciones para el diseño de la infraestructura ciclista elaborada por la Oficina de la Bicicleta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).</p>	
M.1.5.2. Planificación a futuro	<p>La medida supone la planificación a futuro de actuaciones todavía más ambiciosas con relación a la movilidad peatonal y ciclista de La Nucía, tanto en el interior del municipio como hacia las poblaciones limítrofes.</p> <p>En suma, ha de estudiarse en detalle la integración de la movilidad activa fuera del eje principal del municipio, tanto en la CV-763, la CV-760 y la CV-751, como a lo largo y ancho de las urbanizaciones, y alrededor de los equipamientos que surjan de la expansión programada de instalaciones deportivas y residenciales en el nuevo Plan Parcial de La Serreta. El aprovechamiento para la movilidad diaria de la Red BTT y de la Red de Senderos también habrá de tomarse en consideración (ver Medida 4.2.).</p>	
TEMPORALIZACIÓN	<p>M.1.5.1. Fase 3: Largo plazo (2027-2029) M.1.5.2. Fase 3: Largo plazo (2027-2029)</p>	
PRESUPUESTO	<p>M.1.5.1: A definir en cooperación con la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana M.1.5.2: 20.000 Euros</p>	
MEDIDAS RELACIONADAS	<p>Medidas 1.1., 1.2., 1.3., 1.4., 1.6., 3.1., 4.1., 4.2.</p>	

Tabla 12. Medida 1.5. Infraestructuras para la movilidad peatonal y ciclista: Mejora de infraestructuras en el eje principal fuera del casco urbano (CV-70 y CV-715) y elaboración de plan a futuro para la CV-763, la CV-760 y la CV-751. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 2.1.		INCLUSIÓN DE LA OFERTA DE MOVILIDAD Y ESTACIONAMIENTO EN APP LA NUCÍA (MOBILITY SERVICE MAP)	
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
✓ Transporte público, accesibilidad e intermodalidad	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Fomentar el cambio en el reparto modal. ✓ Optimizar la utilización de la capacidad de estacionamiento existente. ✓ Optimizar la utilización de la oferta de movilidad existente. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar el uso de otros modos más sostenibles ✓ Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete ✓ Incrementar el uso de vehículos eléctricos ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil 			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reparto modal (% de uso de los modos sostenibles)	%	Publicación de la información en la aplicación móvil	Adimensional
Número de visitas a la nueva sección incluida en la aplicación móvil	Nº		
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MEDIA
<p>La medida persigue amalgamar en solo punto de información digital toda la oferta de movilidad y estacionamiento existente en la Nucía, en concreto dentro de la aplicación móvil oficial del Ayuntamiento de La Nucía (App La Nucía). La aplicación incluye noticias, vídeos, actualidad y eventos de la ciudad, los cuales comunica a sus usuarios a través de notificaciones, al tiempo que sirve como portal para la comunicación y gestión de incidencias por parte del Ayuntamiento y de los propios ciudadanos</p> <p>El mapa de servicios de movilidad de La Nucía se concibe como un servicio donde el usuario puede buscar los recursos de movilidad y aparcamiento que ofrece la ciudad utilizando diferentes criterios de búsqueda (por ejemplo, insertando la dirección del usuario se pueden buscar servicios cercanos).</p> <p>El mapa de servicios presta especial atención a la accesibilidad de los datos. La producción de contenido del mapa de servicios se realiza de forma abierta, para que en el futuro pueda integrar tanto la oferta pública como la oferta privada de servicios de movilidad, así como mostrar los datos agregados de tráfico real que se generen en la medida 3.4 (Plataforma digital de gestión y seguimiento de la movilidad, incluida la gestión avanzada del personal y las flotas municipales).</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

MEDIDA 2.1. INCLUSIÓN DE LA OFERTA DE MOVILIDAD Y ESTACIONAMIENTO EN APP LA NUCÍA (MOBILITY SERVICE MAP)	
M.2.1.1. Inclusión de una sección dedicada en la aplicación móvil oficial del Ayuntamiento	<p>A través de un proveedor de servicios digitales, se desarrollará una sección adicional para la App Nucía, en código abierto.</p> <p>El <i>mobility service map</i> propuesto consiste en un inventario digital que incluya como mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aparcamientos públicos y otras bolsas de estacionamiento. • Aparcamientos de movilidad reducida. • Puntos de recarga de vehículo eléctrica. • Carriles bici y aparcabicicletas. • Paradas de autobús. • Senderos para caminar. • Servicios de flotas compartidas. • Plataformas locales de movilidad colaborativa. • Datos de tráfico de interés para la ciudadanía. • Contactos de interés (taxis, operadores de líneas de autobús, etc.).
TEMPORALIZACIÓN	M.2.1.1. Fase 1: Corto plazo (2022-2023)
PRESUPUESTO	M.2.1.1: 15.000 Euros
MEDIDAS RELACIONADAS	Medida 4.1.

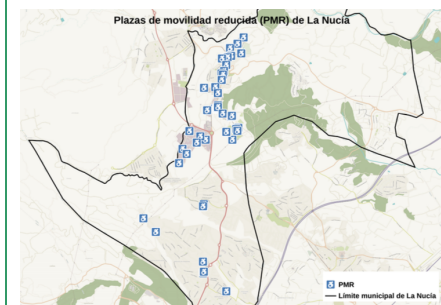



Tabla 13. Medida 2.1. Inclusión de la oferta de movilidad y estacionamiento en App La Nucía (*mobility service map*). Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 2.2.		PROGRAMA DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS	
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
✓ Transporte público, accesibilidad e intermodalidad	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fomentar la movilidad peatonal en La Nucía, para ir y volver al centro escolar. ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Fomentar la movilidad activa entre los más jóvenes, así como su autonomía. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil 			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Niños que llegan al cole andando y en bicicleta	%	Número de familias involucradas en el proyecto	Nº
Jóvenes que llegan al instituto andando y en bicicleta	%	Número de rutas “Caminando al Cole”	Nº
		Número de rutas “En Bici al Insti”	Nº
		Centros educativos involucrados en proyectos de movilidad sostenible	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MEDIA
<p>El futuro debe construirse a partir de los jóvenes, y lo mismo se aplica al futuro de la movilidad. Pero la movilidad de los jóvenes es extremadamente insostenible; en todas las ciudades e incluso en todos los pueblos pequeños, la entrada y la salida de la escuela es motivo de atasco: hasta un 10% de los desplazamientos que colapsan nuestras ciudades y nuestros pulmones es para ir al colegio.</p> <p>Existen varias propuestas para fomentar la movilidad sostenible a partir desde los desplazamientos de los niños. Una de las soluciones, probadas durante décadas en muchos países europeos, es el acompañamiento organizado a pie o en bicicleta en las rutas hogar-escuela, Caminos Escolares Seguros, los llamados “Pedibús” y “Bicibús”.</p> <p>La medida se propone fundamentalmente para los centros educativos situados dentro o en las cercanías del casco urbano (IES La Nucía, CEIP San Rafael, CEIP La Muixara y la Escuela de Educación Infantil Municipal El Bressol).</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

MEDIDA 2.2.**PROGRAMA DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS****M.2.2.1. Caminando al cole o al instituto**

La fórmula más habitual es la de establecer una **ruta con “paradas” y horarios y coordinar a los participantes**, tanto al adulto o adultos responsables de cada día como a los niños que hay que recoger. Los **sistemas de mensajería instantánea** facilitan una herramienta muy útil para mantener en contacto al grupo y comunicar rápidamente incidencias (cambio de planes, niño que causa baja repentina, etc.). Estos son los elementos básicos, pero el abanico de complementos para un **pedibús** es amplio. Los hay que señalizan la ruta con pegatinas y los que llevan a todos los niños “identificados” (con chalecos o identificadores), los que desarrollan la figura del “comercio amigo” o los que coordinan las rutas con una aplicación web, pero el éxito realmente radica en el interés de los participantes, que normalmente crece con el tiempo una vez comprobadas las ventajas:

- **Para los estudiantes:** Es mucho más divertido ir al cole caminando con amigos que mirando por la ventanilla de un coche, metido en un atasco, y está demostrado que aumenta el rendimiento escolar. Se desarrolla más y mejor la personalidad, relacionándose con el entorno que encerrado en un coche. Caminar al cole previene sufrir “cochedependencia” y obesidad en la edad adulta.
- **Para las familias:** Es más sencillo “arrancar” de casa cuando espera un grupo de amigos que cuando lo que espera es la puerta del coche que nos va a meter en un atasco. Un pedibús permite repartir entre varios padres la tarea de llevar los niños al cole, pudiendo alternarse entre ellos y así ganar tiempo varios días a la semana. Caminar al cole facilita que los niños se conviertan un día en personas autónomas.
- **Para los centros escolares:** Mejora el rendimiento escolar, la atención en clase, los estudiantes son más responsables, y se relacionan mejor entre ellos y con los adultos. El entorno del colegio es más agradable y seguro, no sólo porque tenga más atractivo paisajístico una calle llena de niños que otra llena de coches sino porque estos, caminando en grupo, son más visibles y reducen la velocidad de los coches y los riesgos de atropello. En muchos casos, la detección de problemas en el itinerario se transmite en intervenciones de obra que mejora el entorno de los centros escolares.
- **Para la ciudad:** Más familias caminando son menos coches en la ciudad, es decir, menos congestión y menos contaminación, tanto de la que se respira como de la que se oye. La ciudad es más agradable, alegre y segura y, por no repetir lo del atractivo paisajístico y la velocidad de los coches e ir más allá: que haya niños en la calle hace que ésta sea más segura.



MEDIDA 2.2. PROGRAMA DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS	
<p>M.2.2.2. Pedaleando al cole o al instituto</p>	<p>Esta medida está enfocada a los jóvenes que acuden al colegio o al instituto desde zonas más alejadas del centro urbano. Para que la medida funcione deben estar formada por un grupo de estudiantes que van y vienen de la escuela en bicicleta, a través de rutas preestablecidas en las ciclovías habilitadas (bicibús), seguras, marcadas por escrito en el suelo y fácilmente identificables por niños y automovilistas, y también con paradas terminales e intermedias adecuadas, indicando con letreros los horarios de salida y llegada para hacer más divertida la experiencia.</p> <p>Tanto el proceso de diseño de los itinerarios como el propio tiempo de desplazamiento puede ser empleados para generar refuerzos educativos positivos, desde la seguridad vial, la movilidad activa o la preocupación por el medio ambiente hasta la generación de valores como la generosidad, el compañerismo, la cooperación, el trabajo en equipo, la creatividad, el cuidado hacia los demás, etc.</p>
<p>M.2.2.3. Juegos educativos</p>	<p>La mejor forma de aprender es jugando, por lo que se propone trabajar con los centros escolares diferentes dinámicas y juegos que promueven la movilidad activa y sostenible en el acceso al colegio como caminar, pedalear o compartir coche.</p> <p>Actualmente existen herramientas promovidas por la Dirección General de Tráfico (DGT), como el Proyecto Andando a la Escuela, donde se recoge un repositorio de juegos, canciones y cuentos, para que los centros trabajen con los alumnos.</p> <p>Los objetivos que se persiguen con estas actividades son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asistir al colegio de una manera más sana. • Aprender a moverse de forma más segura y sostenible. • Aprender a moverse de forma más independiente. • Contribuir a disminuir el colapso de tráfico a la entrada y salida del colegio. • Ayudar a que el entorno del colegio sea más seguro. • Pasarlos bien con amigos y familia durante esas jornadas. <p>La movilidad activa para acceder al colegio permite a los niños adquirir experiencia de la ciudad y autonomía personal, mientras mejoran la calidad y la seguridad del espacio público. Son además buenos para su salud y educan en la necesidad de pensar colectivamente en el medio ambiente. Los datos muestran que la campaña aumenta el número de viajes en modos sostenibles y reduce las emisiones de CO2.</p>





MEDIDA 2.2.		PROGRAMA DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS
M.2.2.4. Acreditación de centros educativos conforme a la metodología europea Stars	<p>STARS Europa, acrónimo en inglés de Acreditación y Reconocimiento de Desplazamientos Sostenibles para Colegios (<i>Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools</i>) es un proyecto nacido en 2013 del Programa Energía Europea Inteligente, cuyo objeto es fomentar la movilidad activa (a pie y en bici) a la escuela, orientado principalmente a generar un cambio en las pautas de movilidad de los estudiantes. Se basa principalmente en dos iniciativas metodológicas que se han desarrollado con éxito:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acreditación de centros de primaria y secundaria: el programa se centra en el principio del reconocimiento de las acciones que hace la comunidad educativa para promocionar la bicicleta y otras formas activas de ir y volver de la escuela a casa. El programa registra y premia (niveles bronce, plata y oro) a los centros por tener una política de movilidad sostenible. Los puntos se conseguirán en función de la calidad/cantidad de actividades, del nivel de implicación de la comunidad educativa y de los objetivos conseguidos de cambio modal o unos mínimos de porcentaje de movilidad sostenible consolidada en el centro. • Compromiso entre iguales: este método se dirige específicamente al alumnado de secundaria y bachillerato. Los anima a desarrollar sus propias campañas para promocionar el uso de la bici y otros modos activos, utilizando sus propias ideas y soluciones. El método se basa en la capacidad de los y las jóvenes de persuadir a sus iguales para que transformen las pautas de movilidad hacia modos activos, seguros y sostenibles. 	
TEMPORALIZACIÓN	<p>M.2.2.1. Fase 1: Corto plazo (2022-2023) M.2.2.2. Fase 1: Corto plazo (2022-2023) M.2.2.3. Fase 1: Corto plazo (2022-2023) M.2.2.4. Fase 1: Corto plazo (2022-2023)</p> <p>Las acciones se repetirán en las siguientes fases temporales del PMUS: Fase 2 (2024-2026) y Fase 3 (2027-2029).</p>	
PRESUPUESTO	<p>M.2.2.1: 1.000 Euros M.2.2.2: 1.000 Euros M.2.2.3: 1.000 Euros M.2.2.4: 1.000 Euros</p> <p>El coste se repetirá en las siguientes fases temporales del PMUS: Fase 2 (2024-2026) y Fase 3 (2027-2029).</p>	
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 4.1., 4.2.	


Tabla 14. Medida 2.2. Programa de caminos escolares seguros. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 2.3. INCREMENTO DE LA FRECUENCIA HORARIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO				
LÍNEA ESTRATÉGICA		OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Transporte público, accesibilidad e intermodalidad 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Fomentar el cambio en el reparto modal. ✓ Mejorar la seguridad vial. ✓ Reducir la congestión del tráfico. ✓ Fomentar el uso del transporte público. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS				
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar el uso de otros modos más sostenibles ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil 				
INDICADORES DE RESULTADOS		Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reparto modal (% de uso del transporte público)		%	Número de servicios diarios disponibles	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA		INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MEDIA
<p>Las dos líneas de transporte público interurbano disponibles en la actualidad tienen una baja frecuencia horaria y representan un pobre 0,4% del reparto modal del municipio.</p> <p>El estudio de la movilidad externa del municipio que se llevó a cabo con la encuesta a la ciudadanía realizada durante la Fase 1 de elaboración del presente PMUS aportó información valiosa sobre la relación de La Nucía con su entorno.</p> <p>La encuesta reveló claramente la relación existente con los municipios de Benidorm, Alfaz del Pi, Villajoyosa, Finestrat, Altea y Alicante, siendo el principal motivo de los desplazamientos las compras, seguidas de motivos como asuntos propios/gestiones, trabajo/negocios e ir zonas de ocio/recreativas/deportivas.</p> <p>Del mismo modo la ciudadanía indicó con ocasión de la encuesta una percepción negativa de la frecuencia del transporte público.</p> <p>Cada vecino o visitante que abandona el uso del coche y decide usar el transporte público se beneficia (y beneficia a los demás) de muchas maneras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El transporte público contamina menos que el vehículo privado (5,5 veces menos de media). • Reduce la congestión en el municipio. • Reduce la contaminación acústica. • Garantiza la movilidad de colectivos con menos acceso como jóvenes, mayores y personas con movilidad reducida que no disponen o no pueden utilizar el coche para sus traslados. • Es más seguro. • Resulta más barato que el vehículo privado y, por tanto, es un medio accesible para más personas. • Se ahorra tiempo de búsqueda de aparcamiento y se pueden hacer otras actividades mientras se viaja sin preocuparse. 				

MEDIDA 2.3. INCREMENTO DE LA FRECUENCIA HORARIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO	
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
M.2.3.1. Negociación con los operadores	<p>La medida persigue incrementar la frecuencia de los servicios de las dos líneas de transporte público interurbano, las cuales conectan La Nucía con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Benidorm y Polop (ALSA) • La Cala de Finestrat, Benidorm, Polop y Guadalest (Avanza) <p>Del mismo, es conveniente continuar conversaciones con los operadores para la implantación de una línea circular que recorra todas las áreas diseminadas del municipio.</p> <p>También es importante asegurar que los autobuses que operan la línea quepan correctamente en las paradas de autobús habilitadas, las cuales en ocasiones no son adecuadas para el gran tamaño de los autobuses utilizados por los operadores, causándose problemas de congestión y de seguridad vial al invadir los autobuses parados la calzada.</p> <p>Se contará con asesoramiento técnico especializado en caso de necesidad, sobre todo de cara a la preparación de alternativas y propuestas para la negociación con los actuales operadores de estos servicios de transporte.</p> <p>La posibilidad de utilizar plataformas digitales para la provisión de transporte público a la demanda por parte de los actuales operadores también será explorada en la Medida 4.4. (Plan de fomento del transporte a la demanda).</p>
TEMPORALIZACIÓN	M.2.3.1. Fase 2: Medio plazo (2024-2026)
PRESUPUESTO	M.2.3.1: 10.000 Euros
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 2.1., 4.1., 4.4.



Tabla 15. Medida 2.3. Incremento de la frecuencia horaria del transporte público interurbano. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 2.4.		PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
✓ Transporte público, accesibilidad e intermodalidad	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mejorar la calidad del espacio público. ✓ Mejorar la movilidad y el transporte en el municipio junto con la calidad de vida de los residentes. ✓ Fomentar el cambio en el reparto modal. ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Disminuir los accidentes de tráfico. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete ✓ Incrementar el uso de otros modos más sostenibles ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil 			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Pasos peatonales accesibles	%	Número de actuaciones en aceras	Nº
Superficie pasos de peatones	%	Número de actuaciones en mobiliario urbano	Nº
Paradas de autobús accesibles	%	Número de transporte	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		BAJA
<p>La accesibilidad es la cualidad de fácil acceso para que cualquier persona, incluso aquellas que tengan limitaciones en la movilidad, en la comunicación o el entendimiento, pueda llegar a un lugar, objeto o servicio.</p> <p>Es decir, es la característica que deben cumplir los entornos, bienes, productos y servicios, que permite a todas las personas su acceso, comprensión, utilización y disfrute de manera normalizada, cómoda, segura y eficiente.</p> <p>Los Planes de Accesibilidad son instrumentos que permiten realizar un análisis de las deficiencias de los municipios en acerado, vados peatonales, vados vehiculares, pasos de peatones, plazas PMR, isletas y otros elementos como mobiliario urbano, y ello con el objetivo de actuar sobre ellos y adaptar la ciudad a la normativa.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

MEDIDA 2.4. PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	
M.2.4.1. Redacción de Plan	<p>La medida incluirá:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diseño de la estructura del Plan de Accesibilidad, a través del estudio del entorno y de un <i>benchmarking</i> de buenas prácticas. • Análisis y diagnóstico a través de ii) recopilación de información normativa, información urbanística y datos y estadísticas, y de ii) toma de datos (siendo indispensable el uso de SIGs). • Propuesta y Programa de Actuación, incluyendo Plan Director y Planes Zonales y Sectoriales (en estos Planes se detallan tanto las soluciones tipo como soluciones específicas para cada caso). • Programación temporal y matriz de prioridad (priorización de actuaciones en función de su urgencia y/o importancia).
TEMPORALIZACIÓN	M.2.4.1. Fase 2: Medio plazo (2024-2026)
PRESUPUESTO	M.2.4.1: 20.000 Euros
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 1.1., 1.5., 2.1., 2.2., 2.3., 4.1.

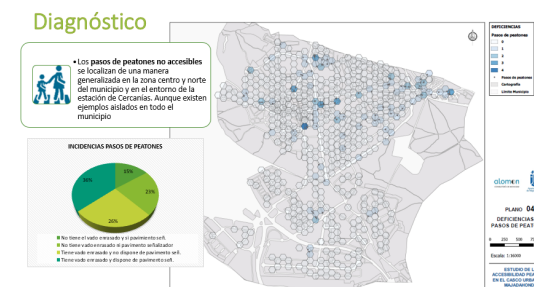
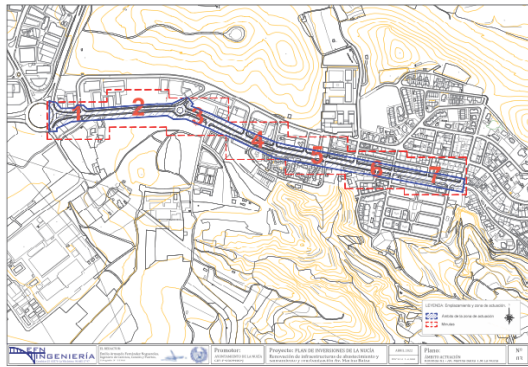


Tabla 16. Medida 2.4. Plan de Accesibilidad Universal. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 3.1.		REDISEÑO, MEJORA Y RENOVACIÓN INTEGRAL DE LA AV. MARINA BAIXA	
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Gestión de la movilidad y ordenación del tráfico 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Optimizar los flujos de entrada/salida de automóviles al casco urbano. ✓ Evitar la congestión vehicular en la vía principal. ✓ Aumentar la seguridad vial, con un énfasis especial en los peatones. ✓ Mejorar la gestión del estacionamiento de vehículos en la propia vía. ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil por el eje principal del municipio a su paso por el casco urbano. ✓ Incrementar los desplazamientos a pie hacia el destino. ✓ Mejorar la imagen del municipio. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Gestión inteligente de la movilidad ✓ Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete 			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reducción de accidentalidad	%	Número de pasos de peatones realizados	Nº
Disminución de vehículos en el interior del municipio	%	Longitud de nuevas aceras ejecutadas	Nº
		Número de árboles nuevos	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MEDIA
<p>La medida pretende mejorar el tráfico y e incrementar la seguridad de conductores, peatones y ciclistas en la calle más transitada del centro urbano, la Avenida de la Marina Baixa, la cual transcurre a lo largo de la carretera CV-715,</p> <p>Aprovechando la renovación de todas las tuberías de agua potable y alcantarillado, se trata de una actuación global que renueva toda la escena urbana en la zona, cambiando aceras, mobiliario urbano, arbolado, carril bici, etc. con la misma estética que la Avenida Carretera.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

MEDIDA 3.1. REDISEÑO, MEJORA Y RENOVACIÓN INTEGRAL DE LA AV. MARINA BAIXA	
<p>M.3.1.1. Renovación de la Av. Marina Baixa</p>	<p>La medida incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dotación de doble sentido al carrer Guadalest (vial detrás del Lidl) para agilizar el tráfico y que el tráfico del carrer Ermita pueda llegar hasta la rotonda nº 1 sin pasar por la travesía de la avenida Marina Baixa. Es una obra clave para dar una alternativa de circulación al tráfico durante las obras en la propia avda. Marina Baixa. El carrer Guadalest será de doble sentido desde el carrer Bolulla (cruce comercial Los Ángeles) hasta Rotonda no1. • Construcción de una rotonda en la avenida Marina Baixa, delante del cementerio para dar acceso a las zonas educativas y deportivas y el futuro sector Serreta. • Reasfaltado de la calzada. • Renovación de la señalética vial, tanto horizontal como vertical. <p>Con relación a este último punto, es importante promover una mayor utilización de la capacidad de estacionamiento existente en la señalética del eje central del municipio. Las bolsas de aparcamiento existente son consideradas como suficientes por los residentes, pero no son tan evidentes visitantes y turistas.</p> <p>La renovación del mobiliario urbano, incluyendo aceras, bancos y papeleras, y la habilitación de carril bici son actuaciones que ya se han presentado en la Medida 1.1. (Infraestructuras para la movilidad peatonal y ciclista: Adaptación del eje principal a su paso por el casco urbano (Av. Marina Baixa)).</p> <p>A futuro, y según los resultados conseguidos en la ordenación del tráfico, se podría contemplar el desdoblamiento del carrer L´Ermita y del carrer Guadalest (entre el Mercadona y el CEIP San Rafael).</p>
TEMPORALIZACIÓN	M.3.1.1. Fase 1: Corto plazo (2022-2023)
PRESUPUESTO	M.3.1.1: 2.300.000 Euros (incluye también el presupuesto de la Medida 1.1.)
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 1.1., 2.4., 3.5.

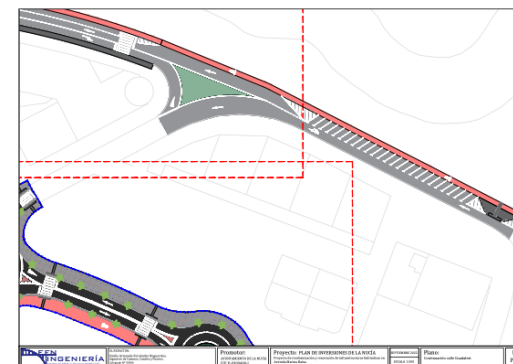



Tabla 17. Medida 3.1. Rediseño, mejora y renovación integral de la Av. Marina Baixa. Fuente: Elaboración propia.


MEDIDA 3.2. ADAPTACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN A LA NUEVA MOVILIDAD PERSONAL			
LÍNEA ESTRATÉGICA		OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
✓ Gestión de la movilidad y ordenación del tráfico		✓ Contar con una norma local reguladora de todos los aspectos relacionados con la movilidad y el transporte de toda la ciudadanía, garantizando la libre elección de la forma de desplazamiento y la accesibilidad universal de residentes y visitantes. ✓ Garantizar el conocimiento por parte de la ciudadanía de las normas que rigen la circulación de las personas y todo tipo de vehículos por la ciudad.	
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Gestión inteligente de la movilidad			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
		Nueva Ordenanza Municipal de Movilidad	Adimensional
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MEDIA
<p>El Espacio Público es de toda la población, su uso ha de ser compartido, de manera compatible, por las diferentes personas usuarias, de forma equilibrada y equitativa, garantizando la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad diversa.</p> <p>Ése debe ser el punto de partida de la nueva Ordenanza de Movilidad que se propone. En cierta medida, se propone superar el modelo clásico de la Ordenanza de Circulación, el cual se queda corto para abordar las preocupaciones actuales con relación a la movilidad urbana y la ciudad sostenible. En suma, se persigue que el Ayuntamiento de La Nucía cuente con una Ordenanza de Movilidad actualizada para abordar con éxito el nuevo modelo de movilidad para el municipio.</p> <p>En 2021 entraron en vigor los nuevos límites de velocidad en vías urbanas establecidos por la Dirección General de Tráfico, que han reducido la velocidad máxima a 30 km/h en vías urbanas. Desde hace 15 años La Nucía ya tenía la mayoría de las vías adaptadas a esta nueva normativa, ya que, al instalar reductores horizontales de velocidad, se había limitado ya la velocidad a 30 km/h en las vías urbanas del casco y en todos los viales de acceso a las urbanizaciones. Con esta nueva normativa de la DGT el límite de velocidad en vías urbanas es de 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera, de 30 km/h en vías de único carril por sentido de circulación, y de 50 km/h en vía de dos o más carriles por sentido de circulación.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

MEDIDA 3.2. ADAPTACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN A LA NUEVA MOVILIDAD PERSONAL	
<p>M.3.2.1. Redacción y aprobación de la nueva Ordenanza de Movilidad</p>	<p>La redacción de la nueva Ordenanza de Movilidad deberá utilizar como criterio la prioridad escalonada entre los diferentes usos y desplazamientos, en función de la vulnerabilidad de los usuarios y la reducción de los impactos ambientales generados, para garantizar la seguridad y la salud de las personas, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente.</p> <p>Es particularmente importante adaptar la Ordenanza a la nueva movilidad derivada del uso de vehículos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ciclos, Bicicletas y Triciclos • EPAC (bicicletas de pedales con pedaleo asistido) • VMP (Vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos) • Vehículos para personas con movilidad reducida • Vehículos eléctricos ligeros (Reglamento Europeo 168/2013) <p>Estos vehículos plantean cuestiones significativas en materia de seguridad vial y de coexistencia con los demás vehículos que exigen una clarificación de las vías por las que se les permite circular, las condiciones de uso exigibles, la iluminación de los vehículos, etc.</p> <p>La medida se acompaña de un pequeño presupuesto para el caso de que sea necesario contar con asesoramiento técnico especializado y/o haya de señalizarse algunas vías del municipio.</p>
TEMPORALIZACIÓN	M.3.2.1. Fase 1: Corto plazo (2024-2026)
PRESUPUESTO	M.3.2.1: 10.000 Euros
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 1.2., 2.2.

**MUÉVETE
COMO
CONVIVES**

Ordenanza
de Movilidad
Sostenible

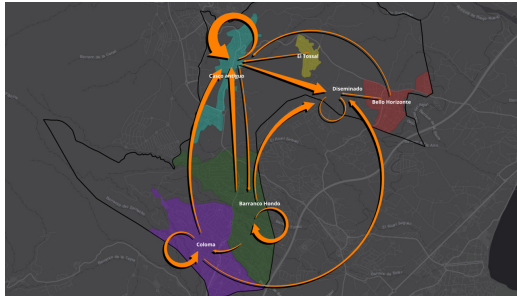
Tabla 18. Medida 3.2. Adaptación de la ordenanza municipal de tráfico a la nueva movilidad personal. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 3.3. DESPLIEGUE DE SISTEMA PARA LA OBTENCIÓN PERMANENTE DE AFOROS DE TRÁFICO			
LÍNEA ESTRATÉGICA		OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
✓ Gestión de la movilidad y ordenación del tráfico		✓ Optimizar los flujos de entrada/salida de automóviles al municipio. ✓ Evitar la congestión vehicular en el eje principal. ✓ Aumentar la seguridad vial. ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico.	
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Gestión inteligente de la movilidad			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Vehículos motorizados en los aforos	Nº	Número de cámaras operativas	Nº
Reducción de accidentalidad	%		
Disminución de vehículos en el interior del municipio	%		
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MEDIA
<p>Para un mejor conocimiento de las condiciones de tráfico del municipio, la medida propone llevar a cabo la toma 24/7 de datos de aforos de tráfico mediante, bien mediante el añadido de tal funcionalidad a las 200 cámaras de vigilancia ya en funcionamiento en el municipio, bien mediante el despliegue de un sistema <i>edge-computing</i> basado en cámaras de visión artificial de abajo coste.</p> <p>Las principales ventajas que ofrecen estas cámaras de visión artificial frente a otros métodos de aforo son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instalación simple, sin necesidad de desviar tráfico, cerrar vías o instalar tubos neumáticos. • Método versátil, puesto que permite hacer conteos en cualquier tipo y tamaño de vía. • Permite obtener aforos direccionales y realizar seguimiento de trayectorias en los cruces (intersecciones y rotondas) y la generación automática de matrices Orígenes-Destinos. • Resultados más precisos al generar un reporte carril por carril con clasificaciones y volúmenes. 			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

MEDIDA 3.3. DESPLIEGUE DE SISTEMA PARA LA OBTENCIÓN PERMANENTE DE AFOROS DE TRÁFICO	
<p>M.3.3.1. Instalación, despliegue y puesta en marcha del sistema</p>	<p>El sistema deberá permitir obtener y segregar datos de tráfico de cuatro categorías de vehículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos ligeros • Camiones • Autobuses • Motocicletas <p>En el caso de optarse por la reutilización del sistema de cámaras ya desplegado por la Policía Local para el reconocimiento de matrículas, se explorará la posibilidad de añadir la funcionalidad de conteo de vehículos añadiendo la licencia de <i>software</i> correspondiente. En el caso de optarse por el enfoque <i>edge-computing</i>, la recolección de datos se realizará con vídeo no intrusivo, al llevarse a cabo los aforos basándose en los movimientos vehiculares y sin almacenar imágenes de matrículas en servidores.</p> <p>En cualquier caso, se estima que será necesario habilitar un mínimo de 10 cámaras para una correcta monitorización del tráfico del municipio.</p> <p>El sistema permitirá:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caracterizar la movilidad interna y externa del municipio con un mayor nivel de exactitud que el disponible a día de hoy (basado en la encuesta ciudadana realizada durante la fase 1 del presente PMUS). • Estar en disposición de elaborar un modelo de tráfico mucho más preciso que el actual. • Optimizar la gestión de la movilidad a corto, medio y largo plazo. • Planificar las inversiones en movilidad sobre la base de datos reales. <p>Los flujos de tráfico a tiempo real, así como series estadísticas conforme al periodo de tiempo, serán volcados en la plataforma de gestión y visualización detallada en la Medida 3.3., donde se mostrarán sobre un Sistema de Información Geográfico (SIG).</p>
TEMPORALIZACIÓN	M.3.3.1. Fase 2: Medio plazo (2024-2026)
PRESUPUESTO	M.3.3.1: 40.000 Euros
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 3.4., 4.2.



Tabla 19. Medida 3.3. Despliegue de sistema para la obtención permanente de aforos de tráfico. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 3.4.		PLATAFORMA INTEGRAL DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD, INCLUIDA LA GESTIÓN AVANZADA DEL PERSONAL Y LAS FLOTAS MUNICIPALES	
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
✓ Gestión de la movilidad y ordenación del tráfico	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Optimizar la gestión del personal y las flotas municipales. ✓ Mejora de las condiciones de trabajo y la productividad del personal municipal. ✓ Optimizar los flujos de entrada/salida de automóviles al municipio. ✓ Evitar la congestión vehicular en el eje principal. ✓ Aumentar la seguridad vial. ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Gestión inteligente de la movilidad			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reducción de accidentalidad	%	Número de personas monitorizadas	Nº
Disminución de vehículos en el interior del municipio	%	Número de vehículos monitorizados	Nº
Reducción de incidentes que requieran intervención de la Policía Local	%		
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES	MEDIA	
<p>La decidida apuesta de La Nucía por ser una <i>Smart City</i> líder demanda la puesta en marcha de una plataforma digital de seguimiento y optimización de la movilidad que integre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los equipamientos de movilidad y estacionamiento disponibles en el municipio. • Los datos y flujos de tráfico detallados y a tiempo real obtenidos en los aforos indicados en la Medida 3.2. • Los datos de uso y desplazamientos detallados de los vehículos municipales dedicado a labores de mantenimiento, transporte, medio ambiente, etc. • Una plataforma de comunicación multi-nivel con el personal del Ayuntamiento dedicado a labores que exijan desplazamientos en el territorio municipal. <p>La optimización, gestión y planificación, tanto de la de la movilidad ciudadana como de la movilidad de los equipos municipales, necesita de datos precisos, fiables y continuos. Sólo una actualización periódica e informada de los indicadores de seguimiento de la movilidad permitirá la correcta implementación del modelo de transporte deseado para La Nucía.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

MEDIDA 3.4. PLATAFORMA INTEGRAL DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD, INCLUIDA LA GESTIÓN AVANZADA DEL PERSONAL Y LAS FLOTAS MUNICIPALES	
<p>M.3.4.1. Desarrollo y despliegue de la plataforma</p>	<p>Gracias a una combinación inteligente de tecnologías (GPS, WiFi, Bluetooth, cámaras de visión artificial), y con el apoyo de herramientas de diversas herramientas (mapas de calor, paneles de control sobre SIGs, aplicaciones móviles, informes ad-hoc, modelizaciones de comportamiento de personas y vehículos, etc.), la medida busca contar con una plataforma integral (desarrollada en código abierto y con la posibilidad de recibir datos e informaciones de otras plataformas vía archivos .csv y/o APIs) que ofrezca a tiempo real las siguientes funcionalidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Datos y flujos de tráfico en el interior del municipio. • Contado anónimo de personas por área, para el seguimiento de límites de aforo. • Gestión del personal municipal (rutado, seguimiento, interacción directa vía aplicación móvil). • Gestión de flotas municipales, aparcabicicletas, puntos de recarga eléctrica y/o almacenamiento de vehículos (reservas, rutado, seguimiento, cálculo de emisiones). • Gestión de alertas e incidentes (entrada en área reservadas, sistema rojo-ámbar-verde de gestión). • Gestión de operadores de transporte desplegados en el municipio (autobuses, micromovilidad, etc.). <p>En suma, la plataforma ha de permitir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Decisiones de inversión informadas. • Un uso eficiente de los recursos de movilidad disponibles. • Mejora de la productividad y el rendimiento del personal municipal. • Mantenimiento predictivo y reducción de las emisiones de la flota municipal. • Indicadores operativos y de coste más precisos.
TEMPORALIZACIÓN	M.3.4.1. Fase 2: Medio plazo (2024-2026)
PRESUPUESTO	M.3.4.1: 80.000 Euros
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 1.2., 1.3., 3.3., 4.2.

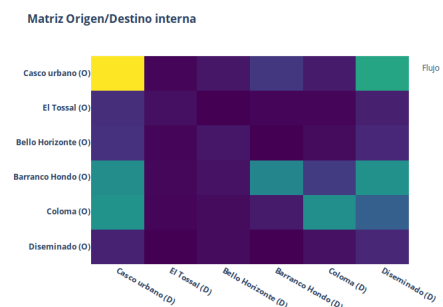



Tabla 20. Medida 3.4. Plataforma integral de gestión y seguimiento de la movilidad, incluida la gestión avanzada del personal y las flotas municipales. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 3.5. MEJORA DE ACCESOS EN EL EJE PRINCIPAL DEL MUNICIPIO			
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
✓ Gestión de la movilidad y ordenación del tráfico	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Mejorar la seguridad vial. ✓ Evitar la congestión vehicular en el eje principal. ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Gestión inteligente de la movilidad			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reducción de accidentalidad	%	Número de accesos a mejorar planificados	Nº
Reducción de incidentes que requieran intervención de la Policía Local	%	Redacción del programa de actuación	Adimensional
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		BAJA
<p>El análisis y diagnóstico de las condiciones de movilidad del municipio desarrollado en la fase del PMUS reveló peligrosidad en determinados accesos el eje central viario del municipio, fundamentalmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El cruce de la CV-715 con la CV-760 (carretera de Altea), a la altura de la Font de la Favara; • El cruce de la denominada “Isleta del Olivo” (Avenida Porvilla con carrer la Carretera y carrer l’Ermita); y • Los accesos de ciertas urbanizaciones a la CV-70, debido a que las salidas están planeadas de forma perpendicular a la vía principal (a día de hoy se intenta por parte del Ayuntamiento reordenar la evacuación de vehículos por las rotondas para mejorar las condiciones de seguridad vial lo más posible). <p>Las velocidades inadecuadas a la que circulan algunos vehículos en el eje principal del municipio, junto a condiciones de visibilidad no siempre óptimas, generan conflictos entre los vehículos circulando en el eje principal y los que se incorporan desde las otras vías.</p> <p>Se seguirá un enfoque metodológico de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificación de conflictos en campo con la ayuda de una lista de chequeo. • Elección de soluciones (cuadros problemas-soluciones). • Ejecución de las actuaciones de seguridad vial, siempre desde una perspectiva coste-beneficio. • Valoración y seguimiento de resultados obtenidos. <p>La correcta ejecución de la medida exigirá una cooperación adecuada con la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		




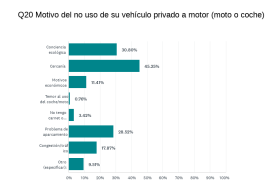


MEDIDA 3.5.		MEJORA DE ACCESOS EN EL EJE PRINCIPAL DEL MUNICIPIO	
M.3.5.1. Chequeo de campo y redacción de programa de actuación	<p>Con la ayuda de listas de chequeo para la investigación de campo, se elaborará un programa de actuación estructurado en fichas.</p> <p>En cada ficha ha de constar de una descripción de la medida propuesta, una serie de imágenes y/o croquis que faciliten su localización y las actuaciones de seguridad vial que se proponen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evacuación por rotondas. • Señalización vertical. • Señalización horizontal. • Balizamiento. • Lomos. • Almohadas/Mesetas. • Iluminación. • Mejora de la visibilidad. • Semaforización. • Otras. 		
M.3.5.2. Actuaciones de mejora de los accesos de las urbanizaciones a la CV-70	<p>La ejecución de actuaciones de seguridad vial identificadas afecta a dos importantes vías en servicio, la CV-70 y la CV-715. Los contratistas habrán de coordinar con los servicios municipales los cortes y desvíos de carretera, comunicando previamente la naturaleza de las afecciones, condiciones y duración de los trabajos, que por su propia naturaleza han de ejecutarse a corto plazo. Durante la ejecución, los responsables de las obras deberán comunicar de inmediato al Ayuntamiento las circunstancias que puedan afectar a la vía y/o a la circulación.</p> <p>Con objeto de definir claramente la afección a las vías arriba citadas con antelación suficiente, se confeccionarán planos de detalle que recogerán, las características geométricas de los desvíos provisionales y su señalización.</p>		
TEMPORALIZACIÓN	M.3.5.1. Fase 3: Largo plazo (2027-2029) M.3.5.2. Fase 3: Largo plazo (2027-2029)		
PRESUPUESTO	M.3.5.1: 20.000 Euros M.3.5.2: A definir en cooperación con la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana		
MEDIDAS RELACIONADAS	Medidas 1.1., 1.5., 3.4.		

Tabla 21. Medida 3.5. Mejora de accesos de las urbanizaciones al eje principal del municipio (CV-70). Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 4.1.		CAMPAÑA CIUDADANA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
LÍNEA ESTRATÉGICA		OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fomento de la movilidad sostenible 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dar a conocer el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio (PMUS). ✓ Promover la participación de los residentes, visitantes y turistas, así como las empresas en las diversas iniciativas emprendidas en el marco del PMUS. ✓ Difundir actitudes y cambios de hábitos en la movilidad y en la forma de elegir y realizar los desplazamientos, que conduzcan hacia una movilidad más sostenible, eficiente y segura. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS				
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar el uso de otros modos más sostenibles ✓ Incrementar los desplazamientos a pie y en bicicleta/patinete ✓ Incrementar el uso de vehículos eléctricos ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil 				
INDICADORES DE RESULTADOS		Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Actores públicos y privados involucrados en las jornadas		Nº	Jornada de presentación del PMUS realizada	Adimensional
Asistentes a la presentación del PMUS		Nº	Publicaciones en redes sociales	Nº
Patrocinadores de eventos/30DB/SEM		Nº	Publicaciones en la web del Ayuntamiento	Nº
Participantes en eventos/30DB/SEM		Nº	Eventos de promoción de la movilidad sostenible	Nº
Niños que viajan en transporte no motorizados		%	Diseño del Plan de Comunicación	Adimensional
			Realización de la campaña anual 30 Días en Bici	Adimensional
			Realización anual de la Semana Europea de la Movilidad	Adimensional
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA		INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MEDIA
<p>La creciente preocupación por la sostenibilidad y la contaminación requiere de actuaciones que involucren no solo a los tomadores de decisiones, sino a toda la sociedad. Y es por ello que las campañas de sensibilización, concienciación y educación son clave para el éxito de políticas de desarrollo sostenible.</p> <p>Una Campaña Ciudadana de Concienciación y Educación para una Movilidad Sostenible tiene el triple objetivo de i) informar, ii) promover la participación pública, y iii) divulgar actitudes y campos de hábitos. Para alcanzar estos objetivos, la campaña debe tener un alcance sensiblemente más amplio y complejo que el de las campañas habituales de publicidad en los medios de comunicación.</p> <p>En resumen, se persigue incluir la movilidad sostenible y su importancia para el desarrollo sostenible del municipio de La Nucía entre las prioridades de la agenda local.</p>				
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN			


MEDIDA 4.1.		CAMPAÑA CIUDADANA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE																		
M.4.1.1. Informar sobre el PMUS	<ul style="list-style-type: none"> • Jornada de presentación del PMUS: Tras la finalización y entrega del documento de PMUS es recomendable realizar una jornada de presentación de éste, los objetivos marcados, las necesidades y problemáticas detectadas, y las acciones propuestas, junto con la inversión necesaria y el cronograma previsto. • Publicación en redes sociales y la web: Se recomienda la publicación de un documento síntesis del PMUS, que se difunda a través de redes sociales y la propia web del Ayuntamiento. • Dedicación de un espacio en la radio y televisión local: Paralelamente se hará una difusión a través de los medios tradicionales al objeto de llegar a la máxima población posible. 	 <p>Q20 Motivo del no uso de su vehículo privado a motor (moto o coche)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Motivo</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No tiene vehículo</td> <td>65,20%</td> </tr> <tr> <td>Coste elevado</td> <td>14,40%</td> </tr> <tr> <td>Exceso de tráfico</td> <td>10,40%</td> </tr> <tr> <td>Problemas de mantenimiento</td> <td>6,00%</td> </tr> <tr> <td>Problemas de seguridad</td> <td>3,60%</td> </tr> <tr> <td>Problemas de contaminación</td> <td>10,00%</td> </tr> <tr> <td>Problemas de estacionamiento</td> <td>10,00%</td> </tr> <tr> <td>Problemas de ruido</td> <td>8,00%</td> </tr> </tbody> </table>	Motivo	Porcentaje	No tiene vehículo	65,20%	Coste elevado	14,40%	Exceso de tráfico	10,40%	Problemas de mantenimiento	6,00%	Problemas de seguridad	3,60%	Problemas de contaminación	10,00%	Problemas de estacionamiento	10,00%	Problemas de ruido	8,00%
Motivo	Porcentaje																			
No tiene vehículo	65,20%																			
Coste elevado	14,40%																			
Exceso de tráfico	10,40%																			
Problemas de mantenimiento	6,00%																			
Problemas de seguridad	3,60%																			
Problemas de contaminación	10,00%																			
Problemas de estacionamiento	10,00%																			
Problemas de ruido	8,00%																			
M.4.1.2. Diseñar y llevar a cabo un adecuado Plan de Comunicación	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar un Plan de Comunicación específico o incluir la importancia de la Movilidad Sostenible en el Plan de Comunicación del Ayuntamiento. Este plan deberá marcar una hoja de ruta donde se plasme la forma en la que el Ayuntamiento va a comunicarse con su público y cuándo. En él se establecerán, de forma clara, los objetivos de comunicación que se quieren alcanzar y se marcará un orden de las tareas y acciones que se realizarán. • Dedicación de un mayor espacio para la movilidad en el sitio Web del Ayuntamiento. Dedicar más atención a las noticias relacionada con la movilidad y la ejecución del PMUS facilita la divulgación y concienciación. • Campaña de mensajes: Diseñar una campaña de fomento de una movilidad más sostenible mediante el lanzamiento de píldoras informativas a través de los diferentes medios del ayuntamiento, en los espacios dedicados a medioambiente. Éstas pueden ir acompañadas de un <i>hashtag</i>, pegatinas, etc. y otras actuaciones que faciliten su difusión. Para ello se puede crear un eslógan y trabajar la temática durante un periodo determinado. 																			
M.4.1.3. Educación específica en centros escolares	<ul style="list-style-type: none"> • Jornadas de educación específica en colegios e institutos: Tradicionalmente se vienen realizando algunas actividades relacionadas con el tráfico y la señalización vial, en concreto las clases de Educación Vial que tienen lugar en el Parque Infantil de Tráfico (PIT) de la Ciudad Deportiva Camilo Cano de La Nucía. Se propone complementar las mismas con actividades orientadas a la movilidad sostenible, la importancia de reducir los desplazamientos motorizados, el impacto en la salud, el medioambiente, los nuevos vehículos de movilidad personal (como los patinetes), etc. Esta acción se podría combinar con la puesta en marcha de la Medida 2.2. (Programa de caminos escolares seguros). 																			

MEDIDA 4.1. CAMPAÑA CIUDADANA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
<p>M.4.1.4. Participación pública</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 30 Días en Bici (30DB): Se trata de una campaña anual de promoción del uso cotidiano de la bicicleta en la ciudad como modo de movilidad personal. Promueve el uso diario y cotidiano de la bicicleta invitando cada mes de abril a probar sus ventajas durante 30 días para generar así el hábito de moverse en bici. Se fomentará el uso de la Red Ciclista de La Nucía como paso previo (enmarcado en las actividades de ocio y deporte) para conocer y eventualmente adoptar la movilidad activa como la opción preferente en la movilidad diaria. • Semana Europea de la Movilidad (SEM): Es una campaña de concienciación dirigida a sensibilizar a la ciudadanía en cuanto al uso del transporte público, en bicicleta y peatonal y a animar a las ciudades europeas a que promuevan estos modos de transporte y a que inviertan en las nuevas infraestructuras necesarias para esto. Se celebra cada año del 16 al 22 de septiembre. Y es un evento que cuenta con el apoyo político de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, durante el cual multitud de ciudades europeas dedican toda una semana a actividades dirigidas a la concienciación en torno a los múltiples aspectos de la movilidad sostenible. Dentro de esta campaña las actividades más comunes son: <ul style="list-style-type: none"> – Día sin coche: El <i>Car Free Day</i>, también conocido como el Día Mundial Sin Automóvil forma parte de esta iniciativa, celebrándose el 22 de septiembre de cada año. Se propone celebrar este día, siempre que se acompañe de actividades lúdicas en las calles que se preparen para ello y una adecuada reorganización del tráfico para ese día. – Concurso de ideas: En esta iniciativa se trata de pensar en un problema o necesidad existente en el municipio, por ejemplo, una intersección problemática, etc. y generar una batería de ideas mediante este concurso para “Mejorar La Nucía”. Es fundamental involucrar a asociaciones, empresas, etc. y disponer de premios para los finalistas. – Actividades en centros escolares: Los niños y jóvenes siempre son el colectivo más importante en todas las campañas de educación y concienciación. Así que durante esa semana es adecuado promover actividades con ellos.
<p>TEMPORALIZACIÓN</p>	<p>M.4.1.1. Fase 1: Corto plazo (2022-2023) M.4.1.2. Fase 1: Corto plazo (2022-2023) M.4.1.3. Fase 1: Corto plazo (2022-2023) M.4.1.4. Fase 1: Corto plazo (2022-2023)</p> <p>Las acciones se repetirán en las siguientes fases temporales del PMUS: Fase 2 (2024-2026) y Fase 3 (2027-2029).</p>



MEDIDA 4.1. CAMPAÑA CIUDADANA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
PRESUPUESTO	M.4.1.1: 1.000 Euros M.4.1.2: 1.000 Euros M.4.1.3: 1.000 Euros M.4.1.4: 2.000 Euros El coste se repetirá en las siguientes fases temporales del PMUS: Fase 2 (2024-2026) y Fase 3 (2027-2029).
MEDIDAS RELACIONADAS	Todas las Medidas incluidas en el PMUS.


Tabla 22. Medida 4.1. Campaña ciudadana de concienciación y educación para una movilidad sostenible. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 4.2. AUMENTAR EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN LAS FLOTAS MUNICIPALES DE SERVICIOS Y EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)				
LÍNEA ESTRATÉGICA		OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fomento de la movilidad sostenible 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fomentar el uso de energías limpias y renovables. ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico. ✓ Mejorar la imagen de La Nucía. ✓ Aumento del peso de la movilidad eléctrica. ✓ Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS				
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar el uso de otros modos más sostenibles ✓ Incrementar el uso de vehículos eléctricos ✓ Gestión inteligente de la movilidad 				
INDICADORES DE RESULTADOS		Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Número de vehículos eléctricos/número total de vehículos en la flota municipal		Nº	Número de vehículos híbridos y eléctricos en la flota municipal	Nº
Empresas de reparto de mercancía que utilizan vehículos alternativos para la DUM		Nº	Número de vehículos híbridos y eléctricos en la DUM	Nº
Número de km recorridos en movilidad híbrida y eléctrica por parte de la flota municipal		Km		
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA		INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MEDIA
<p>Esta medida contempla la renovación de parte de la flota municipal con vehículos eléctricos e híbridos. Los nuevos vehículos permitirán retirar vehículos más contaminantes que hayan llegado al final de su vida útil. De esta manera, se dotará al Ayuntamiento del parque móvil necesario para trabajar con la máxima eficacia y eficiencia y, al mismo tiempo, se apuesta por la movilidad sostenible con una reducción del consumo de carburante y de las emisiones de CO2 y NO2.</p> <p>Con esta medida el Ayuntamiento también da ejemplo para potenciar la movilidad sostenible de empresas y particulares.</p> <p>Al tiempo, se propone un programa de incentivos con empresas de reparto de mercancías para la utilización de vehículos limpios en el último kilómetro.</p>				
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN			

MEDIDA 4.2. AUMENTAR EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN LAS FLOTAS MUNICIPALES DE SERVICIOS Y EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)	
M.4.2.1. Renovación de flota municipal y de las contratas de servicios públicos	<p>En suma, la medida plantea la adquisición de bicicletas eléctricas, buggies eléctricos y furgonetas eléctricas o híbridas para los trabajos municipales, así como primar/recompensar la utilización de una movilidad más limpia por parte de los contratistas del Ayuntamiento.</p> <p>Para la promoción de una renovación de flota municipal hacia el vehículo eléctrico, se debería realizar el establecimiento de criterios medioambientales en la política de compra pública de vehículos de transporte, mediante la inclusión en los pliegos de cláusulas administrativas particulares, pliegos de condiciones técnicas o documentos descriptivos que regulen la compra, el renting, leasing, o cualquier otra modalidad de adquisición de vehículos de transporte para su flota municipal y para cualesquiera otros contratos del sector público que licite y durante su desarrollo lleve implícito el uso de vehículos a motor.</p>
M.4.2.2. Acuerdos y programa de incentivos	<p>La renovación de la flota de la DUM puede incluir, además del uso más clásico de camionetas híbridas y eléctricas, el uso de bicicletas de carga (también eléctricas), un sistema logístico arraigado en países europeos con tradición ciclista como Holanda, Alemania, Dinamarca o Suecia.</p> <p>Se propone un programa de incentivos con empresas de reparto de mercancías para la utilización de vehículos limpios en el último kilómetro.</p>
TEMPORALIZACIÓN	<p>M.4.2.1. Fase 2: Medio plazo (2024-2026) M.4.2.2. Fase 2: Medio plazo (2024-2026)</p>
PRESUPUESTO	<p>M.4.2.1.: 90.000 Euros M.4.2.2.: 15.000 Euros</p>
MEDIDAS RELACIONADAS	<p>Medidas 1.2., 1.3., 1.4., 4.1.</p>




Tabla 23. Medida 4.2. Aumentar el uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales de servicios y en la distribución urbana de mercancías (DUM). Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 4.3. PLAN DE FOMENTO DEL TRANSPORTE A LA DEMANDA			
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
✓ Fomento de la movilidad sostenible			
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos. ✓ Mejora la oferta de transporte público. ✓ Fomentar el cambio en el reparto modal. 		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementar el uso de otros modos más sostenibles ✓ Disminuir los desplazamientos en auto-móvil ✓ Gestión inteligente de la movilidad 			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reparto modal (% de uso del transporte público)	%	Ejecución del Estudio de Diseño del Transporte a la Demanda	Adimensional
Subscripciones al servicio a la demanda	Nº	Número de vehículos adscritos al servicio	Nº
		Página web del Ayuntamiento con información sobre el servicio	Adimensional
		Introducción de servicios a la demanda con reserva telemática	Adimensional
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MEDIA
<p>El transporte a la demanda consiste en un sistema tradicionalmente pensado para áreas con baja demanda de transporte público, en las que la planificación de un servicio tradicional no es rentable, o en la que la frecuencia del transporte público no es la idónea para los usuarios.</p> <p>La planificación de estos servicios está completamente orientada al usuario, ya que éste debe comunicar al operador sus necesidades de transporte. Estos servicios de transporte se caracterizan por ser prestados tanto por operadores públicos como privados con vehículos pequeños/medianos y un enrutamiento flexible.</p> <p>Tradicionalmente, el transporte a la demanda era un servicio con reserva anticipada en el que, a través de métodos telefónicos y telemáticos, un pasajero reservaba un viaje con mucha antelación. Hoy en día, con la llegada de las nuevas tecnologías, la reserva de servicio de transporte a la demanda se procesa a través de una plataforma tecnológica (sitio Web o aplicación móvil) que permite un servicio en tiempo real, que los usuarios utilizan cada vez más incluso en el caso de áreas urbanas con oferta de transporte público.</p>			 <p>TRANSPORTE a la DEMANDA <i>¡Cuando lo Necesites!</i></p>
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		

MEDIDA 4.3. PLAN DE FOMENTO DEL TRANSPORTE A LA DEMANDA	
M.4.3.1. Estudio y diseño del transporte a la demanda	<p>Se plantea la realización de un estudio de demanda y viabilidad del Transporte Público a la Demanda en La Nucía que culmine con el Diseño del proyecto a implantar donde se definan las Rutas y Paradas, la Frecuencia y Horarios, la Capacidad de los vehículos, un Análisis financiero, Recomendaciones y Plan de Comunicación.</p> <p>En La Nucía hay una experiencia conexas de relevancia: En el curso escolar 2021-2022 se ha puesto en marcha un autobús para el alumnado Bachiller y FP del Instituto de La Nucía. Desde el Ayuntamiento se ha promovido esta iniciativa tras la petición del alumnado y sus familias, ya que al no ser enseñanzas obligatorias no tenían autobús de la Generalitat. El Ayuntamiento de La Nucía subvenciona el 50% de este transporte que traslada a los estudiantes diariamente desde las urbanizaciones hasta el Instituto de La Nucía. El apoyo financiero también incluye a estudiantes de formación universitaria.</p>
M.4.3.2. Despliegue de un sistema piloto de transporte a la demanda	<p>Puesta en marcha de un sistema de Transporte Público a la Demanda basado en la colaboración con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los actuales operadores de los servicios de transporte público interurbano que atraviesan el municipio (en caso de interés para ellos). • La utilización de taxis y/o microbuses accesibles (en función de la demanda), incluyendo al menos, una plaza para personas en silla de ruedas o microbuses, y para el caso de actividades turísticas organizadas, evitando por tanto el acceso al sistema de operadores sin licencia. <p>Este sistema de vehículos compartidos y accesibles debe operar como un transporte regular de uso colectivo y estructurado en distintas líneas que una tanto los diferentes núcleos de población de La Nucía (movilidad interna) como la Nucía con los municipios limítrofes.</p> <p>Para un mejor servicio la reserva de las plazas se deberá realizar idealmente hasta las 18h del día anterior a la realización del viaje y a través de distintos medios: teléfono y/o aplicación móvil.</p>
TEMPORALIZACIÓN	<p>M.4.3.1. Fase 3: Largo plazo (2027-2029) M.4.3.2. Fase 3: Largo plazo (2027-2029)</p>
PRESUPUESTO	<p>M.4.3.1.: 5.000 Euros M.4.3.2.: 20.000 Euros</p>
MEDIDAS RELACIONADAS	<p>Medidas 2.3., 4.1.</p>



Tabla 24. Medida 4.3. Plan de fomento del transporte a la demanda. Fuente: Elaboración propia.

MEDIDA 4.4.		PLAN DE MOVILIDAD COLABORATIVA	
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
✓ Fomento de la movilidad sostenible	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Evitar la congestión vehicular en el eje principal. ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico. ✓ Fomentar el cambio en el reparto modal. ✓ Optimizar la oferta de movilidad existente. 		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Disminuir los desplazamientos en auto-móvil ✓ Gestión inteligente de la movilidad 			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reparto modal (% de uso del coche compartido)	%	Creación de la aplicación móvil	Adimensional
Usuarios de la aplicación	Nº		
Viajes demandados	Nº		
Viajes ofertados	Nº		
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES		MEDIA
<p>El <i>carpooling</i> es un término anglosajón que se refiere a una práctica cada vez más extendida en muchos países de todo el mundo, y que consiste en compartir un coche con otras personas, ya sea para trayectos periódicos o puntuales. El <i>carpooling</i> ofrece numerosas ventajas, tanto al conductor que ofrece su coche como a los pasajeros. La primera, y más obvia, es que permite reducir el tráfico. La mayoría de los coches llevan un solo ocupante, sobre todo, en los trayectos al trabajo por las mañanas, lo que se traduce en grandes atascos en las principales vías de las ciudades. Además, reducir la congestión del tráfico conlleva que se produzcan menos accidentes, al haber menos coches circulando.</p> <p>En segundo lugar, al haber menos coches, aumenta el número de aparcamientos disponibles. Esto implica, a su vez, un ahorro de tiempo y estrés a la hora de buscar un lugar donde estacionar el coche. Una consecuencia directa de esto podría ser la reducción, a largo plazo, de las zonas de estacionamiento regulado de las ciudades al no ser ya necesarias. Una tercera ventaja del <i>carpooling</i> es que, al permitir la descongestión del tráfico, ya no hay atascos y los desplazamientos son más rápidos. Esto también conlleva una reducción considerable del estrés.</p> <p>Por otro lado, compartir el coche supone una notable reducción de gastos, en comparación con viajar solo. Esta es, precisamente, una de las grandes ventajas del <i>carpooling</i>. Viajar acompañado con otros tres ocupantes puede suponer un ahorro de hasta el 75 por ciento en gastos. La reducción de la densidad del tráfico aporta también numerosos beneficios para la salud en diferentes aspectos: por un lado, se reduce el estrés de los atascos o de no encontrar aparcamiento y, por otro, disminuyen los niveles de emisiones contaminantes, que resultan tan perjudiciales para la salud.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		


MEDIDA 4.4.		PLAN DE MOVILIDAD COLABORATIVA
M.4.4.1. Desarrollo y despliegue de aplicación móvil	<p>Actualmente La Nucía no posee aplicaciones de viajes colaborativos, y debido a la escasa oferta de transporte público y a la poca concienciación del uso de la movilidad activa (como la bicicleta o el patinete) en la movilidad diaria, se abusa del uso del vehículo privado. Por ello, se requiere alternativas para los desplazamientos.</p> <p>Así pues, se propone la creación de una aplicación móvil donde se oferten y demanden viajes dentro y fuera del municipio. Los usuarios deberán darse de alta en la aplicación y publicar su oferta o demanda. Asimismo, podrían incluirse algunas plazas en los aparcamientos ya existentes con carteles que indicaran la prioridad de los usuarios que realizaran un viaje colaborativo a través de esta aplicación.</p> <p>En paralelo el Ayuntamiento promoverá la habilitación de espacios físicos señalizados para el encuentro de pasajeros y vehículos interesados en el uso del coche compartido como opción de movilidad diaria.</p>	
TEMPORALIZACIÓN	M.4.4.1. Fase 3: Largo plazo (2027-2029)	
PRESUPUESTO	M.4.4.1.: 15.000 Euros	
MEDIDAS RELACIONADAS	Medida 4.1.	

Tabla 25. Medida 4.4. Plan de movilidad colaborativa. Fuente: Elaboración propia.

3. Modelo de Gestión y Seguimiento del Plan

3.1. Orientaciones básicas

La evaluación de la repercusión del nuevo modelo de movilidad que se propone en el PMUS con respecto a la reducción de emisiones se ha de realizar desde un punto de vista cualitativo y cuantitativo.

Por un lado, se plantea una **evaluación cualitativa** y pormenorizada de cada una de las medidas incluidas PMUS. Por otro lado, se plantea asimismo una **evaluación cuantitativa** de las reducciones de emisiones directamente relacionadas con un cambio en el reparto modal.

Como ya se indicó en la Fase 2 del presente PMUS, se seguirán una serie de **orientaciones básicas para las evaluaciones cualitativas y cuantitativas** del grado de implementación a futuro del PMUS:

- Las 18 medidas propuestas carecen de capacidad real de reducción de emisiones si no se ejecutan como parte integral de un único proceso tendente a generar un modelo de movilidad municipal sustancialmente diferente al actual.
- La tendencia actual es indeseable desde el punto de vista de la movilidad urbana y de su sostenibilidad, por la tendencia al aumento de las emisiones.
- Es necesario cambiar, no sólo la tendencia al aumento del parque móvil, sino también su frecuencia de uso.
- La falta de datos 100% reales y concretos (datos de consumo real de combustibles, por ejemplo), provoca que el análisis de los escenarios presentados atienda a reflexiones que se realizan sobre grandes dinámicas y siempre en trazos gruesos.

3.2. Indicadores de movilidad

Durante la Fase 2 de elaboración del presente PMUS, se identificaron una serie de **indicadores de movilidad** (9 en total), los cuales van a servir para monitorizar la evolución futura de la movilidad en La Nucía.

Habiéndose propuesto 3 fases temporales en el Plan de Actuación (2022-2023, 2024-2026 y 2027-2029), la primera con una duración de 2 años y las dos siguientes con una duración de 3 años cada una, se procederá a la **actualización de los indicadores** arriba descritos previa realización de una encuesta de movilidad al final de cada una de las fases temporales, en concreto durante el último trimestre de los años 2023, 2026 y 2029.

Indicadores de Movilidad de La Nucía 2021								
Reparto Modal en Movilidad Interna								
Coche/Moto	A pie	Autobús	Bici/Patinete					
72%	24%	< 1%	3%					
Reparto Modal en Movilidad Externa								
Coche/Moto	A pie	Autobús	Bici/Patinete					
92,6%	4%	1,7%	1,7%					
Motivo de Viaje en Movilidad Interna								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Compras 61%	Ocio 38%	Trabajo 35%	Gestiones 33%	Médico 24%	Colegio niños 23%	Familiar 8%	Estudios 3%	Turismo 3%
Motivo de Viaje en Movilidad Externa								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Compras 61%	Gestiones 40%	Trabajo 36%	Ocio 36%	Médico 23%	Colegio niños 19%	Familiar 13%	Turismo 5%	Estudios 5%
Disponibilidad de Carnet y Vehículo a Motor								
Tiene carnet y coche	No tiene ninguno			Tiene coche sin carnet	Tiene carnet, pero no coche			
92,7%	2,2%			1,8%	3,3%			
Frecuencia del Viaje								
Todos los días	Laborables			1 o más por semana	Esporádicamente		1 o más mes	
66%	21%			10%	2%		1%	
Aparcamiento								
Calle, bien estacionado	Bolsa de aparcamiento			Garaje privado				Otro
68%	41%			19%				1%
Motivo NO USO del coche (hasta dos motivos por persona)								
Cercanía	Conciencia ecológica	Problemas de aparcamiento	Congestión / tráfico	Motivos económicos		Otro	No tener carnet o coche	
45%	31%	29%	18%	11%		10%	3%	
Motivo USO del coche (hasta dos motivos por persona)								
Distancia	Comodidad	Tarda menos	Otro	Climatología	Es más económico			
51%	46%	36%	16%	10%	2%			

Tabla 26. Indicadores de movilidad de La Nucía en 2021. Fuente: Elaboración propia.

3.1. Evaluación cualitativa del Plan

Cada una de las 18 medidas del Programa de Actuación ha sido etiquetada conforme a su posible **potencial de cara a la reducción de emisiones**. La siguiente tabla permite la **evaluación sintética y cualitativa** de cada una de las medidas que se han incluido

en el PMUS, al objeto de poder estimar la contribución de cada una de ellas a los Objetivos Estratégicos que se han definido.

MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES					JUSTIFICACIÓN
	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA	
Nombre de la medida						

Tabla 27. Tabla para la valoración cualitativa del impacto ambiental de cada una de las medidas contenidas en el PMUS. Fuente: Elaboración propia.

En todo caso, ha de tenerse en cuenta que el modelo de movilidad propuesto y su éxito dependen en gran medida de la **puesta en marcha de la totalidad de las medidas**, siguiendo las fases temporales determinadas en el PMUS. En suma, ninguna de las 18 medidas, posee efecto por sí sola, si no son aplicadas en conjunción. Este efecto conjunto se produce por el **efecto sinérgico**, por un lado, y por el **efecto indirecto** de muchas de ellas. Por ejemplo, es difícil anticipar qué impacto tendrán determinadas medidas si los hábitos de teletrabajo se mantienen a futuro. También se podría subrayar aquí que las medidas que pretendan incidir en el ámbito de lo educativo sólo tendrán efecto si las demás medidas infraestructurales o de promoción de la movilidad sostenible y activa son también aplicadas con diligencia y en su plazo.

3.2. Evaluación cuantitativa del Plan

Atendiendo a la evaluación del PMUS como un todo integrado, se propone una evaluación cuantitativa atendiendo al **cambio modal** producido como consecuencia de la adopción de las medidas incluidas en el PMUS. Así pues, se parte de que **el uso de vehículos a motor es la única fuente de emisiones evaluable**.

Hoy, el reparto modal en La Nucía, en lo relativo a la movilidad interna del municipio, presenta un 72% de desplazamientos en coche, un 24% de desplazamientos a pie, un 3% en bicicleta o patinete y menos de un 1% en bus. A partir de esta situación de partida (*baseline*), se anticipa el siguiente **impacto cuantitativo** del PMUS:

Modo	Reparto Modal Actual	Reparto Modal al final de la Fase 1 (2022-2023)	Reparto Modal al final de la Fase 2 (2024-2026)	Reparto Modal al final de la Fase 3 (2027-2029)
A Pie	24%	25%	26%	27%
En Coche	72%	67%	63%	60%
En Coche Compartido	-	1%	2%	2,5%
En Bus	< 1%	1%	2%	2,5%
En Bicicleta/ Patinete	3%	6%	7%	8%

Tabla 28. Cuantificación del impacto del PMUS en el reparto modal por fases temporales. Fuente: Elaboración propia.

En este sentido, al final de cada una de las fases temporales de implementación del PMUS, se realizará un **cálculo de la evolución de la reducción de emisiones** conforme al modelo matemático de evaluación medioambiental elaborado en la Fase 2 del Plan:

Año	Vehículos (nº)	Viajes motorizados (nº)	Emisiones unitarias (gr CO ₂ /km)	Longitud media de los viajes motorizados (km)	Emisiones CO ₂ (Kg CO ₂)	Espacio ocupado en el aparcamiento (m ²)
2020	14.953	12.016	118	14,5	20.559,4	373.825

Tabla 29. Indicadores para la valoración cuantitativa del impacto ambiental en La Nucía. Fuente: Elaboración propia.



Etelätär Innovation OÜ

www.etelatar.com

Autor

José Francisco Papí Ferrando

Contribuciones

Friederike Lena Kühl

Fco. Javier Blanco Romero

Elías Gabriel Ferrer Jorge