

ALMASSORA

PmUS

Plan de Movilidad Urbana Sostenible



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	6
1. EQUIPO REDACTOR.....	10
2. MARCO JURÍDICO.....	11
3. INFORMACIÓN Y ANÁLISIS SOCIO-ECONÓMICO, TERRITORIAL Y URBANÍSTICO	13
3.1. Localización.....	13
3.2. Población	16
3.3. Características de la población	17
3.4. Mercado laboral	23
3.5. Motorización.....	25
3.5.1. Flota vehículos municipales.....	26
3.6. Vehículo eléctrico	27
4. INVENTARIO Y ANÁLISIS DEL VIARIO. TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL	28
4.1. Descripción de la red viaria	28
4.2. Jerarquización viaria	32
4.3. Aforos de tráfico	34
4.4. Seguridad y siniestralidad vial	47
5. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA MOVILIDAD URBANA	47
5.1. Centros de atracción.....	48
6. ENCUESTAS	50
6.1. Encuestas generales	50
6.2. Encuestas centros educativos	83
7. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y PMR.....	102
7.1. Barreras urbanísticas	105
8. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA.....	108
8.1. Carril bici	108
9. INVENTARIO Y ANÁLISIS DEL ESTACIONAMIENTO.....	112
9.1. Análisis del flujo de mercancías y de la carga y descarga	116

10.	INVENTARIO Y ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO	118
10.1.	Transporte intermodal ferroviario.....	120
10.2.	Autobús urbano	122
10.3.	Autobús interurbano.....	126
11.	ANÁLISIS USOS DEL SUELO	130
12.	ANÁLISIS DE APLICACIÓN PAT CÁSTELLÓN	134
13.	ANÁLISIS INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE.....	137
14.	ANÁLISIS VIAS PECUARIAS.....	138
15.	ANÁLISIS ASPECTOS AMBIENTALES Y ENERGÉTICOS	139
15.1.	Análisis atmosférico	139
15.2.	Consumo energético	148
15.3.	Análisis acústico	150
16.	ANÁLISIS DAFO	156
17.	INDICADORES DE SEGUIMIENTO.....	162
18.	PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA.....	167
18.1.	Límites del proceso participativo.....	172
19.	PROPUESTAS DE MEJORA	184
19.1.	Objeto de la propuesta del PMUS	184
19.2.	Propuesta de circulación y red viaria.....	187
19.2.1.	Nueva señalización.....	187
19.2.2.	Definición de una jerarquía viaria.	191
19.3.	Propuesta de estacionamiento.....	193
19.3.1.	Vigilancia y control de vehículos mal estacionados	193
19.3.2.	Parkings disuasorios	193
19.4.	Propuesta de movilidad peatonal y PMR.....	194
19.4.1.	Adecuación de itinerarios peatonales.....	194
19.4.2.	Supresión de barreras	195
19.4.3.	Crear y fomentar el uso de los itinerarios escolares.....	197

19.5.	Propuesta de movilidad ciclista	200
19.5.1.	Conexión vías ciclistas	210
19.5.2.	Aparca-bicicletas	211
19.5.3.	Impulso de la movilidad en bicicleta	215
19.6.	Propuesta de transporte público	216
19.6.1.	Acondicionamiento de la accesibilidad y el mobiliario urbano	216
19.6.2.	Establecimiento de la frecuencia de paso	216
19.7.	Propuesta movilidad eléctrica	217
19.7.1.	Fomentar la Sustitución de vehículos municipales de combustibles fósiles a vehículos eléctricos	217
19.7.2.	Instalación de puntos de recarga	218
19.7.2.1	Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos	218
19.7.2.1	Instalación de puntos de recarga de patinetes eléctricos	220
19.8.	Propuesta de vehículo de movilidad personal	221
19.8.1.	Impulso de la movilidad al trabajo en VMP	221
19.9.	Propuesta de Distribución Urbana de Mercancías	222
19.9.1.	Definición de medidas reguladoras de logística urbana en una ordenanza municipal	223
19.9.2.	Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos.	223
19.10.	Propuesta de Seguridad Vial	224
19.10.1.	Cambio de nivel en rutas escolares	224
19.11.	Propuesta de transporte privado	225
19.11.1.	Carsharing y motosharing	225
20.	ESCENARIO DEL PMUS	226
21.	PRESUPUESTO Y TEMPORALIZACIÓN DE MEDIDAS	229
22.	PLAN DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	231
23.	Metodología de cálculo previsto	236

23.1.	Escenario de análisis atmosférico general.....	236
23.2.	Escenario atmosférico de la reducción del vehículo privado de combustión	237
23.3.	Escenario atmosférico del uso del vehículo menos contaminante	238
23.4.	Escenario del nivel acústico	239
24.	TEMPORALIZACIÓN DE MEDIDAS	240
25.	FICHAS RESUMEN DE LAS PROPUESTAS	242
	Propuesta 1: Nueva señalización	242
	Propuesta 2: Definición de una jerarquía viaria.....	243
	Propuesta 1: Vigilancia y control de vehículos mal estacionados	244
	Propuesta 2: Parkings disuasorios	245
	Propuesta 1: Adecuación de itinerarios peatonales	246
	Propuesta 2. Supresión de barreras	247
	Propuesta 3. Crear y fomentar el uso de itinerarios escolares	248
	Propuesta 1: Conexión vías ciclistas.....	249
	Propuesta 2: Aparcabicicletas.....	250
	Propuesta 3: Impulso de la movilidad en bicicleta	251
	Propuesta 1: Acondicionamiento de la accesibilidad y el mobiliario urbano	252
	Propuesta 2: Establecimiento de la frecuencia de paso	253
	Propuesta 1: Fomentar la sustitución de vehículos municipales de combustibles fósiles a vehículos eléctricos	254
	Propuesta 2: Instalación de puntos de recarga coches eléctricos	255
	Propuesta 3: Instalación de puntos de recarga patinetes eléctricos.....	256
	Propuesta 1: Normativa específica para la regulación de VMP	257
	Propuesta 1: Definición de medidas reguladoras de logística urbana en una ordenanza municipal.	258
	Propuesta 2: Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos.	259
	Propuesta 1: Cambio de nivel en rutas escolares.....	260
	Propuesta 1. Carsharing y motorsharing	261
26.	CONCLUSIONES	262

1. INTRODUCCIÓN

Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. Estos desplazamientos que se realizan pueden ser de diferentes medios, ya sean con vehículos motorizados como pueden ser el coche, el autobús, o en otros medios como pueden ser la bicicleta o andando. Actualmente la movilidad en las ciudades se caracteriza por un crecimiento de la motorización y una distancia de desplazamiento mayor.

Los problemas generados por la movilidad no son sólo la congestión o la mala comunicación, como pudiera deducirse de un tratamiento inicial, hay un gran número de impactos ambientales y sociales que tienen una fuerte y negativa repercusión en la calidad de vida de las personas. Debido a esto la movilidad sostenible se ha convertido en una fijación de la mayoría de las ciudades. Para el desarrollo de propuestas y medidas sostenibles, hay que tener claro que estas deben de tener un componente, social y medioambiental y económico.



Ilustración 1-1: Ayuntamiento Almassora Fuente: Castellón plaza

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

El presente plan de movilidad urbana sostenible, según lo establecido en el ELTIS (Observatorio de la movilidad urbana) y de la guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible (IDAE), se compondrá de los siguientes elementos principales:

Fines y objetivos.

El objetivo principal de un PMUS es mejorar la accesibilidad de las zonas urbanas y ofrecer una movilidad y un transporte sostenibles y de alta calidad en ellas. Tiene en cuenta las necesidades de la «ciudad funcional» y su interior, más que de un término municipal administrativo.

a. Visión a largo plazo y plan de implementación definido

Un PMUS presenta o se vincula a una estrategia a largo plazo ya existente destinada a favorecer el desarrollo futuro de la zona urbana y, en este contexto, el desarrollo futuro de los servicios y las infraestructuras de la movilidad y del transporte. Incluye también un plan de entrega para la ejecución de la estrategia a corto plazo, en el que se debe especificar el calendario para la ejecución y hacer una clara distribución de las responsabilidades; el PMUS habrá de identificar igualmente los recursos y la financiación requeridos.

b. Evaluación del rendimiento actual y futuro

El plan deberá basarse en una evaluación exhaustiva del rendimiento presente y futuro del sistema de transporte urbano, para lo cual se deberá revisar la situación actual y determinar una base de referencia que permita medir los avances que se realicen en el futuro, así como definir objetivos de rendimiento y de tipo «SMART» (específicos, mensurables, alcanzables, realistas y con plazos concretos) que guíen la implementación del plan.

c. **Desarrollo equilibrado e integrado de todos los modos**

Un PMUS fomenta un desarrollo equilibrado de todos los modos pertinentes de transporte, al tiempo que favorece un cambio hacia modos más sostenibles. El plan expone un conjunto integrado de medidas técnicas, de infraestructuras, basadas en políticas y flexibles para mejorar el rendimiento y la rentabilidad con relación a los objetivos específicos y a la finalidad declarada. Los PMUS deberán abordar normalmente los siguientes asuntos:

- a) Transporte público
- b) Desplazamientos a pie y en bicicleta
- c) Intermodalidad
- d) Seguridad vial urbana
- e) Transporte por carretera (en movimiento y estacionado)
- f) Logística urbana
- g) Gestión de la movilidad
- h) Sistemas de transporte inteligentes.

d. **Integración horizontal y vertical**

La elaboración y la implementación de un PMUS presenta un enfoque integrado con un alto grado de cooperación, coordinación y consulta entre los diferentes niveles de gobierno y autoridades pertinentes. Para facilitar este proceso, se deberán poner en funcionamiento las estructuras y los procedimientos adecuados.

e. **Enfoque participativo**

Un PMUS ofrece un enfoque transparente y participativo. La autoridad local encargada de la planificación deberá implicar a los agentes pertinentes (ciudadanos, representantes de la sociedad civil y agentes económicos) en el desarrollo y la ejecución del plan desde el inicio y durante todo el proceso, para garantizar un elevado nivel de aceptación y apoyo.

f. **Seguimiento, revisión, elaboración de informes**

La ejecución de un PMUS deberá someterse a un seguimiento exhaustivo. Los avances hacia el fin y los objetivos específicos del plan y la consecución de sus metas deberán evaluarse de forma periódica sobre la base de los indicadores seleccionados. Habrán de emprenderse las acciones adecuadas para garantizar que se accede a tiempo a las estadísticas y a los datos pertinentes. Un informe de seguimiento deberá facilitar la base para la revisión de la ejecución del PMUS.



g. Garantía de calidad

Las autoridades locales encargadas de la planificación deberán contar con mecanismos para garantizar la calidad y validar el cumplimiento por parte del PMUS de los requisitos definidos en el propio concepto del PMUS.

1. EQUIPO REDACTOR

La elaboración del plan de movilidad urbana del municipio de Almassora ha sido posible gracias a la implicación y colaboración de un gran equipo técnico con características multidisciplinares y con la colaboración de las diferentes concejalías del ayuntamiento.

A continuación, se exponen las personas que han participado en el presente plan de movilidad urbana sostenible:

Ayuntamiento de Almazora
D. Paco Lozoya

Equipo Redactor
D. Jofel Carregui Ballester - ingeniero eléctrico
D^a Elena López Frach - ingeniera técnica industrial especialidad mecánica
D^a Laura Vedrí Esteban - técnico especialista en delineación y obras

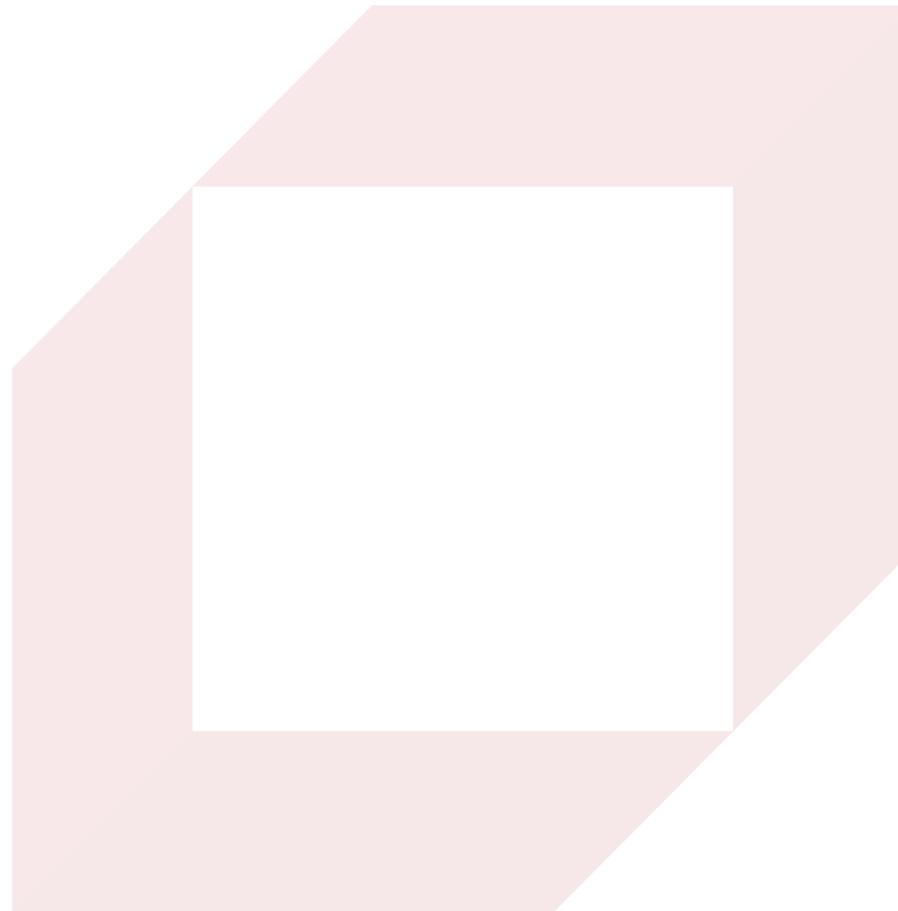
2. MARCO JURÍDICO

El planeamiento vigente en Almassora es el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Almassora. Aprobación C.T.U. 5 noviembre 1998. Publicación BOP 1 diciembre 1998. Vigencia desde el 20 diciembre 1998 X “Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana” (ETCV) aprobado por Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell (DOGV 19/01/2011, nº 6441).

El PMUS ha tenido como referencia las determinaciones establecidas en los siguientes documentos:

- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.
- “Estrategia Valenciana de Cambio Climático y Energía 2030” aprobada por el Consell de la Generalitat Valenciana
- “Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020 Comunidad Valenciana”, editado por la Generalitat Valenciana en 2010.
- “Plan de Ahorro y Eficiencia Energética de la Comunidad Valenciana” y “Guía de Ahorro y Eficiencia Energética en los Municipios de la Comunidad Valenciana”, elaborado por la Agencia Valenciana de la Energía (AVEN).
- “Datos energéticos de la Comunidad Valenciana 2013”, documento publicado por la Generalitat Valenciana y el Instituto Valenciano de la Competitividad Empresarial (IVACE).
- “Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana”.
- “Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral”.
- Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje
- Portal de la Calderona, Programa de Paisatge.
- Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado 2014-2020, en el área urbana de Castellón. Elaborada por la Diputación de Castellón.
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.
- “PLAN NACIONAL INTEGRADO DE ENERGÍA Y CLIMA 2021-2030”

Otros planes de ámbito supramunicipal que pueden incidir en el PMUS son el Programa Estratégico para la mejora de la Movilidad, Infraestructuras y Transporte (UNEIX).



3. INFORMACIÓN Y ANÁLISIS SOCIO-ECONÓMICO, TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

Para la realización de este PMUS se ha tenido en consideración tanto los condicionantes del propio municipio como el entorno en el que está ubicado.

3.1. Localización

Este municipio se encuentra en la comarca de la Plana Alta. Almassora está situado, aproximadamente, a 5 km del centro de Castellón de la Plana. El relieve está definido por la margen izquierda del río Mijares, hasta su desembocadura, y por un terreno plano con leves ondulaciones.

Municipio	Población (2023)	Superficie (km2)	Densidad (hab/km2)
Castellón de la Plana	176 238	108,80	1.619,83
Almazora	27 989	33,00	848,15
Benicasim	19 951	36,10	552,65
Oropesa del Mar	10.958	26,40	415,07
Torreblanca	5.630	29,80	188,92
Borriol	5.865	61,00	96,14
San Juan de Moró	3.516	29,10	120,82
Cabanes	3.222	131,60	24,48
Vall d'Alba	3.054	52,90	57,73
Villafamés	1.915	70,40	27,20
Cuevas de Vinromá	1.831	136,40	13,42
Puebla-Tornesa	1.309	25,80	50,73
Benlloch	1.108	43,50	25,47
Sierra Engarcerán	1.045	82,00	12,74
Villanueva de Alcolea	575	68,40	8,40
Torre Endoménech	175	3,20	54,68
Total	264 381	938,40	281,73

Tabla 3-1: Comarca Almassora. Fuente: INE

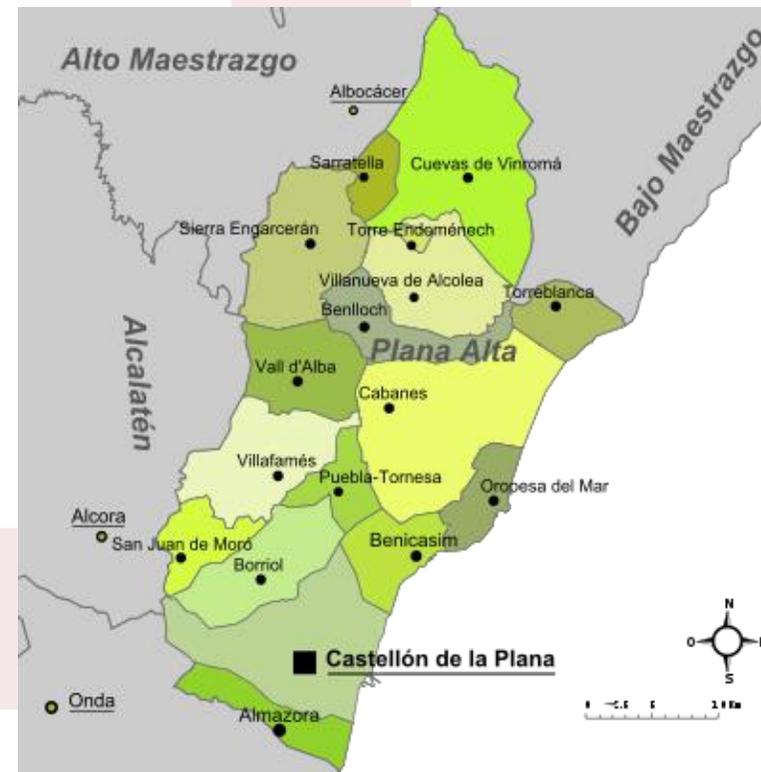


Ilustración 3-1: Mapa de la comarca de la Plana Alta. Fuente: Wikipedia

La plana Alta comprende 17 municipios y ocupa una extensión de 957,20 km², su población es de 264 381 habitantes (INE 2023) con una densidad de 281,73 hab/km².

Respecto al municipio de Almassora, este ocupa una extensión de 33,00 km², ocupando el segundo lugar de mayor superficie en relación con los municipios de la comarca y tiene una densidad de población actual de 848,15 hab/km².

El término municipal de Almassora limita con las localidades de Castellón de la Plana (y su distrito marítimo Grao de Castellón), Villarreal, Onda y Burriana, todas ellas de la provincia de Castellón.

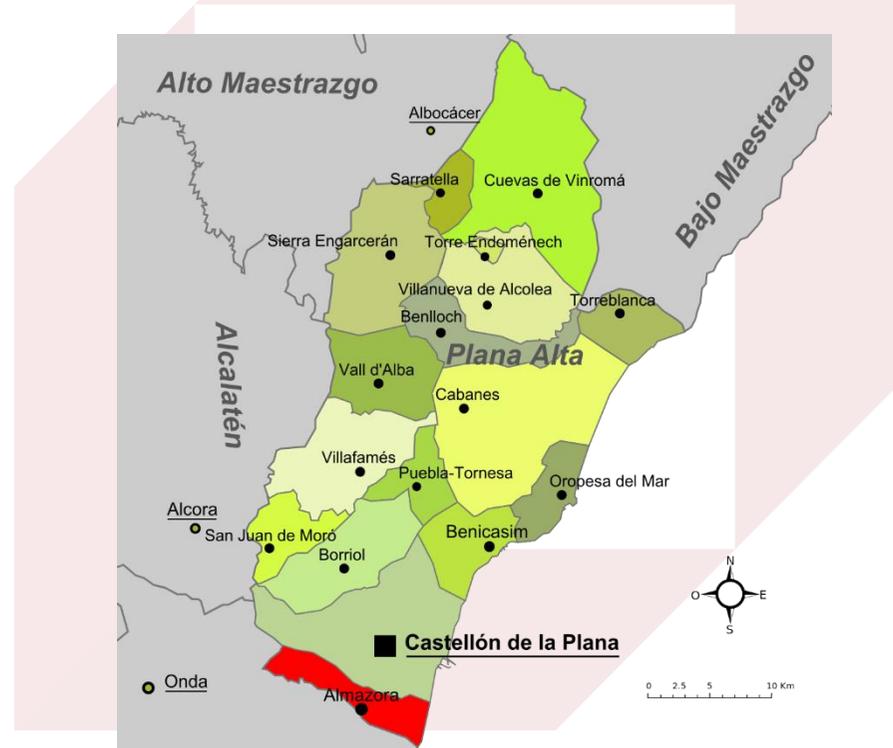


Ilustración 4-3: Mapa de la comarca de la Plana Alta Fuente: Wikipedia

Almazora es un municipio de la Comunidad Valenciana, España. Situado en el sureste de la provincia de Castellón, en la comarca de la Plana Alta. Cuenta con 27 989 habitantes (INE, 2023).

En el término municipal de Almassora se integran también los siguientes núcleos de población:

- Polígono Industrial.
- La Playa-Ben-Afeli.
- El Secano.
- La Huerta.
- Pavos.
- Pla de la Torre.
- Santa Quiteria.
- Corell.
- Fátima.

La principal actividad económica está relacionada con la industria cerámica de pavimentos y revestimientos cerámicos y un amplio sector de servicios para la cerámica; le sigue el sector de la construcción y la agricultura de cítricos.

Hay diferentes accesos a Almassora desde Castellón a través de la N-340 y por la CV-18 a través de la vía de servicio de la CS-22. La CV-1840 lo une con la playa de Almazora. Tiene también acceso ferroviario al contar con apeadero de RENFE, denominado Estación de Almazora, en el que tienen parada trenes de cercanías de la línea C6. Cuenta con un servicio de autobús interurbano con Castellón de la Plana, y de autobús urbano con la Playa de Almazora.

3.2. Población

A continuación, se muestra la evolución demográfica desde el año 2003. Se puede observar que en la década de los años 2000 se produjo un considerable incremento de la población. En la última década, prácticamente desde el año 2010, ubo un pequeño aumento que se revertió años después. Pero desde el 2016 la población está en fase de ascenso. Cabe destacar que durante el periodo estival la población se duplica.

Evolución población Almassora			
Año	Hombres	Mujeres	Total
2003	9165	9220	18385
2004	9456	9505	18961
2005	9845	9843	19688
2006	10288	10309	20597
2007	10916	10856	21772
2008	12057	11834	23891
2009	12645	12318	24963
2010	12968	12660	25628
2011	13101	12844	25945
2012	13215	12922	26137
2013	13227	12959	26186
2014	12833	12733	25566
2015	12785	12703	25488
2016	12875	12757	25632
2017	12869	12779	25648
2018	12984	12847	25831
2019	13224	13046	26270
2020	13459	13283	26742
2021	13485	13393	26878
2022	13735	13648	27383
2023	14011	13978	27989

Tabla 3-2 Evolución población Almassora. Fuente: INE



Gráfico 3-1 Evolución población Almassora. Fuente: INE

Población Estacional Máxima	
Año	Personas
2016	54.019
2015	54.019
2014	44.856
2013	44.856
2012	34.422

Tabla 3-3 Población estacional máxima. Fuente: INE

3.3. Características de la población

A continuación, se analizan los datos del padrón municipal de Almassora. Se observa una pirámide de poblacional donde el 53% de la población tiene una edad comprendida entre 25 y 60 años. En cuanto a la distribución por sexo la diferencia puede despreciarse

Población por sexo 2022					
Edad	Hombres	Mujeres	Total	% Hombres	% Mujeres
0-5	705	654	1359	5,13%	4,79%
05-oct	823	750	1573	5,99%	5,50%
oct-15	884	801	1685	6,44%	5,87%
15-20	721	711	1432	5,25%	5,21%
20-25	690	654	1344	5,02%	4,79%
25-30	713	678	1391	5,19%	4,97%
30-35	844	901	1745	6,14%	6,60%
35-40	1059	991	2050	7,71%	7,26%
40-45	1342	1338	2680	9,77%	9,80%
45-50	1389	1264	2653	10,11%	9,26%
50-55	1152	1084	2236	8,39%	7,94%
55-60	993	866	1859	7,23%	6,35%
60-65	709	684	1393	5,16%	5,01%
65-70	521	581	1102	3,79%	4,26%
70-75	460	522	982	3,35%	3,82%
75-80	319	426	745	2,32%	3,12%
80-85	211	317	528	1,54%	2,32%
85-	200	426	626	1,46%	3,12%
Total	13735	13648	27383	100,00%	100,00%

Tabla 3-4 Población por sexo Almassora. Fuente: INE

Pirámide de población 2022

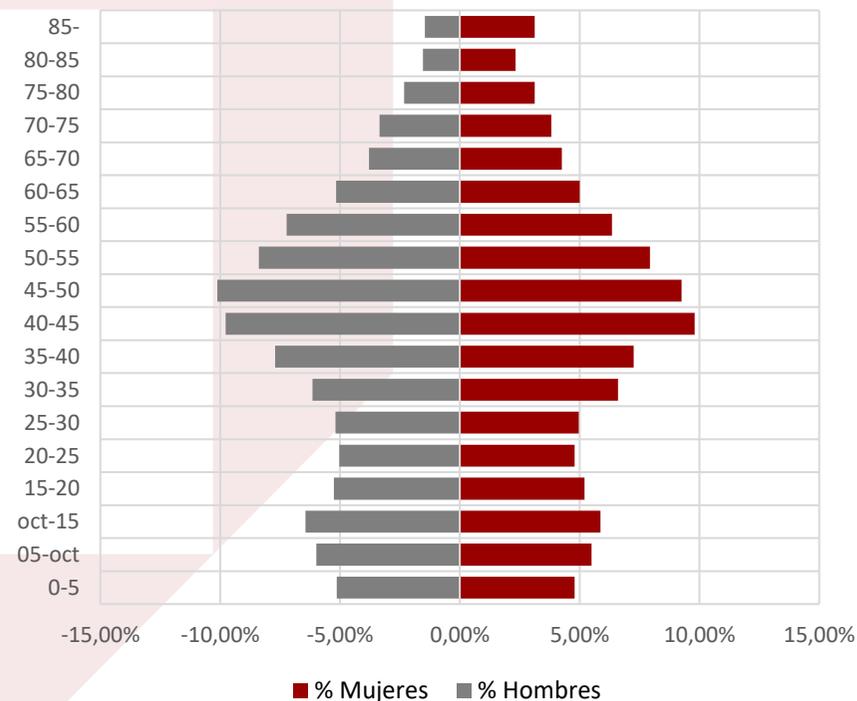


Gráfico 3-2 : Pirámide poblacional Almassora. Fuente: INE

Crecimiento vegetativo

Se observa que en el periodo de tiempo desde el 2004 hasta el 2012 hubo un crecimiento de la población. Pero a partir de este año se ha producido un descenso. En los últimos años se aprecia una tendencia de estabilización en el movimiento natural de la población.

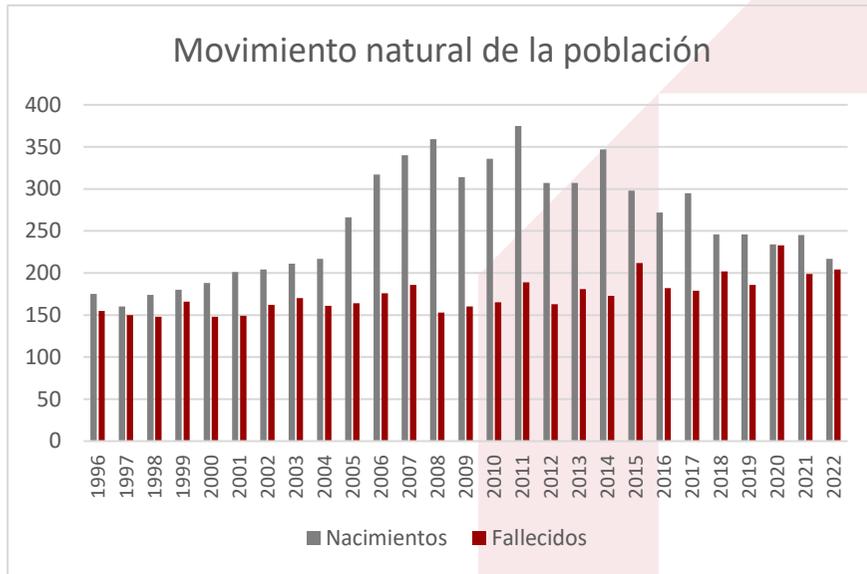


Gráfico 3-3 Movimiento natural de la población. Fuente: INE

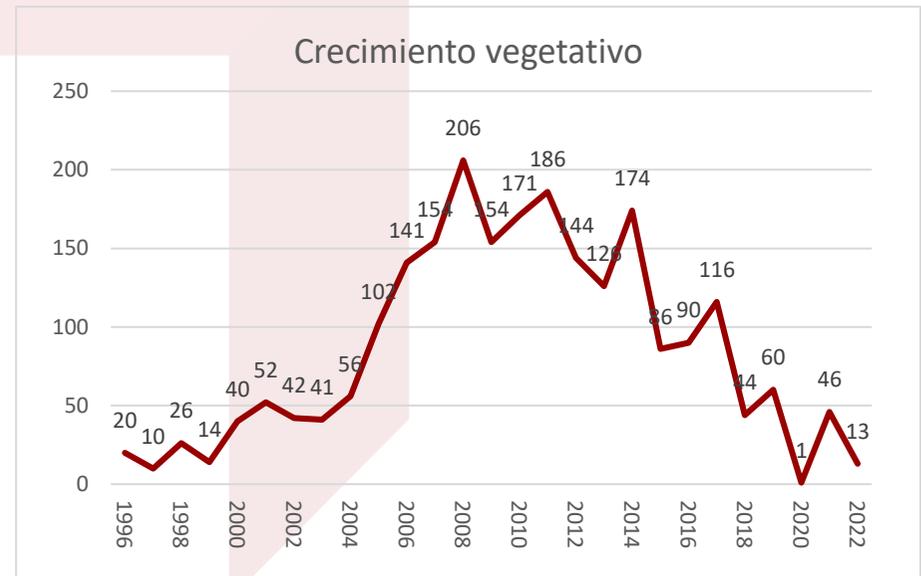


Gráfico 3-4 Crecimiento vegetativo. Fuente: INE

Variaciones residenciales

A continuación, se muestra la evolución de las inmigraciones y de las emigraciones entre los años 2016-2020.

Inmigraciones por sexo 2020			
Año	Hombres	Mujeres	Total
2016	592	595	1187
2017	647	637	1284
2018	832	800	1632
2019	816	843	1659
2020	634	673	1307

Tabla 3-5: Inmigración por sexo. Fuente: GVA

Emigraciones por sexo 2020			
Año	Hombres	Mujeres	Total
2016	583	579	1162
2017	625	600	1225
2018	585	617	1202
2019	681	672	1353
2020	589	584	1173

Tabla 3-6: Emigración por sexo. Fuente: GVA

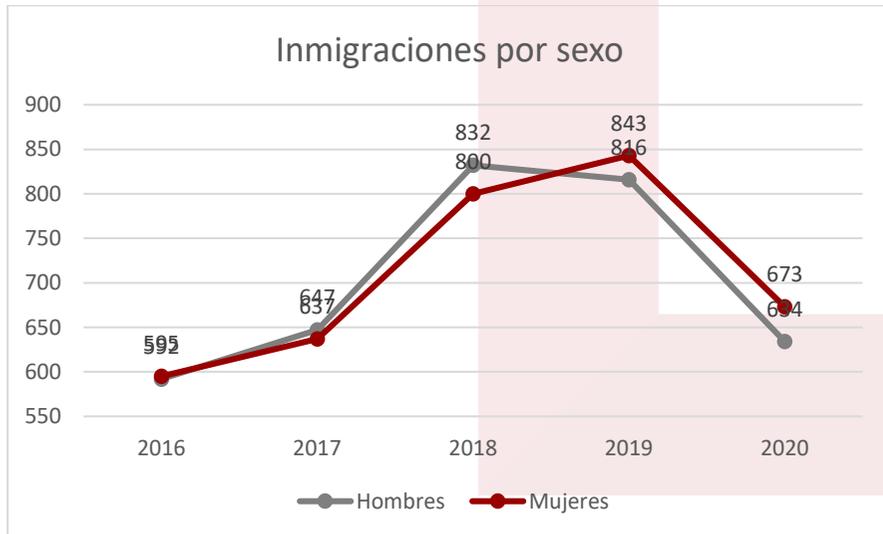


Gráfico 3-5: Inmigración por sexo. Fuente: GVA

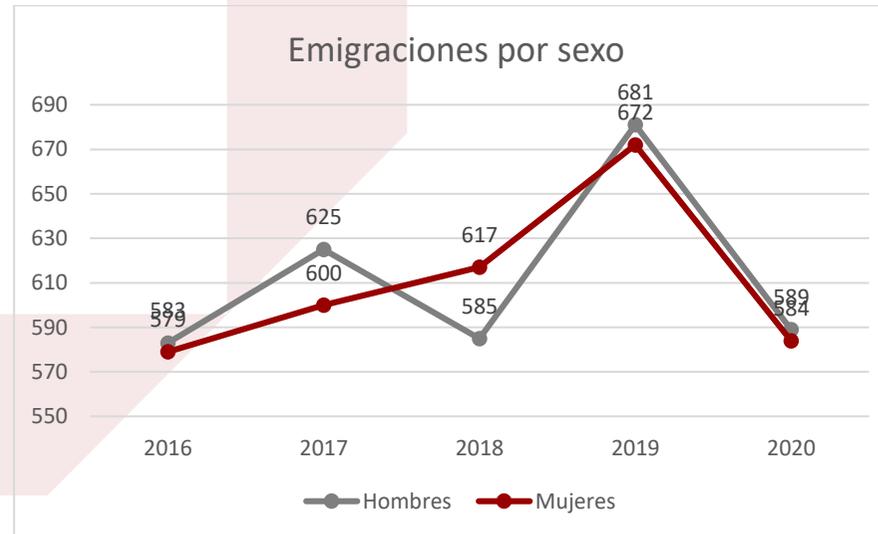


Gráfico 3-6: Emigración por sexo. Fuente: GVA

Por procedencia (2020)	%
Comunitat Valenciana	63
Otras comunidades autónomas	18,5
Extranjero	18,4

Tabla 3-7 Inmigración por procedencia. Fuente: GVA

Por destino (2020)	%
Comunitat Valenciana	64,5
Otras comunidades autónomas	14,7
Extranjero	20,8

Tabla 3-8 Tabla 4-3.5: Emigración por destino. Fuente: GVA

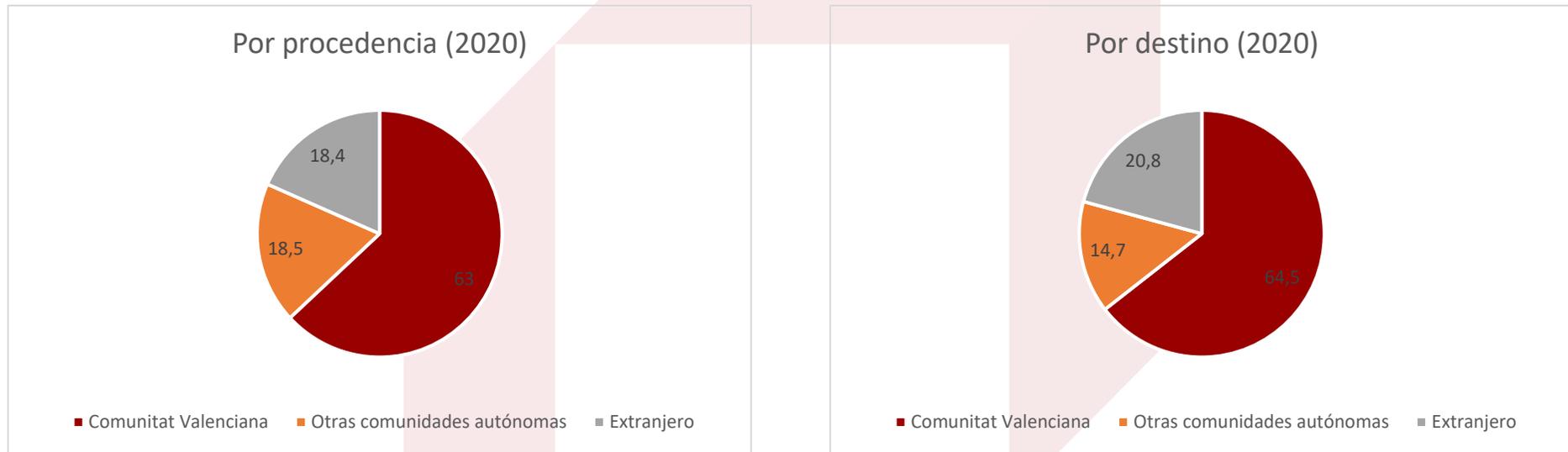


Gráfico 3-7 Inmigración por procedencia. Fuente: GVA

Gráfico 3-8 Emigración por destino. Fuente: GVA

En los gráficos circulares se puede observar, tanto la procedencia de los inmigrantes en 2020, como el destino de los emigrantes en 2020. A simple vista se observa que la mayor parte de las variaciones residenciales se realizan entre la Comunidad Valenciana.

En el siguiente gráfico se compara la tendencia de inmigración y emigración, donde se puede comprobar que el municipio ha sufrido un descenso en picado de inmigración y emigración en el último año.

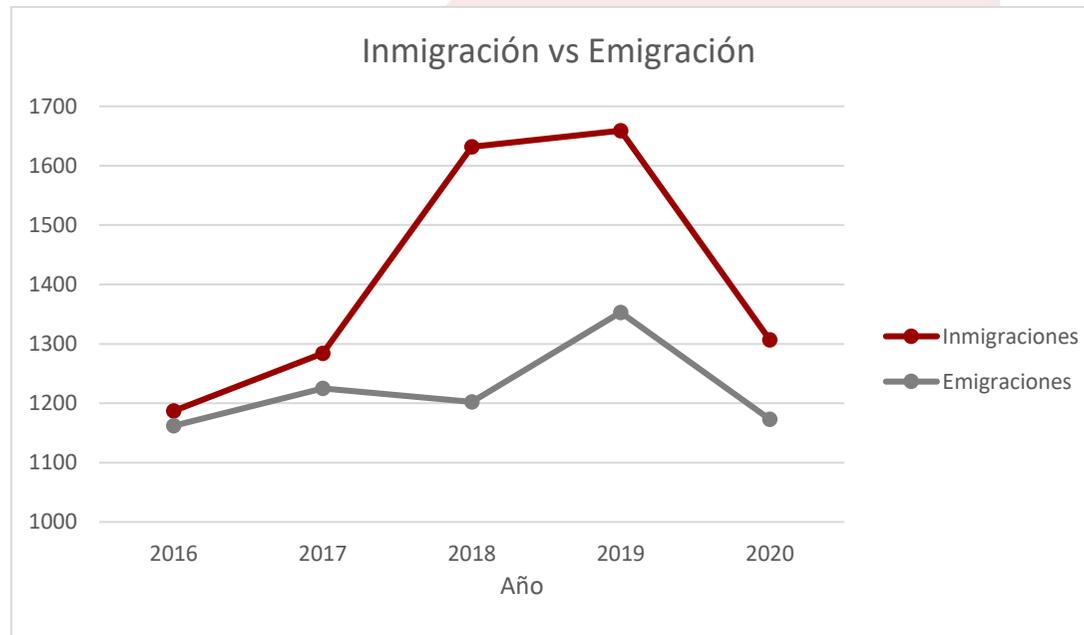


Gráfico 3-9 Comparativa emigración frente a inmigración.

Población extranjera

Según los datos publicados por el INE procedentes del padrón municipal de 2022, el 31,16% (8.532) de los habitantes empadronados en el Municipio de Almassora han nacido en dicho municipio, el 32,56% (8.917) han emigrado desde Castellón, el 3,17% (868) desde otras provincias de la Comunidad Valenciana, el 15,28% (4.183) desde otras comunidades autónomas y el 17,83% (4883) desde otros países.

Habitantes según lugar de nacimiento (2022)		
Almassora	8.532	31,16%
Castellón	8.917	32,56%
Comunidad Valenciana	868	3,17%
Resto de España	4.183	15,28%
Extranjero	4.883	17,83%
Total	27383	100,00%

Tabla 3-9 Habitantes según lugar de nacimiento. Fuente: INE

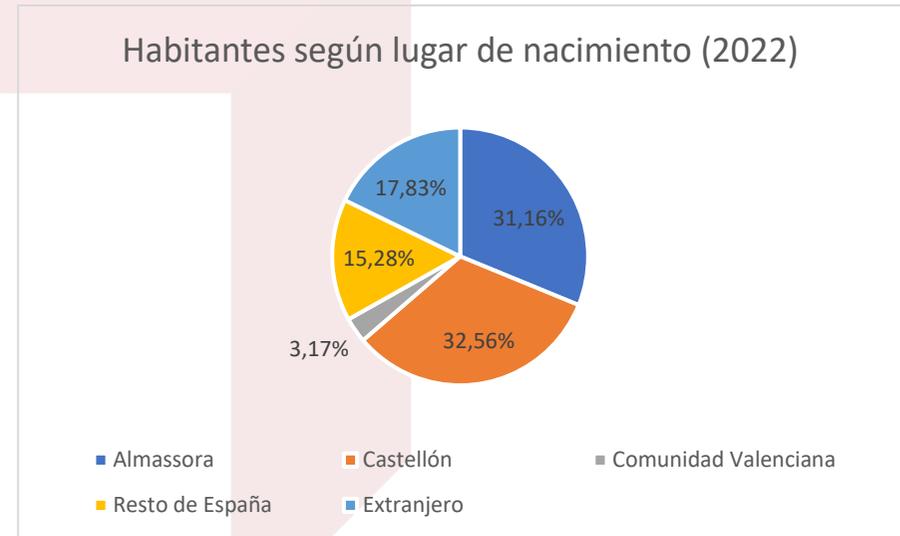


Gráfico 3-10: Habitantes según lugar de nacimiento. Fuente: INE

3.4. Mercado laboral

Se observa en el último año un incremento de los afiliados a la SS, así como una disminución del paro registrado. En el gráfico circular, se muestra el paro registrado en 2022 en función del sector de la actividad.

Paro registrado			
Año	Hombres	Mujeres	Total
2018	753	1200	1953
2019	697	1129	1826
2020	804	1202	2006
2021	793	1306	2099
2022	628	1062	1690

Tabla 3-10: Desocupación registrada. Fuente: GVA.

Personas afiliadas a la SS			
Año	Hombres	Mujeres	Total
2018	7476	3460	10936
2019	8016	3798	11814
2020	8152	3791	11943
2021	8289	3912	12201
2022	8397	3956	12353

Tabla 3-11: Personas afiliadas a la SS. Fuente: GVA



Gráfico 3-11: Desocupación registrada. Fuente: GVA.

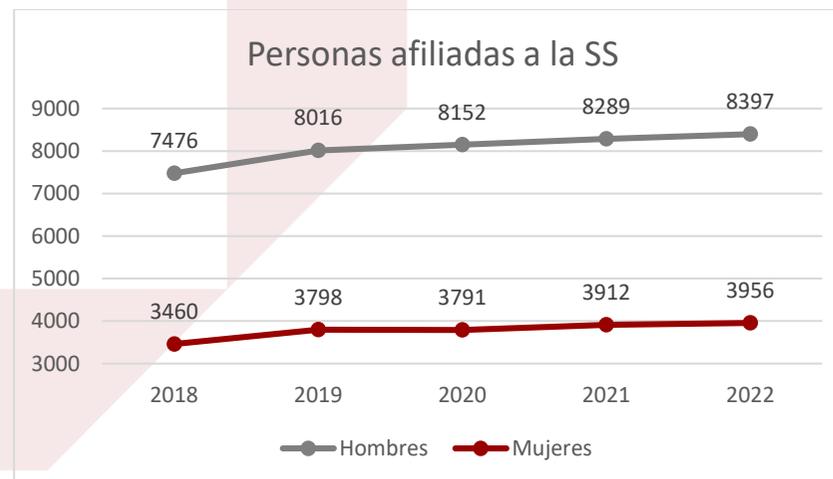


Gráfico 3-12: Desocupación registrada. Fuente: GVA.

Por sector de actividad (2022)	%
Agricultura	23,53
Construcción	8,05
Industria	7,35
Servicios	0,82
Sin ocupación anterior	10,3

Tabla 3-12: Desocupación por sector de actividad. Fuente: GVA

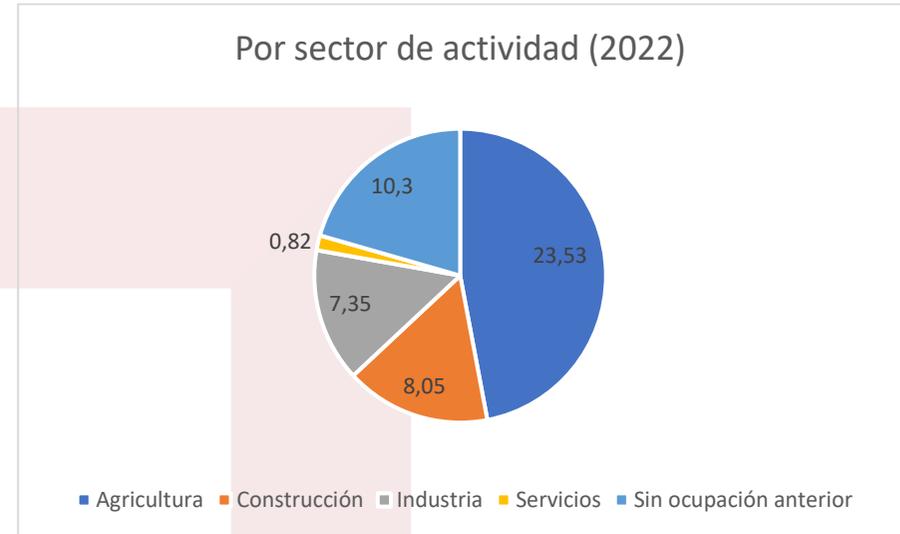


Gráfico 3-13: Desocupación por sector de actividad. Fuente: GVA

3.5. Motorización

En cuanto a los vehículos según el tipo de carburante utilizado podemos distinguir entre vehículos diésel, gasolina y eléctricos, siendo estos últimos poco significativos, pero en línea con la implantación del vehículo eléctrico a nivel estatal. El parque automovilístico de Almassora, en el 2021, queda por tanto distribuido del siguiente modo según el tipo de combustible empleado:

- Diésel: 52,12%
- Gasolina: 45,60%

Vehículos por tipo y carburante - 2021					
	Diésel	Gasolina	Electr.	Otros	Total
Turismos	7.916	6.873	30	19	14.838
Motocicletas	0	1980	16	1	1997
Furgonetas y camiones	2865	204	0	10	3079
Autobuses	22	0	0	0	22
Tractores industriales	293	0	0	0	293
Ciclomotores	33	819	12	0	864
Otros	201	36	43	366	646
Total	11.330	9.912	101	396	21739

Tabla 3-13: Vehículos por tipo y carburante. Fuente: Ficha municipal edición 2022 GVA

3.5.1. Flota vehículos municipales

El municipio cuenta con una flota de vehículos municipales de combustión, el inventario de estos es el siguiente:

SERVICIO	TIPO VEHICULO	UNIDADES
PROMOCIÓN ECONÓMICA	AUTOMOVIL	1
INSPECTOR URBANISMO	AUTOMOVIL	1
INSPECTOR ACTIVIDADES	AUTOMOVIL	1
SERVICIOS AGRÍCOLAS	AUTOMOVIL	1
NOTIFICADORES	AUTOMOVIL	1
SOSTENIBILIDAD	AUTOMOVIL	1
ALCALDÍA	AUTOMOVIL	1
SERVICIOS MUNICIPALES	TORITO	1
SERVICIOS MUNICIPALES	CARRERILLA ELEVADORA	1
SERVICIOS MUNICIPALES	AUTOMOVIL	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	AUTOMOVIL	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	AUTOMOVIL	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	AUTOMOVIL	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	AUTOMOVIL	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	AUTOMOVIL	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	AUTOMOVIL	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	AUTOMOVIL	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	AUTOMOVIL	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	AUTOMOVIL	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	MOTOCICLETA	1

SERVICIO	TIPO VEHICULO	UNIDADES
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	MOTOCICLETA	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	BICICLETA	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	BICICLETA	1
SERVICIOS MUNICIPALES	CAMIÓN	1
SERVICIOS MUNICIPALES	CAMIÓN	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	BUGGY	1
POLICÍA LOCAL ALMASSORA	AUTOMOVIL	1
TOTAL		31

Tabla 3-14: Vehículos municipales Fuente: Ajuntament Almassora

3.6. Vehículo eléctrico

El vehículo eléctrico hoy en día es capaz de satisfacer las necesidades de movilidad de una gran parte de la población. En la actualidad un motor eléctrico es una maquina más eficiente que un motor de combustión para generar movimiento. El primer paso para la introducción del vehículo eléctrico en España fue en septiembre de 2009, donde el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio lanzó el proyecto MOVELE, proyecto de movilidad eléctrica urbana dentro del Plan de Activación del Ahorro y la Eficiencia Energética 2008-2011, impulsada a través del IDAE Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía cuyo objetivo para los años 2009-2010 era la introducción de 2.000 vehículos eléctricos en España. Desde el año 2016 y hasta la actualidad, está en marcha Plan MOVEA, supliendo a los anteriores Plan PIMA (Plan de Impulso del Medio Ambiente Aire) y el Plan MOVELE y unificando ambos en uno. Un plan con una dotación de 16,6 millones de euros de los cuales 13,3 millones van destinados a los vehículos eléctricos y puntos recargas.

A cierre del mes de julio de 2019 en España el parque de vehículos eléctricos es de 81.165 incluyendo autobuses, coches, camiones y ciclomotores. En el año 2021, en el municipio de Almassora se encontraban matriculados 101 vehículos eléctricos. La implantación de este tipo de vehículos en el municipio y en el resto de España es una cuestión de presente más que de futuro, debe estar preparada para la implantación de este medio de transporte dentro de su núcleo poblacional y por lo tanto para la implantación de puntos de carga.

4. INVENTARIO Y ANÁLISIS DEL VIARIO. TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

Para hacer el diagnóstico de la movilidad de un municipio es imprescindible analizar la red viaria y su circulación. Primeramente, se ha realizado el análisis de la red y jerarquización viaria, se han realizado mediciones de aforos de tráfico y por último se han analizado los datos de seguridad y siniestralidad vial.

4.1. Descripción de la red viaria

La estructura del municipio se apoya sobre carreteras de titularidad tanto estatal, como autonómica, provincial y municipal.

Carreteras que pertenecen a la Red de Carreteras del Estado (R.C.E.) N-340

La carretera N-340 (o Carretera del Mediterráneo) es la más larga de las carreteras nacionales de España. Une Cádiz con Barcelona por toda la costa del Mediterráneo, atravesando diez provincias. A lo largo de su recorrido, la N-340 ha sido desdoblada y convertida en autovía, pasándose a llamar A-7. Sirve como alternativa gratuita a la autopista de peaje AP-7 en los tramos por donde esta pasa.

AP-7

La autopista AP-7 forma parte de la red de carreteras del Estado, pese a que su explotación sea objeto de concesión administrativa, y se lleve a cabo por parte de una empresa privada. Es la infraestructura principal del corredor Mediterráneo principalmente en lo que se refiere a tráfico exterior. En la provincia de Castellón tiene un recorrido total de 120 km.

Carreteras que pertenecen a la Red Básica de la Comunidad Valenciana

CV-18

La actual CV-18 forma parte del antiguo trazado de la c-236, una carretera comarcal que realizaba prácticamente el mismo recorrido, con la única diferencia que comenzaba en el centro de Castellón, finalizaba en el centro de Nules y atravesaba todos los municipios por el centro.

La carretera CV-183 es la conexión entre la CV-18 en Almazora con la CS-22 y la N-225 sentido El Grao de Castellón.

CV-10

La carretera **CV-10** pertenece a la red de carreteras de la Generalidad Valenciana.

Recibe este nombre tras la unión de varias carreteras con nomenclatura antigua, tales como CS-222, CS-V-8501, C-238, CS-850 y CS-233, que unían de forma local, municipios como Bechí, Villavieja o Puebla-Tornesa, entre otros. Con una longitud total de 82 km, la CV-10 Autovía de la Plana es, en teoría, parte de la A-7 Autovía del Mediterráneo, pero al haber sido desarrollada y mantenida por la Generalidad Valenciana, tiene la nomenclatura referida a las carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana.

La red de Carreteras Locales

Son carreteras cortas que enlazan localidades cercanas y urbanizaciones separadas del casco urbano de un pueblo. Desde el centro del municipio de Almassora a la zona del litoral apenas la separan 5,5 km. Se unen principalmente por el Camí de la mar y el camino Benafeli.

El tráfico en la red de accesos a Almassora se ha analizado a partir de los datos del Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento del año 2015, último disponible en el momento de redacción del Plan.

La N-340 a la altura de Almassora presenta una intensidad media diaria de 35.945 vehículos, de estos el 93,66% son vehículos ligeros, las motocicletas el 1,47% y los vehículos pesados el 4,87%.

La CV-18 a la altura de Almassora presenta una intensidad media diaria de 12.123 vehículos.

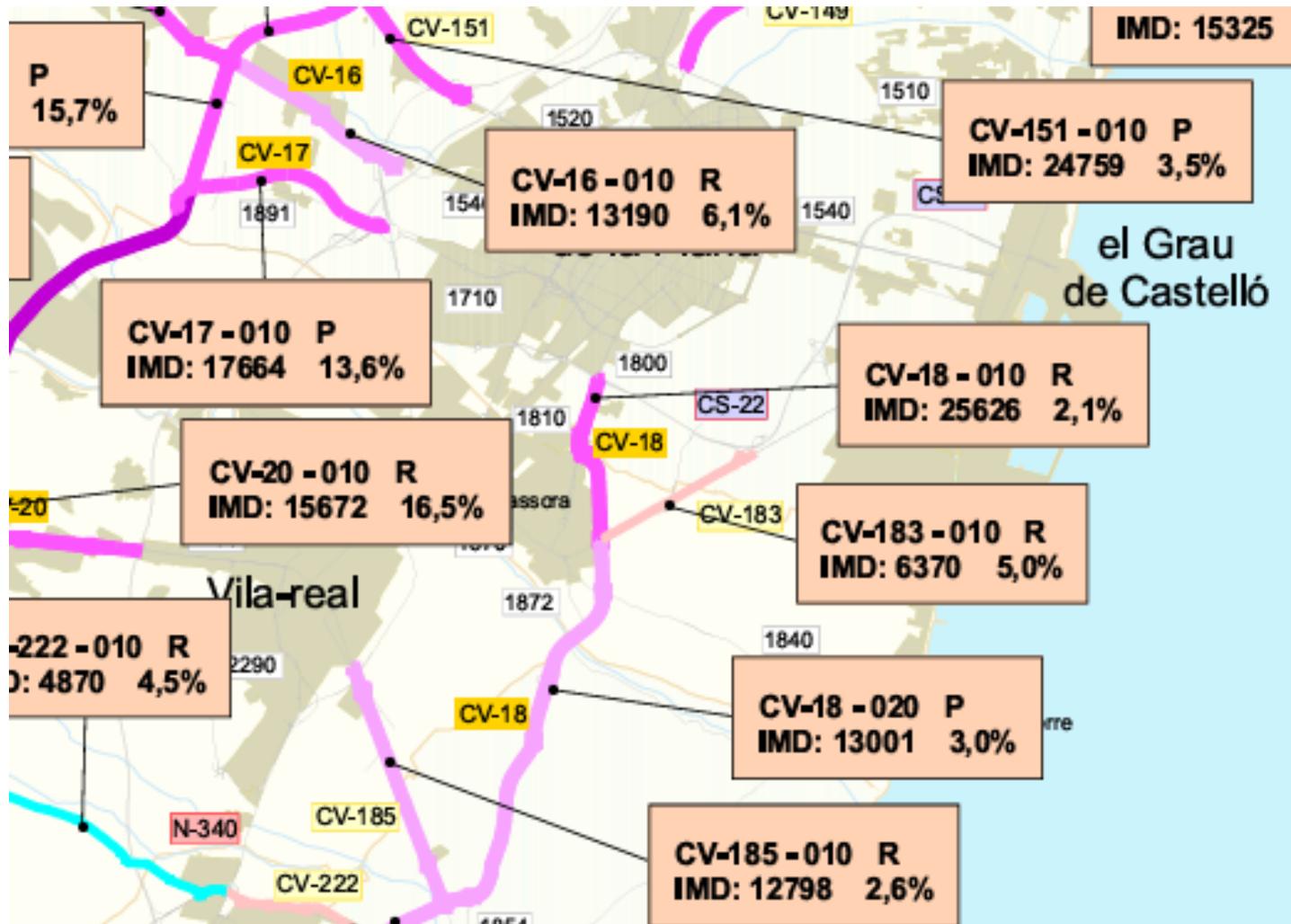


Ilustración 4-1 Mapa de tráfico Castellón 2023. Fuente GVA

4.2. Jerarquización viaria

La red viaria dota de comunicación y accesibilidad al territorio y los municipios. Se ha jerarquizado la red viaria del municipio, según su funcionalidad, para poder realizar un mejor análisis del tráfico.

Los viales se clasifican en los siguientes grupos:

- Categoría A, vías primarias:** Canalizan los movimientos de larga distancia y cumplen funciones de conexión y distribución de vehículos que acceden a la ciudad o la atraviesan sin detenerse.
- Categoría B, vías colectoras o distribuidoras:** Forman la red principal del municipio. Su objeto es conectar las distintas partes de la ciudad y la mayor parte del tráfico que circula por dichas calles sin detenerse.
- Categoría C, vías locales:** Su función principal es la de acceso a los usos ubicados en sus márgenes. En estas vías los desplazamientos de larga distancia son de poca importancia. Los movimientos de paso son minoritarios frente a los movimientos de acceso a los usos de los márgenes.

En Almassora:

Primarias	Colectoras/distribuidoras	Locales
C.San Jaime	C.Jose Ortiz	Resto de calles del municipio
C. Santa quiteria	C.Boqueras	
C. Industria	C.Constitución Española	
Av. Castellon	C. del 9 d'Octubre	

Tabla 4-1: Jerarquización viaria



Ilustración 4-2: Jerarquización viaria Fuente: Elaboración propia

4.3. Aforos de tráfico

Para obtener un valor del tráfico producido en los accesos al municipio. Los aforos de tráfico se realizaron de modo automático, mediante equipos que permite el conteo de vehículos, medición de velocidad y clasificación según longitud, con un registro de la fecha y hora de paso de cada vehículo.



©QUADREX SL 2018 –Doc. Ref.: QX-TC-RAD DOC01-02
Última Revisión: 22/10/2018

Ilustración 4-3 Imagen radar

Se obtiene la siguiente información:

- **IH (vh/h):** Intensidad horaria de vehículos.
- **ID (vh/día):** Intensidad diaria de circulación.
- **IMD (vh/día):** obteniendo los coeficientes de expansión de las estaciones afines y la ID, se puede obtener la IMD. La IMD es la intensidad de tráfico que se registraría si se aforaran los 365 días del año y se hiciera la media.
- **Velocidad de circulación:** da una idea del flujo de la vía y de la necesidad de tomar medidas para calmar el tráfico.
- **Tipo de vehículo.**

El objetivo principal del plan de aforos es obtener la Intensidad Media Diaria (IMD) de cada tramo de carretera. Se entiende por IMD el número total de vehículos que pasan por una sección de carretera durante un año, dividido por 365 días.

Los distintos tipos de estaciones de aforos son:

- **Estaciones primarias.** Se obtienen de aforar durante una semana completa (incluido fin de semana) en meses alternos, realizando seis mediciones anuales.
- **Estaciones secundarias.** Se obtienen de aforar durante dos días laborables completos (sin incluir fin de semana ni festivos) en meses alternos, realizando seis mediciones anuales
- **Estaciones de cobertura** Se obtiene de aforar durante 24 horas al año, en un día laborable.

En el estudio del tráfico, se realizan aforos automáticos en Almassora a través de una estación de cobertura, de los que se obtienen las Intensidades Medias Diarias (IMD) de diferentes puntos del municipio:



Il·lustració 4-4: Puntos donde se han realizado las mediciones de aforos Fuente: Elaboración propia

Obtenemos las IMDs a partir de los resultados de las estaciones de cobertura y aplicando los factores de expansión de las estaciones afines primarias. Los datos de las estaciones afines se obtienen del Plan de aforos 2021 de la Generalitat Valenciana. La estación de aforos también nos proporciona las velocidades y por tanto podemos valorar la seguridad en función de las necesidades y características de la vía.

Calle	I24 (vehículos)	IMD (vehículos/día)	VELOCIDAD MEDIA (Km/h)
Avenida del mar	1.668	1.559	26,30
Avenida grao de Castellón	1060	991	33,30
Avenida generalitat	3110	2.906	31,11
Carrer constitució	5874	5.489	23,90
Carrer 9 de octubre	4953	4.629	25,42
Carrer comercio	1426	1.333	33,90
Carrer Jose ortiz	6375	5.957	26,70
Carrer Boques	2266	2.118	32,10
Avenida de castellon	2381	2.225	33,50
Carrer san jaume	2563	2.395	25,30
Carrer de santa quiteria	8784	8.209	28,30
Carrer ferrocarril sur	490	458	38,20
Carrer ferrocarril norte	3211	3.001	48,20
Calle industria	2995	2.799	45,60
Carrer constitució	4118	3.848	32,50

Tabla 4-2:IMD aforos y velocidad media. Fuente elaboración propia.

A destacar, la IMD de la Carrer de santa quiteria que presenta la IMD más alta, este dato es llamativo dado que calles con características similares no son tan transitadas. En cuanto a las velocidades medias de todos los vehículos que circulan por esos tramos, están dentro de los límites de las vías respectivas.

Se realiza también el análisis de la distribución de la intensidad horaria en cada ubicación del aforo.

Avenida del mar



Tabla 4-3: Intensidad horaria Avenida del Mar

Avenida Grau Castellón



Tabla 4-4: Intensidad horaria Avenida Grau Castellón

Avenida Generalitat

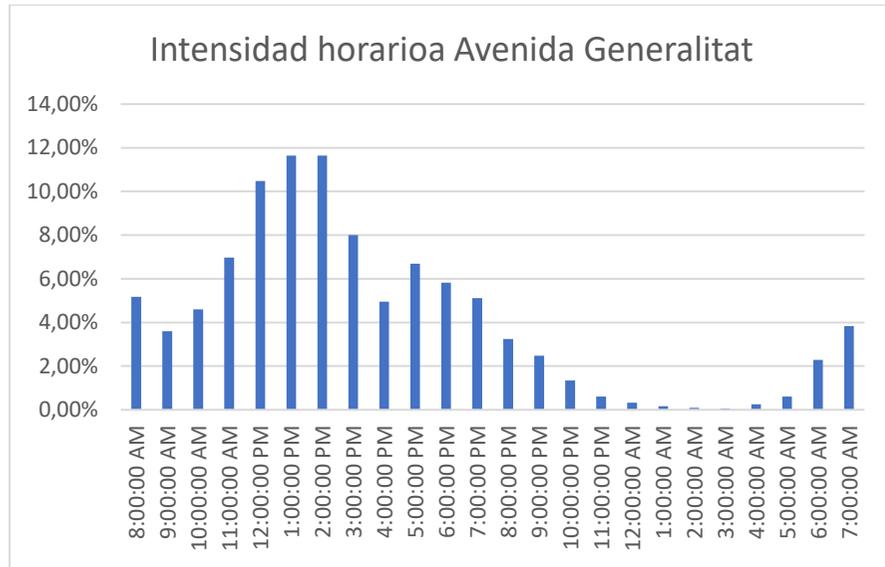


Tabla 4-5: Intensidad horaria Avenida Generalitat

Carrer de la constitución

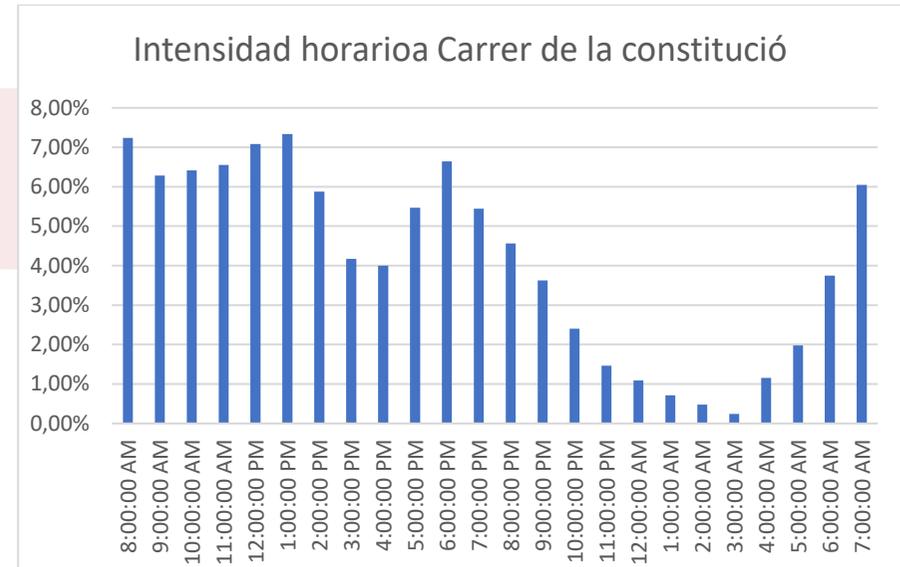


Tabla 4-6: Intensidad horaria Carrer de la constitución

Carrer 9 d'Octubre

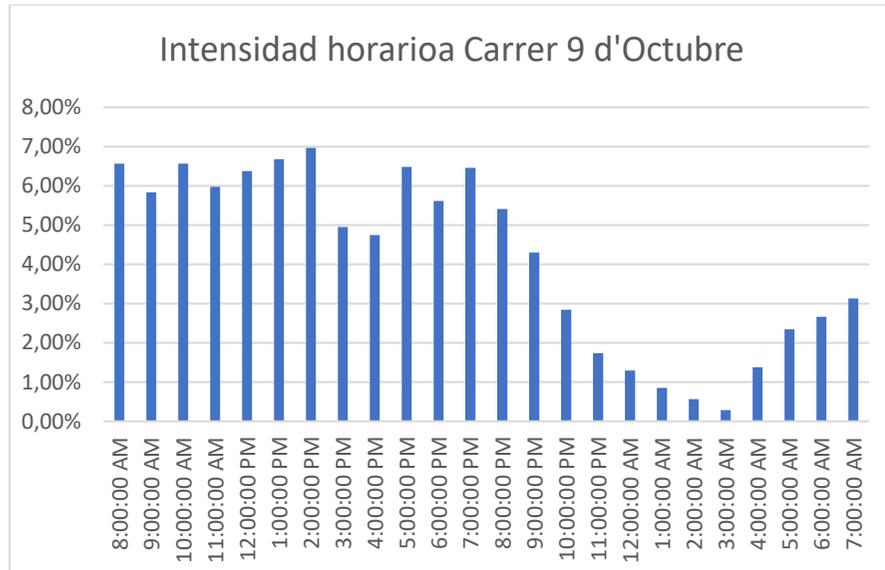


Tabla 4-7: Intensidad horaria Carrer 9 d'Octubre

Carrer comercio

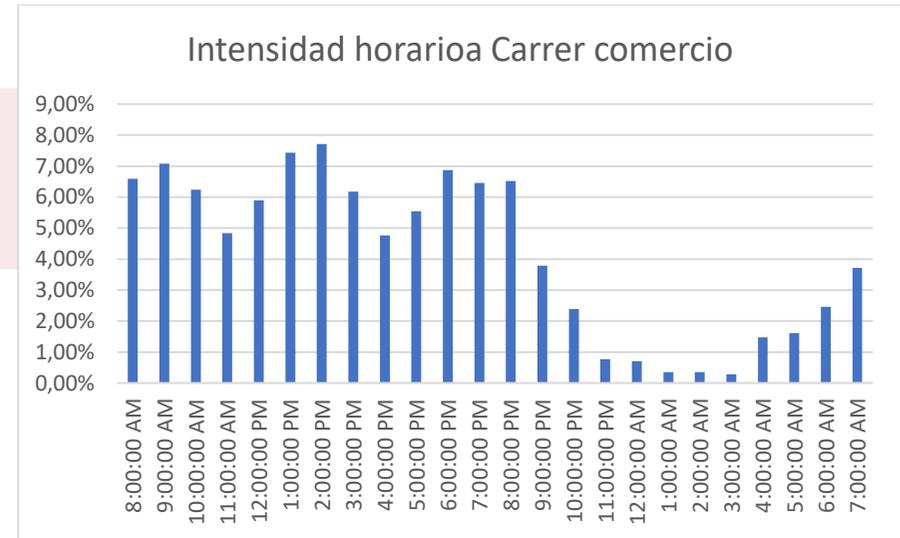


Tabla 4-8: Intensidad horaria Carrer comercio

Carrer Jose Ortiz

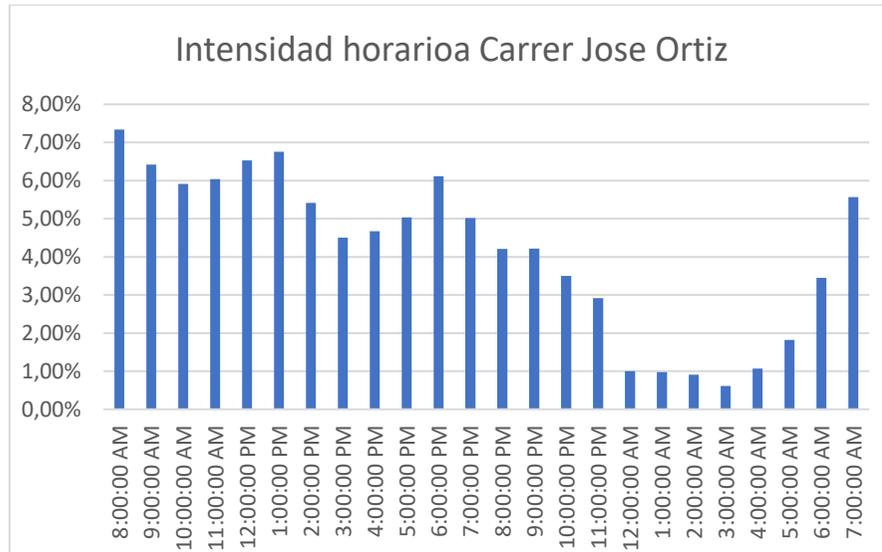


Tabla 4-9: Intensidad horaria Carrer Jose Ortiz

Carrer Boqueres

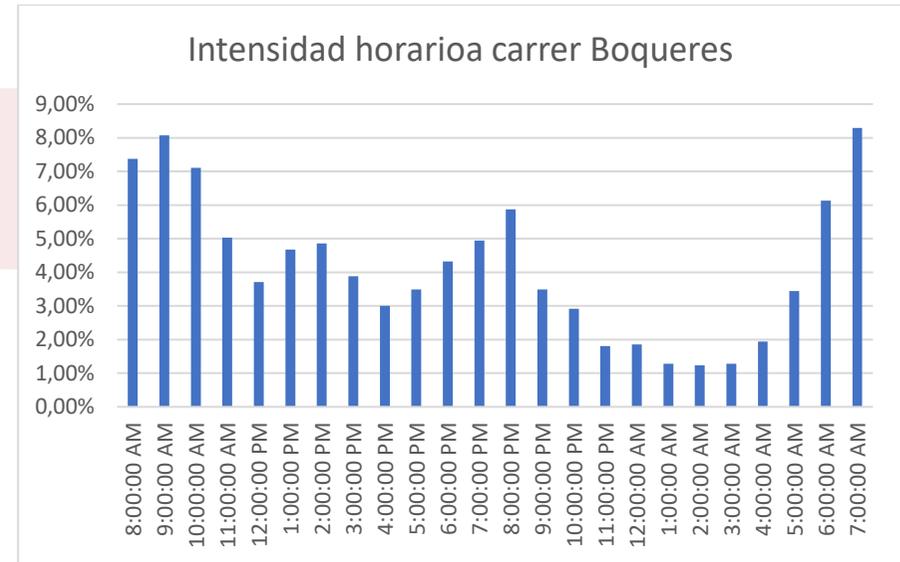


Tabla 4-10: Intensidad horaria Carrer Boqueres

Avenida Castellón



Tabla 4-11: Intensidad horaria Avenida Castellón

Carrer San Jaume

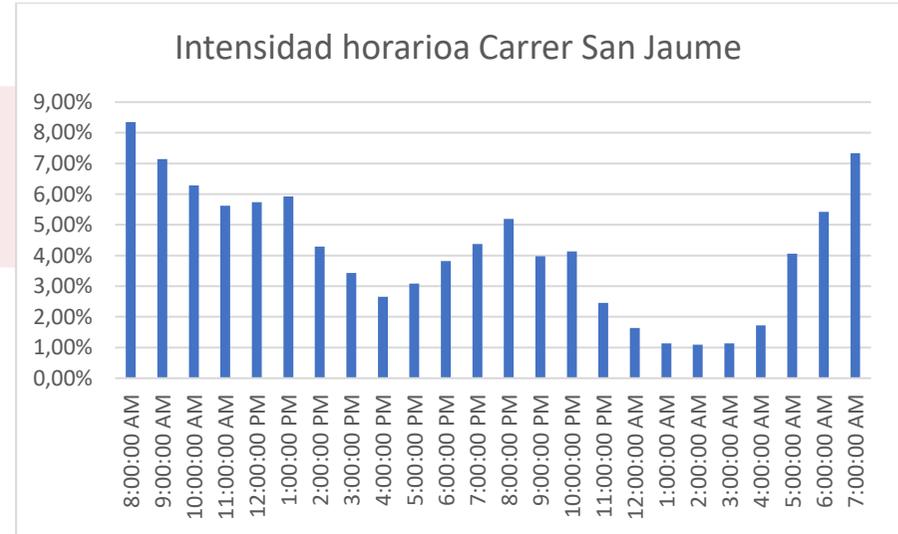


Tabla 4-12: Intensidad horaria Carrer San Jaume

Carrer Santa Quiteria



Tabla 4-13: Intensidad horaria Carrer Santa Quiteria

Carrer ferrocarril sur



Tabla 4-14: Intensidad horaria Carrer ferrocarril sur

Carrer ferrocarril norte

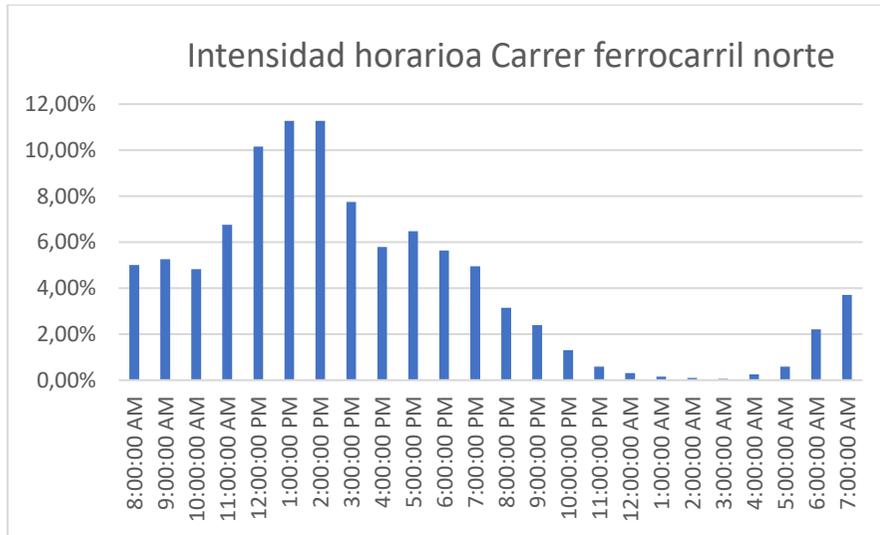


Tabla 4-15: Intensidad horaria Carrer ferrocarril norte

Carrer Industria



Tabla 4-16: Intensidad horaria Carrer Industria

Carrer constituíó

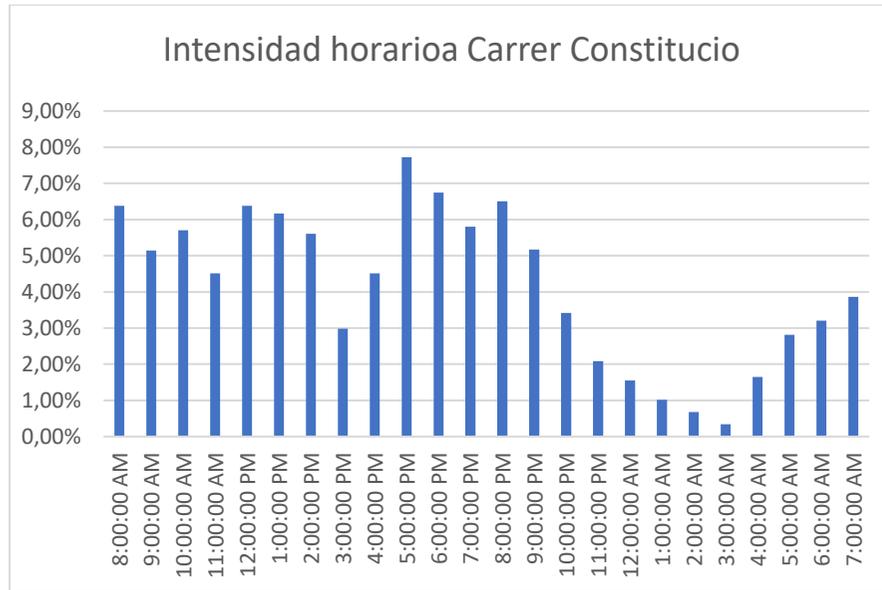


Tabla 4-17: Intensidad horaria Carrer constituíó

IMD del PAT de Castellón

Además de los valores que se tomaron expresamente para la realización del PMUS se tendrán en cuenta los valores que se tomaron en el PAT de Castellón que afectan a los accesos al municipio de Almassora.

Carretera	Tramo	Denominación del tramo	Municipio	IMD (veh/día)	(%) de pesados
CV-18, de Castelló de la Plana a Nules	Su primer tramo	entre la CS-22 y la CV-183	Almassora	24.777	2
CS-22, Acceso al Grao de Castelló desde la N-340	Entre Almassora y Castelló de la Plana	Enlace N-225 y CV-183	Almassora	13.621	11,2
N-225, de Teruel al Grao de Castelló	El tercer tramo	Parte de la CS-22 y une el Norte de Almassora con el Polígono el Serrallo y el S del Grao de Castelló.	Almassora	3.639	4,5
CV-183	A su paso por Almassora	la CV-18 que discurre al E de Almassora, con la CS-22	Almassora	6.494	4,5

Tabla 4-18: IMD en las carreteras de acceso a Almassora Fuente PAT de Castellón

4.4 Seguridad y siniestralidad vial

Se han analizado los datos de seguridad y siniestralidad vial del municipio de Almassora durante el 2023. Por ello se han obtenido por un lado la cantidad de infracciones de tráfico por mal estacionamiento e infracciones de tráfico siendo un total de 1.312 denuncias.

Por otro lado, también se ha obtenido la información de accidentes durante el año de estudio.

	Siniestralidad Almassora		
	Fallecidos	Con herido	Sin herido
2023	0	56	120

Tabla 5-4. Siniestralidad. Fuente: Policía Local Almassora

5. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA MOVILIDAD URBANA

En este apartado se va a realizar el análisis de la movilidad en Almassora y de los desplazamientos que se generan en el municipio. Para ello, se ha observado los lugares que generan atracción en el municipio, y, por tanto, generan desplazamientos. También se han realizado una serie de encuestas para ver cómo se mueven los vecinos de Almassora en función del origen y destino.

5.1. Centros de atracción

A continuación, se presenta el mapa con algunos de los centros atractores de Almassora que pueden generar la mayor parte de los desplazamientos de la población.

Instalaciones culturales



Ilustración 5-1: Plano instalaciones Almassora

5.2. Zonificación

Tras la realización del análisis y estudio de la información y de los datos obtenidos, hemos procedido a dividir el municipio en cuatro grandes zonas. Con estas divisiones pretendemos poder analizar la movilidad dentro del territorio, atendiendo a los distintos flujos. Los datos censales también han sido claves para la realización de la división zonal.

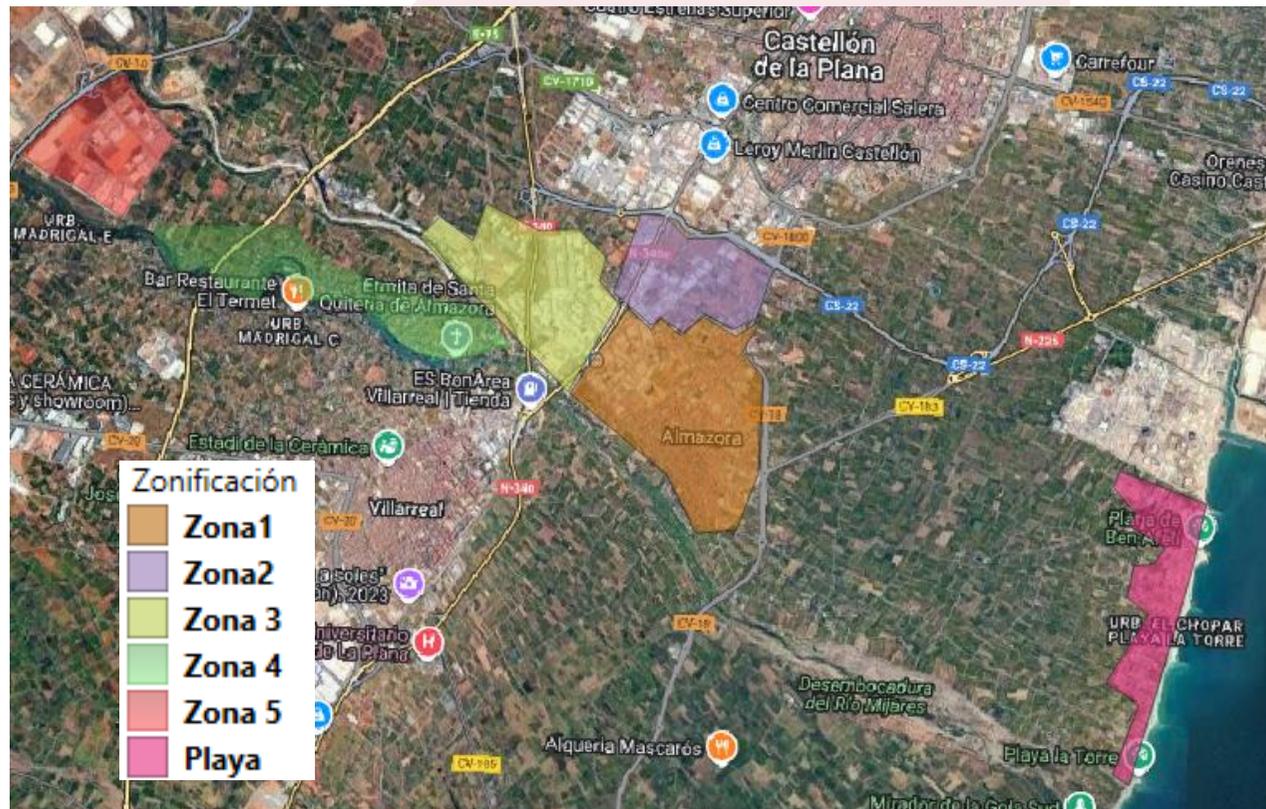


Ilustración 5-2 Zonificación. Fuente: Elaboración propia

La zona 1 corresponde a la parte más al este de la población.

La zona 2 es la parte del municipio que se sitúa al norte.

La zona 3 corresponde a la zona más despoblada del municipio y en cierta manera se podría definir en cuanto a la movilidad como una zona de tránsito.

La zona 4 Corresponde a viviendas unifamiliares que se encuentran en el cauce del Rio Mijares.

La zona 5 es una zona industrial que linda con el término municipal de onda.

La zona de la Playa es donde se incrementa el número de habitantes en la época estival.

6. ENCUESTAS

Se han realizado una serie de encuestas generales y de centros educativos acerca de la movilidad en Almassora, estas se han realizado a través de internet, de estas se ha obtenido el reparto modal de los desplazamientos en el municipio, y la cantidad de viajes que se realizan en tráfico motorizado.

6.1. Encuestas generales

Las encuestas realizadas para obtener los desplazamientos generales, se han obtenido a través de encuestas antes explicadas en internet y realizadas vía online, con un total de 58 encuestados. A través de estas encuestas se ha pretendido conocer los hábitos de desplazamiento habituales en el municipio de Almassora.

Las encuestas buscan caracterizar la movilidad en un día laborable medio en el municipio. El análisis de los desplazamientos generales una vez definidas las zonas en las que se ha dividido el municipio y las zonas de atracción se proceden a analizar los factores explicativos de la movilidad y la caracterización de la movilidad.

A continuación, se definen las características de la edad y el sexo de la muestra de población que ha realizado las encuestas.

Edad:
58 respuestas

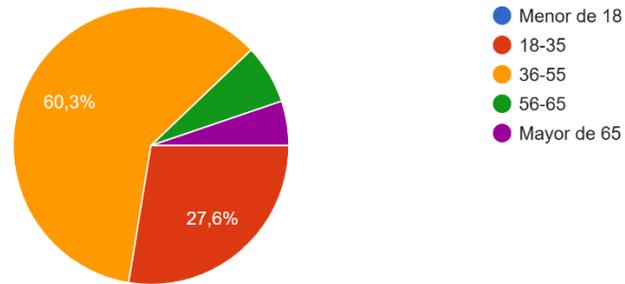


Ilustración 6-1: Edad encuestados Fuente: Elaboración propia

Género:
58 respuestas

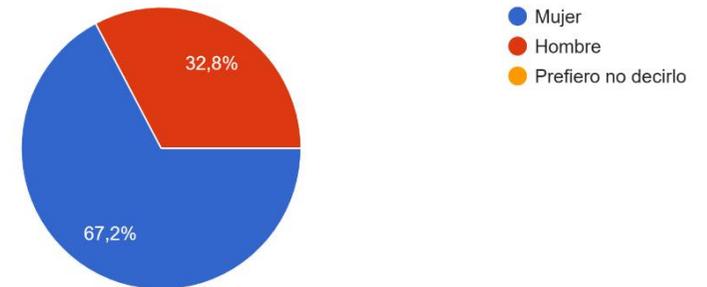


Ilustración 6-2: Género encuestados Fuente: Elaboración propia

El mayor porcentaje de los encuestados tiene una edad de entre 36 y 55 años. En las encuestas ha participado un porcentaje mayor de mujeres, un 67,2% que, de hombres, un 32,8%.

Ocupación:

58 respuestas

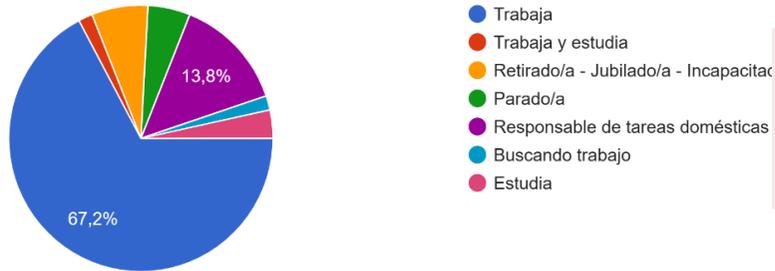


Ilustración 6-3: Ocupación encuestados Fuente: Elaboración propia

Municipio de residencia:

58 respuestas

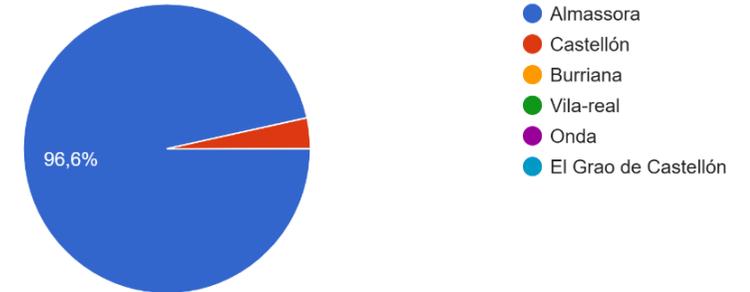


Ilustración 6-4: Municipio residencia encuestados Fuente: Elaboración propia

El 67,2% de los encuestados trabajan, mientras que un 13,8% se encarga de tareas domésticas. El resto de porcentajes no es significativo. Por otra parte, el 96,6% de los encuestados reside en Almassora, mientras el resto reside en Castellón.

¿Cual es el modo de transporte que más utilizas habitualmente?

58 respuestas

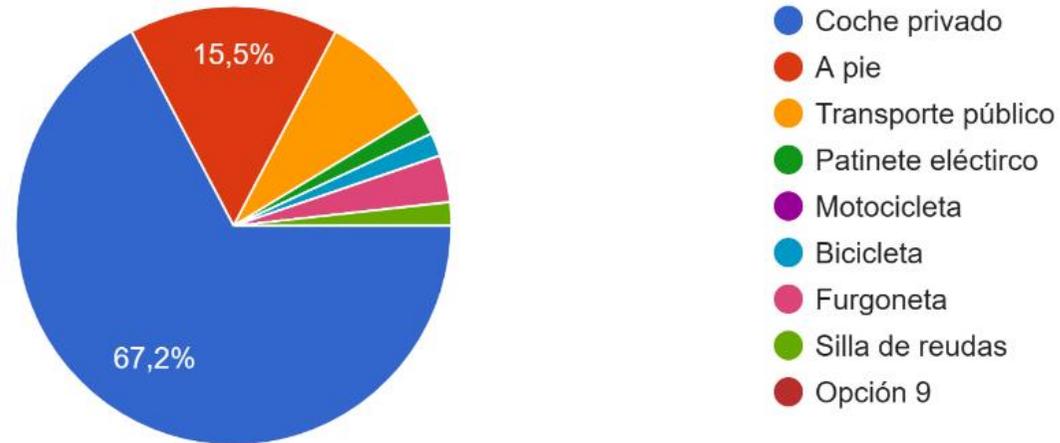


Ilustración 6-5: Modo transporte encuestados Fuente: Elaboración propia

Se puede observar que el transporte más utilizado es el coche privado 67,2%, seguido de ir a pie con un 15,5%.

¿Cual es el modo de transporte que más utilizas habitualmente dentro de Almazora?

58 respuestas

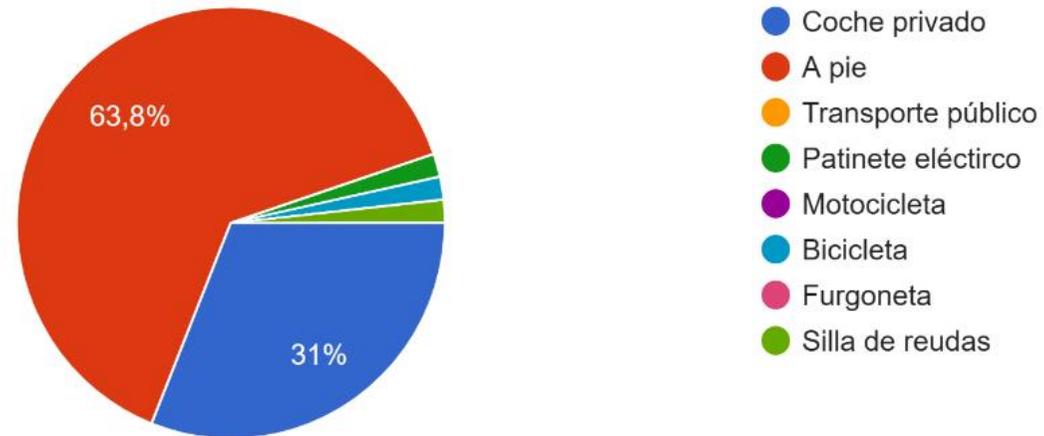


Ilustración 6-6: Modo transporte dentro del municipio encuestados Fuente: Elaboración propia

En cambio, en los desplazamientos internos en Almassora el modo de transporte más utilizado es andando.

¿Cual es el modo de transporte que más utilizas habitualmente en los viajes fuera de Almazora?

58 respuestas

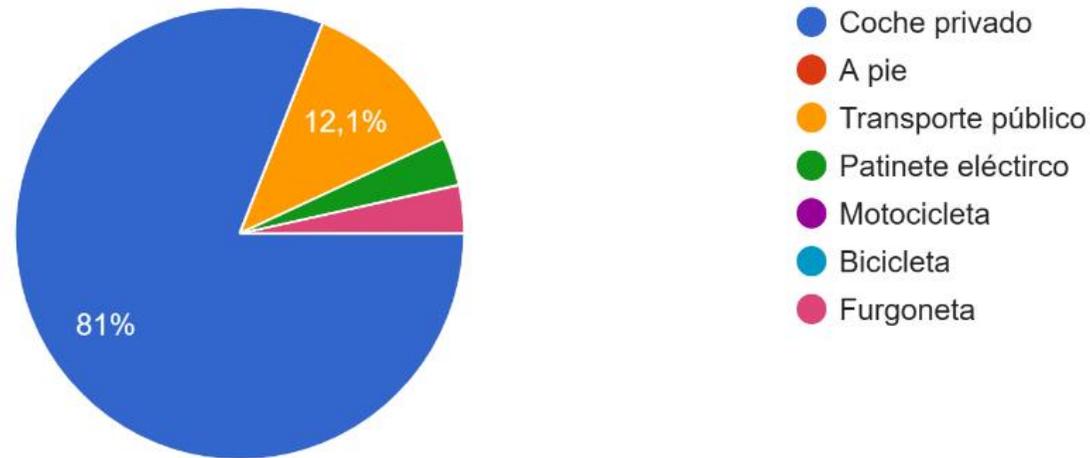


Ilustración 6-7: Modo transporte fuera del municipio encuestados Fuente: Elaboración propia

En consonancia a la primera pregunta del modo de desplazamiento se puede concluir que se realizan más desplazamiento fuera del municipio en coche.

¿Dispone de vehículo privado NO MOTORIZADO? Puede seleccionar varias opciones si lo desea

58 respuestas

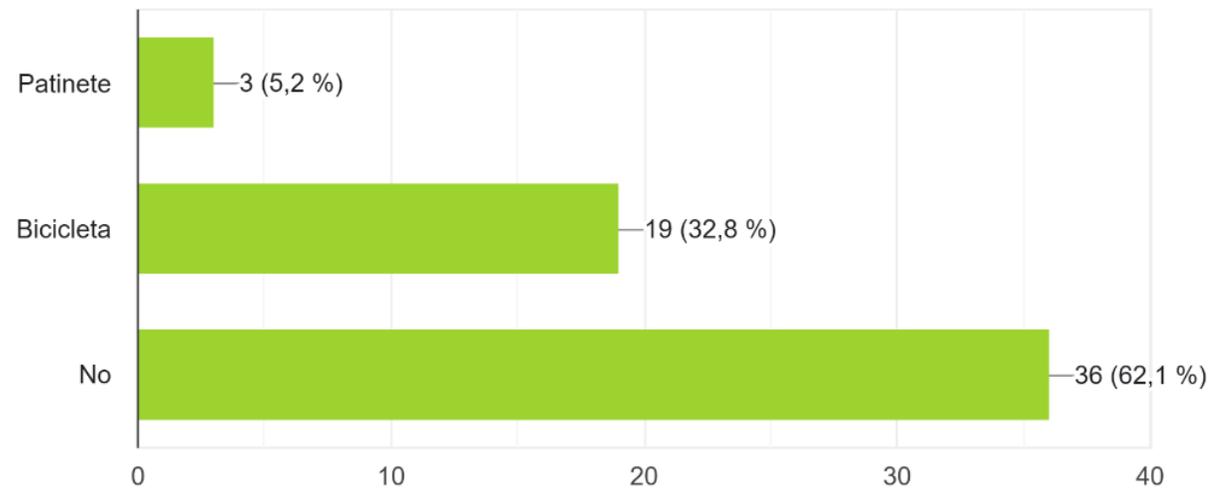


Ilustración 6-8: Vehículo no motorizado encuestados Fuente: Elaboración propia

Se observa que no en gran proporción no se dispone de vehículo no motorizado.

¿Dispone de vehículo privado MOTORIZADO? Puede seleccionar varias opciones si lo desea

58 respuestas

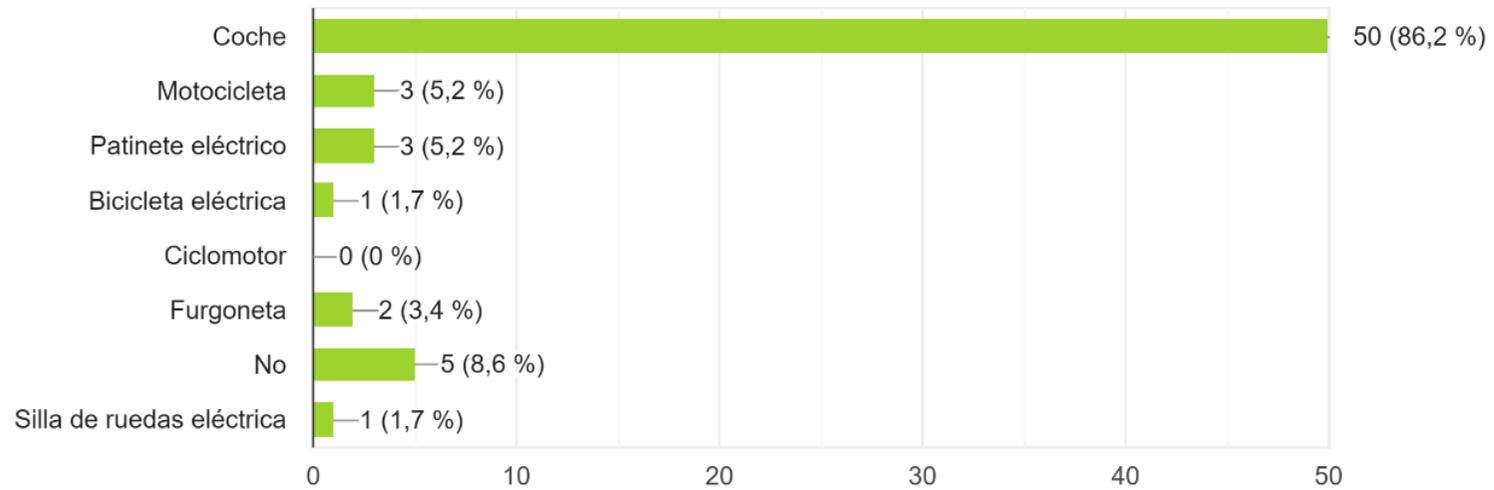


Ilustración 6-9: Vehículo motorizado encuestados Fuente: Elaboración propia

Con diferencia se observa que con un 86,2% de encuestado disponen de un coche.

Viajes en días laborables

Seguidamente se analizarán los viajes que se han realizado en días laborables.

A continuación complete los viajes que realice un día laborable cualquiera dependiendo de la zona más próxima según el mapa anterior, desde donde sale y a donde va, en caso de ser otro municipio distinto se trata de una zona externa:

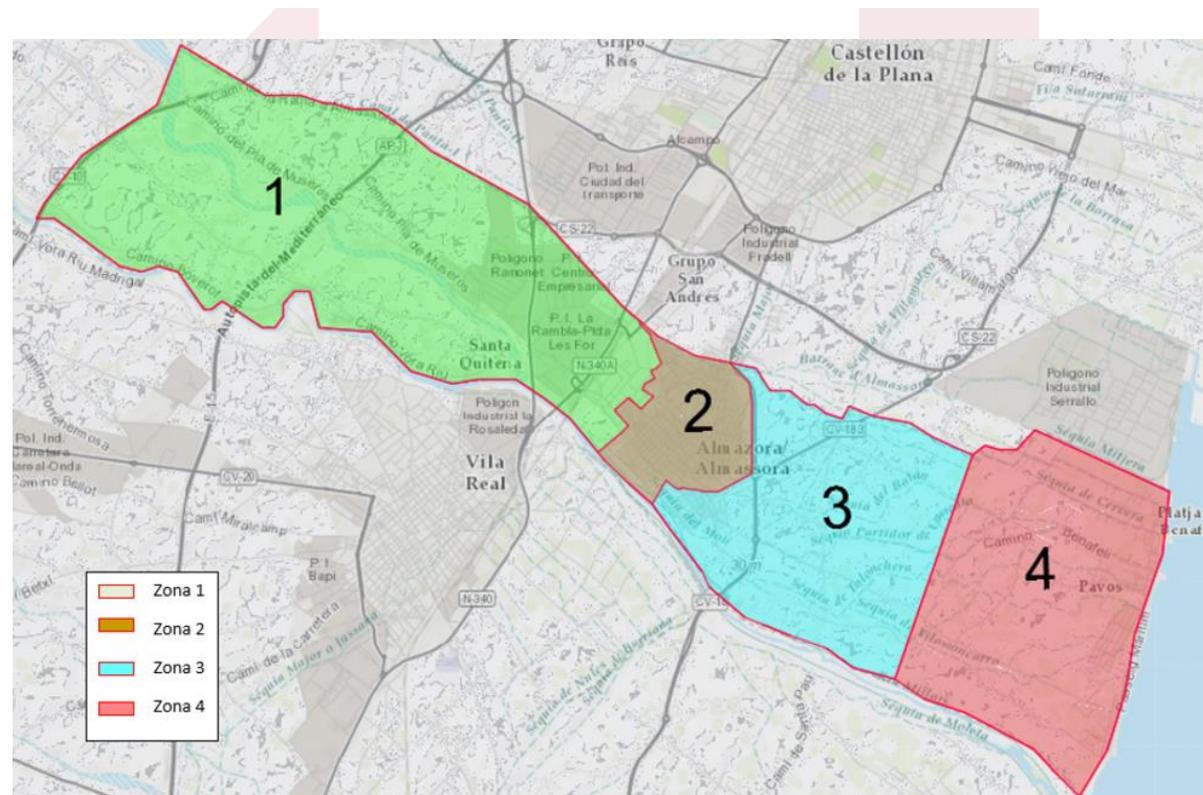


Ilustración 6-10: Viajes en días laborables encuestados Fuente: Elaboración propia

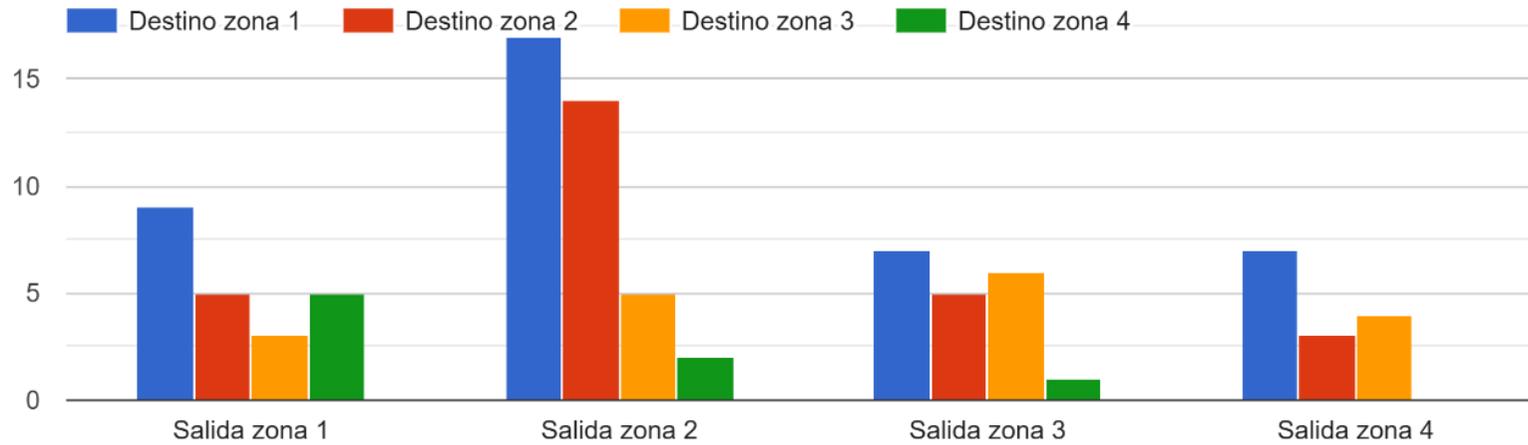


Ilustración 6-11: Zonas de destino encuestados Fuente: Elaboración propia

Se observa que la zona con mayor afluencia de entradas y salidas es la zona 1.

¿Cuántos viajes ha realizado?

54 respuestas

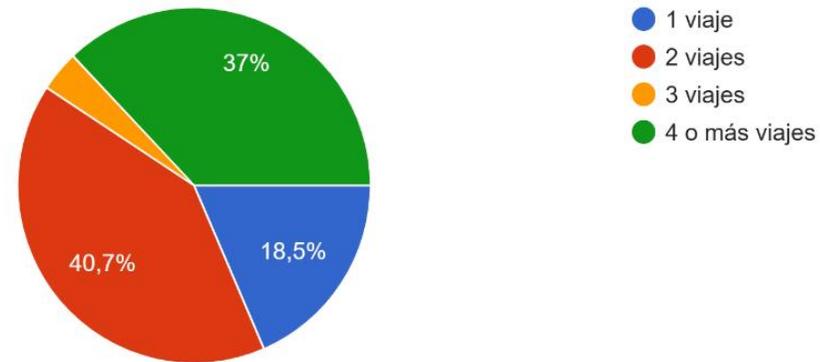


Ilustración 6-12: Cuantía viajes encuestados Fuente: Elaboración propia

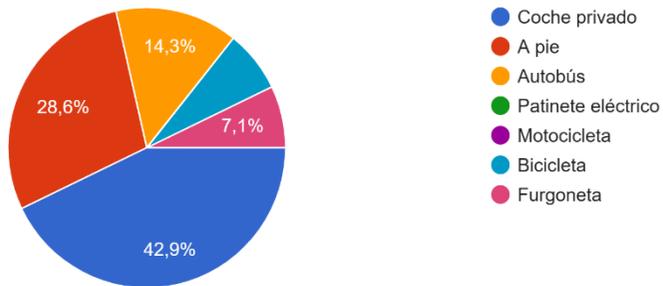
En primera posición se encuentra que se han realizado 2 viajes, seguido por cuatro o más. Seguidamente se analizará los modos de desplazamiento en el primer viaje y el tiempo que se transcurre en los viajes.

1º Viaje

En el primer viaje predomina el vehículo privado con un tiempo de trayecto de 10 a 20 minutos.

¿De qué modo se ha desplazado?

14 respuestas



¿Cuánto tiempo ha empleado en su trayecto?

12 respuestas

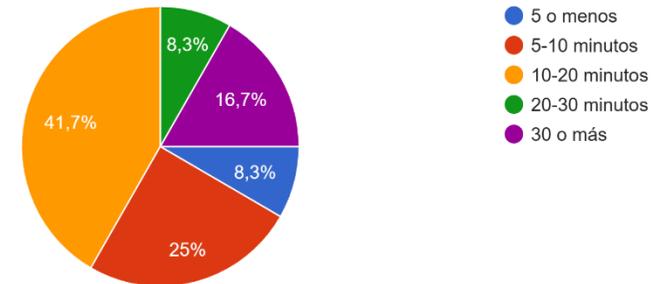


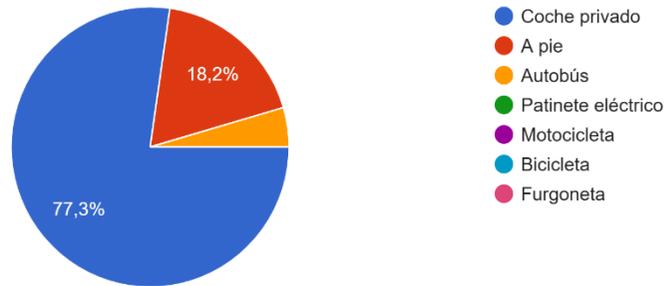
Ilustración 6-13: Cuestiones 1º-1 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

2º Viajes

En el primer viaje de las personas que realizan dos viajes predomina el coche privado. En relación a la duración hay el mismo porcentaje de trayectos de 5 a 10 minutos a 10 a 20 minutos.

1er viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su primer viaje?

22 respuestas



1er viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su primer viaje?

22 respuestas

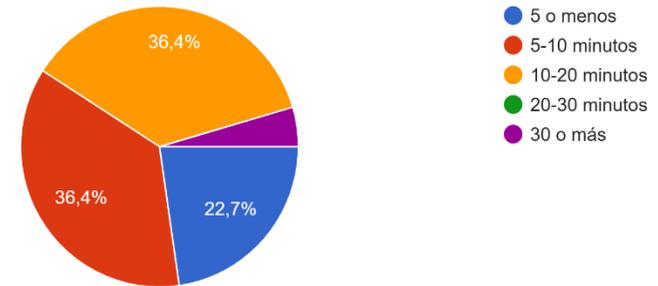
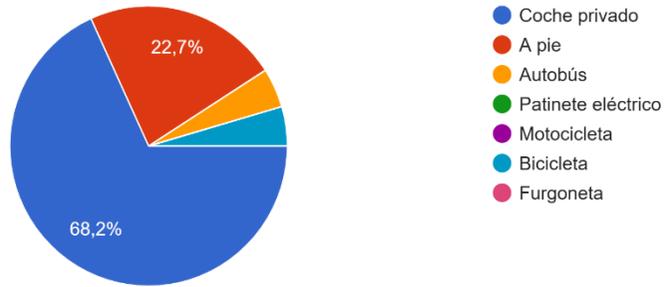


Ilustración 6-14: Cuestiones 2º-1 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

En el segundo viaje el desplazamiento mayoritario sigue siendo el coche privado y en la franja de tiempo de 5 a 10 minutos.

2o viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su segundo viaje?

22 respuestas



2o viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su segundo viaje?

22 respuestas

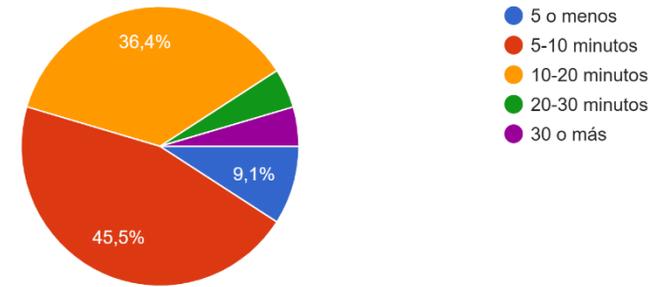


Ilustración 6-15: Cuestiones 2º-2 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

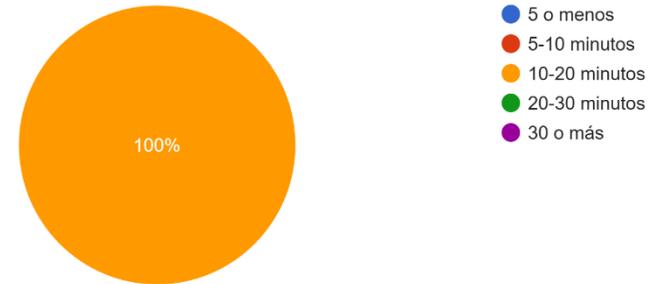
3º Viajes

En este caso los resultados son idénticos en los tres viajes dado que las dos personas que han contestado a las preguntas tienen las mismas respuestas.

1er viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su primer viaje?
2 respuestas



1er viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su primer viaje?
2 respuestas



2o viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su segundo viaje?
2 respuestas



2o viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su segundo viaje?
2 respuestas

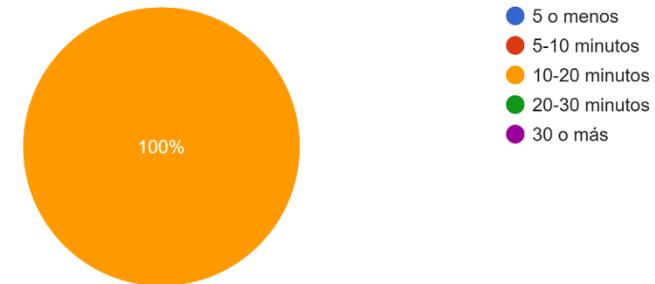


Ilustración 6-16: Cuestiones 3º 1 y 2 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

3er viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su tercer viaje?

2 respuestas



3er viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su tercer viaje?

2 respuestas

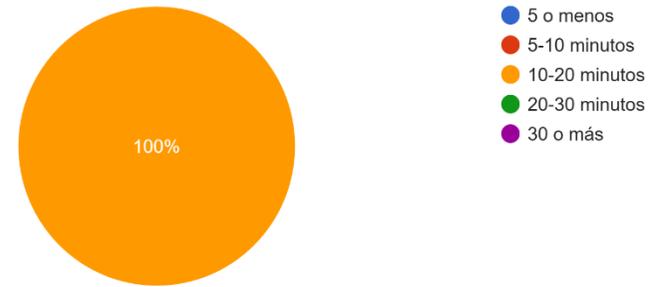


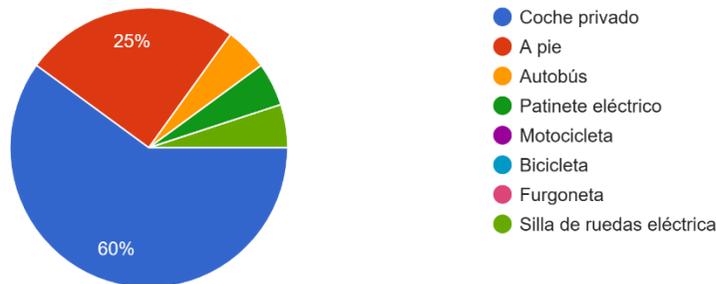
Ilustración 6-17: Cuestiones 3º-3 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

4º o más viajes

En este caso sí que existe variación de respuestas y opciones, pero predominando el modo de transporte de coche privado y tiempo de desplazamiento de 5 a 10 minutos.

1er viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su primer viaje?

20 respuestas



1er viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su primer viaje?

20 respuestas

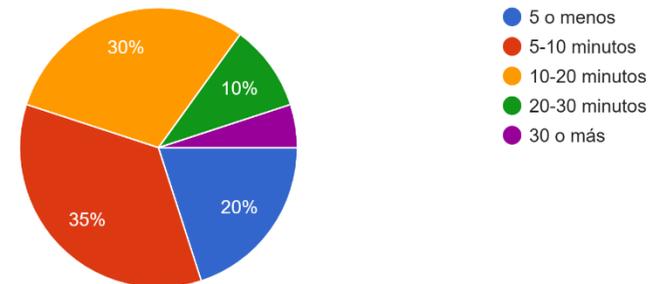
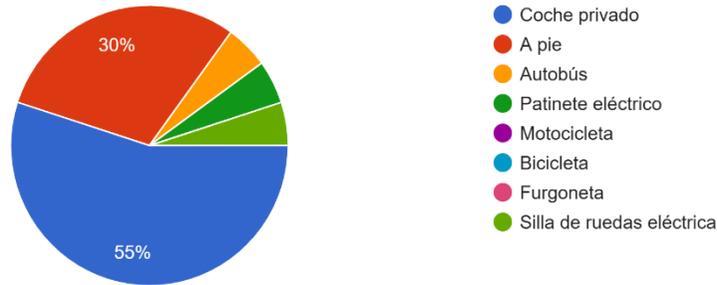


Ilustración 6-18: Cuestiones 4º-1 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

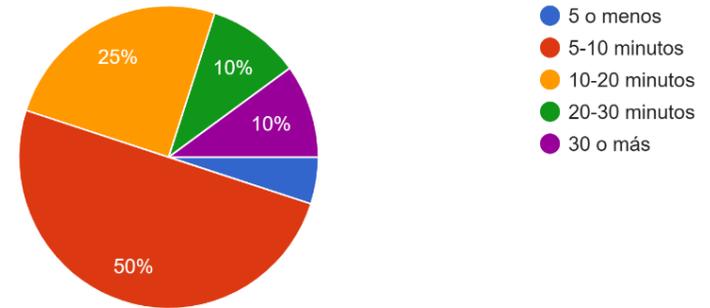
2o viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su segundo viaje?

20 respuestas



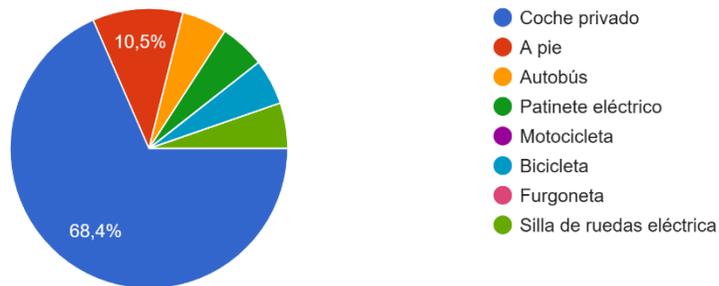
2o viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su segundo viaje?

20 respuestas



3er viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su tercer viaje?

19 respuestas



3er viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su tercer viaje?

19 respuestas

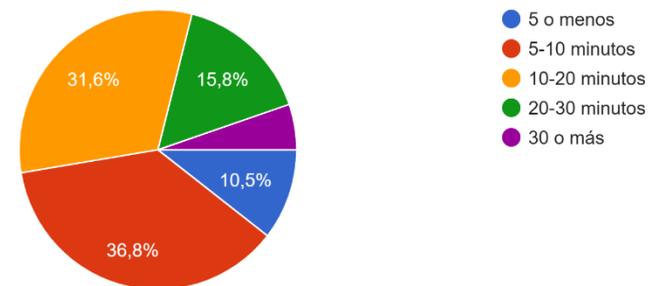
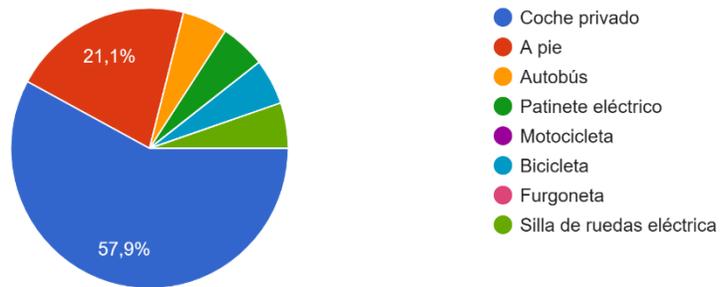


Ilustración 6-19: Cuestiones 4º-2 y 3 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

4o viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su cuarto viaje?

19 respuestas



4o viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su cuarto viaje?

19 respuestas

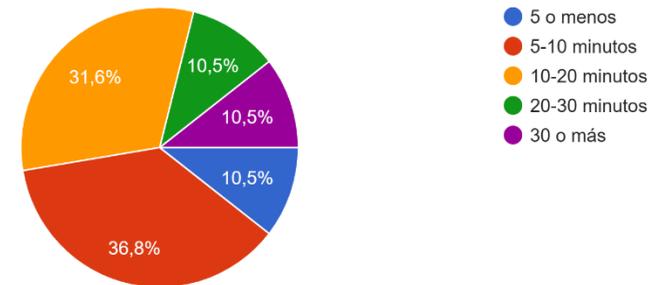


Ilustración 6-20: Cuestiones 4º-4 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

Viajes en días festivos

Se han realizado las misma preguntas para días festivos.

A continuación complete los viajes que realice un día no laborable cualquiera dependiendo de la zona más próxima según el mapa anterior, desde donde sale y a donde va, en caso de ser otro municipio distinto se trata de una zona externa:

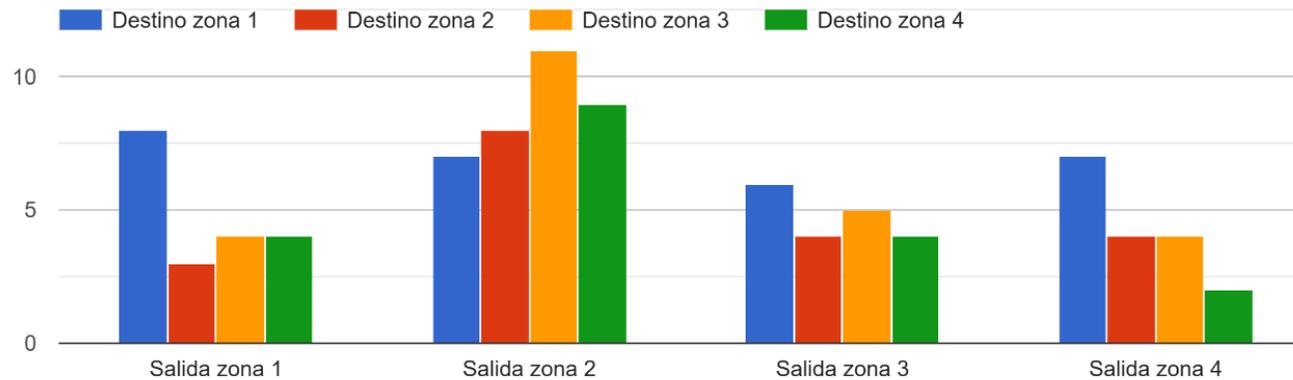


Ilustración 6-21: Viajes días festivos encuestados Fuente: Elaboración propia

Con el mismo porcentaje se tiene que se han realizado 1 o 2 viajes.

¿Cuántos viajes ha realizado?

51 respuestas

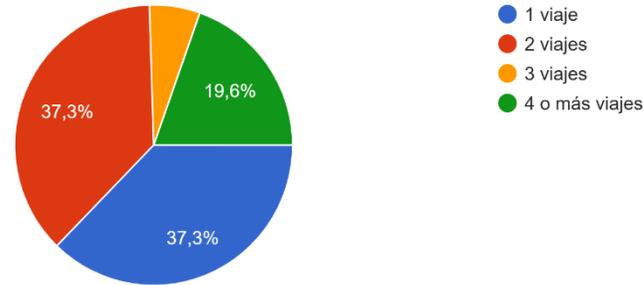


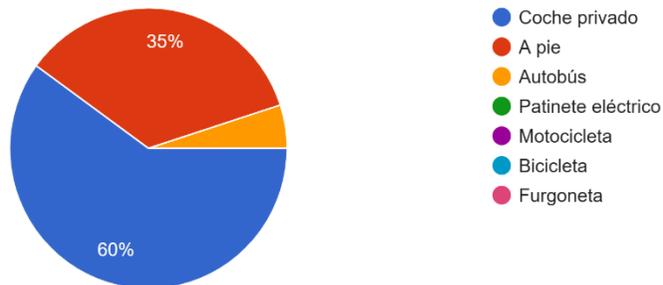
Ilustración 6-22: Cuantos viajes ha realizado el encuestado Fuente: Elaboración propia

1º Viaje

El modo más utilizado es el coche con un tiempo de trayecto de 5 a 10 minutos.

¿De qué modo se ha desplazado?

20 respuestas



¿Cuánto tiempo ha empleado en su trayecto?

19 respuestas

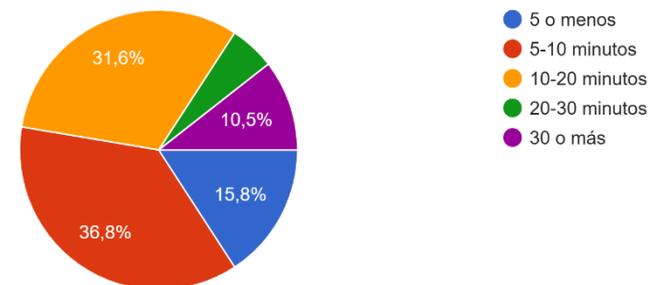


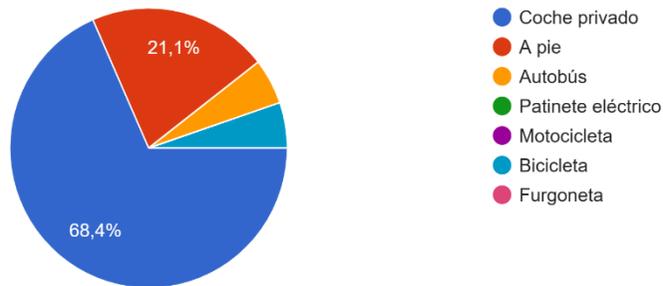
Ilustración 6-23: Cuestiones 1º-1 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

2º Viajes

En este caso el modo predominante sigue siendo el coche, pero en el primer viaje también hay un gran porcentaje caminando. En el tiempo de trayecto en ambos casos el tiempo que se ha utilizado más es el de 5 a 10 minutos.

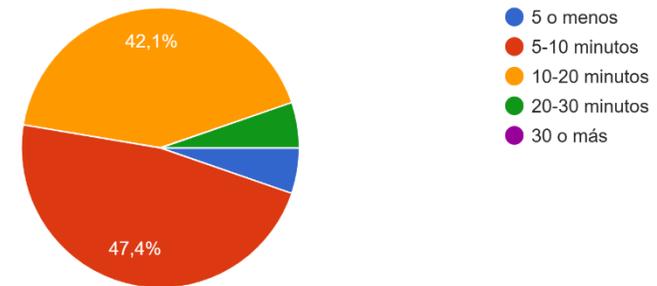
1er viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su primer viaje?

19 respuestas



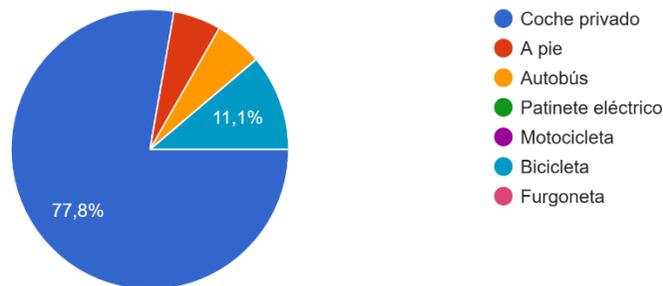
1er viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su primer viaje?

19 respuestas



2o viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su segundo viaje?

18 respuestas



2o viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su segundo viaje?

18 respuestas

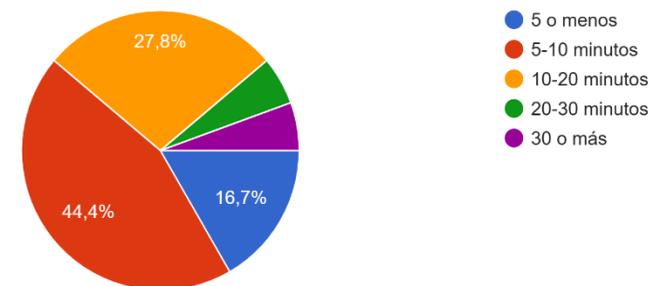
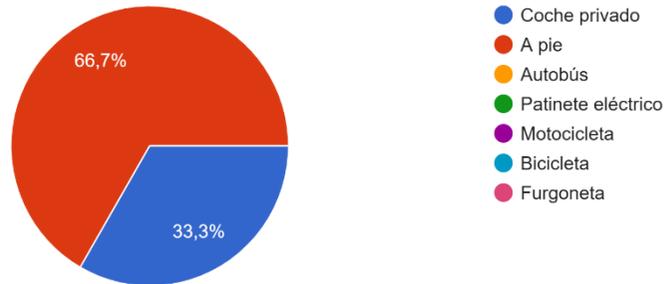


Ilustración 6-24: Cuestiones 2º-1 y 2 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

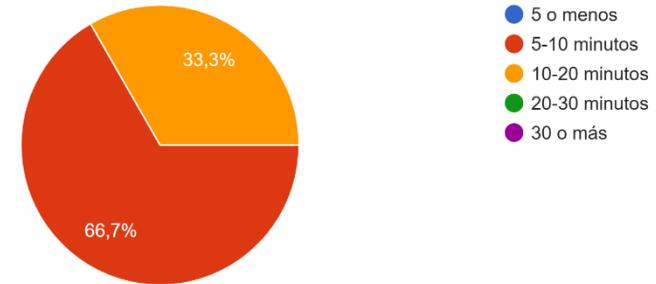
3º Viajes

En este caso en los dos primeros viajes se ha obtenido el mismo resultado en ambas preguntas, siendo el modo más utilizado caminando y viajes de 5 a 10 minutos. En cambio, en el tercer viaje cambia el modo de viaje a coche.

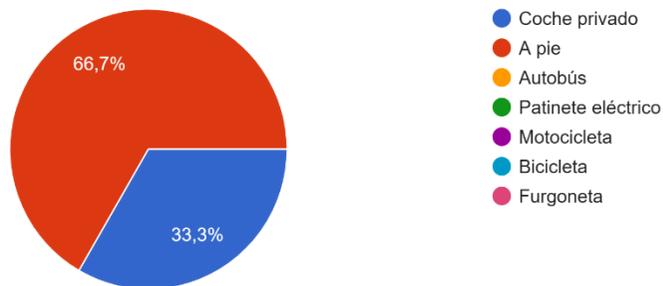
1er viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su primer viaje?
3 respuestas



1er viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su primer viaje?
3 respuestas



2o viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su segundo viaje?
3 respuestas



2o viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su segundo viaje?
3 respuestas

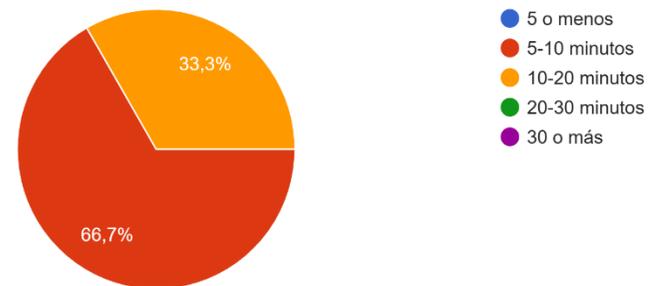
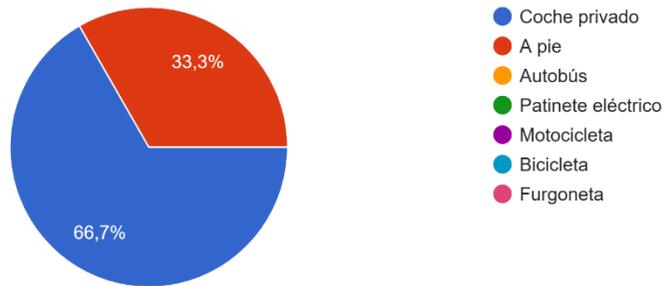


Ilustración 6-25: Cuestiones 3º-1 y 2 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

3er viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su tercer viaje?

3 respuestas



3er viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su tercer viaje?

3 respuestas

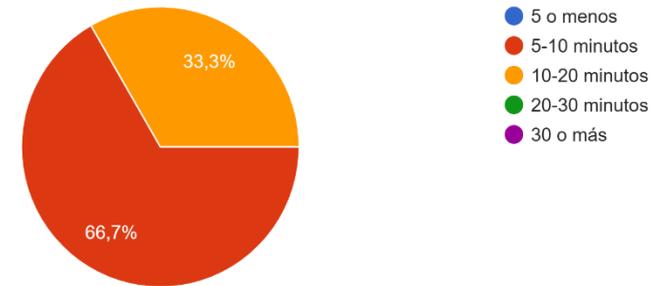


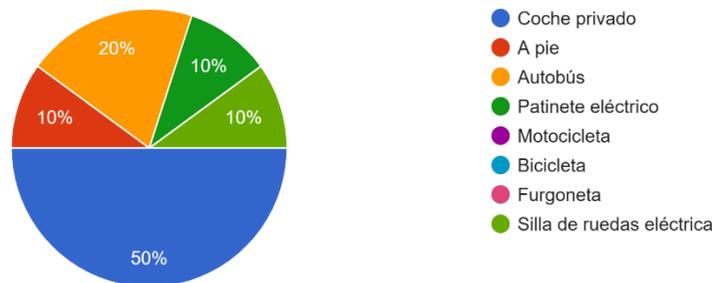
Ilustración 6-26: Cuestiones 3º-3 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

4 o más viajes

El modo de viaje más utilizado en los cuatro viajes es el coche. Analizando el tiempo de trayecto esta cambia del primer viaje entre 5 y 10 minutos a 10 a 20 minutos en el resto.

1er viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su primer viaje?

10 respuestas



1er viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su primer viaje?

10 respuestas

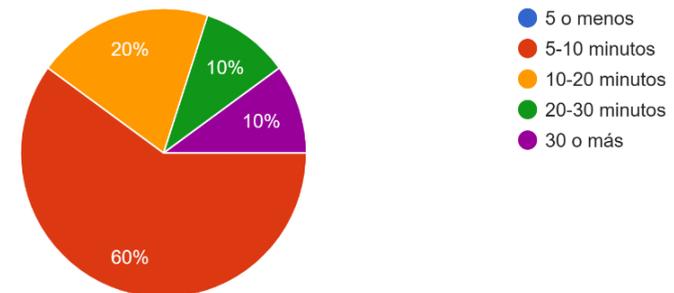
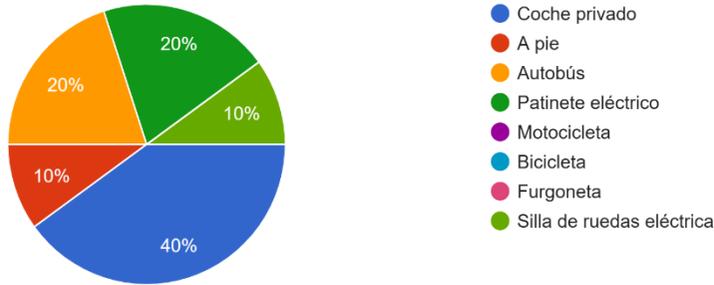


Ilustración 6-27: Cuestiones 4º-1 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

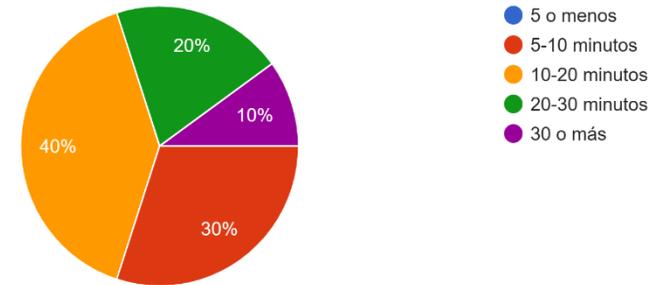
2o viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su segundo viaje?

10 respuestas



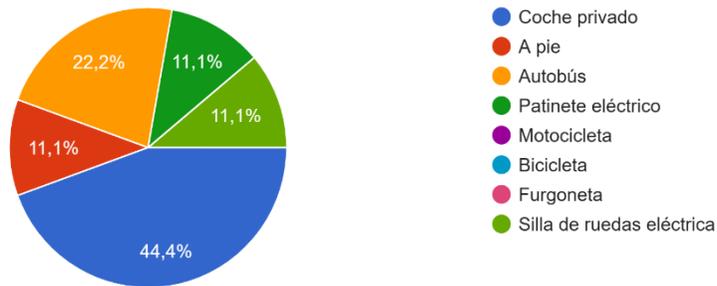
2o viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su segundo viaje?

10 respuestas



3er viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su tercer viaje?

9 respuestas



3er viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su tercer viaje?

9 respuestas

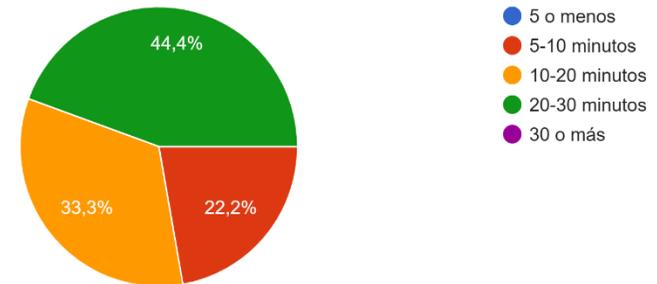
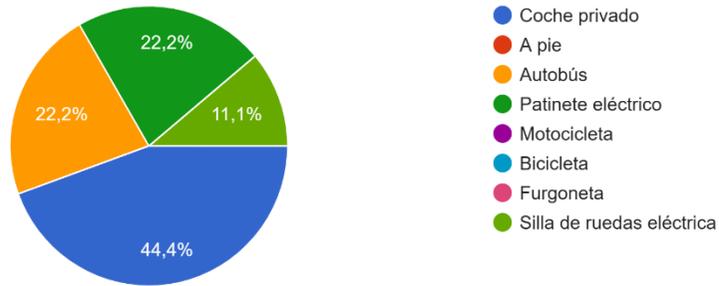


Ilustración 6-28: Cuestiones 4º-2 y 3 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

4o viaje ¿De qué modo se ha desplazado en su cuarto viaje?

9 respuestas



4o viaje ¿Cuánto tiempo ha empleado en el trayecto de su cuarto viaje?

9 respuestas

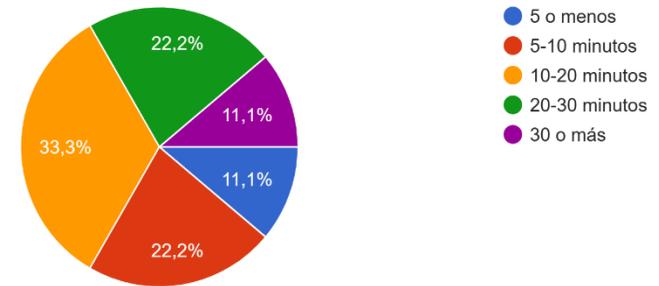


Ilustración 6-29: Cuestiones 4º-4 viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

ITINERARIOS PEATONALES

Seguidamente se mostrarán las preguntas relativas a los itinerarios peatonales. En esta primera pregunta general se concluye que el estado de las zonas peatonales es regular.

¿Cómo valoraría usted las zonas dedicadas a los peatones?

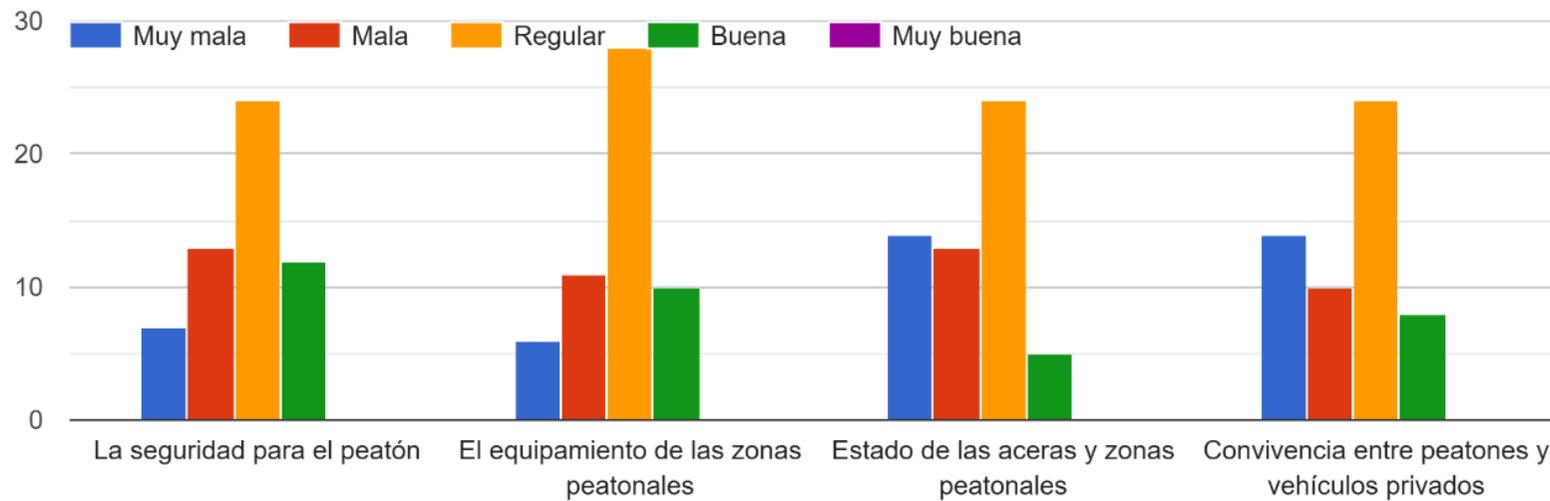


Ilustración 6-30: Itinerarios peatonales encuestados Fuente: Elaboración propia

De manera general están de acuerdo en ampliar las aceras.

Ampliación de las aceras:

57 respuestas

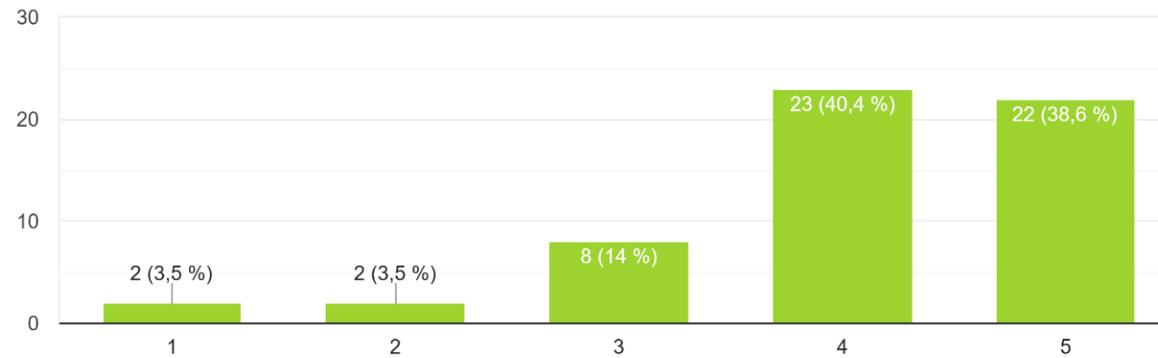


Ilustración 6-31: Ampliación aceras encuestados Fuente: Elaboración propia

Respecto de la peatonalización están de acuerdo en la zona de la Vila y la playa.

Mayor peatonalización:

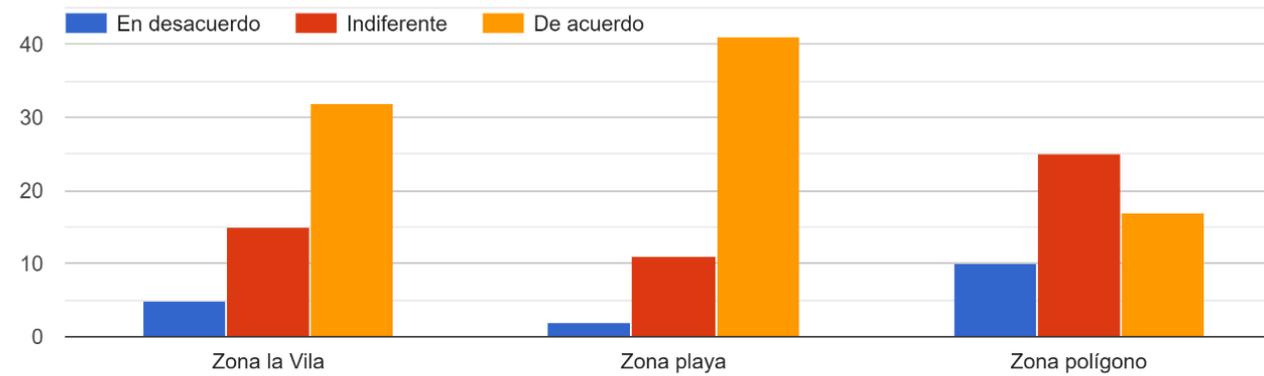
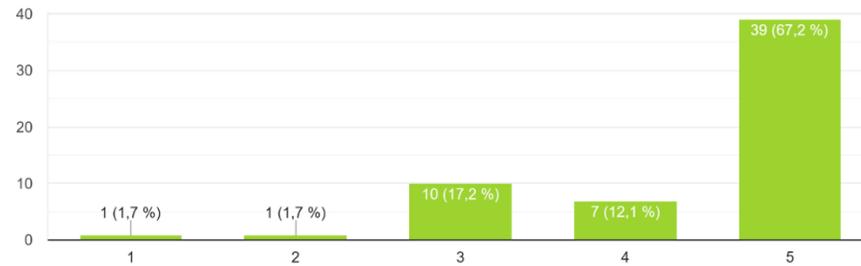


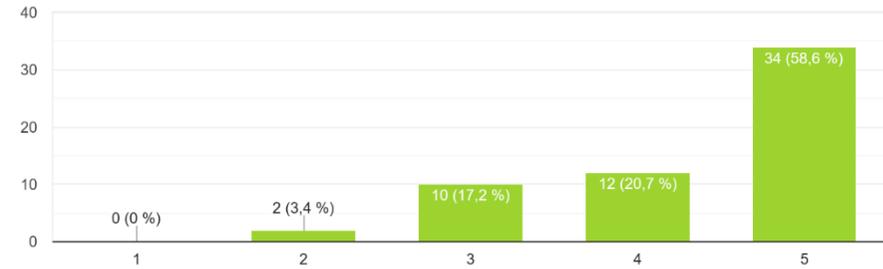
Ilustración 6-32: Peatonalización encuestados Fuente: Elaboración propia

De las gráficas adjuntas se concluye que se necesita mayor accesibilidad en las aceras del municipio.

Mayor accesibilidad en los itinerarios peatonales (rebajes de aceras, rampas, ...):
58 respuestas



Mayor conectividad a pie entre los diferentes barrios del municipio:
58 respuestas



Regular de forma precisa el uso del espacio peatonal por parte de bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP) para una mayor seguridad del peatón:
58 respuestas

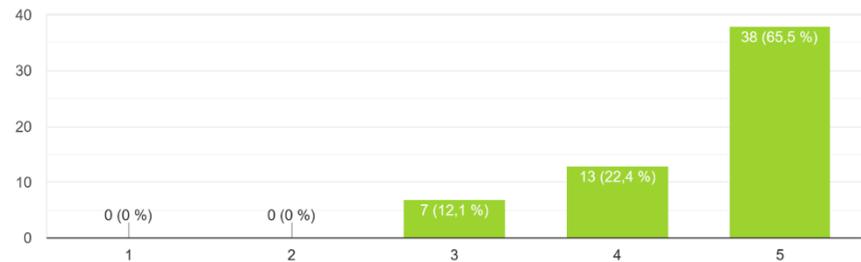


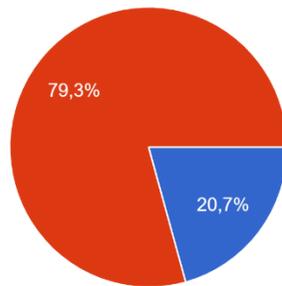
Ilustración 6-33: Accesibilidad encuestados Fuente: Elaboración propia

TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público no es habitual en el municipio. Predomina el uso del autobús frente al tren.

¿Utilizas habitualmente el transporte público?

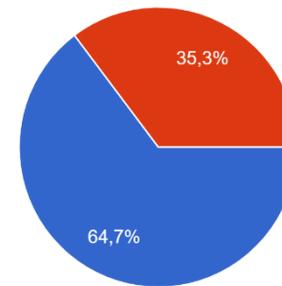
58 respuestas



● Sí
● No

¿Cuál es el transporte público que más utilizas?

51 respuestas

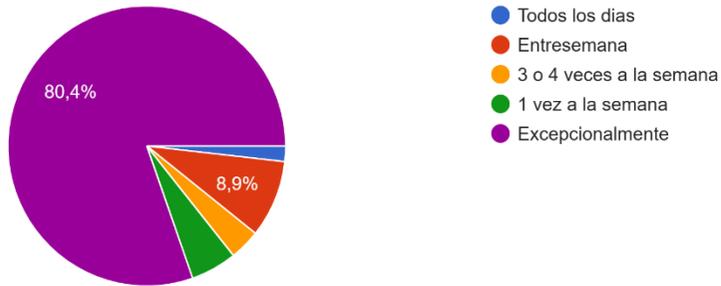


● Autobús
● Tren

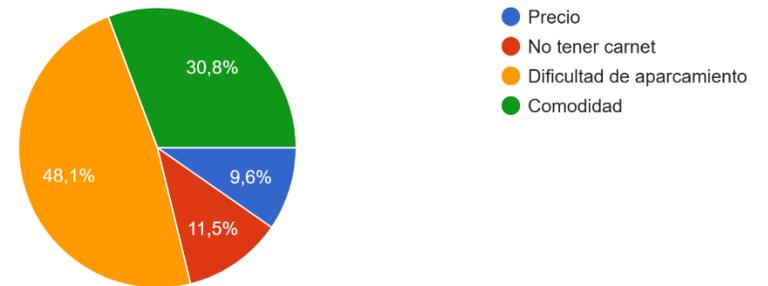
Ilustración 6-34: Preguntas transporte publico encuestados Fuente: Elaboración propia

Se observa que su uso es ocasional. Siendo la razón de su uso la dificultad de aparcamiento. En cambio, el motivo para no utilizarlo la comodidad del vehículo privado.

¿Con que frecuencia utilizas el transporte público?
56 respuestas



Motivo para la elección del transporte público
52 respuestas



Motivo para la no elección del transporte público
56 respuestas

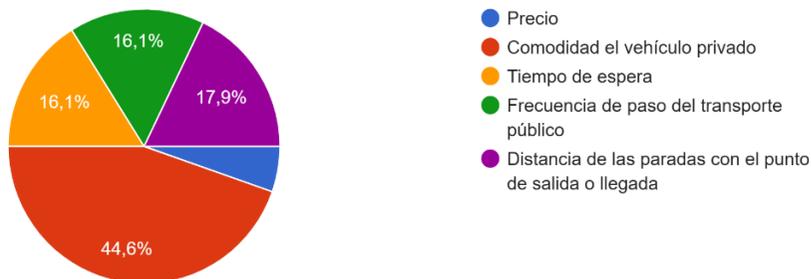
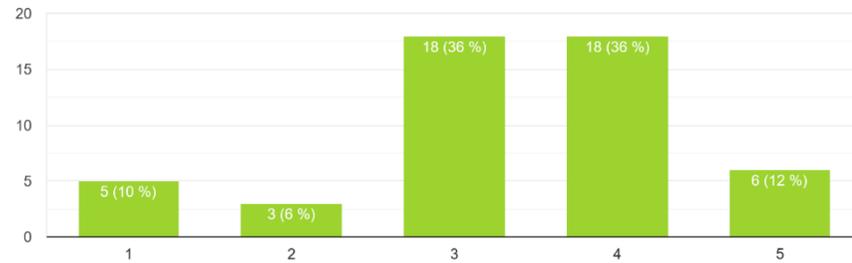


Ilustración 6-35: Preguntas transporte publico encuestados Fuente: Elaboración propia

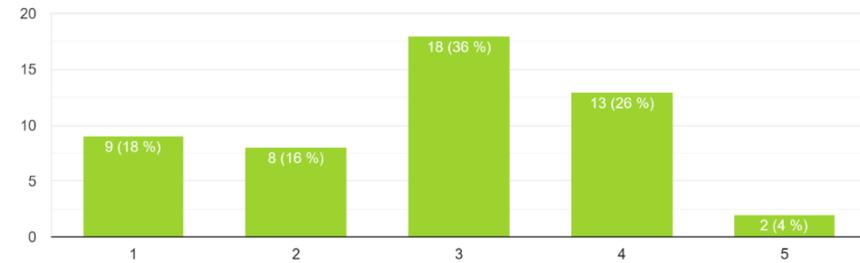
AUTOBÚS

Se observa de todas las respuestas que no hay ningún aspecto muy negativo o positivo al estar todos en 3.

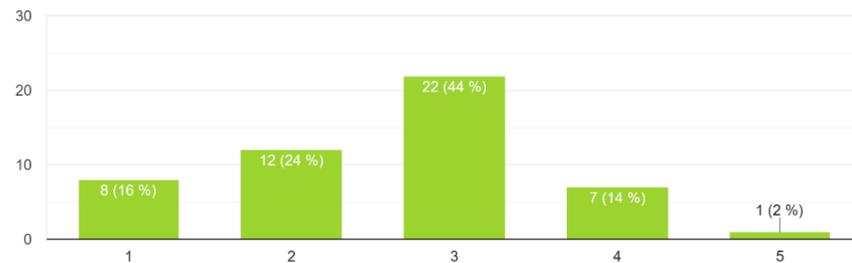
Cumplimiento de los horarios:
50 respuestas



Frecuencia de paso:
50 respuestas



Precio del billete:
50 respuestas



Número de paradas:
50 respuestas

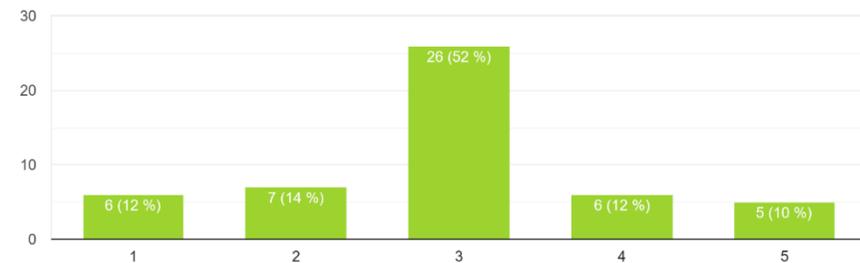
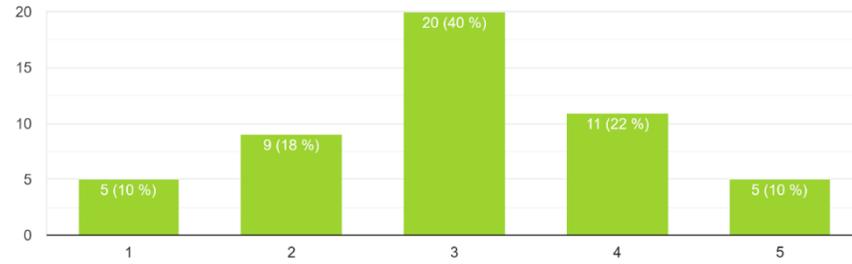


Ilustración 6-36: Preguntas autobús encuestados Fuente: Elaboración propia

Señalización de las paradas:

50 respuestas



Accesibilidad de las paradas:

50 respuestas

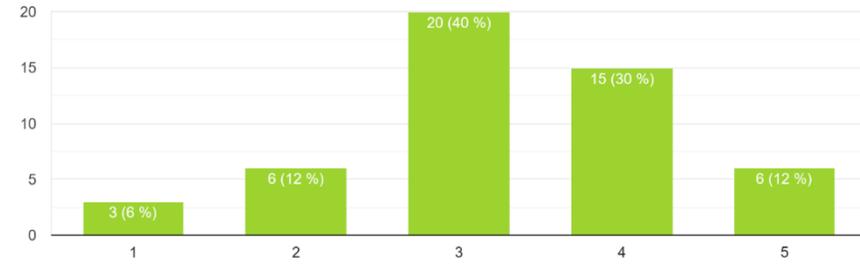
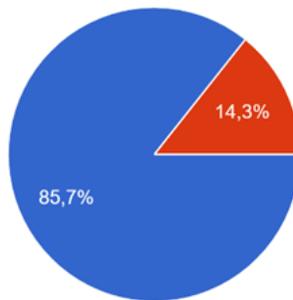


Ilustración 6-37: Preguntas autobús encuestados Fuente: Elaboración propia

6.2. Encuestas centros educativos

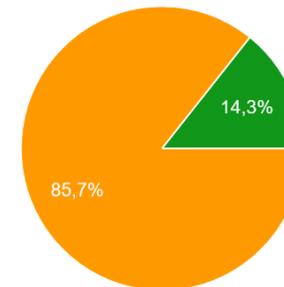
Una forma eficaz de asegurar la tendencia a los modos más sostenibles de cara al futuro es la implantación de esta filosofía desde las edades más tempranas. El lugar principal para poder desarrollarlo en los centros educativos. Para ello, se realiza un análisis de cómo se desplazan los escolares a sus centros educativos preguntando a sus alumnos o bien a sus madres, padres o tutores. De estas encuestas se han obtenido 21 respuestas.

Sexo:
21 respuestas



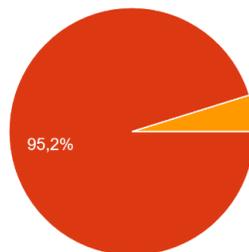
Edad:
21 respuestas

● Femenino
● Masculino



● Menor de 18
● 18-30
● 31-45
● 46-55
● 56-65
● >66

En calidad de qué responde a esta encuesta
21 respuestas



● Estudiante.
● Padre, madre o tutor/a legal de un estudiante.
● Trabajador.

Ilustración 6-38: Datos centros educativos encuestados Fuente: Elaboración propia

El 85,7% de los encuestados son de género femenino frente al 14,3% restante que son de género masculino.

El 85,7% de los encuestados tienen una edad comprendida entre los 31-45 años, según el tercer gráfico la mayoría de las personas que han realizado la encuestas son los tutores de los escolares.

Movilidad centro educativo

Para analizar la movilidad de los centros educativos se ha utilizado las mismas zonas que en la encuesta general.

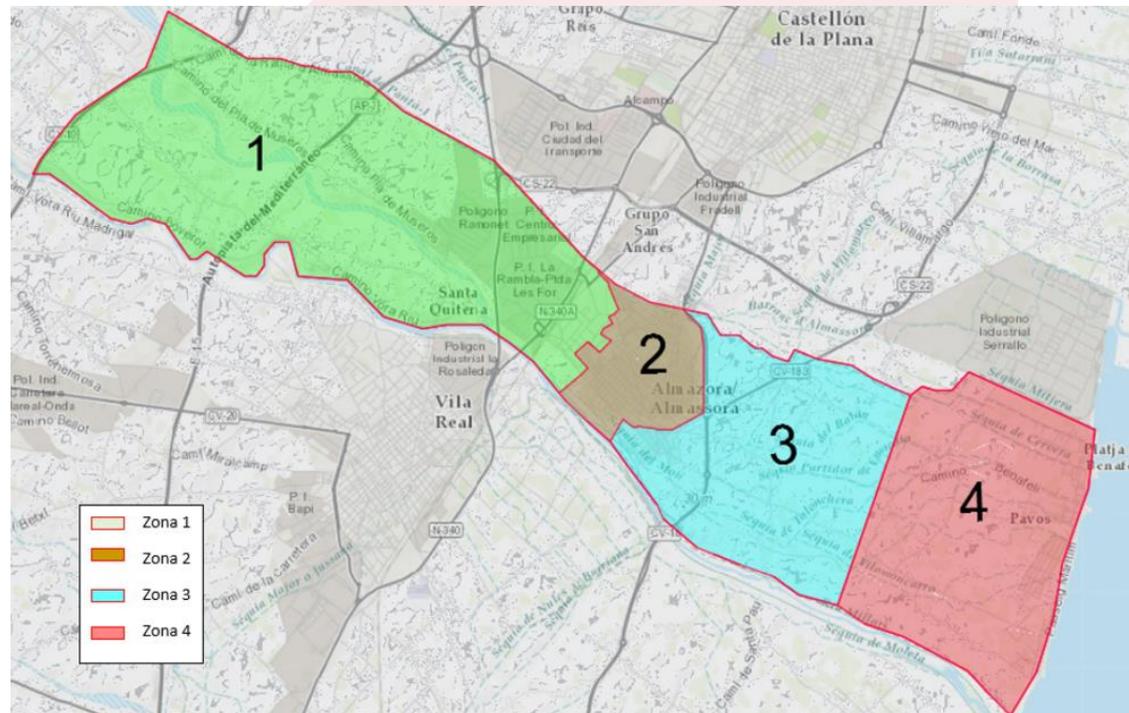


Ilustración 6-39: Zonas municipio Fuente: Elaboración propia

Zona de residencia más próxima según la siguiente imagen, en caso de ser otro municipio indicar cuál:

21 respuestas

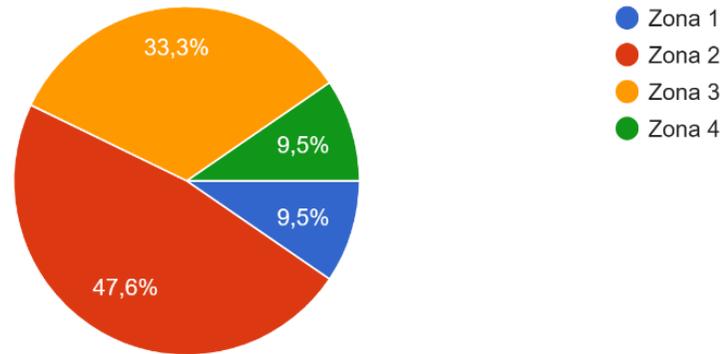
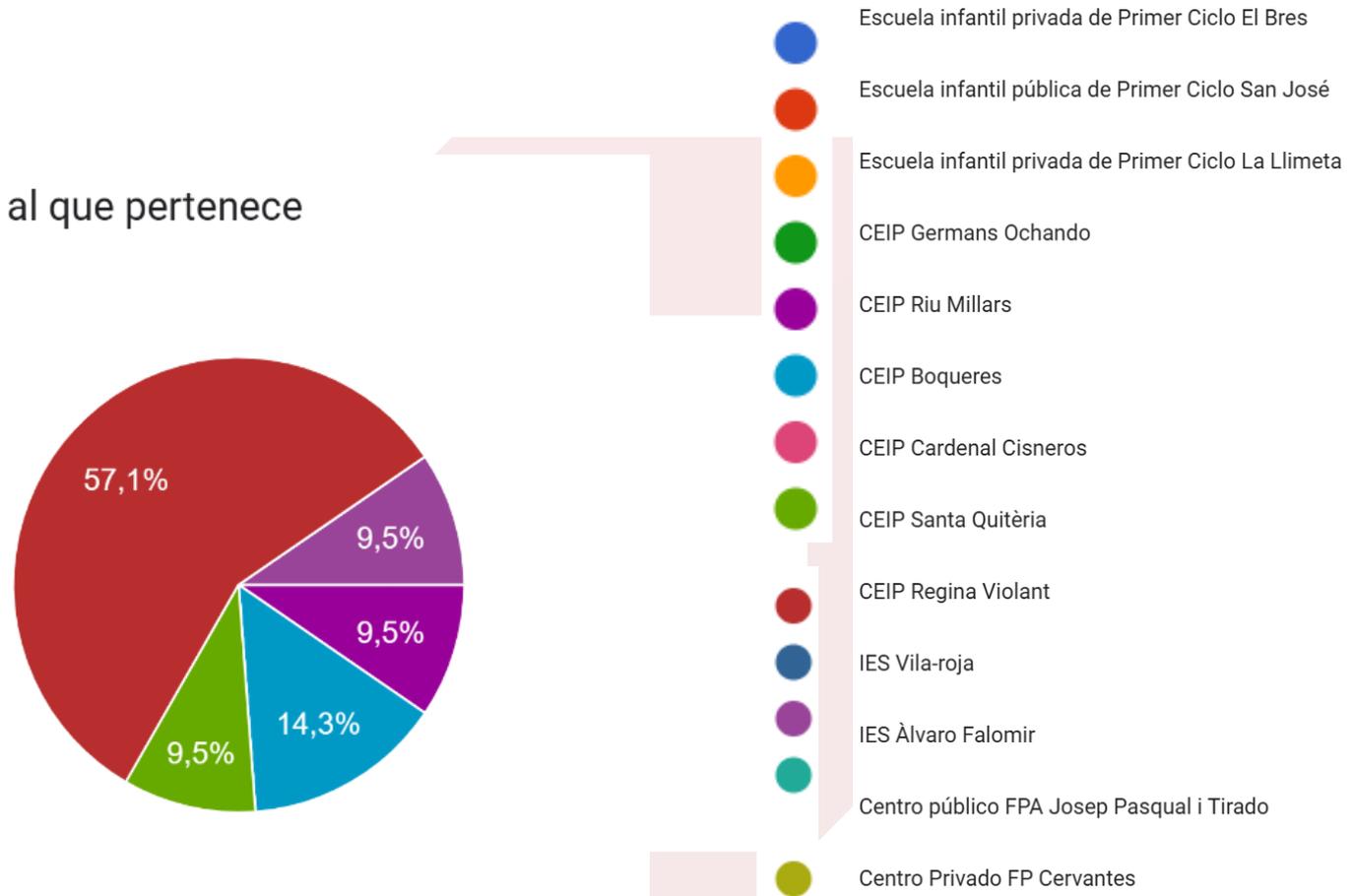


Ilustración 6-40: Zonas residencia encuestados Fuente: Elaboración propia

Se observa que la zona de residencia mayoritaria es la Vila, seguida de la zona 3 que es la zona entre la Vila y la playa.

Centro educativo al que pertenece

21 respuestas



Il·lustració 6-41: Centres educatius encuestats Fuente: Elaboración propia

Los centros educativos que destacan entre los encuestados es el CEIP Regina Violant con un 57,1% y el CEIP Boqueres con un 14,3%.

De los encuestados como en la encuesta general destaca que no se tienen vehículos privados no motorizados.

¿Dispone de vehículo privado NO MOTORIZADO? Puede seleccionar varias opciones si lo desea

21 respuestas

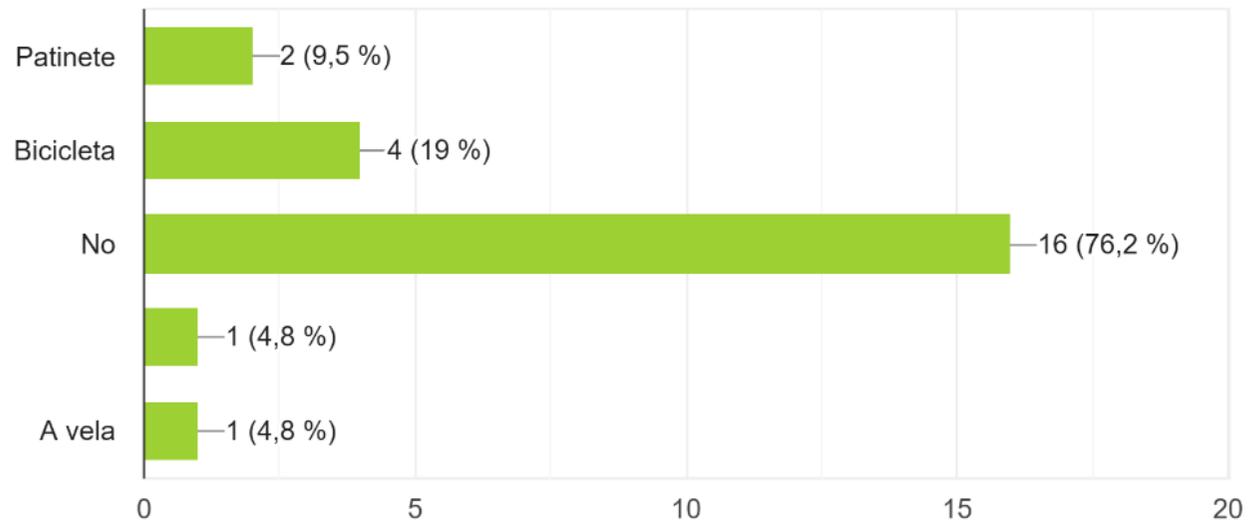


Ilustración 6-42: Vehículo privado no motorizado encuestados Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar el modo de transporte más utilizado es a pie seguido de en coche.

¿En qué medida te desplazas habitualmente a tu centro educativo con los siguientes modos de transporte? (siendo 1 nunca y 5 siempre)

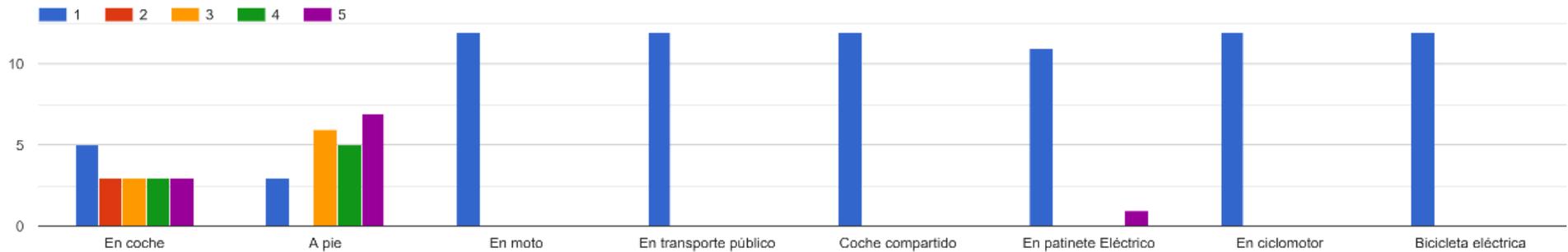


Ilustración 6-43: Modo de transporte encuestados Fuente: Elaboración propia

El tiempo mayoritario en llegar al centro educativo son entre 5 y 10 minutos, seguido de 5 o menos.

Tiempo que tardas en llegar a tu centro de estudios

21 respuestas

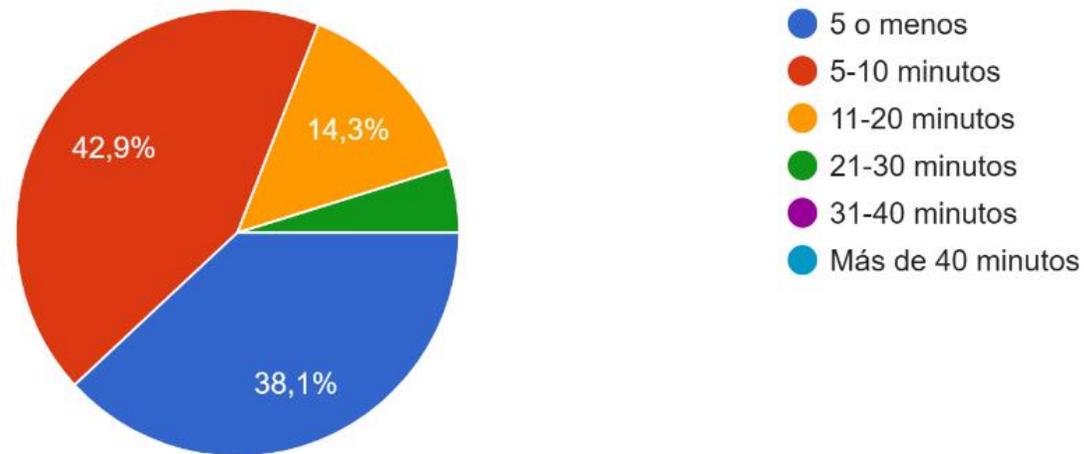


Ilustración 6-44: Tiempo trayecto encuestados Fuente: Elaboración propia

Seguridad del viaje de ida o de vuelta

Se observa que se considera poco seguro el viaje de ida y vuelta al colegio.

¿Cómo consideras el viaje de ida y de vuelta al centro de estudios?

21 respuestas

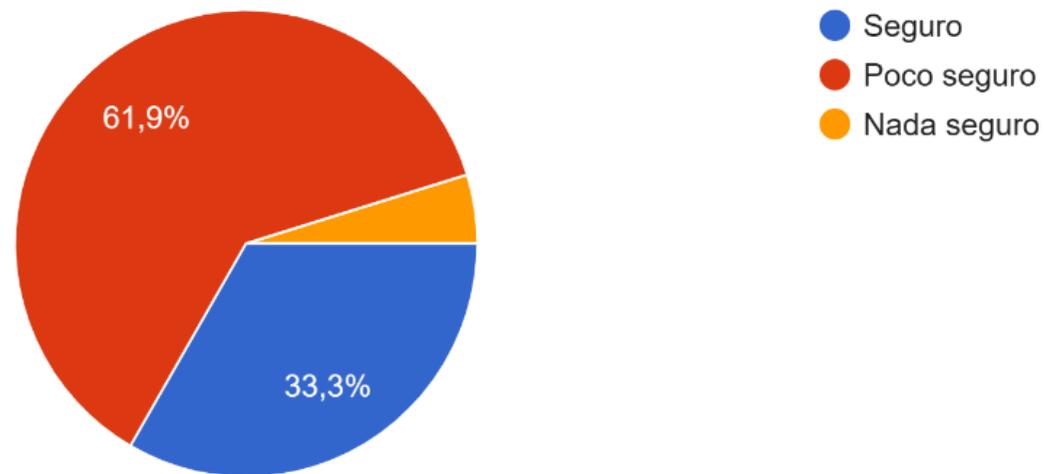
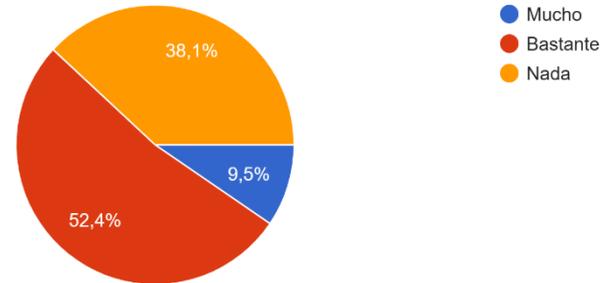


Ilustración 6-45: Seguridad viaje encuestados Fuente: Elaboración propia

Opini3n del entorno del centro escolar

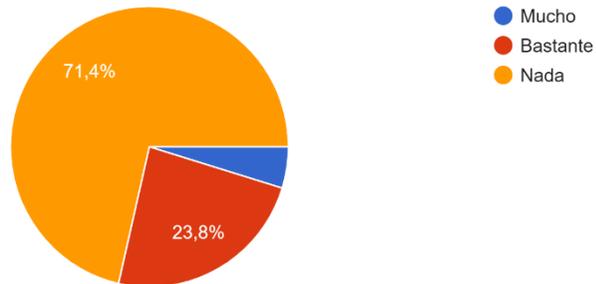
¿Es seguro a niveles de seguridad vial?

21 respuestas



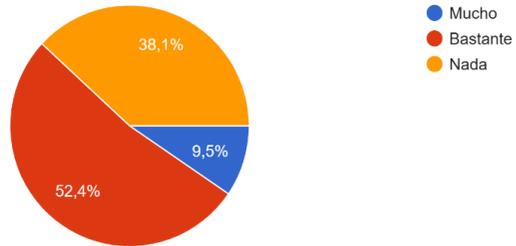
¿Hay equipamiento para los modos de transporte sostenibles? (aparcabicicleta y/o patinetes)

21 respuestas

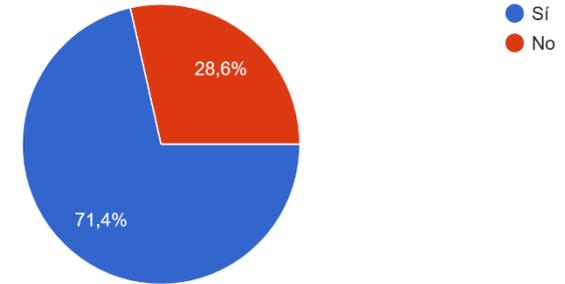


Ilustraci3n 6-46: Opini3n entorno centro educativo encuestados Fuente: Elaboraci3n propia

¿Es accesible con modos de transporte sostenible (carriles bici, calles con prioridad para peatones, aceras anchas,...)?
21 respuestas



¿Esta lleno de coches?
21 respuestas



¿Considera que el camino a la escuela es seguro para ir CAMINANDO?
21 respuestas

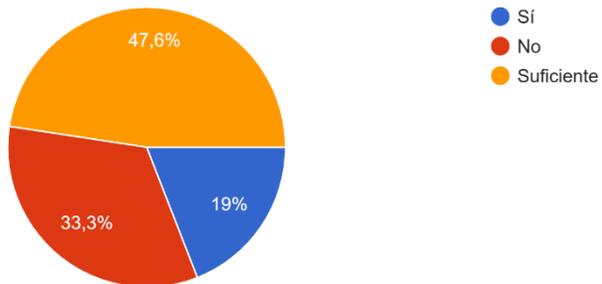


Ilustración 6-47: Opinión entorno centro educativo encuestados Fuente: Elaboración propia

Se concluye de las gráficas anteriores, que se considera seguro a nivel de Seguridad vial. Pero no hay opciones para realizar el trayecto en transporte más sostenible.

Indica cuales son los principales aspectos a mejorar en el entorno del centro escolar

20 respuestas

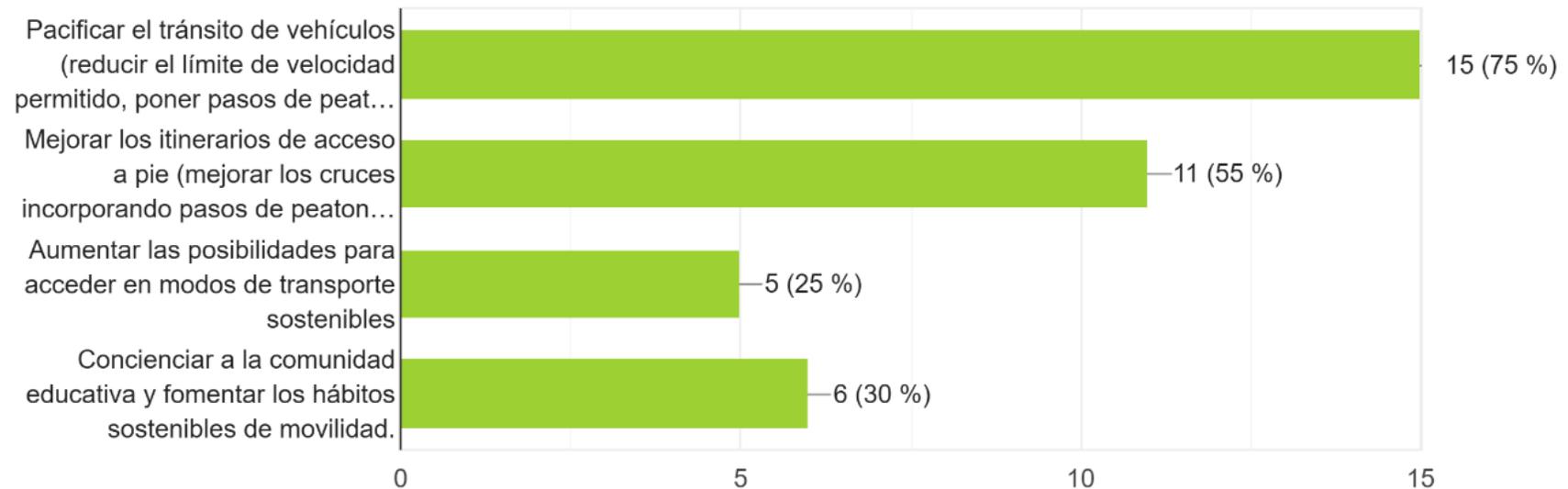


Ilustración 6-48: Opinión entorno centro educativo encuestados Fuente: Elaboración propia

De los aspectos a mejorar se observa que son bastantes homogéneas en cantidad de respuestas, por lo que se concluye que son necesarias todas ellas.

TRANSPORTE PRIVADO NO MOTORIZADO o MOVILIDAD NO MOTORIZADA

No se usa el transporte no motorizado en los trayectos a los centros.

¿Ha utilizado el transporte privado no motorizado o la movilidad no motorizada en alguno de sus viajes?

21 respuestas

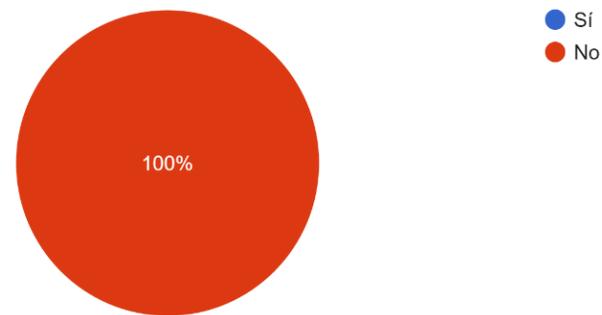


Ilustración 6-49: Transporte privado no motorizado encuestados Fuente: Elaboración propia

Seguidamente se adjuntan las respuestas de los motivos porque se ha escogido entre el transporte público y el privado.

¿Por qué no ha utilizado el transporte público en alguno de sus viajes? (Puede señalar varias respuestas)

21 respuestas

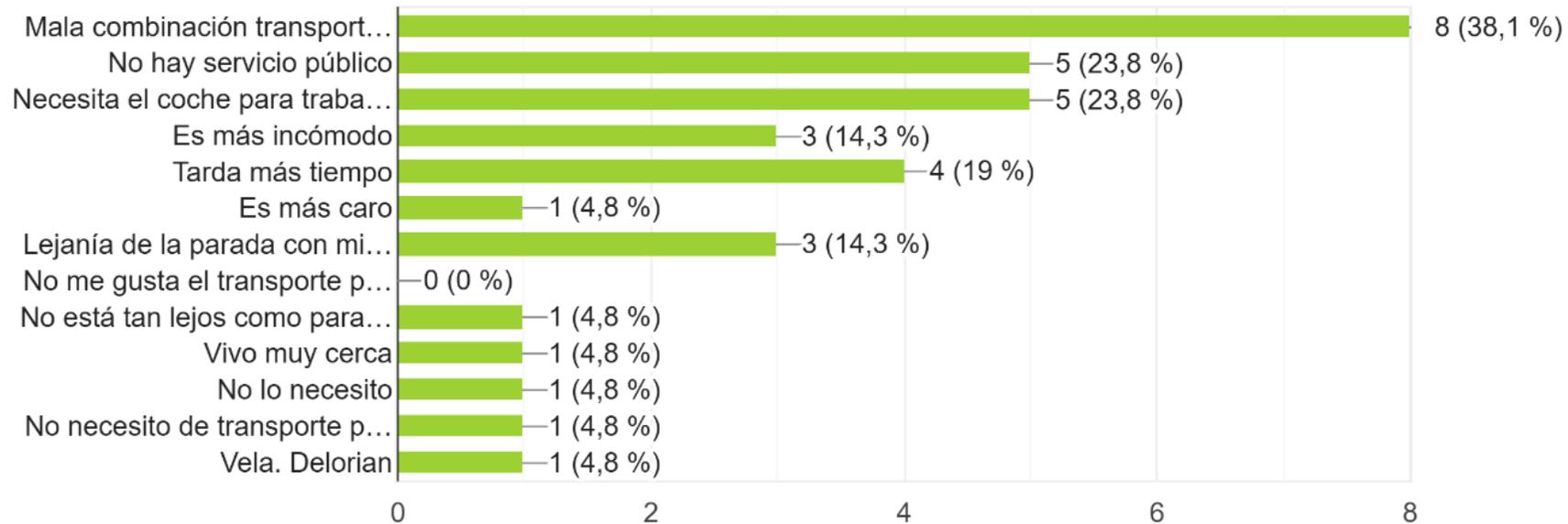


Ilustración 6-50: Transporte privado no motorizado encuestados Fuente: Elaboración propia

¿Por qué no ha utilizado el vehículo privado motorizado en alguno de sus viajes? (Puede señalar varias respuestas)

21 respuestas

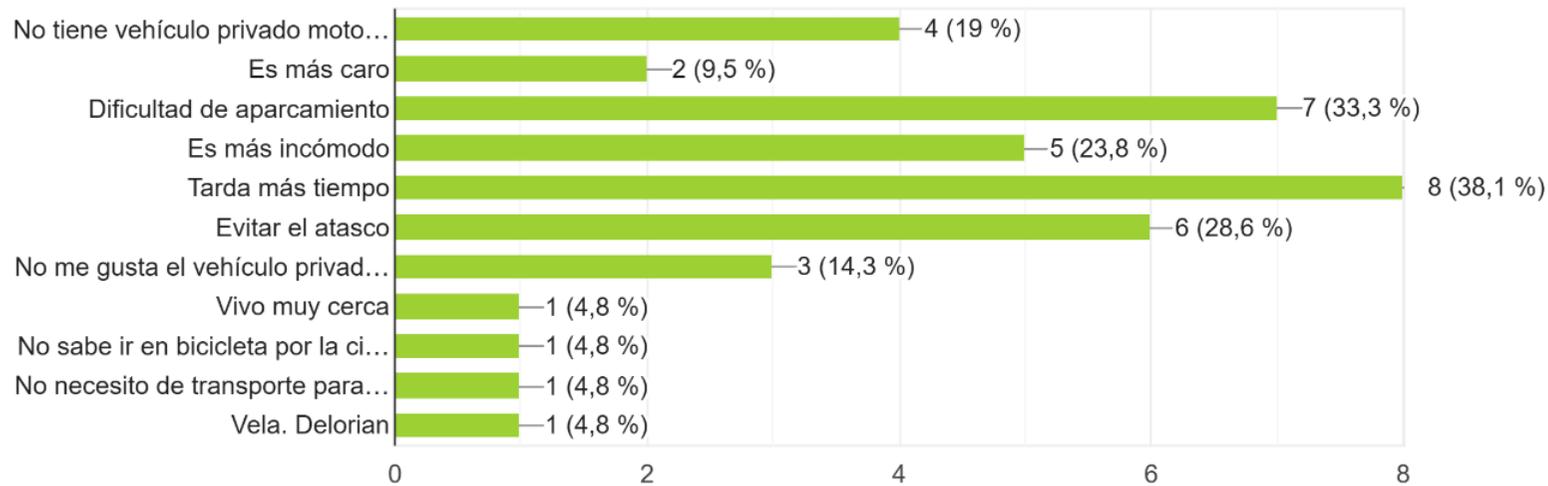


Ilustración 6-51: Transporte privado no motorizado encuestados Fuente: Elaboración propia

TRANSPORTE PÚBLICO

No se ha utilizado el transporte público en este tipo de trayectos.

¿Ha utilizado el transporte público en alguno de sus viajes?

21 respuestas

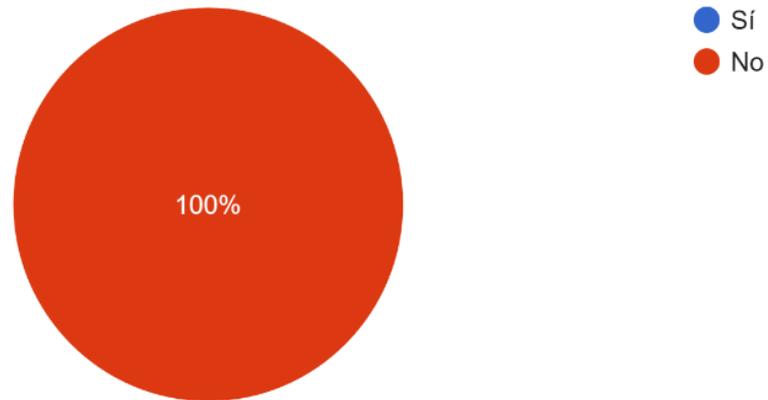


Ilustración 6-52: Transporte público encuestados Fuente: Elaboración propia

Las razones para no utilizarlo son las siguientes:

¿Por qué no ha utilizado el vehículo privado motorizado en alguno de sus viajes? (Puede señalar varias respuestas)

21 respuestas

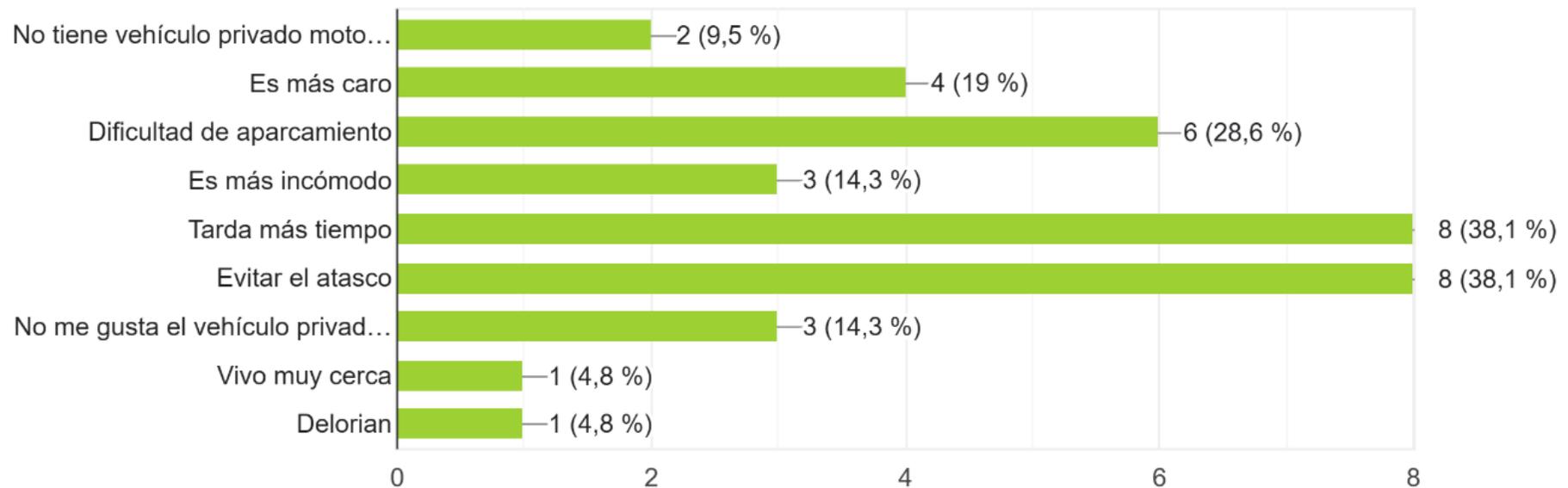


Ilustración 6-53: Razones de no usar el transporte público encuestados Fuente: Elaboración propia

TRANSPORTE PRIVADO MOTORIZADO

Se observa que no se ha utilizado el vehículo privado en este tipo de trayectos.

¿Ha utilizado el transporte privado motorizado en alguno de sus viajes?

20 respuestas

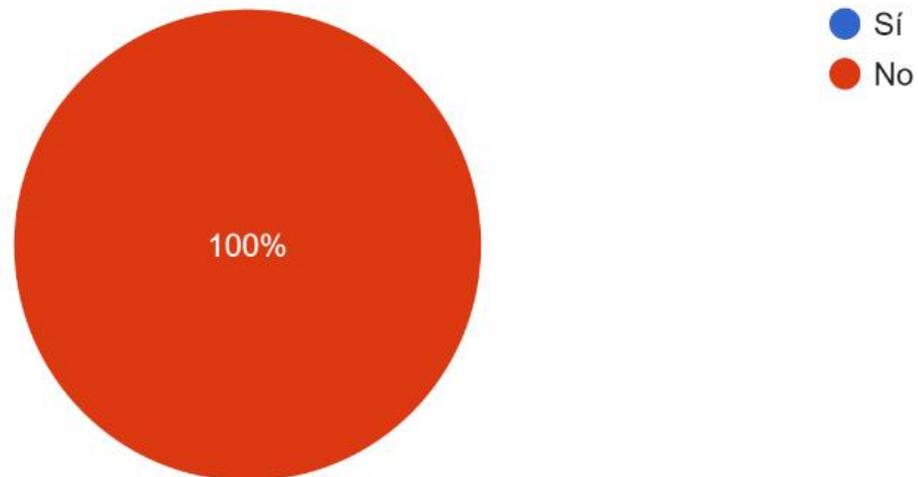


Ilustración 6-54: Razones de no usar el transporte público encuestados Fuente: Elaboración propia

Las razones del uso de un tipo de transporte u otro son las siguientes:

¿Por qué no ha utilizado el transporte público en alguno de sus viajes?

21 respuestas

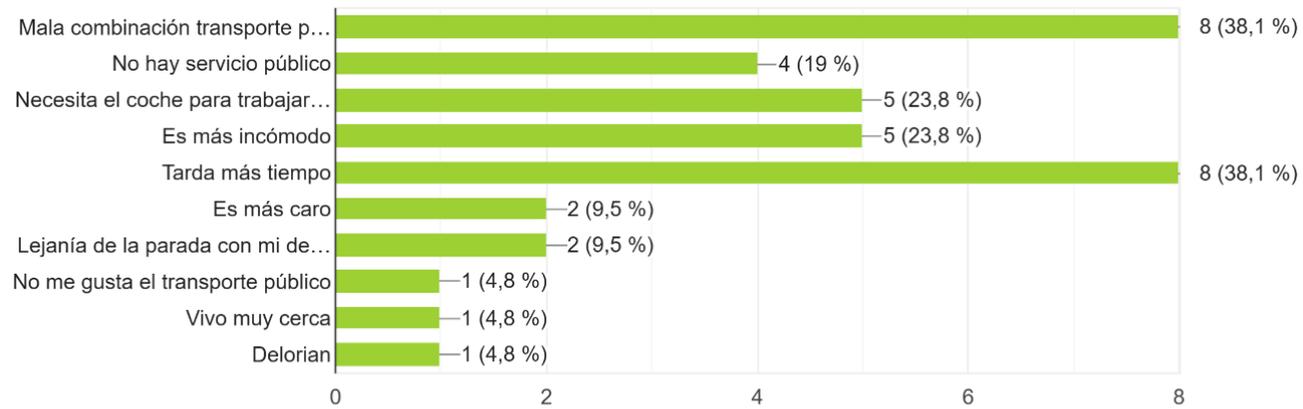


Ilustración 6-55: Razones de no usar el transporte público encuestados Fuente: Elaboración propia

¿Por qué no ha utilizado el transporte privado no motorizado (bicicleta, patinete...) o movilidad no motorizada (andar) en alguno de sus viajes? (Puede señalar varias respuestas)

19 respuestas

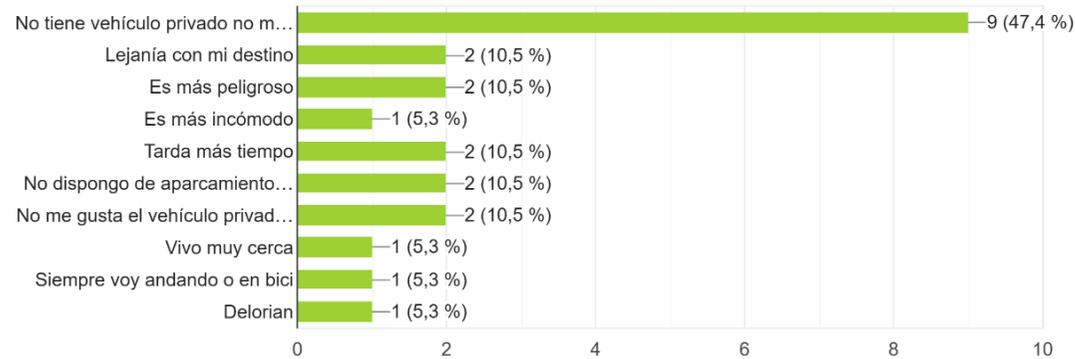


Ilustración 6-56: Razones de no usar el transporte público encuestados Fuente: Elaboración propia

7. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y PMR

En 1988 se firma en el parlamento europeo la carta de los derechos del peatón en el que a continuación se recoge los puntos más importantes:

1. El peatón tiene derecho a vivir en un entorno sano y a disfrutar libremente de los espacios públicos en condiciones que garanticen adecuadamente su bienestar físico y psicológico.
2. El peatón tiene derecho a vivir en lugares (urbanos o rurales) pensados para las necesidades de las personas y no para las de los vehículos, y a disponer de dotaciones a distancias que pueda recorrer andando o en bicicleta.
3. Los niños, las personas mayores y los discapacitados tienen derecho a que las poblaciones sean lugares que faciliten el contacto social y no lugares que agraven su propia situación de debilidad.
4. Las personas con discapacidades tienen derecho a medidas específicas que mejoren su movilidad autónoma, como reformas en los espacios públicos, los sistemas de transporte y el transporte público (líneas guía, señales de advertencia, señales acústicas, autobuses y vagones de tren o tranvía accesibles).
5. El peatón tiene derecho a que ciertas zonas urbanas sean para su uso exclusivo, lo más extensas posible, y que no sean simples recintos peatonales, sino que estén en relación con la organización general de la ciudad, y también el derecho a que conecten itinerarios cortos, lógicos y seguros.
6. El peatón tiene el derecho a reclamar, en particular:
 - a) que se tengan en cuenta los límites en cuanto a emisiones de sustancias y ruido que se consideran científicamente tolerables.
 - b) el uso en todos los medios de transporte público de vehículos que no sean una fuente de contaminación aérea o acústica.
 - c) la creación de pulmones verdes que incluyan la plantación de árboles en áreas urbanas.
 - d) que se fijen límites de velocidad y que se modifique la disposición de carreteras y cruces como forma de garantizar la seguridad de la circulación a pie o en bicicleta.
 - e) la retirada de anuncios que animen al uso peligroso e inadecuado de los vehículos de motor.
 - f) un sistema de señalización de tráfico eficaz cuyo diseño tenga en cuenta las necesidades de las personas ciegas y las sordas.
 - g) la adopción de medidas específicas que aseguren que tanto el tráfico rodado como el peatonal tengan facilidad de acceso y libertad de movimientos, así como la posibilidad de pararse en las aceras y las calzadas respectivamente.
 - h) ajustes en la distribución y el diseño de los vehículos de motor para dotarles de unas líneas más suaves en las partes que más sobresalen, y hacer más eficientes los sistemas de señalización.

- i) la introducción de un sistema de responsabilidad ante el riesgo, de modo que la persona que crea el peligro carga con las consecuencias económicas derivadas (como en Francia desde 1985).
 - j) un programa de formación para conductores diseñado para animar a una conducción apropiada que respete a los peatones y a los usuarios lentos de las carreteras.
7. El peatón tiene derecho a movilidad total y sin impedimentos, que puede conseguirse mediante el uso integrado de medios de transporte. En particular tiene el derecho a exigir:
- a) un servicio de transporte público ecológicamente sensato, extenso y bien equipado que deberá cubrir las necesidades de todos los ciudadanos, los sanos y los discapacitados.
 - b) la provisión de facilidades para bicicletas en todas las áreas urbanas.
 - c) zonas de aparcamiento situadas de tal forma que no afecten a la movilidad de los peatones ni a la capacidad de disfrutar de áreas de arquitectura notable.
8. Cada estado miembro debe garantizar la difusión de información extensa sobre los derechos de los peatones y sobre medios de transporte alternativos y no contaminantes, a través de los canales más idóneos y de los primeros niveles de enseñanza.
9. Las zonas peatonales de un núcleo urbano se componen de calles peatonales, plazas peatonales, peatonalizaciones en malla y peatonalizaciones en área. Las zonas peatonales son los espacios destinados a la circulación exclusiva de los peatones y las actividades relacionadas con ellos.

A continuación, se analiza la movilidad de peatones y Personas de Movilidad Reducida dentro del municipio, poniendo especial atención en las debilidades que presenta, con el fin de mejorarlas.

Para ello, se deben definir correctamente dos conceptos, Movilidad PMR e Itinerario peatonal accesible, ambos cumpliendo en todo momento la Ley 6/2022.

Movilidad PMR

Dentro de la movilidad peatonal, es imprescindible el estudio de la movilidad de las Personas de movilidad reducida, en adelante PMRs. En las últimas décadas se han desarrollado leyes que permiten mejorar la movilidad y accesibilidad de las PMRs.

Según la ley autonómica actual, se considera PMR: “Persona con movilidad reducida es aquella que, permanente o temporalmente, tiene limitada su capacidad de desplazamiento, de acceso o de utilizar temporalmente los espacios, instalaciones, edificios y servicios”.

Itinerario peatonal accesible

Según lo publicado en el boletín oficial del estado, se aprueba un Documento técnico que desarrolla las Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados. En él se definen las condiciones generales del itinerario peatonal accesible. Textualmente:

Artículo 5. Condiciones generales del itinerario peatonal accesible.

1. Son itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.

2. Todo itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Discurrirá siempre de manera colindante o adyacente a la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo.*
- b) En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.*
- c) En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.*
- d) No presentará escalones aislados ni resaltes.*
- e) Los desniveles serán salvados de acuerdo con las características establecidas en los artículos 14, 15, 16 y 17.*
- f) Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11.*
- g) La pendiente transversal máxima será del 2%.*
- h) La pendiente longitudinal máxima será del 6%.*
- i) En todo su desarrollo dispondrá de un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento.*
- j) Dispondrá de una correcta señalización y comunicación siguiendo las condiciones establecidas en el capítulo XI.*

3. Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles se adoptará una solución de plataforma única de uso mixto.
4. En las plataformas únicas de uso mixto, la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.
5. Se garantizará la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los puntos de cruce con el itinerario vehicular, pasos subterráneos y elevados.
6. Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,80 m.

7.1. Barreras urbanísticas

Por lo tanto, en base a lo anteriormente dicho, se analizan las barreras urbanísticas que impiden cumplir con las condiciones de itinerario peatonal accesible, en especial a las PMRs.

Las barreras urbanísticas pueden ser permanentes o temporales. Las barreras permanentes tienen su origen en elementos de urbanización o en el mobiliario urbano como son los anchos de acera, vados, bordillos, pendientes excesivas, etc.

Las barreras temporales pueden ser cortes en el paso o falta de civismo, por ejemplo, obras o estacionar sobre la acera, respectivamente.

Anchos de acera

Los anchos de acera que no cumplen los mínimos de accesibilidad, 1.8 metros de anchura libre, presentan un obstáculo grave, sobre todo para las PMRs.

Los trabajos de campo han permitido observar las características de las calles del municipio desde el punto de vista del peatón.

Los anchos se han dividido en:

- Aceras de menos de 0.8m en azul claro.
- Aceras entre 0.8m y 1.8m en rojo.
- Aceras entre 1.5m y 1.8m en verde.

- Aceras entre 1.8m y 3m en magenta.
- Aceras entre 3m y 5m en azul
- Plataforma única en negro.

Los anchos de acera de una representación del viario de Almassora se recogen en los siguientes planos:

Zona playa

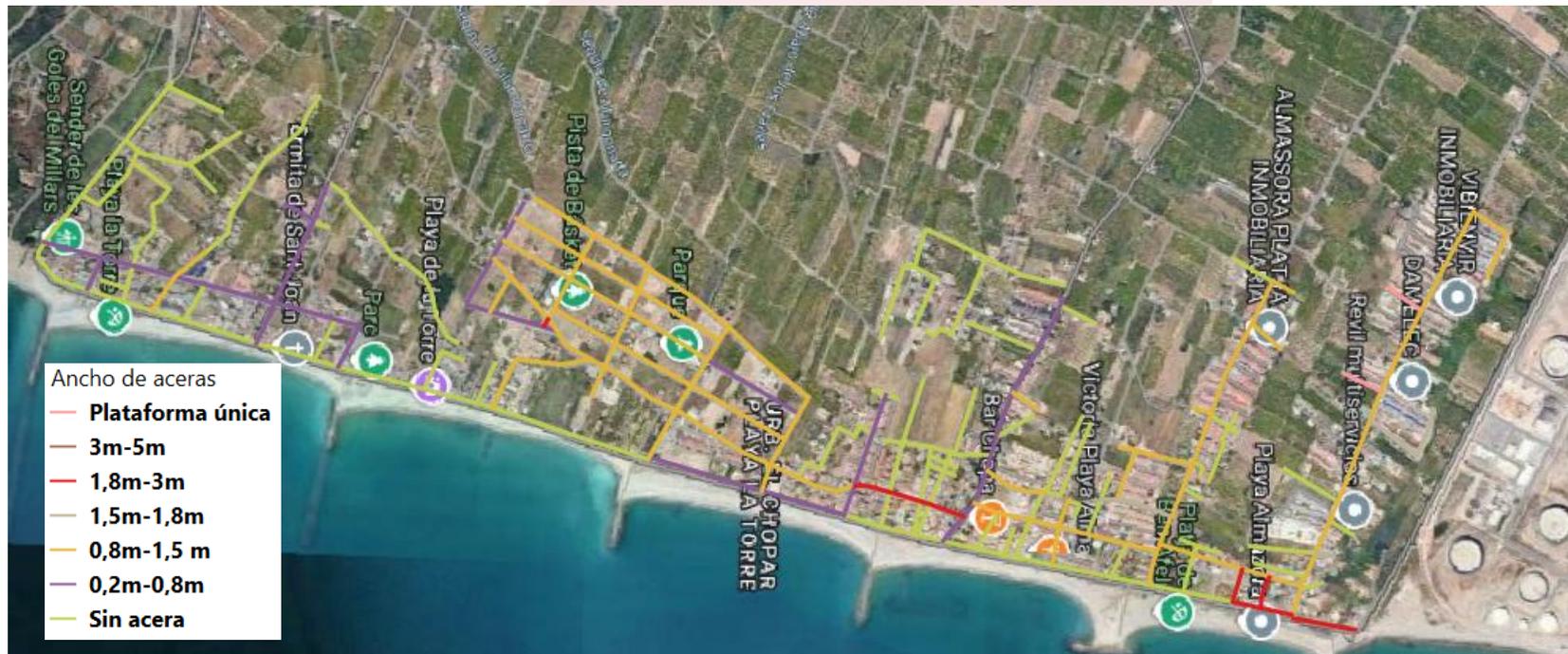


Ilustración 7-1: Aceras Zona playa Fuente: Elaboración propia

8. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA

El uso de la bicicleta asume un rol importante por sus propias características de eficacia y eficiencia como modo de transporte urbano. La bicicleta es uno de los medios de transporte más eficaces y baratos en los medios urbanos. En las distancias medias, la bicicleta es mucho más rápida que el coche y con respecto a la moto tiene ventaja ya que no hace ruido, no gasta combustible y no contamina.

8.1. Carril bici

En la provincia de Valencia existen 233 kilómetros de vías ciclo peatonales, según datos de la GVA.



Il·lustración 8-1: XINM.GVA.

Ejes ciclistas en Almassora

El uso de la bicicleta asume un rol importante por sus propias características de eficacia y eficiencia como modo de transporte urbano. La bicicleta es uno de los medios de transporte más eficaces y baratos en los medios urbanos. En las distancias medias, la bicicleta es mucho más rápida que el coche y con respecto a la moto tiene ventaja ya que no hace ruido, no gasta combustible y no contamina. El plano de las vías ciclista de Almassora según el visor de la generalitat es el siguiente:



Ilustración 8-2 Red de vías ciclistas. Fuente: GVA.

La denominación de las vías ciclistas que transcurren por el municipio son las siguientes:

Vía Ciclo peatonal	Kilómetros
CR-10	42,6
CR-183	2,26
CR-1841	-
CR-18	8,2
CR-1831	-
CR-AM10	
CR-1870	

Tabla 8-1 Nombre vías ciclo peatonales Fuente: Visor GVA

Pero el municipio a parte de la red de vías ciclistas que marca la generalitat también cuenta con más vías. Una de ellas es denominada Zona verde y une la Ermita de Santa Quiteria con el pueblo y del pueblo con la playa. Además de esta también existen tramos por el municipio.



Ilustración 8-3 Red de vías ciclistas y Zonas verdes Fuente: Ayuntamiento de Almassora

9. INVENTARIO Y ANÁLISIS DEL ESTACIONAMIENTO

Uno de los mayores generadores tanto de tráfico como de contaminación en las grandes ciudades en la búsqueda de aparcamiento. Hasta un 30% del volumen del tráfico del centro de las grandes ciudades procede de esta búsqueda. Dentro de la oferta de aparcamientos en una ciudad podemos distinguir entre los estacionamientos públicos y los estacionamientos privados.

- Estacionamientos públicos: dentro de los aparcamientos públicos localizados en la vía pública distinguimos entre dos tipos, los gratuitos y sin límites de regulación y los regulados mediante algún tipo de restricción horaria o tarifaria (O.R.A) o mediante combinaciones de ambas.
- Estacionamientos privados

En este PMUS se ha realizado una campaña de mediciones de aparcamientos por las principales calles de municipio de Almassora, caracterizando la oferta de aparcamiento público y la demanda de este.

Oferta de aparcamiento sin regulación

Todas las plazas de aparcamiento en el término urbano de Almassora son gratuitas, a excepción de parkings. Se han habilitado espacios con aparcamientos gratuitos para la población.

Estacionamientos municipales

En el municipio existen diferentes aparcamientos municipales en el pueblo y en la playa.



Ilustración 9-1. Zonas aparcamiento municipal pueblo Fuente Ajuntament d'Almassora



Ilustración 9-2. Zonas aparcamiento municipal playa Fuente Ajuntament d'Almassora

Estacionamiento de motocicletas

Las motocicletas y los ciclomotores son cada vez más utilizados en las ciudades. La facilidad para desplazarse cuando hay mucho tráfico y para aparcar cuando el espacio es escaso, le conceden una gran ventaja respecto al coche. En las ciudades también son beneficiosas porque contribuyen a la fluidez del tráfico. En el presente estudio se ha realizado un plano indicando en que calles del municipio hay estacionamiento disponible par motocicletas.

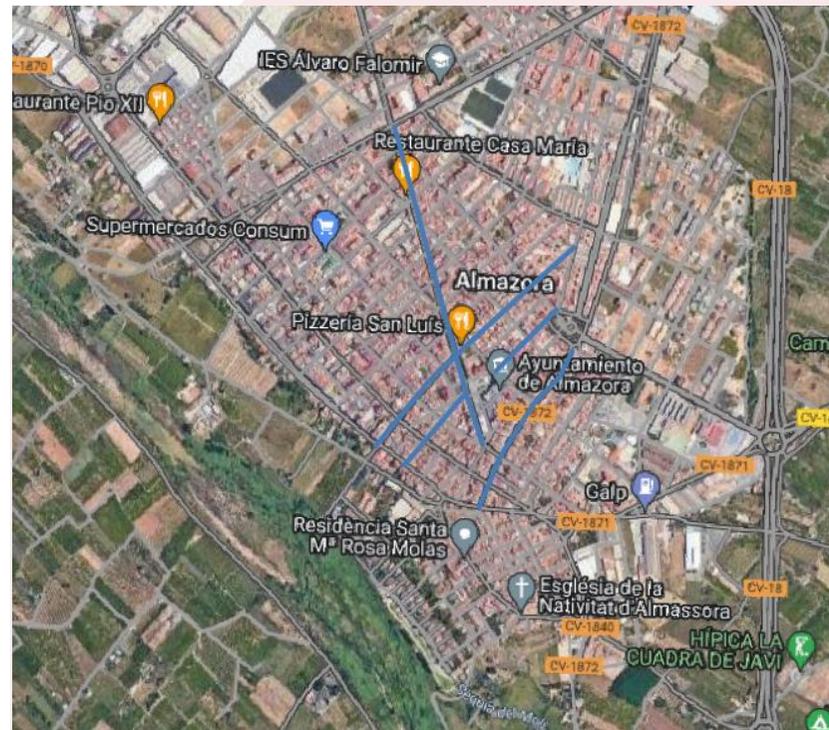


Ilustración 9-3. Zonas aparcamiento motocicletas

9.1. Análisis del flujo de mercancías y de la carga y descarga

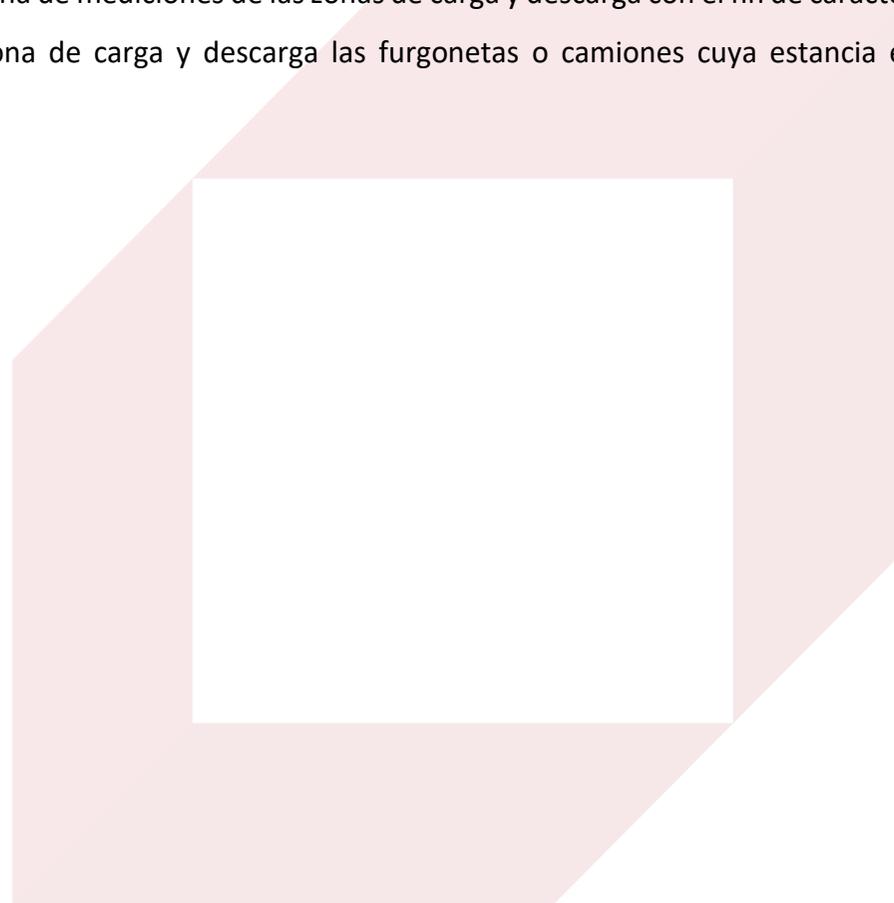
En la realización de los aforos se obtuvo la intensidad de los vehículos pesados. En la siguiente tabla se muestra IMD de furgonetas o camiones en los puntos medidos.

Calle	IMD
Avenida del Mar	57
Avenida Castellón	117
Avenida Generalitat	435
Carrer Constitució	646
Carrer 9 d'Octubre	644
Calle Comercio	157
Carrer José Ortiz	893
Carrer Boqueres	638
Carrer de Castellón	286
Carrer Sant Jaume	282
Carrer de Santa Quiteria	1.142
Carrer Ferrocarril sur	88
Carrer Ferrocarril norte	578
Calle Industria	569
Carrer Constitució	371

Tabla 9.1-1 Análisis flujo de mercancías Fuente: Visor GVA

Los puntos en los que existe un mayor número de intensidad de tráfico pesado son los más cercanos a las zonas industriales.

También se ha realizado una campaña de mediciones de las zonas de carga y descarga con el fin de caracterizar la misma. Se consideran vehículos correctamente estacionados en zona de carga y descarga las furgonetas o camiones cuya estancia es menor a 30 minutos. De las plazas observadas el 75% estaban en uso.



10. INVENTARIO Y ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

La posición de la Unión Europea está expresada en el nuevo Libro Blanco del Transporte: con la vista en 2050, que fue publicado en 2011.

En líneas generales, las estrategias de actuación del documento incluyen una serie de propuestas cuya intención es reducir de forma drástica la dependencia de Europa del petróleo importado y disminuir las emisiones de carbono en el transporte en un 60%.

Un poco antes, en el horizonte de 2020, la idea es establecer un marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales, así como avanzar hacia la aplicación plena de los principios del "usuario pagador" y "quien contamina, paga" y del compromiso del sector privado para asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.

En el transporte público del Almassora lo podemos distinguir en dos partes:

- Transporte municipal: está formado por todos los servicios de transporte que solo operan dentro del municipio.
- Transporte intermunicipal: está formada por los servicios que conecta a Almassora con los municipios de su alrededor.

En la siguiente tabla se muestra todos los servicios públicos con los que cuenta Almassora.

Tipo de transporte	Línea	Operador
Autobuses urbanos	"Almassora Urbano"	HICID S.A.
Autobuses urbanos	"Almassora Playa"	HICID S.A.
Autobuses interurbanos	"Castellón-Almassora"	HICID S.A.
Autobuses interurbanos	"Almassora-UJI"	HICID S.A.
Tren	C6 "valencia-Castellón"	RENFE
Taxi		

Tabla 10-1 Transporte Almassora Fuente: Ajuntament Almassora

10.1. Transporte intermodal ferroviario

Ferrocarril

La línea C6 de la red de cercanía de Valenciana que une a Castellón y Valencia, hace paradas en diversos puntos entre ambas localidades, entre ellas Almassora, esta línea supone un gran punto de unión entre Almassora y sus alrededores. La estación se encuentra en el punto kilométrico 65,1 de la línea férrea de ancho ibérico que une Valencia con San Vicente de Calders.

Todos los trenes que circulan tienen parada en Almassora un total de 33, salvo el servicio Civis. Desde Almassora a Castellón el recorrido es de 7 minutos y a Valencia de 1h en un rango de 5.55h a 23.33h.

10.2. Autobús urbano

Existen dos líneas de autobuses que recorren el municipio de Almassora, la línea “Almassora Urbano” y la línea “Almassora playa”. La primera circula alrededor de la ciudad por los puntos de más interés y la segunda transcurre desde la ciudad de Almassora hasta la zona costera.

- Características del servicio Línea “Almassora Urbano”:

El servicio estará vigente de lunes a sábados con la siguiente distribución horaria.

tarifas

BUS URBANO

Información: 964 200 122 / www.hicid.es

Tarifa recorrido Urbano (invierno)

- Billete normal urbano **0,60€** (finaliza en Pza. Dr. Fleming)
- Familia numerosa Cat. General **0,40€**
- Familia numerosa Cat. Especial **0,25€**
- Mayores de 65 años y/o pensionistas **GRATIS**
- Bono de 10 viajes **5,00€ + 3€ de fianza**

Tarifa recorrido Playa y Santa Quiteria (invierno y verano) *

- Billete normal Playa:
 - Lunes a viernes: **1,50€**
 - Sábados: **1,50€**
- Mayores de 65 años y/o pensionistas:
 - Lunes a viernes: **0,90€**
 - Sábados: **1,00€**
- Familia Numerosa Cat. General:
 - Lunes a viernes: **1,10€**
 - Sábados: **1,15€**
- Familia Numerosa Cat. Especial:
 - Lunes a viernes: **0,70€**
 - Sábados: **0,75€**
- Bono de 10 viajes **12,00€ + 3€ de fianza**

La **tarifa 2**, permite acceder al servicio desde cualquiera de las paradas del trayecto urbano, sin tener que abonar tarifa de urbano, más tarifa de playa, de igual forma accediendo desde **cualquier parada final del trayecto urbano** Pza. Dr. Fleming.

Ilustración 10-2. Tarifas bus urbano Almazora

- Características del servicio Línea “Almassora Playa”

El servicio estará vigente del 1 de septiembre al 30 de junio, excluidos domingos y festivos.



HICID 1 septiembre - 30 junio (Excluidos domingos y festivos)

Línea Almassora Urbana

Salida

Pza. Dr. Fleming	8:30	10:30	10:45	11:30	14:00	17:15	18:15
C/San Mateo, 89	8:30	10:31	10:45	11:30	14:01	17:16	18:16
Avda. José Ortíz - Jesús y María	8:30	10:30	10:35	11:30	14:00	17:15	18:15
Avda. José Ortíz - Virgen de Gracia	8:31	10:31	10:35	11:30	14:00	17:16	18:16
Avda. José Ortíz - C/Esclida	8:32	10:32	10:37	11:32	14:02	17:17	18:17
Avda. José Ortíz - Escuela Taller	8:33	10:33	10:38	11:33	14:03	17:18	18:18
Grupo Fátima - C/San Pablo	8:33	10:33	10:38	11:33	14:03	17:18	18:18
C/Nueve de Octubre - San Martín	8:33	10:33	10:38	11:33	14:03	17:18	18:18
Avda. Castellón - C/S.Fernando	8:40	10:40	10:45	11:40	14:10	17:25	18:25
C/S. Fernando	8:40	10:40	10:45	11:40	14:10	17:25	18:25
C/Constitución	8:40	10:41	10:46	11:41	14:11	17:26	18:26
C/Boqueras - Caridad	8:41	10:41	10:46	11:41	14:11	17:26	18:26
C/Boqueras, 107	8:41	10:41	10:46	11:41	14:11	17:26	18:26
C/Alcora, 235	8:41	10:41	10:46	11:41	14:11	17:26	18:26
C/Alcora - Santo Cristo	8:41	10:41	10:46	11:41	14:11	17:26	18:26
C/Alcora - San Luis	8:41	10:41	10:46	11:41	14:11	17:26	18:26
Pza. Dr. Fleming	9:45	10:45	10:50	11:45	14:15	17:30	18:30

el sábado el último servicio es a las 12:35h

Línea Almassora - Playa

Salida

Pza. Dr. Fleming	8:15	8:45	10:45	11:45	12:45	14:15	17:30	18:30
Camí Ben Afeli, Trv. San José	8:20	8:50	10:50	11:50	12:50	14:20	17:35	18:35
Camí Catalans, 85	8:21	8:51	10:51	11:51	12:51	14:21	17:36	18:36
Camí Catalans, 17	8:21	8:51	10:51	11:51	12:51	14:21	17:36	18:36
Camí Catalans esq. P. Marítim	8:21	8:51	10:51	11:51	12:51	14:21	17:36	18:36
Om Blanc, 28	8:27	8:57	10:57	11:57	12:57	14:27	17:42	18:42
Om Blanc, Sequier	8:28	8:58	10:58	11:58	12:58	14:28	17:43	18:43
Om Blanc - Canalat	8:29	8:59	10:59	11:59	12:59	14:29	17:44	18:44
Om Blanc, 98	8:29	8:59	10:59	11:59	12:59	14:29	17:44	18:44
Om Blanc - Trv. San José	8:31	9:01	11:01	12:01	13:01	14:31	17:47	18:47
Camí Ben Afeli, 57	8:34	9:04	11:04	12:04	13:04	14:34	17:50	18:50
Camí Ben Afeli, 83	8:35	9:05	11:05	12:05	13:05	14:35	17:51	18:51
Paseo Marítim - Iglesia Xopar	8:35	9:05	11:05	12:05	13:05	14:35	17:51	18:51
Paseo Marítim - Biblioteca	8:40	9:10	11:10	12:10	13:10	14:40	17:56	18:56
Av. Mediterrànea - Vora Riu	8:41	9:11	11:11	12:11	13:11	14:41	17:57	18:57
Camí La Mar - C/Fondo	8:41	9:11	11:11	12:11	13:11	14:41	17:57	18:57
Camí La Mar primeras villas	8:41	9:11	11:11	12:11	13:11	14:41	17:57	18:57
Camí La Mar - San Antonio	8:41	9:11	11:11	12:11	13:11	14:41	17:57	18:57

el sábado el último servicio es a las 17:45h

En ambas líneas los horarios son:



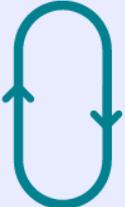
HORARI D'ESTIU

De l'1 de juliol al 31 d'agost (de dilluns a diumenge)

Almassora - Platja
Eixida de pl. Dr. Fleming

- Carrer de Sant Mateu
- Camí de la Mar - Sant Antoni
- Camí de la Mar - Primeres vil·les
- Camí de la Mar - Carrer del Fondo
- Av. Mediterrània - Vora Riu
- Passeig Marítim, 257
- Passeig Marítim - Biblioteca
- Passeig Marítim - Església del Xopar
- Passeig Marítim, 83

Plaça del Dr. Fleming



Camí de Benafeli, 28

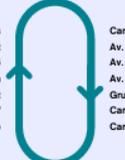
- Camí de Benafeli - Trav. Sant Josep
- Camí dels Catalans, 85
- Camí dels Catalans, 17
- Camí dels Catalans - Pg. Marítim
- Camí de l'Om Blanc, 28
- Camí de l'Om Blanc - Carrer del Sequier
- Camí de l'Om Blanc - Carrer del Canalat
- Camí de l'Om Blanc, 98
- Camí de l'Om Blanc - Trav. Sant Josep
- Camí de Benafeli, 57

HORARI ALMASSORA-PLATJA					
DE DILLUNS A DIVENDRES		DISSABTE		DIUMENGES I FESTIUS	
EIXIDES ALMASSORA	EIXIDES PLATJA	EIXIDES ALMASSORA	EIXIDES PLATJA	EIXIDES ALMASSORA	EIXIDES PLATJA
7:15	7:30	7:15	7:30	9:15	9:30
8:15	8:30	8:30	8:45	11:15	11:30
10:00	10:15	10:00	10:15	13:15	13:30
11:00	11:15	11:00	11:15	17:00	17:15
12:00	12:15	12:15	12:30	18:00	18:15
12:45	13:00	13:00	13:15	19:00	19:15
15:00	15:15	17:00	17:15	21:00	21:15
16:00	16:15	18:00	18:15		
17:00	17:15	19:00	19:15		
18:00	18:15	19:30	19:45		
19:00	19:15				
19:30	19:45				

Almassora - Santa Quitèria
Eixida de pl. Dr. Fleming

- Carrer de l'Alcòra - Carrer de Sant Lluís
- Carrer de l'Alcòra - Carrer del Santíssim Crist
- Carrer de l'Alcòra, 235
- Santa Quitèria
- Carrer de les Boqueres - Carrer de la Caritat
- Carrer de les Boqueres, 107
- Carrer de la Constitució

Plaça del Dr. Fleming



Carrer de Sant Ferran

- Carrer de Sant Mateu, 19
- Av. Josep Ortiz - Carrer de Jesús i Maria
- Av. Josep Ortiz - Carrer de la M. de Déu de Gràcia
- Av. Josep Ortiz - Carrer d'Estida
- Grup Fatima - Carrer del Transformador
- Carrer del Nou d'Octubre - Carrer de Sant Martí
- Carrer de Sant Ferran - Av. Castelló

HORARI ALMASSORA - SANTA QUITÈRIA
DE DILLUNS A DISSABTE: 9:30 h i 13:30 h



Il·lustración 10-5. Horario transporte urbano en verano

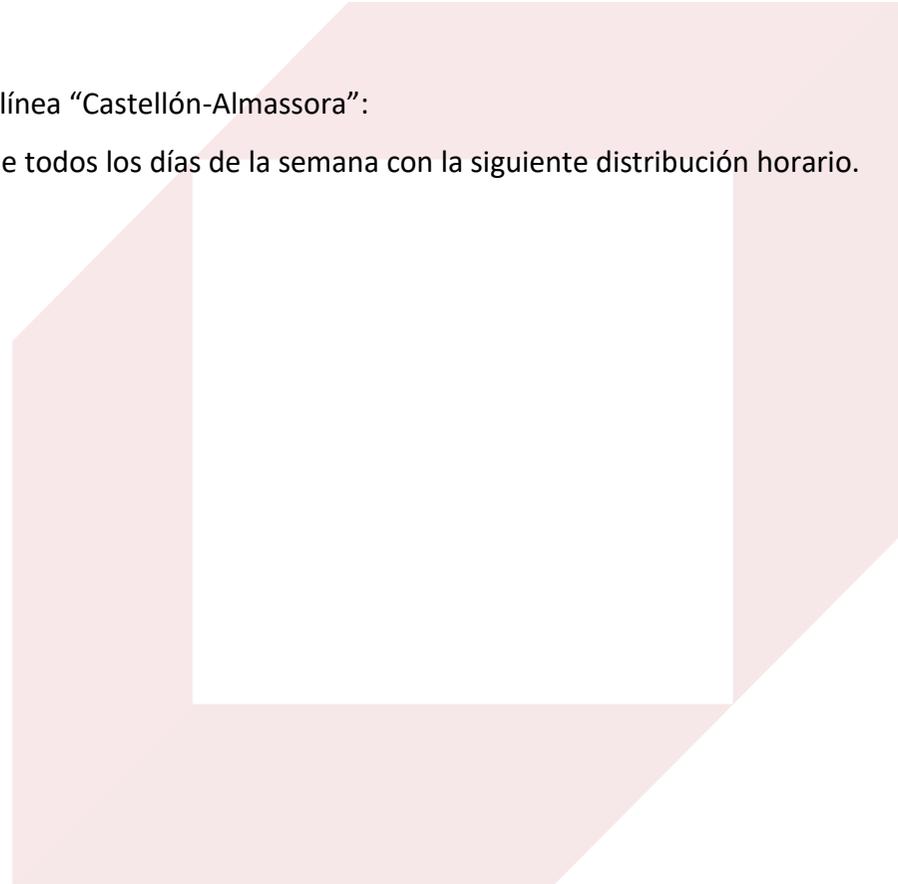
10.3. Autobús interurbano

Autobuses

Actualmente solo existe una línea de servicio regular con salida en Almassora, dicha línea es la correspondiente a la línea “Castellón-Almassora”.

- Características de la línea “Castellón-Almassora”:

El servicio está disponible todos los días de la semana con la siguiente distribución horario.



• Castelló - Almassora •



Ilustración 10-6. Autobús Almazora-Castellón

Durante el curso escolar existe una línea que conecta Almassora con la Universidad Jaime I.

- Características del servicio



Il·lustració 10-7. Autobús UJI

Bus de la marxa estiu 2023 Almassora-Benicàssim

Per la teua tranquil·litat, viatja amb seguretat

Bus de la marxa estiu

Almassora - Benicàssim

**DISSABTES, DEL 8 DE JULIOL
AL 26 D'AGOST**

GRATUÏT

EIXIDA: 23.00 h i 00.30 h

- ALMASSORA PLATJA: BiblioMar de Benafelí i cafeteria Mediterrània
- ALMASSORA: Pl. Santa Isabel, l'Estacioneta
- ALMASSORA: Boqueres - Mapfre
- BENICÀSSIM: Pl. Corts Valencianes

TORNADA: 03.30 h, 05.00 h i 06.30 h

- BENICÀSSIM: Pl. Corts Valencianes
- ALMASSORA: Boqueres - Mapfre
- ALMASSORA: Pl. Santa Isabel, l'Estacioneta
- ALMASSORA PLATJA: BiblioMar de Benafelí i cafeteria Mediterrània

 AJUNTAMENT
D'ALMASSORA  REGIDORIA
JOVENTUT
AJUNTAMENT D'ALMASSORA

Il·lustración 10-8. Autobús Benicasim - Almazora

11. ANÁLISIS USOS DEL SUELO

El Ayuntamiento de Almassora cuenta con un PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA, aprobado en fecha 5 de noviembre de 1.998, por la Comisión Territorial de Urbanismo. El Plan clasifica el suelo en Suelo Urbano Residencial o Industrial (SUR y SUI), SUELO URBANIZABLE PORMENORIZADO Residencial e Industrial (SUPOR Y SUPOI), SUELO URBANIZABLE NO PORMENORIZADO Residencial e industrial (SUNPOR y SUNPOI) y SUELO NO URBANIZABLE común o con distintos tipos de protección.

Por otro lado, el plan se encuentra agotado en prácticamente todo el Suelo Pormenorizado (residencial e industrial), pero no en los suelos No Pormenorizados (sólo se ha ejecutado alguno en la playa). El desarrollo de la gestión urbanística al amparo del “boom” urbanístico ha generado mucha incertidumbre ante los PAIs no desarrollados, pero también problemas de desequilibrio entre suelos artificializados no colmatados con todas sus infraestructuras y suelos urbanos semiconsolidados con viviendas dispersas, sin apenas infraestructuras, pero de difícil gestión municipal para su conveniente desarrollo.

Usos de Suelo	Superficie (ha)	Porcentaje de cobertura
Coberturas Artificiales	1.000,58	29,9%
Suelo Urbano Residencial	414,64	12,4%
Casco urbano histórico	17,26	0,5%
Ensanche	159,44	4,8%
Urbano discontinuo	235,03	7,0%
Vial, aparcamiento o zona peatonal	2,91	0,1%
Suelo Industrial	407,66	12,2%
Polígono Industrial ordenado	295,79	8,8%
Polígono Industrial no ordenado	105,8	3,2%

Usos de Suelo	Superficie (ha)	Porcentaje de cobertura
Industria aislada	6,07	0,2%
Infraestructuras	72,33	2,2%
Red viaria	50,81	1,5%
Red ferroviaria	3,07	0,1%
Energía eléctrica	9,13	0,3%
Conducciones y canales de agua	9,32	0,3%
Primario	17,9	0,5%
Agrícola, ganadero	17,9	0,5%
Equipamientos, dotaciones	37,47	1,1%
Cementerio	2	0,1%
Deportivo	11,16	0,3%
Administrativo o industrial	1,95	0,1%
Depuradoras y potabilizadoras	4,34	0,1%
Educacional	9,83	0,3%
Parque urbano	6,12	0,2%
Sanitario	2,06	0,1%
Terciario	12,01	0,4%
Comercial u oficinas	12,01	0,4%
Zona de extracción o vertido	38,56	1,2%
Arbolado forestal	7,5	0,2%
Cobertura de agua	16,05	0,5%
Cultivos	1.779,16	53,2%
Matorral	65,78	2,0%
Pastizal	291,9	8,7%
Terrenos naturales sin vegetación	181,66	5,4%
Total general	3.342,63	100,0%

Tabla 11-1 Tabla de usos de suelo Fuente: SIOSE 2011

Se ha de tener en cuenta que se prevé la ampliación del Polígono Serrallo que actualmente se sitúa en el término municipal de Castellón, el propio polígono está en el límite del término municipal. Por lo que se prevé que este polígono se amplie en parte al termino municipal de Almassora.



Ilustración 11-2 Ampliación refinería BP. Fuente: Visor GVA

12. ANÁLISIS DE APLICACIÓN PAT CÁSTELLÓN

En el 2022 se publicó la versión preliminar del Estudio de Movilidad PAT Castelló el cual afecta a diversos municipios cercanos a la capital de la plana. En el cual se hace un análisis de la situación actual de estas zonas en relación a las infraestructuras de movilidad. A continuación, se observa un plano del alcance del área, en la cual se puede observar que Almazora se encuentra en esta área.



Ilustración 12-1: Mapa del PAT de Castellón Fuente: PAT Castelló

Las medidas que propone este informe que serán de aplicación en Almassora serán:

- La INF 3 pretende la creación de 20 plazas de aparcamiento nuevas
- La INF 4 pretende actualizar infraestructuras obsoletas para así crear el “Bulevard de la Plana”. La planimetría de la actuación será la siguiente:



Il·lustració 12-2: Mapa del “Bulevard de la Plana”

-La NM01 pretende desarrollar una red de itinerarios ciclo peatonales, en este caso sería de aplicación en el tramo de aplicación de la medida anterior.

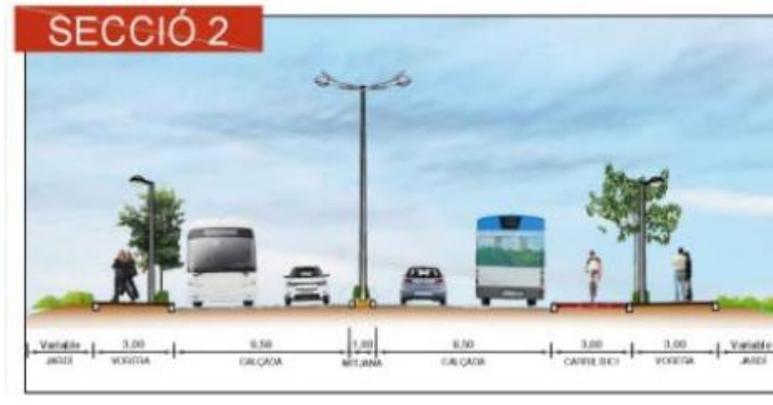


Ilustración 12-3: Red de ciclo peatones

-La NM03 pretende crear aparcamientos de bicicletas en intercambiadores de transporte

13. ANÁLISIS INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE

Seguidamente se analizarán los elementos de la infraestructura verde presente en el municipio y las conexiones de los elementos de la infraestructura verde que sean susceptibles de ser conectados.

Las infraestructuras verdes del municipio son las siguientes:

Zonas naturales

- Desembocadura del rio Mijares
- Pitillo
- Tramuntana
- Roser del Mar
- Vora Riu



Ilustración 13-1 Zona natural Almazora

14. ANÁLISIS VIAS PECUARIAS

La vía pecuaria que atraviesa el municipio de Almazora tiene el nombre de Cañada Real de la Rambla de la Viuda, se adjunta plano.



Ilustración 14-1 Red de ciclo peatones. Fuente: Visor GVA

15. ANÁLISIS ASPECTOS AMBIENTALES Y ENERGÉTICOS

15.1. Análisis atmosférico

Los contaminantes atmosféricos pueden encontrarse tanto en estado gaseoso como en forma de partículas en suspensión. En el análisis atmosférico se pretende llegar a una síntesis de los puntos más importantes dentro del municipio, estos puntos a priori serán los de mayor núcleo de población, los cuales serán afectados por las medidas presentadas en el presente plan de movilidad urbana sostenible.

Emisiones

En lo que respecta a las emisiones los contaminantes estudiados son:

- Dióxido de Azufre
- Dióxido de Nitrógeno
- Monóxido de Carbono
- Monóxido de Nitrógeno
- Óxidos de Nitrógeno totales
- Partículas en Suspensión (< 10 μm)
- Partículas en Suspensión (< 2,5 μm)

Se han realizado dos métodos de estudios para el cálculo de emisiones, por una parte, se han utilizado los datos meteorológicos de una estación situada en el municipio de Almassora y por otra parte se ha utilizado el software Copert para el cálculo de emisiones contaminantes y gases invernaderos.

Estación

Las redes de vigilancia de la contaminación atmosférica permiten la monitorización en continuo de los principales indicadores de calidad, entre ellos, los niveles de concentración de numerosos gases (ozono, dióxido de azufre, monóxido de carbono, etc.), además de partículas en suspensión o índice de radiación UV, entre otros. La información correspondiente alerta en caso de que los niveles de estos agentes resultan peligrosos para la población, al tiempo que permiten realizar evaluaciones a lo largo del tiempo sobre la calidad del aire que respiramos.

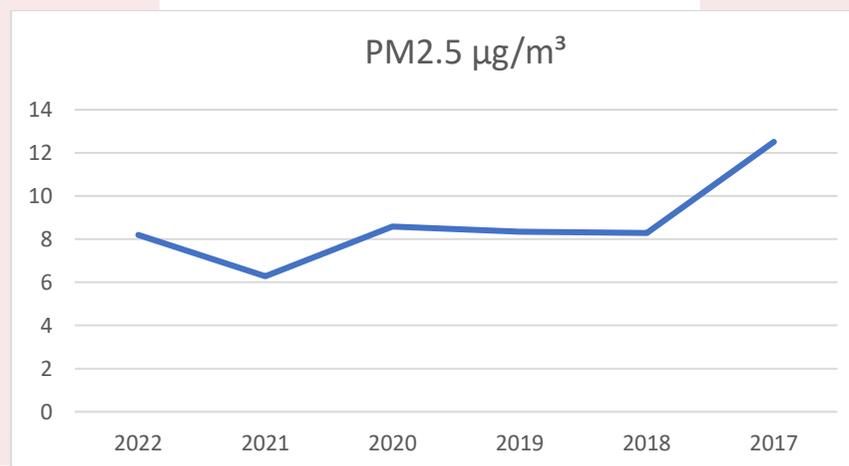
Se ha estudiado los datos históricos hasta junio de 2022 de la estación localizada en Almassora en el Colegio Público Hermanos Ochando, C/Benassal, S/N, que forman parte de la red valenciana de vigilancia y control de la contaminación atmosférica de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.

Durante los años de estudio los valores promedios analizados no sobrepasan el límite establecido en el Real decreto 1073/2002 de 18 de octubre sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbonos.

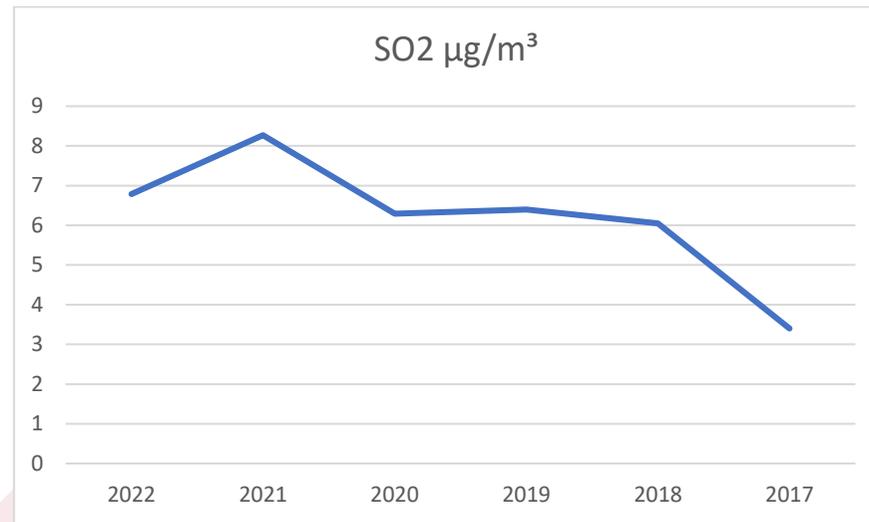
En la siguiente tabla se procede a recopilar los valores promedios obtenidos.

	PM2.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	SO2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	CO $\mu\text{g}/\text{m}^3$	NO $\mu\text{g}/\text{m}^3$	NO2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	PM10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Nox $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2022	8,2	6,79	0,14	19,06	24,88	15,64	53,49
2021	6,28	8,27	0,14	19,76	24,99	8,3	54,67
2020	8,59	6,29	0,14	18,44	24,37	15,85	52,04
2019	8,34	6,4	0,14	18,26	23,49	16,83	50,92
2018	8,28	6,05	0,13	17,22	21,85	14,96	47,69
2017	12,51	3,4	0,08	15,32	20,63	15,54	43,32
2016		6,16	0,13	23	28,36	32,43	63,35
2015		6,17	0,18	16,26	25,54		49,72

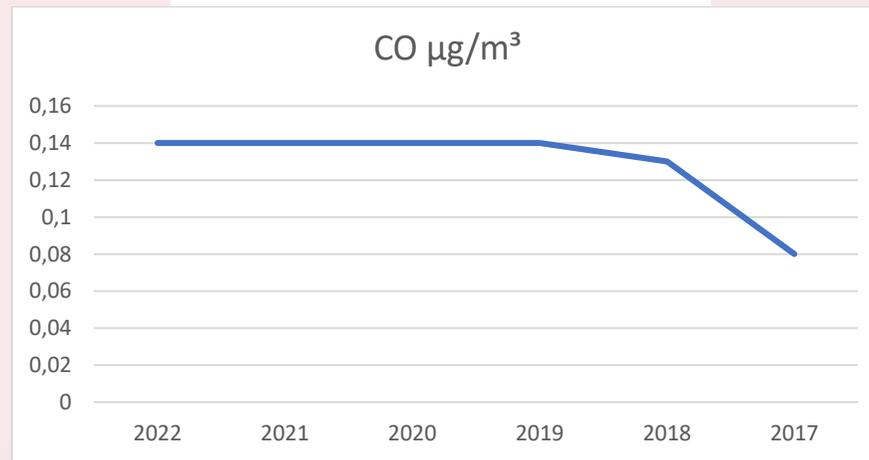
Tabla 15-1-1: Emisiones



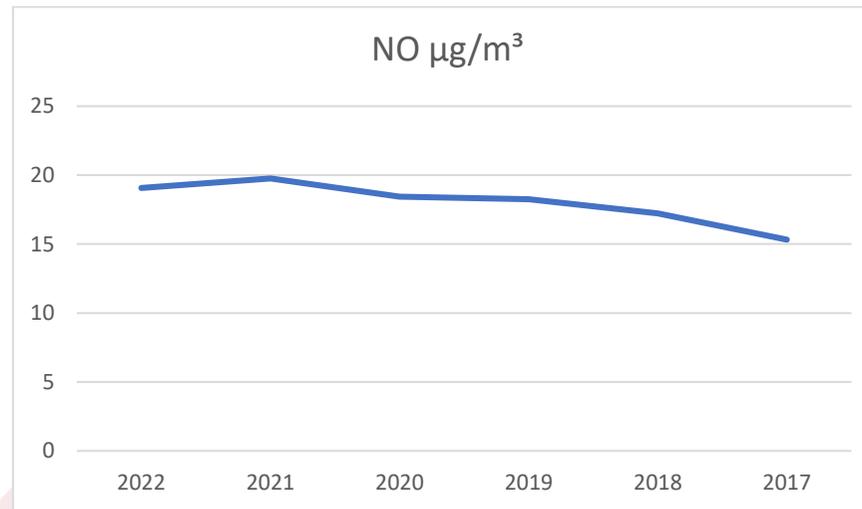
Ecuación 16-1: Emisiones de PM2.5



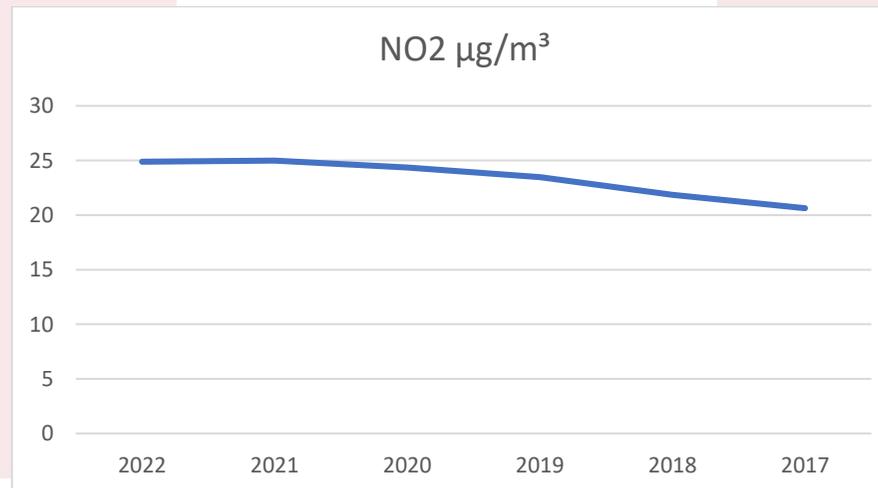
Ecuación 26-2: Emisiones de SO2



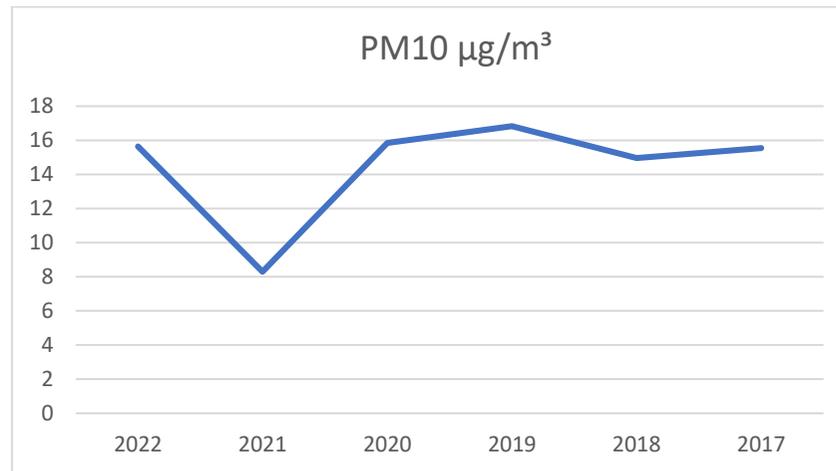
Ecuación 36-3: Emisiones de CO



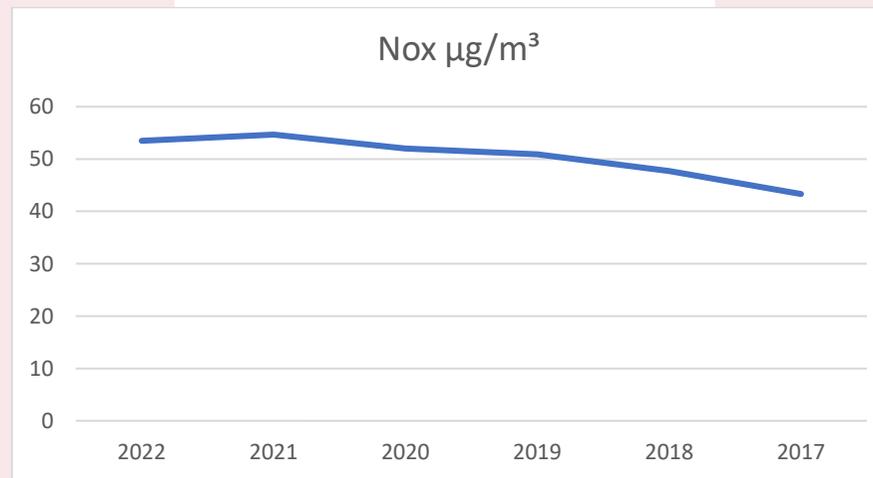
Ecuación 46-4: Emisiones de NO



Ecuación 56-5: Emisiones de NO2



Ecuación 66-6: Emisiones de NO



Ecuación 76-7: Emisiones de NOX

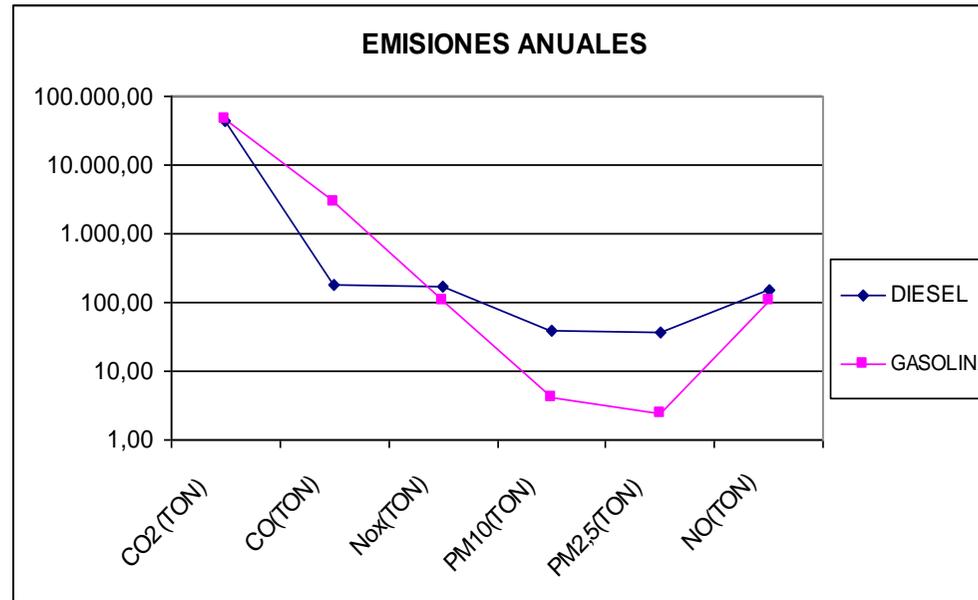
Tal como se puede observar en las gráficas la tendencia de los últimos años de los contaminantes estudiados, es de incrementar sus valores, excepto en las partículas en suspensión en donde se ha venido disminuyendo su número. Sin duda el aumento generalizado del número de contaminantes se debe a la situación económica actual, la cual en estos últimos años ha presentado síntomas de crecimiento, llevando asociado el empeoramiento de la calidad del aire, si no se realizan medidas para remediar dicha circunstancia.

Copert

Para el cálculo de emisiones de los turismos se ha utilizado la herramienta de cálculo Copert, desarrollada por Emisia S.A. Copert es una herramienta de software utilizada en todo el mundo para calcular las emisiones de gases contaminantes y de gases de efecto invernadero del transporte por carretera. El desarrollo de Copert está coordinado por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), en el marco de las actividades del Centro Temático Europeo de Contaminación Atmosférica y Mitigación del Cambio Climático. El centro común de investigación de la Comisión Europea gestiona el desarrollo científico del modelo. Copert ha sido desarrollado para la preparación oficial de inventario de emisiones de transporte por carretera en los países miembros de la Unión Europea. Sin embargo, es aplicable a todas las investigaciones pertinentes, aplicaciones científicas y académicas. En la siguiente tabla se muestra un resumen de los resultados obtenidos.

Emisiones anuales turismos		
	DIESEL	GASOLINA
CO2 (TON)	43.300,89	45.788,65
CO(TON)	175,82	2.877,39
NOx(TON)	168,93	108,76
PM10(TON)	39,7	4,2
PM2,5(TON)	37,66	2,4
NO(TON)	150,35	104,41

Tabla 15-2-1: Emisiones anuales turismo Fuente: Elaboración propia



Ecuación 86-8: Elaboración propia

15.2. Consumo energético

Las actuaciones propuestas en el Plan de Movilidad tendrán un efecto directo en el consumo de combustible y en la emisión a la atmósfera.

Para el análisis del consumo energético se han consultado diferentes fuentes de información. Los datos empleados han sido el número de vehículos de diferentes categorías que componen el parque de vehículos de Almassora y el número de kilómetros recorridos en zona urbana. En la siguiente tabla se muestra el consumo en el municipio de Almassora.

	Unidades	Km urbanos anuales	Litros anuales	TEP
Vehículos Diesel	8.433	32.801	196.806	152,56
Vehículos gasolina	6.899	32.801	229.607	194,42
Total	15.332	65.602	426.413	347

Tabla 15-3-1: Consumo energético Fuente: Elaboración propia

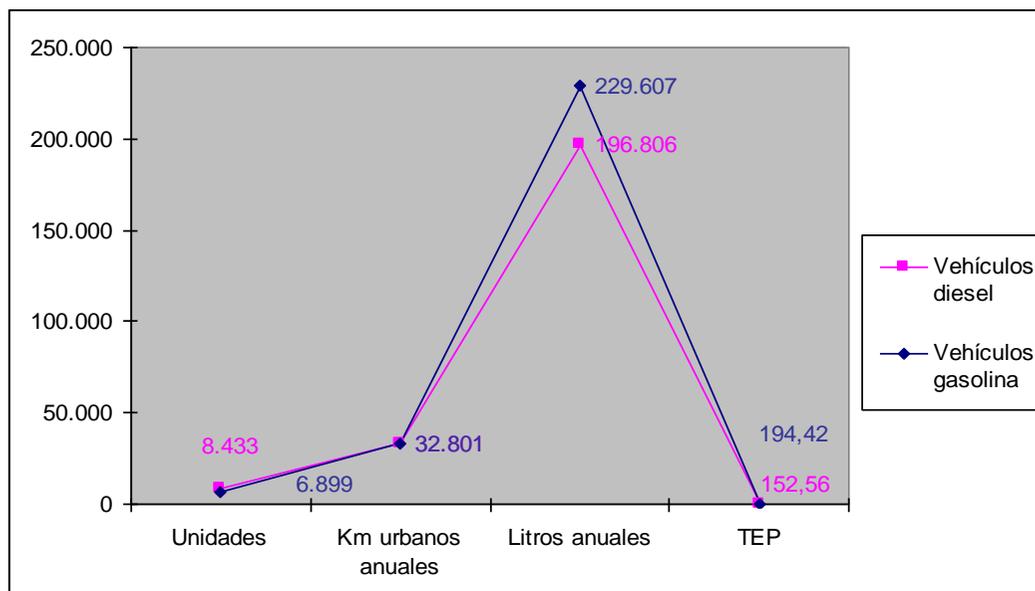


Ilustración 15-2.1 Consumo energético

Hemos obtenido que en el municipio de Almassora debido al tráfico urbano se producen 347 toneladas equivalentes de petróleo anuales. Una vez propongamos las medidas a realizar en el municipio en este presente plan de movilidad procederemos a compararlas con respecto al dato obtenido en este punto.

15.3. Análisis acústico

El tráfico, en la UE, es causante del 80% del ruido de las zonas urbanas, donde una gran parte de la población está expuesta a niveles de ruido por encima de los 55 dB(A) recomendados por la OMS. Los decibelios permitidos por la ley (ley7/2002 de la Generalitat Valenciana) son los que aparecen en la tabla siguiente:

Nivel sonoro dB(A)		
Uso dominante	Día	Noche
Sanitario y docente	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

Tabla 15-4-1: Decibelios por ley.

En el caso de Almazora, a partir del Plan acústico municipal de Almazora, obtenemos los siguientes datos:

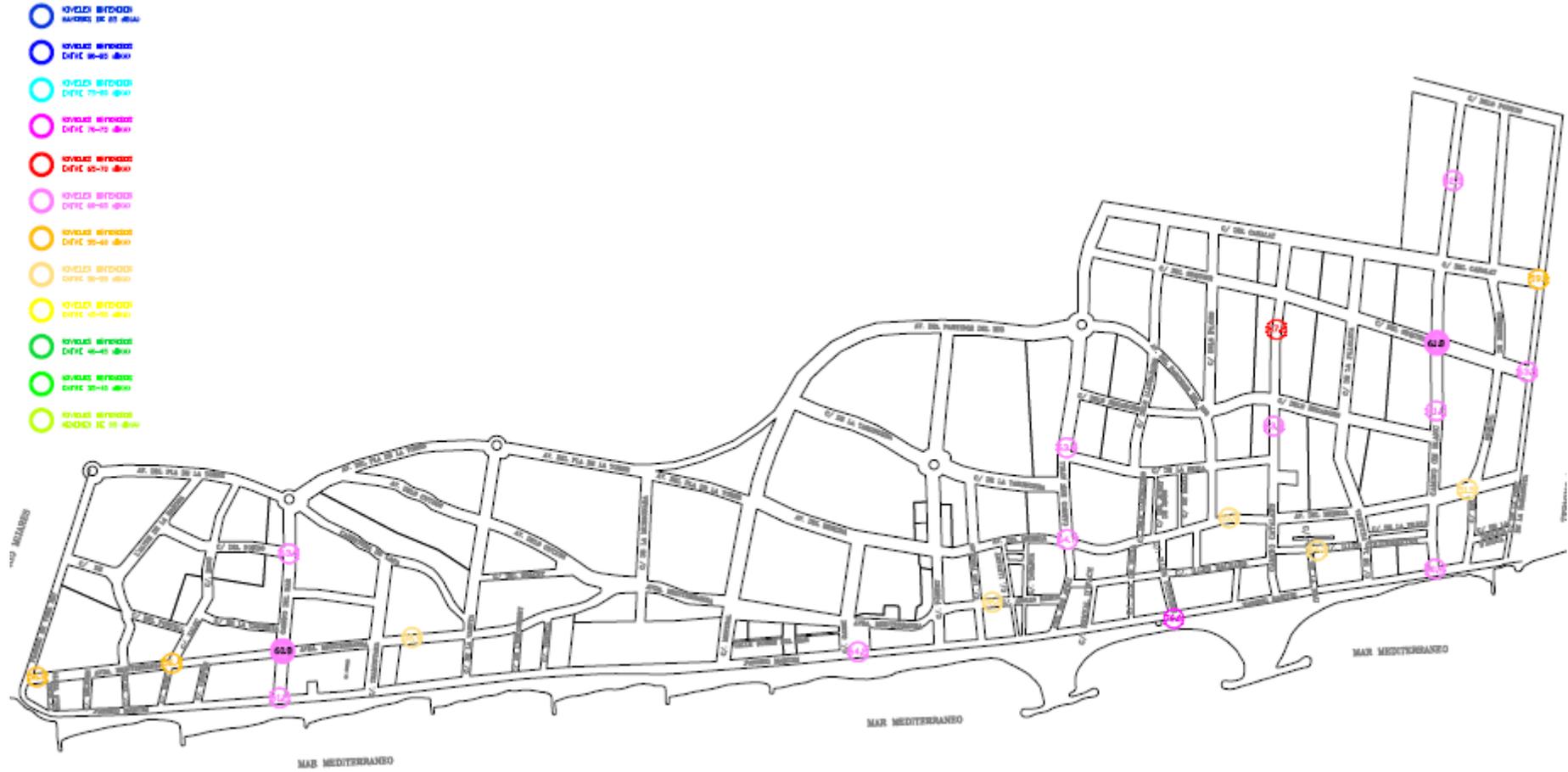
Uso dominante	dB(A)
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural	60
Residencial	65
Suelo de uso terciario distinto del contemplado	70
Suelo de uso recreativo y de espectáculos	73
Uso industrial	75

Tabla 15-5-1: Decibelios permitidos por usos

El Plan acústico municipal indica los decibelios máximos permitidos en diversas zonas de Almazora:

- **LINEA 100000**
DIFEC 00-00 (0000)





- NIVEL 1: 0-10 años
- NIVEL 2: 11-20 años
- NIVEL 3: 21-30 años
- NIVEL 4: 31-40 años
- NIVEL 5: 41-50 años
- NIVEL 6: 51-60 años
- NIVEL 7: 61-70 años
- NIVEL 8: 71-80 años
- NIVEL 9: 81-90 años
- NIVEL 10: 91-100 años

PLANO SANTA QUITERIA



Como conclusión se obtuvo la siguiente media dependiendo del tipo de uso:

	LAeq, día	LAeq, noche
Casco urbano y principales viales	62,2	46,8
Zona industrial	64,7	53,2
Platja y santa quiteria	60,9	52,4

Tabla 15-1 Decibelios. Fuente: Análisis acústico Almassora

16. ANÁLISIS DAFO

A continuación, se realiza un análisis de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades detectadas en Almazora.

MARCO SOCIOECONÓMICO Y MOVILIDAD DE RESIDENTES		
	ASPECTOS INTERNOS	ASPECTOS EXTERNOS
NEGATIVOS	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> • Estructura territorial y sistema de transportes que causa dependencia del coche. • Espacio público dominado por el coche. 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> • Los hábitos de ocio de la población están ligados a desplazamientos en coche. • Existe resistencia al cambio en la movilidad. • En época estival la población aumenta en la Playa de Almazora, con lo que aumenta el número de coches y autobuses.
	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> • Entorno político favorable a la promoción de nuevas pautas en la movilidad urbana sostenible. • Conocimiento social de los problemas derivados del sistema actual de movilidad. 	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> • El medio ambiente y las medidas sostenibles cada vez son más valoradas por los ciudadanos. • Concienciación política y pública sobre el cambio en la movilidad. • Existencia de subvenciones para implantar las medidas. • Tecnología en la movilidad sostenible.
POSTIVOS		

Tabla -16-1 Análisis DAFO Marco socioeconómico y movilidad de residentes Fuente: Elaboración propia

En el marco socioeconómico y movilidad de residentes, principalmente se destaca la voluntad por el cambio por parte de las instituciones y parte de la población.

TRÁFICO Y CIRCULACIÓN		
	ASPECTOS INTERNOS	ASPECTOS EXTERNOS
NEGATIVOS	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> El vehículo privado representa un gran porcentaje de los desplazamientos con origen y destino el término municipal. El vehículo privado sigue teniendo una rentabilidad elevada en los desplazamientos habituales. 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> Falta de renovación del parque de vehículos y pervivencia de los vehículos más contaminantes. Poca presencia de vehículos eléctricos y sostenibles.
	POSTIVOS	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> La actual estructura viaria fomenta la correcta ordenación del tráfico en origen y destino. Las características intrínsecas de la red viaria actual son capaces de absorber el tráfico actual.

Tabla -16-2 Análisis DAFO Tráfico y circulación Fuente: Elaboración propia

En cuanto al tráfico privado hay una necesidad de cambio hacia modos sostenibles como andar, bicicleta y transporte público. Es necesario tender en el futuro hacia una movilidad eléctrica.

El vehículo eléctrico supone un ahorro en gasto de combustible muy significativo. Durante estos últimos años se está apostando por el impulso de la movilidad eléctrica. En un futuro se prohibirá la venta de vehículos de gasolina, diésel, gas natural, etc., por lo que la tendencia debe ser esta desde este mismo instante.

SEGURIDAD VIAL		
	ASPECTOS INTERNOS	ASPECTOS EXTERNOS
NEGATIVOS	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> ● Exceso de tráfico atravesando el centro del núcleo urbano. ● Inseguridad en algunas zonas cercanas a los colegios. 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> ● Aumento del parque de vehículos.
	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> ● Predisposición a tomar medidas de control y vigilancia. ● Predisposición a priorizar los modos blandos. ● Conciencia de la inseguridad en las zonas escolares. 	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> ● Existe una conciencia política y social para reducir la accidentalidad.

Tabla -16-3 Análisis DAFO Seguridad vial Fuente: Elaboración propia

El uso generalizado del vehículo privado motorizado influye altamente en el número de accidentes que se producen. La conciencia social, el cambio en el reparto modal y el control de la indisciplina serán las pautas para aumentar la seguridad vial.

MOVILIDAD PEATONAL, PMR Y CICLISTA		
	ASPECTOS INTERNOS	ASPECTOS EXTERNOS
NEGATIVOS	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> ● Itinerarios peatonales estrechos. ● Falta de estructura ciclista. 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> ● Expansión de la ciudad y aumento de las distancias de recorrido, lo que fomenta desplazamientos motorizados.
	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> ● Climatología idónea para la movilidad. ● Predisposición de parte de la población a andar. 	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> ● Tamaño del municipio, favoreciendo los desplazamientos en modos sostenibles.

Tabla -16-4 Análisis DAFO Movilidad peatona, PMR y ciclista Fuente: Elaboración propia

Tal y como se ha dicho anteriormente, el cambio modal en los desplazamientos del municipio es una necesidad actual. Para lograr que la población decida ir andando o en bicicleta a los lugares donde actualmente se desplazan en coche, se deben potenciar las infraestructuras de estos modos. En el caso de la bicicleta con la creación de vías ciclistas y adecuando los viales a modos compartido con prioridad ciclista. En el caso de la movilidad peatonal se deben adecuar todos los itinerarios y calles para que no existan barreras y proporcionando el espacio suficiente para caminar.

ESTACIONAMIENTO		
	ASPECTOS INTERNOS	ASPECTOS EXTERNOS
NEGATIVOS	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> ● Gran uso de la vía pública como estacionamiento del vehículo privado. ● Inexistente estacionamiento regulado. ● Inexistencia de estacionamiento regulado. 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> ● Abuso de la red viaria para cubrir la necesidad de estacionamiento de vehículo privado.
	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> ● Índice de ocupación óptimo. 	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> ● Se dispone de espacios para la creación de parkings intermodales.
POSTIVOS		

Tabla 16-5 Análisis DAFO Estacionamiento Fuente: Elaboración propia

El estacionamiento es una de las partes del sistema de transporte que más espacio ocupa en las ciudades. Es una de las necesidades del municipio que es complicada de implantar en la ciudadanía pero que a medio y largo plazo puede influir más en el cambio de ordenación de las ciudades convirtiéndolas en espacios para la convivencia y no en vías de desplazamiento motorizado.

TRANSPORTE PÚBLICO		
	ASPECTOS INTERNOS	ASPECTOS EXTERNOS
NEGATIVOS	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> ● Pobre servicio y poco uso de autobús interurbano. ● Falta de concordancia de horarios entre los distintos transporte público. 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> ● Falta de información del transporte interurbano ● Falta de información en internet
	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> ● Los puntos de actividad económica y servicios están concentrados, lo que facilita el diseño de la oferta de transporte público. 	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> ● Disposición hacia la creación de aparcamientos disuasorios y por lo tanto al fomento de la intermodalidad de los desplazamientos.

Tabla -16-6 Análisis DAFO Transporte público Fuente: Elaboración propia

Las necesidades actuales en el transporte público de Almazora pasan por mejorar el transporte público interurbano, fomentando la intermodalidad y tratando de aumentar la demanda con la mejora de frecuencias, horarios e itinerarios.

ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIETALES		
	ASPECTOS INTERNOS	ASPECTOS EXTERNOS
NEGATIVOS	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> ● Gran uso de vehículos motorizados no sostenibles. 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> ● Tendencia al vehículo motorizado.
	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> ● Concienciación social con el cambio climático y medioambiente. 	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> ● Medidas para reducir el impacto ambiental de las emisiones y del gasto energético.

Tabla 16-7 Análisis DAFO Aspectos energéticos y medioambientales Fuente: Elaboración propia

La tendencia es el ahorro energético y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Se debe concienciar sobre el cambio climático y empezar a tomar medidas drásticas. El Plan de Movilidad Sostenible es una de las herramientas para contribuir con esto.

17. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Se han propuesto una serie de indicadores en relación con la movilidad y que permita evaluar el estado de gravedad o bondad de cada uno de los aspectos estudiados y en función de las líneas estratégicas a seguir en el Plan. Los datos de partida tienen origen en diversas fuentes como pueden ser encuestas, trabajo de campo de la policía, encuestas, Ministerio de transición ecológica, INE, DGT, Ayuntamiento, Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO2 y Estación meteorológica.

TIPO DE INDICADOR	INDICADORES	FORMULACIÓN	UNIDAD	FUENTE DE INFORMACIÓN	VALOR INICIAL
MODALES	Uso Movilidad Peatonal	Número usuarios movilidad/ habitantes	%	Encuestas	15,50%
	Uso de Movilidad Ciclista	Número usuarios bici/ habitantes	%	Encuesta	1,70%
	Uso de Transporte público	N.usuarios transporte público/habitantes	%	Encuesta	8,60%

TIPO DE INDICADOR	INDICADORES	FORMULACIÓN	UNIDAD	FUENTE DE INFORMACIÓN	VALOR INICIAL
	Uso vehículo privado	N. usuarios transporte privado/ habitantes	%	Encuesta	74,00%
	Uso del vehículo eléctrico	N. usuarios transporte privado eléctrico/ habitantes	%	Encuesta Trabajos de campo, policía	0,00%
	Ocupación aparcamientos	N.plazas ocupadas/N.plazas disponibles	%	Trabajos de campo, policía	40,00%
	Ocupación ilegal de aparcamientos	N.plazas ilegales/N.plazas legales+ilegales	%	Trabajos de campo, policía	10,00%

Tabla 17-1 Indicador de seguimiento modal Fuente: Elaboración propia

TIPO DE INDICADOR	INDICADORES	FORMULACIÓN	UNIDAD	FUENTE DE INFORMACIÓN	VALOR INICIAL
ENERGÉTICOS	Consumo de energía de vehículo privado	Consumo energía veh. Privado	t CO2	Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO2	49.788,71
	Consumo de energía transporte público	Consumo energía transporte. público	t CO2	Ministerio de transición ecológica, INE,DGT, Ayuntamiento	1.426,64
	Consumo de energía de vehículo eléctrico privado	Consumo energía veh. Privado	t CO2	Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO2	-

Tabla 17-2 Indicador de seguimiento energético Fuente: Elaboración propia

TIPO DE INDICADOR	INDICADORES	FORMULACIÓN	UNIDAD	FUENTE DE INFORMACIÓN	VALOR INICIAL
AMBIENTALES	Emisiones de GEI	Emisiones totales GEI	t CO2	Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents aCO2	280.202,40
	Emisiones de CO	Emisiones totales CO	µg/m ³	Estación meteorológico Almassora	0,14000
	Emisiones de NOx (agentes contaminantes)	Emisiones totales Nox	µg/m ³	Estación meteorológico Almassora	53,49000
	Emisiones de PM10	Emisiones totales PM10	µg/m ³	Estación meteorológico Almassora	15,64000
	Emisiones de NO	Emisiones totales de NO	µg/m ³	Estación meteorológico Almassora	19,06000
	Nivel sonoro de recepción externo (tráfico)	Intensidad del sonido generado por el tráfico	dB	Estudio acústico Almassora	62,2

Tabla 17-3 Indicador de seguimiento ambientales Fuente: Elaboración propia

TIPO DE INDICADOR	INDICADORES	FORMULACIÓN	UNIDAD	FUENTE DE INFORMACIÓN	VALOR INICIAL
SOCIALES Y ECONÓMICOS	Proporción de Zonas 30 y 20	Superficie áreas 20 y 30/superficie total	%	Cartografía, Urbanismo , circulación, trabajo de campo	-
	Accesibilidad transporte publico	Paradas accesibles transport. Público/paradas totales	%	Trabajo de campo	-
	Infraestructuras peatonales	Km viario peatonal/km red viaria total	%	Cartografía, Urbanismo , circulación, trabajo de campo	20%
	Infraestructuras ciclistas	Km viario ciclista/km red viaria total	%	Cartografía, Urbanismo , circulación, trabajo de campo	-
	Cobertura del transporte público	Superficie bajo cobertura/ superficie total	%	Empresa concesionaria, Ayuntamiento	25%

TIPO DE INDICADOR	INDICADORES	FORMULACIÓN	UNIDAD	FUENTE DE INFORMACIÓN	VALOR INICIAL
	Accidentes	Número de accidentes/N.habitantes	%	Policía, Ayuntamiento, DGT	0,63%

Tabla 17-4 Indicador de seguimiento sociales y económicos Fuente: Elaboración propia

18. PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Los objetivos del proceso participativo del PMUS de Almazora son;

- Informar del borrador del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, destacando su objetivo general, los ámbitos de actuación, los objetivos para esos ámbitos y las estrategias de acción para alcanzarlos.
- Habilitar los espacios de participación ciudadana que permitan resolver dudas sobre el PMUS, así como recoger aportaciones en el marco de los límites establecidos para este proceso.
- Garantizar en todas las fases, la participación de la ciudadanía de forma individual o a través de asociaciones y agentes sociales, con especial atención a grupos de interés (residentes, asociaciones vecinales, de mujeres, de comerciantes, diversidad funcional, grandes centros atractores, transportes...)

Los niveles de participación en el proceso participativo del PMUS son:

- Autoridades locales
- Personal Técnico
- Agentes sociales interesados/organizados
- Ciudadanía

Las autoridades y el personal técnico tienen su espacio de participación en los grupos que vienen trabajando en la redacción del PMUS desde el inicio. Estos grupos continuarán durante el proceso participativo, junto con Engitec Projectes de Enginyeria S.L, empresa adjudicataria en la elaboración del PMUS.

Aquellas autoridades locales que no estén en dichos grupos y tengan interés en participar podrán hacerlo en los espacios de ciudadanía.

El personal técnico de las diferentes administraciones que no estén participando en la subcomisión técnica podrán hacerlo en las sesiones deliberativas.

Los agentes sociales más relevantes tendrán una primera toma de contacto con el borrador del PMUS, donde podrán hacer las consultas y aportaciones que consideren.

La ciudadanía en general del municipio, podrá hacer las aportaciones que considere adecuadas a través de los canales de participación habilitados, redes sociales y web, principalmente.

Los canales de comunicación y participación on-line habilitados podrán ser utilizados por cualquiera de los participantes indicados.

FASE DEL PROCESO PARTICIPATIVO.

El proceso participativo del PMUS se encuadra en las fases finales de la redacción del mismo.

El proceso de elaboración del Plan tiene una primera fase de realización de una campaña de recogida de información para caracterizar el entorno de ámbito de estudio y contextualizarlo, creando el marco de objetivos generales, así como los objetivos a definir de manera concreta en el

municipio. Finalizada la fase de trabajo entre técnicos y responsables políticos se inicia una nueva fase de participación ciudadana. Con las aportaciones al borrador del plan se iniciará la fase de aprobación del mismo.

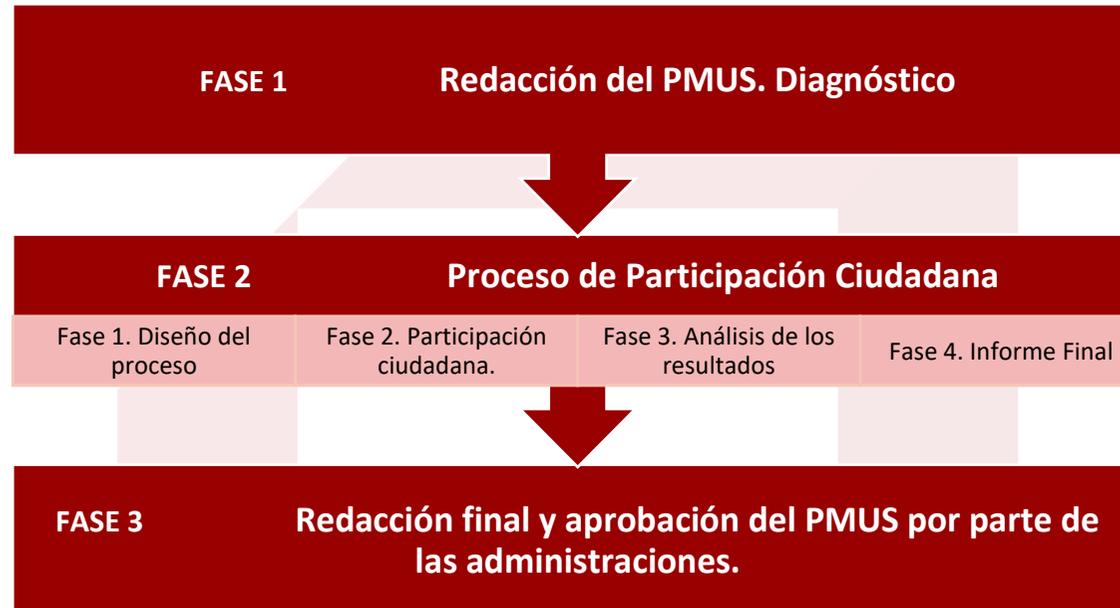


Tabla 18-1 Fases del proceso participativo Fuente: Elaboración propia

La aprobación del PMUS se realizará según la ley y los procedimientos administrativos del Ayuntamiento.

Fase 1. Diseño del Proceso.

La primera fase dentro proceso de participación ciudadana tiene como resultado la exposición clara de los límites del proceso participativo incluidos en el presente documento, así como la preparación de todos los elementos sobre los que se articula el plan de comunicación del proceso participativo.

Esta fase supone adaptar a los límites temporales y objetivos del proceso la propuesta técnica presentada a la licitación.

Las acciones a realizar en esta fase son:

- Reuniones para definir los límites del proceso participativo.

Fase 2. Participación Ciudadana.

Esta fase es el proceso participativo propiamente dicho.

Se inicia con la jornada de presentación del borrador y termina tras las aportaciones de las distinta asociaciones y colectivos sociales.

Las acciones a realizar en esta fase son las siguientes:

- Presentación del borrador del PMUS a las asociaciones y colectivos sociales.
- Talleres participativos con la ciudadanía, agentes sociales y asociaciones

Fase 3. Análisis de los resultados

Esta fase incluye el análisis y síntesis de las propuestas realizadas por los diferentes colectivos sociales por parte de los órganos de seguimiento del PMUS.

Fase 4. Informe final.

Tras el estudio de las propuestas por parte de la comisión de seguimiento, las que se considere que cumplen los criterios técnicos y económicos, se incorporan a un documento final. La aprobación del PMUS seguirá los cauces legalmente establecidos.

ORGANIGRAMA PMUS

La elaboración del PMUS implica a múltiples agentes en distintos niveles, Engitec Projectes de Enginyeria S.L, personal técnico, representantes públicos y ciudadanía

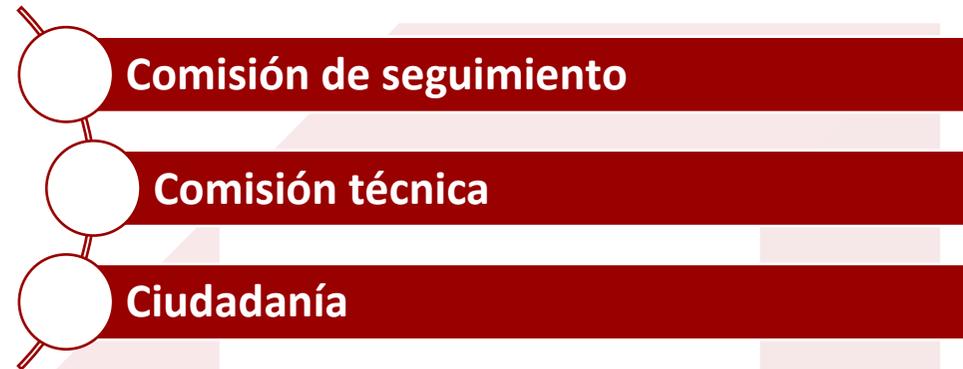


Tabla 18-2 Organigrama PMUS Fuente: Elaboración propia

Comisión de seguimiento

Está formada por miembros de la consultoría externa, representantes políticos y técnicos del ayuntamiento. Esta comisión de seguimiento es la que toma las decisiones finales sobre el PMUS. La decisión de iniciarlo, la aprobación del diagnóstico, así como la definición del proceso de participación, lo lleva esta comisión. Una vez terminado el proceso de participación es la que valorara la incorporación de propuestas al PMUS, así como el inicio de los trámites para su aprobación.

Comisión técnica

Formado por el personal técnico de la consultoría externa. Se encarga de recoger información y elaborar los distintos documentos que formaran parte del PMUS. Sus decisiones y conclusiones se trasladan a la Comisión de Seguimiento.

Ciudadanía.

18.1. Límites del proceso participativo

Entendemos como límites del proceso participativo la existencia de una regla establecida desde el liderazgo del proceso participativo y que explican la voluntad política con este, delimitando de una manera clara y comprensible para todas las personas que van a participar, el compromiso que se adquiere con los resultados.

Papel de la ciudadanía y los actores sociales ¿Quién participa?

El objetivo principal de estos procesos es fomentar la máxima participación de aquellos agentes y grupos de interés que puedan tener un papel activo en el mismo. No se trata de buscar sólo colectivos o personas con un conocimiento especializado en el tema, sino facilitar la inclusión de toda la ciudadanía, aunque carezcan de conocimientos específicos y siempre revisando el equilibrio entre los diferentes discursos, las distintas edades, la presencia equilibrada entre mujeres y hombres y de las minorías. Se trata de hacer un plan de movilidad urbana sostenible para las personas usuarias del mismo, por lo tanto, ellas deben ser un factor prioritario para la buena redacción del mismo.

¿Quién Participa?

Las personas y colectivos que decidan participar tienen que tener claro el objetivo sobre el que se realiza el proceso participativo. En la invitación a la participación en un proceso de planificación, la ciudadanía necesita saber en qué parte debe actuar, si participa en diagnosticar la situación del objeto del plan o para identificar y alcanzar acuerdos sobre los objetivos del plan o para hacer propuestas de acción y priorizarlas en todo el proceso. El objeto sobre el que participa orienta hacia la utilización de unas herramientas u otras.

¿Para qué participa?

Además de conocer sobre qué van a participar es necesario para qué. La ciudadanía que tiene que recibir toda la información posible para facilitar su participación, debe conocer que espacio tiene de participación.

A rasgos generales nos encontraríamos con cuatro niveles.

Nivel informativo, no es participación, pero sin este nivel es imposible realizar un proceso participativo. Todo el PMUS es objeto de información, para ello el proceso participativo cuenta con un plan de comunicación específico.

Nivel propositivo, consiste en consultar a la ciudadanía sobre un tema concreto donde, utilizando mecanismos e instrumentos diversos para la participación, esta aporta propuestas. Las propuestas pueden ser cuestiones concretas en un marco predefinido (acciones en una planificación o en una política pública; modificaciones a un diseño urbanístico previo) o propuestas para cuestiones más amplias (objetivos o ejes de un proyecto).

Nivel deliberativo, en el que actores sociales organizados en espacios de trabajo, intentan llegar a identificar los consensos y disensos. Este nivel está centrado en propuestas recogidas anteriormente en cualquiera de los marcos del proceso participativo.

Muchos procesos participativos se quedan únicamente en estos tres niveles, ya que tanto las propuestas como los acuerdos alcanzados en las deliberaciones pueden ser o no aceptados por las entidades que lidera/lanzan el proceso. En las escalas de participación es el nivel mínimo de participación.

Nivel decisorio, supone adquirir por parte del liderazgo del proceso, un compromiso por el que las propuestas y los resultados de las deliberaciones se integran en el resultado del proyecto para el que participa. Siempre y cuando se cumplan una serie de normas y límites claros y conocidos por las personas participantes. Esto supone que las propuestas y acuerdos alcanzados por la ciudadanía se incorporan a las políticas públicas. A este nivel, la ciudadanía tiene la oportunidad de invertir como sujeto activo y no como simple receptor.

Limites en el proceso participativo del PMUS

Enmarcamos este proceso participativo a un nivel de consulta, con carácter propositivo y deliberativo no vinculante, esto quiere decir que habrá una implicación de la ciudadanía participante en la valoración y deliberación sobre las propuestas presentadas en el documento-borrador del PMUS y no en la toma de decisiones, dejando esta última en la Comisión de Seguimiento (formada por la consultoría externa, representantes políticos y técnicos del Ayuntamiento).

Limites políticos, jurídicos, técnicos y económicos previos al proceso participativo.

No existen límites políticos, la intención del equipo de gobierno del Ayuntamiento de Almazora es atender todas las aportaciones realizadas por los vecinos, estudiarlas y si existe viabilidad económica y técnica, poder incluirlas en el documento final del PMUS.

Limites jurídicos existirán cuando la competencia en su aprobación definitiva sea de otra administración que no sean las firmantes del proceso del PMUS o se incumpla alguna normativa de cualquier nivel administrativo (europea, Estatal, Autonómica).

Limites técnicos del proceso dependerán de la adecuación a la normativa de las propuestas realizadas; si son viables normativamente, cumplen con la visión de ciudad existente y son asumibles económicamente, formaran parte del documento del PMUS

PAPEL DE LOS AGENTES CIUDADANOS EN EL PROCESO PARTICIPATIVO.

El proceso de elaboración del PMUS ha situado al proceso de participación, una vez realizado el diagnostico, la definición de objetivos y las propuestas/estrategias de acción. El documento presentado como borrador (que será aprobado por la Comisión de Seguimiento) presentará muy a detalle las estrategias y acciones a llevar a cabo por el PMUS por lo que será importante transmitir a la ciudadanía para qué participa y por qué.

Sobre el qué se participa, será el documento-borrador del PMUS, el cual será explicado a la ciudadanía y a los agentes sociales, para la mayor participación posible. Así mismo se informará de qué partes del documento serán objeto de proposición y deliberación.

Las metodologías y técnicas que se utilizarán en el proceso participativo estarán adaptadas al nivel de concreción en los ámbitos de actuación, objetivos y estrategias recogidos en el borrador del PMUS.

PMUS	PARTICIPACIÓN	DESARROLLO EN EL PROCESO PARTICIPATIVO
OBJETIVO GENERAL	INFORMACIÓN	Explicar el porqué de la elaboración del PMUS. Que es un PMUS y cuanta información se quiera trasladar por parte de los técnicos
AMBITO DE ACTUACIÓN	INFORMACIÓN	Explicar donde actúa el PMUS
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	INFORMACIÓN	Objetivos concretos del PMUS
ESTRATEGIAS DE ACCIÓN	PROPUESTAS	Se explicarán cada una de las propuestas incluidas en el borrador. Las aportaciones de los ciudadanos y ciudadanas estarán encaminadas tanto para mejorar las existentes como para modificarlas, al igual que todas aquellas que puedan mejorar y ampliar el plan. Para estas últimas, la comisión de seguimiento tendrá la última palabra, siempre desde el punto de vista objetivo.

Tabla 18-3: PApel de los agentes ciudadanos en el proceso participativo Fuente: Elaboración propia

CONDICIONES PARA INCORPORAR PROPUESTAS.

La recomendación es poder incorporar propuestas en los niveles más concretos del plan con límites muy claros. Será la comisión de seguimiento la encargada de validar las nuevas propuestas dentro de las condiciones abajo expresadas.

Las estrategias de acción definidas se mantienen si bien, pueden realizarse aportaciones a su contenido.

Las estrategias de acción que puedan proponerse nuevas para ser sometidas a la fase deliberativa tienen que:

- Cumplir con los principios, ámbitos y objetivos del PMUS.
- Tener un nivel de concreción suficiente como para poder ser objetivadas y cualificadas económicamente.
- Ser viables técnica, económica y jurídicamente.

Todas aquellas propuestas que no sean recogidas para la fase deliberativa tienen que ser posteriormente informadas de los motivos de su no validación.

MECANISMOS DE TOMA DE DECISIONES DEL PROCESO PARTICIPATIVO.

Los mecanismos para decidir sobre las estrategias de acción del PMUS se realizarán en varias sesiones y funcionara siguiendo los parámetros siguientes.

- Decidir por acuerdo; cuando las personas del grupo de trabajo, todos y todas, decidan que las estrategias seleccionadas cubren las expectativas totalmente de los/as agentes presentes. El acuerdo es superior al consenso.
- Decidir por consenso; cuando se ha llegado, aportando y matizando la estrategia inicial, a una posición soportable no necesariamente aceptada en su totalidad. Hay cierta división ya que hay implícita una renuncia por parte de la mayoría de las personas del grupo de trabajo en pro de un bien común.
- Decidir por votación; en el caso ultimo de que no se llegue a un consenso, que sería lo adecuado, se votara la propuesta, siendo aceptada en el caso de más síes que noes.

Los sistemas de toma de decisiones que no estarán contemplados serán:

- Decidir por veto. Ya que no se contempla el derecho de una persona o de un organismo impedir una decisión del colectivo de agentes presentes cuando este es sumamente mayoritario.

En cuanto a la priorización de las estrategias de acción se realizará en dos niveles. En un primer momento se priorizarán aquellas estrategias de acción con las que se haya llegado un acuerdo o consenso, para pasar posteriormente aquellas estrategias en las que se tenga que llegar a votación.

Se podría aceptar alguna propuesta con voto particular, si en su exposición de motivos, el equipo de seguimiento, considera que es importante dicha propuesta, para el conjunto de la ciudadanía.

COMPROMISO POLITICO DE LOS RESULTADOS DEL PROCESO PARTICIPATIVO

Para comunicar a la ciudadanía y validar los límites propuestos anteriormente del proceso participativo es necesario que la comisión de seguimiento se comprometa a reforzar la participación de la ciudadanía en el desempeño de la acción pública, llegando para ello a una toma de decisiones compartidas en la elaboración final del PMUS, aceptando y asumiendo las propuestas que se planteen, incorporándolas al trabajo final o indicando que esas son las propuestas ciudadanas que se aceptan o se descartan indicando los motivos.

18.2. Metodología prevista para el desarrollo de las sesiones

Reuniones para definir los límites del proceso participativo

La duración será la necesaria en cada una de las sesiones. Se recomienda llevar las propuestas lo más adecuadas posibles para que las reuniones sean verdaderamente de trabajo y divagar lo menos posible.

El objetivo de esta reunión es definir los límites y las reglas del proceso participativo.

Los destinatarios/as son las personas responsables de la redacción del PMUS, comisión de seguimiento.

Entendiendo que hay unas normas establecidas implícitamente desde el liderazgo y que expresan la voluntad política para el proceso y que delimitan el proceso participativo, siendo claras y comprensibles para todas las partes que vaya a participar, se explicaran al principio del proceso.

Es imprescindible definir con claridad:

- Los límites técnicos, competenciales, económicos y políticos
- El contenido de lo que se va a debatir
- El compromiso que se adquiere con los resultados obtenidos, dejando claro su carácter consultivo i no vinculante.

Jornada publica de presentación y divulgación

El objetivo principal es presentar el borrador inicial del PMUS como punto de partida del proceso participativo.

Comunicar el diagrama del proceso de redacción y participación con la identificación clara de cada una de las fases de redacción del Plan y la apertura del proceso de participación pública.

Comunicar los límites del proceso participativo establecidos.

Consulta con agentes sociales y asociaciones

Una vez dado a conocer el plan se realizarán reuniones con agentes sociales y asociaciones afines, de mujeres, de diversidad funcional, de comerciantes, etc.

Estas reuniones deben ser en un corto espacio de tiempo. Las asociaciones deben debatir el borrador del PMUS entre sus socios y después sus representantes formaran parte de las reuniones sectoriales, pero no debe sobrepasar el plazo de 3 días desde la exposición del borrador del PMUS.

En las reuniones sectoriales deben existir propuestas concretas, que se trasladaran a la comisión de seguimiento.

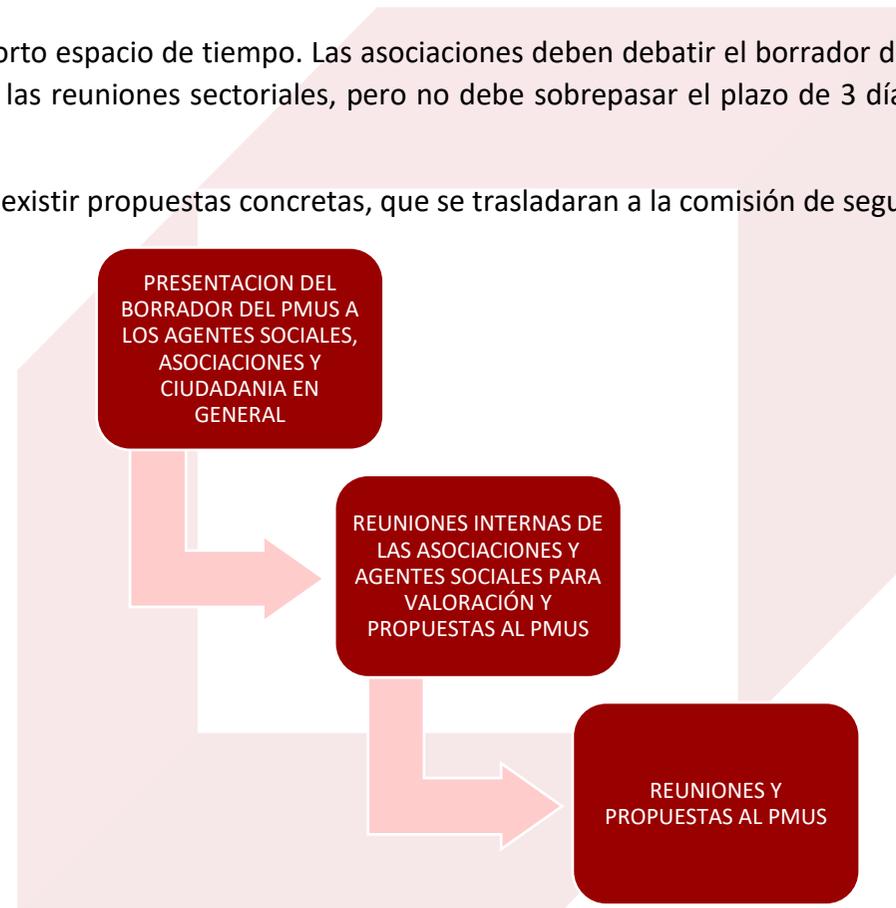
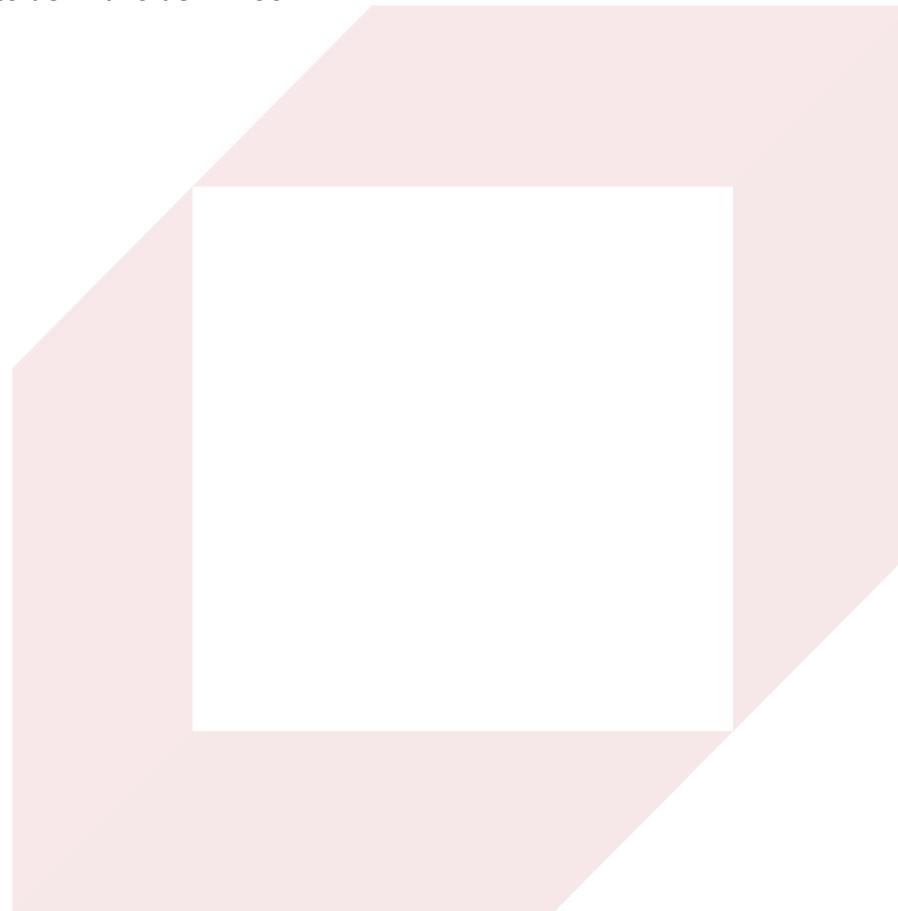


Tabla 18-4 Agentes sociales y asociaciones

Una vez llegado a este punto la Comisión de Seguimiento valorara cuales de ellas se adecuan a los limites técnicos, competenciales, económicos y pueden incorporarse al documento definitivo del PMUS.



18.3. Plan de comunicación

El plan de comunicación garantiza la integración de las diferentes realidades sociales, tanto de género, identidad, tipo de movilidad, diferentes realidades sociales. Otro de los valores imprescindibles será la transparencia, para ello se pondrá a disposición de la ciudadanía diferentes soportes de comunicación bidireccional, teniendo en cuenta criterios como la usabilidad de las herramientas y la utilización de un lenguaje accesible.

Objetivos del plan de comunicación.

Dar a conocer y difundir el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, así como el proceso participativo que se pone en marcha para satisfacer las necesidades actuales y futuras de la movilidad de personas y mercancías, con el objetivo de lograr una mayor calidad de vida en el municipio, creando una ciudad para las personas.

Difusión: concienciación y dar a conocer el proceso

Devolución: publicación de la información recopilada y el desarrollo del proceso.

Recoger la opinión de la ciudadanía respecto a la movilidad en el municipio, tomando en cuenta sus preocupaciones, iniciativas y propuestas.

Transmitir valores y concienciar a la ciudadanía sobre la movilidad sostenible, con el objetivo de fomentar una movilidad alternativa al vehículo privado y el uso de modos de transporte más sostenibles, así como mejorar la seguridad vial y reducir el consumo energético y las emisiones contaminantes.

Fomentar el debate y la reflexión en torno a la movilidad sostenible del municipio.

Es imprescindible conocer la opinión de la ciudadanía y hacerla participe en la construcción de la ciudad que quieren, incorporando sus aportaciones al PMUS e incluyendo sus propuestas en documento definitivo.

Está en la mano de toda la ciudadanía decidir cómo nos movemos, que tipo de ciudad queremos. Creemos que es necesario crear un espacio de reflexión y pensar como nos movemos y decidir porque nos movemos así. Buscamos potenciar la reflexión en el círculo cercano para ver cómo nos movemos y qué podemos hacer para cambiar esos hábitos no tan sostenibles. Al fin y al cabo, concienciar sobre la movilidad sostenible, con el objetivo de crear una ciudad habitable que ponga en el centro a las personas. Un cambio de enfoque reflexivo, haciendo hincapié en la participación de la ciudadanía, por una parte y, por otra parte, siendo consciente de que moverte es una decisión, y cada uno/a decide cómo hacerlo.

Campaña de difusión y comunicación del proceso.

Se dispondrá acceso desde la web municipal y redes sociales que disponga el ayuntamiento de las encuestas sobre movilidad. Al mismo tiempo se informará a la ciudadanía de que está en marcha este proceso mediante noticias de prensa

Se convocará una reunión informativa con los agentes sociales y asociaciones del municipio para dar a conocer el documento en un edificio con capacidad suficiente para todos ellos y ciudadanía en general.

Una vez finalizada la participación ciudadana y redactado el documento final del PMUS, se dará difusión al mismo en los medios mencionados anteriormente, página web, redes sociales, medios de comunicación.

Es importante, como hemos indicado anteriormente que la ciudadanía conozca y se implique en el plan.

18.4. . Cronograma

ENTREGA DEL BORRADOR A LA COMISION DE SEGUIMIENTO	■	■	■	■	■	■
ANALISIS DE PROPUESTAS POR PARTE DE LAS ASOCIACIONES Y AGENTES SOCIALES	■	■	■	■	■	■
REUNIONES CON ASOCIACIONES Y AGENTES SOCIALES	■	■	■	■	■	■
ENTREGA DE PROPUESTAS A LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO	■	■	■	■	■	■
VALORACION E INCLUSIÓN SI PROCEDE DE LAS PROPUESTAS EN EL DOUMENTO FINAL	■	■	■	■	■	■
ENTREGA DOCUMENTO FINAL	■	■	■	■	■	■

Tabla 18-5 Cronograma. Fuente: Elaboración propia

19. PROPUESTAS DE MEJORA

19.1. Objeto de la propuesta del PMUS

Los principales objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Almazora se centran en fomentar los modos más sostenibles como son los no motorizados (a pie y en bicicleta) y el transporte colectivo tratando de mejorar servicios e infraestructuras para aumentar su eficiencia. Las actuaciones propuestas están ligadas a las políticas de movilidad sostenible:

1. Control de las velocidades de la red viaria.
2. Liberar la vía pública de espacio ocupado por los vehículos en el núcleo de Almazora, reubicándolos alrededor del núcleo.
3. Toma de medidas para fomentar la movilidad peatonal y ciclista de la población.
4. Fomentar los modos sostenibles entre los escolares aumentando su autonomía.
5. Mejorar la oferta de transporte público.
6. Medidas para aumentar la seguridad vial.
7. Recuperación de los espacios públicos.
8. Mejora de la accesibilidad.
9. Mejora del medio ambiente.

Estudio de alternativas

El DIE no ha analizado ninguna alternativa y se limita a indicar: “la elección de la alternativa contemplada en el documento de directrices sometido a evaluación ambiental, responde a la necesidad de abordar la mejora medioambiental de la población de Almassora, mejorar la accesibilidad de las zonas urbanas y ofrecer una movilidad y transporte de alta calidad y sostenible, a través y dentro del área urbana, teniendo en cuenta las necesidades de la población”.

Propuestas del PMUS

Para obtener los objetivos planteados se proponen 30 medidas agrupadas en 20 bloques:

Propuestas
Propuestas de circulación y red viaria
Propuesta 1: Nueva señalización
Propuesta 2: Definición de una jerarquía viaria
Propuesta de estacionamiento
Propuesta 1: Vigilancia y control de vehículos mal estacionados
Propuesta 2: Parkings disuasorios
Propuestas de movilidad peatonal y PMR
Propuesta 1. Adecuación de itinerarios peatonales
Propuesta 2. Supresión de barreras
Propuesta 3. Crear y fomentar el uso de los itinerarios escolares
Propuestas de movilidad ciclista
Propuesta 1: Conexión vías ciclistas
Propuesta 2: Aparcabicicletas
Propuesta 3: Impulso de la movilidad en bicicleta
Propuestas Transporte público
Propuesta 1. Acondicionamiento de la accesibilidad y el mobiliario urbano
Propuesta 2. Establecimiento de la frecuencia de paso
Propuestas movilidad eléctrica
Propuesta 1: Fomentar la Sustitución de vehículos municipales de combustibles fósiles a vehículos eléctricos
Propuesta 2: Instalación de puntos de recarga coches eléctricos
Propuesta 3: Instalación de puntos de recarga coches patinetes

Propuesta de vehículo de movilidad personal
Propuesta 1. Impulso de la movilidad al trabajo en VMP
Propuesta de Distribución Urbana de Mercancías
Propuesta 1. Definición de medidas reguladoras de logística urbana en una ordenanza municipal.
Propuesta 2. Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos.
Propuestas de Seguridad Vial
Propuesta 1: Cambio de nivel en rutas escolares
Propuesta de transporte privado
Propuesta 1. Carsharing y motorsharing

19.2. Propuesta de circulación y red viaria

19.2.1. Nueva señalización.

En el trabajo de campo se observó la falta de señalización vertical y horizontal o la falta de actualización de ella. Por ello, se propone colocar y repintar la señalización, incluyendo todos los núcleos de Almassora y polígonos industriales.



Ilustración 19-1 Ejemplo de señalización horizontal y vertical.

La señalización es un instrumento estratégico de gestión del tráfico, es importante tener claro que se señala y donde se colocan las señales. Además, se debe seguir unos criterios que cumplan:

- Homogeneidad en el modo de transmitir los mensajes.
- Simplicidad (sin exceso de señalización, pero sin falta de ella).
- Continuidad en la señalización del itinerario.
- Veracidad de la información transmitida.
- Visibilidad.

A continuación, un ejemplo de mala señalización donde se observa exceso de señalización y mala colocación de las señales.



Ilustración 19-2 Mala señalización vertical Fuente: HOY ES

Las propuestas que se incluyan en el PMUS, y sean implantadas, deben ir acompañadas de la actualización de las señales horizontales y verticales correspondientes. Por ello se ha realizado una planimetría donde se indican las señales que hay que actualizar o colocar nuevas.

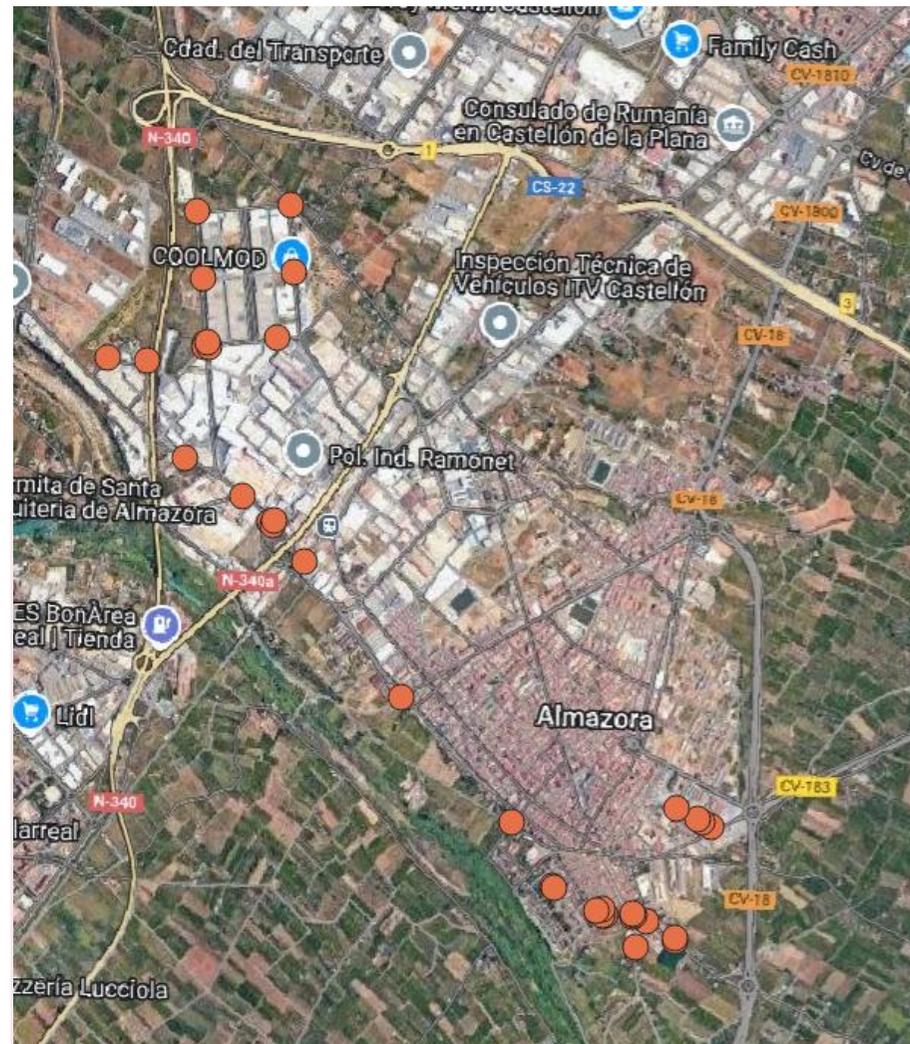
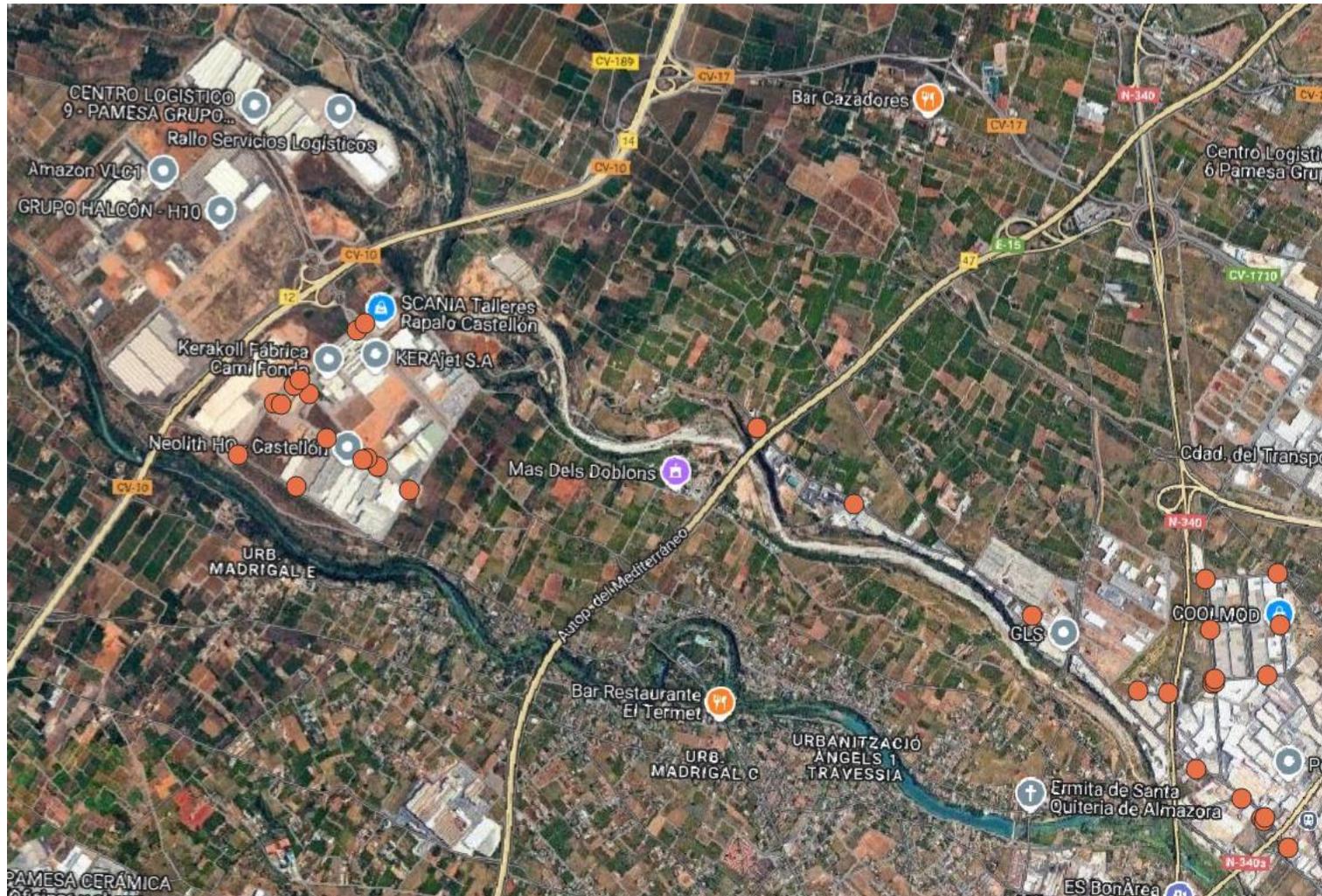


Ilustración 19-3 Puntos para señalización nueva Almassora pueblo Fuente: Elaboración propia



Il·lustració 19-4 Puntos para señalización nueva Almassora polígono Fuente: Elaboración propia

19.2.2. Definición de una jerarquía viaria.

Uno de los objetivos de clasificar la red viaria es la ordenación del tráfico motorizado a favor de los modos sostenibles, principalmente el peatón. Esta clasificación consigue que la circulación de los vehículos a motor sea más fluida y define el límite de circulación para cada modo.

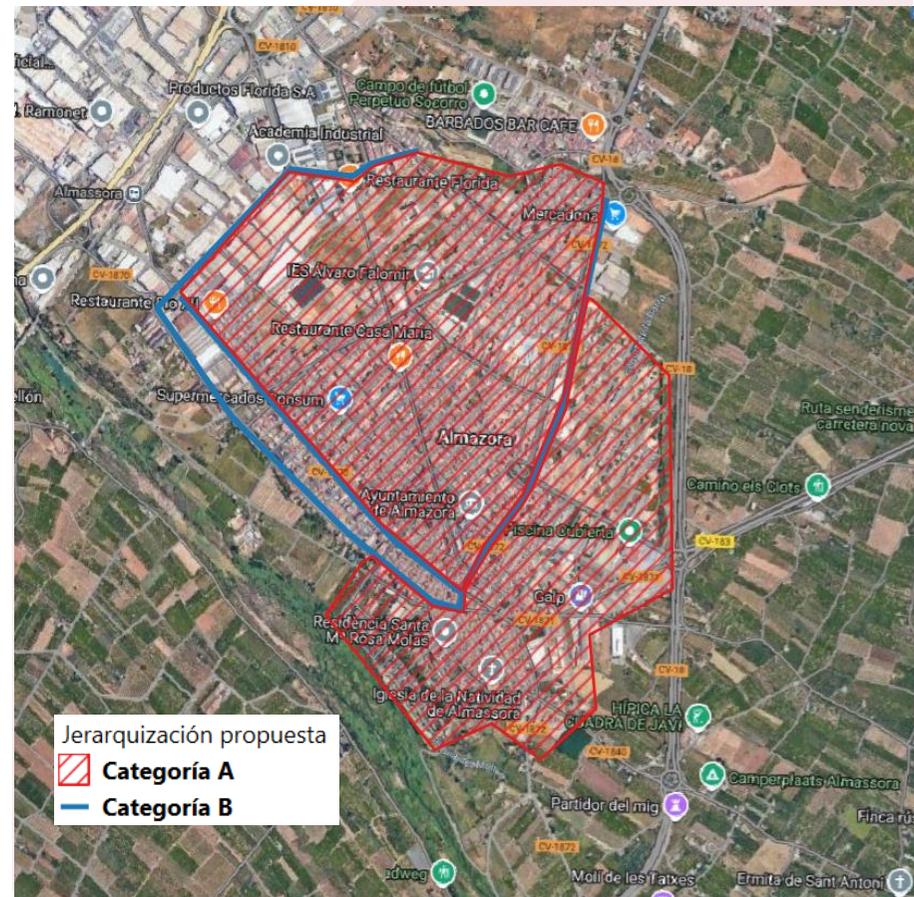


Ilustración 19-2.2 Jerarquía viaria Vila Almassora Fuente: Elaboración propia



Il·lustració 19-2.3 Jerarquia viaria Playa Almassora Fuente: Elaboración propia

En el **Nivel 1, categoría A** o vías primarias, señaladas en rojo, se permitirá la velocidad máxima permitida en las áreas urbanas, es decir velocidades entre 30km/h y 20 km/h.

En el **Nivel 2, categoría B** o vías secundarias, señaladas en azul, está permitida la circulación del transporte público. Las medidas de pacificación de la velocidad sobre este viario deberán ser blandas. La velocidad será limitada a 30km/h.

19.3. Propuesta de estacionamiento

Como se desprende del diagnóstico, el estacionamiento no supone un problema en líneas generales para el municipio. No obstante, sí que se generan problemas puntuales a las horas de entrada y salida de los centros escolares, así como saturación en las inmediaciones del polideportivo. Sería necesario adecuar estas zonas para las necesidades actuales y futuras del municipio.

Esta medida es imprescindible en todo el municipio para que no se produzcan situaciones de peligro o de interferencia de la circulación del resto de ciudadanos. Todas las medidas deben conllevar la actualización de las ordenanzas a las que afecten o la redacción de unas nuevas.

19.3.1. Vigilancia y control de vehículos mal estacionados

Esta medida es imprescindible en todo el municipio para que no se produzcan situaciones de peligro o de interferencia de la circulación del resto de ciudadanos. Todas las medidas deben conllevar la actualización de las ordenanzas a las que afecten o la redacción de unas nuevas.

19.3.2. Parkings disuasorios

Dentro del Estudio de Movilidad PAT Castelló, una de las medidas que se proponen es la creación de PARK AND RIDE en la estación de tren. Con ello se ampliaría de 12 plazas de aparcamiento a 20. Con la finalidad de potenciar el transporte público y reducir el tráfico de acceso a los cascos urbanos. Esta medida se complementaría a la adecuación de accesos tanto viarios como ciclos peatonales a las estaciones de Cercanías, potenciando así su uso.

19.4. Propuesta de movilidad peatonal y PMR

El objetivo de esta línea estratégica es el fomento de los modos de transporte más sostenibles. En la parte del diagnóstico se indicaron los anchos de acera del municipio y la localización de barreras urbanísticas. Esta línea estratégica tiene como objetivo eliminar las barreras y adecuar los anchos de las aceras entre otras propuestas.

19.4.1. Adecuación de itinerarios peatonales

La idea de esta propuesta es adecuar **todas las calles** del municipio para que sea accesible en su totalidad, en especial, las calles establecidas en la propuesta de **itinerarios escolares** que se observan en el punto 20.4.3.

La movilidad peatonal, en sus desplazamientos, habitualmente encuentra problemas de accesibilidad, sobre todo para las Personas de Movilidad Reducida (PMR), debido a estrechas aceras, inexistencia de vados peatonales, obstáculos, etc.

Por lo que se propone eliminar las barreras y obstáculos de los puntos indicados en el análisis de movilidad peatonal del diagnóstico.

- Vados peatonales
- Pavimento de las aceras
- Anchos de acera
- Rampas
- Adecuación de las plazas PMR

19.4.2. Supresión de barreras

La **supresión de barreras urbanísticas** hace referencia a la eliminación o reducción de obstáculos físicos, sociales o funcionales en el entorno urbano que limitan la movilidad, accesibilidad o integración de las personas en la ciudad. Para ello se deberá seguir las siguientes prescripciones técnicas dependiendo del tipo de rampa.

Adecuación de rampas

Para que un itinerario peatonal sea accesible, además de cumplir la anchura y altura mínima exigida a la banda libre peatonal, deberá tener una pendiente longitudinal y transversal adecuada.

Las pendientes longitudinales máximas en función de la distancia a las zonas de pendiente nula:

- Pendiente longitudinal máxima del 3,5% para distancias inferiores a 25 metros.
- Pendiente longitudinal máxima del 4% para distancias inferiores a 20 metros.
- Pendiente longitud máxima del 6% para distancias inferiores a 15 metros.
- Pendiente transversal debe ser entre el 1% y el 2%, para establecer el sistema de escorrentía del viario.

Seguidamente se observa en el plano las rampas actuales que no tienen rebaje.

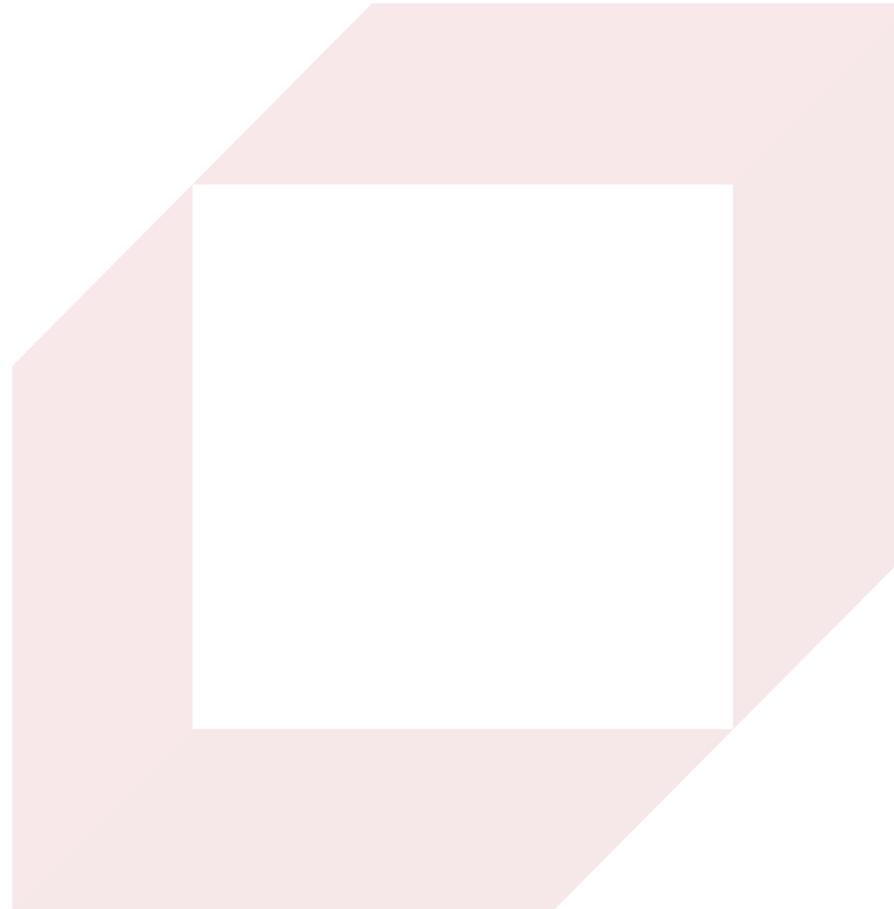
Mejora y creación de vados peatonales

Los vados peatonales son las modificaciones que se hacen a lo largo de un itinerario peatonal que facilitan a los peatones el cruce de calzadas destinadas al tráfico rodado. Para que sea accesible se tiene que poder usar de forma autónoma y segura por todas las personas, sean o no PMR.

Los vados deben cumplir:

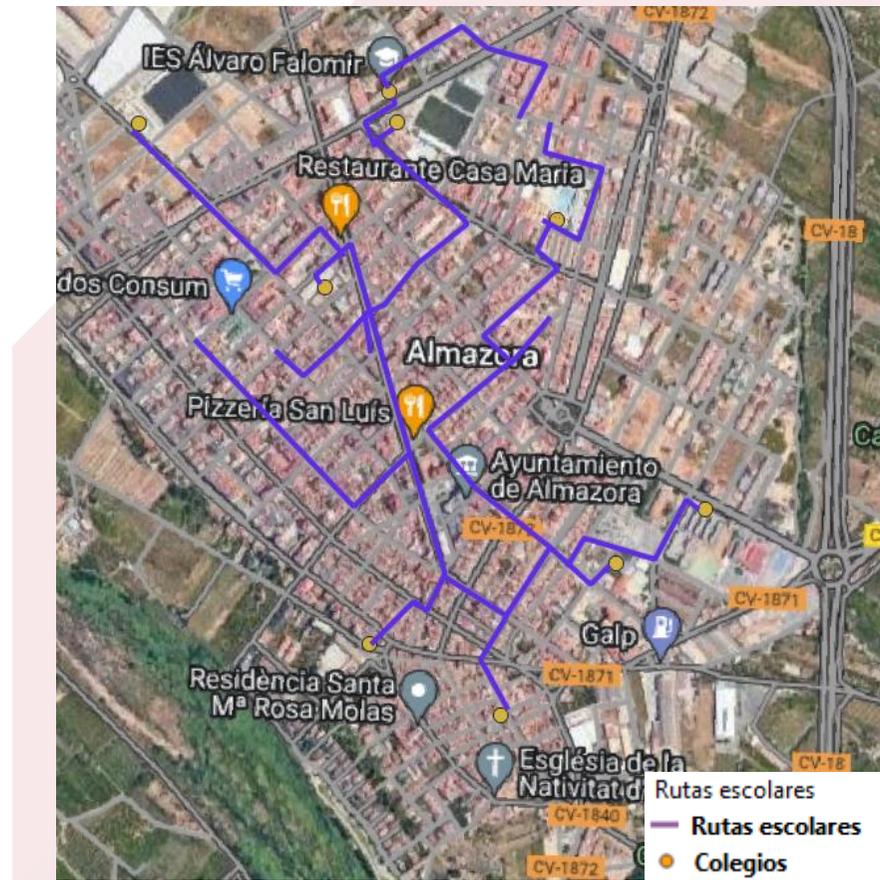
- La anchura mínima del plano inclinado del vado a cota de la calzada debe ser de 1,8 metros.
- El encuentro entre el plano inclinado y la calzada deberá estar enrasado.
- Garantizar la inexistencia de cantos vivos.
- El pavimento del plano inclinado debe ser liso y antideslizante en seco y en mojado. Incorporará la señalización táctil, pavimento de botones.
- Las pendientes longitudinales máximas de los planos inclinados serán del 10% para tramos de hasta 2 metros y el 8% para tramos de hasta 2,5 metros.

- La pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%.
- Cuando no sea posible salvar el desnivel entre acera y calzada, se optará por llevar la acera al mismo nivel de la calzada, de modo que, se ocupará todo el ancho de la acera y la pendiente longitudinal máxima será de 8%.



19.4.3. Crear y fomentar el uso de los itinerarios escolares

En Almazora se han definido una serie de rutas en base a la ubicación de los centros educativos. Por lo tanto, en estos itinerarios se proponen medidas de pacificación de tráfico y señalización, así como convertirlos en itinerarios accesibles.



Il·lustració 19-5 Itineraris escolars. Fuente: Elaboración propia

La creación de rutas escolares es imprescindible para fomentar la autonomía y la movilidad peatonal de los escolares. En estas rutas se debe garantizar la seguridad vial en todos los medios de transporte. Es una de las medidas que más puede influenciar en un futuro para cambiar el modo de desplazarse de la sociedad.

Cada ruta tendrá sus paradas donde los escolares acudirán en el horario establecido y estarán señalizadas mediante señalización vertical. El resto de la ruta se complementará con señalización vertical y horizontal. Cada colegio elaborará sus horarios de paradas en función de las distancias dentro de las rutas escolares.

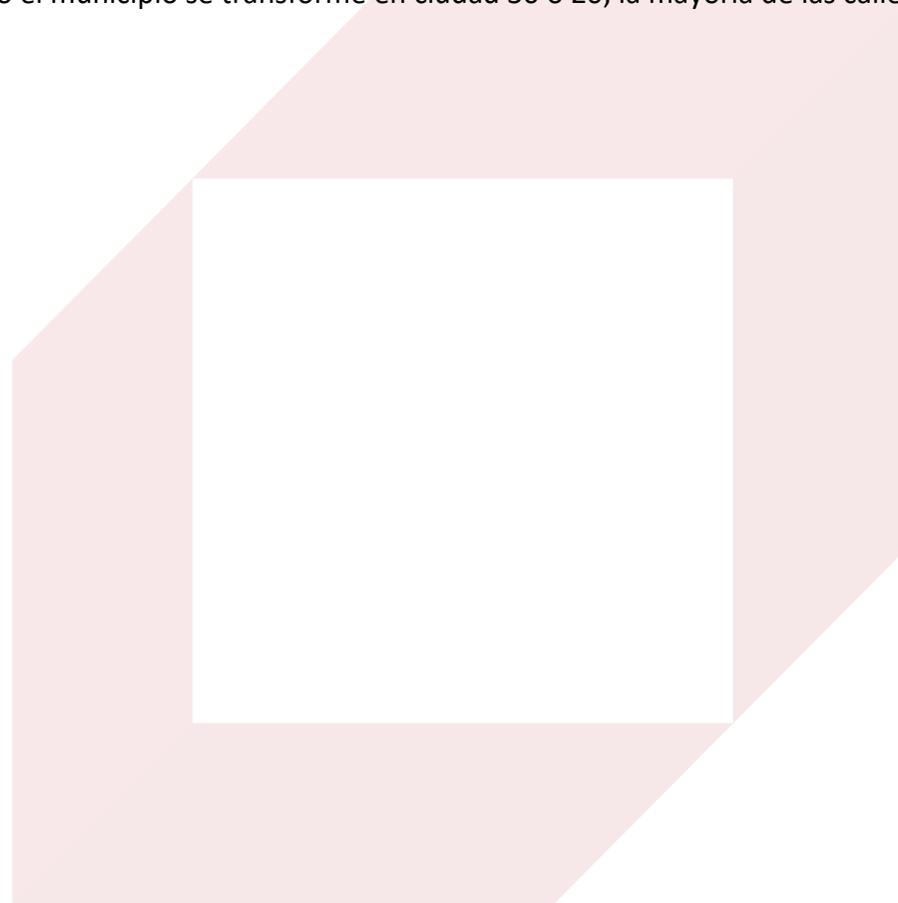
Las paradas serán escogidas en función de los domicilios de cada escolar, de modo que no distarán a más de 50 metros del domicilio del alumno. De esta manera los que tiene edad suficiente pueden acudir a la parada solos sin problemas.

Las paradas pueden estar señalizadas con cartelería especial que las diferencie del resto de señales. Y la señalización vertical debe ir acompañada de señalización horizontal. A continuación, un ejemplo de señalización de rutas escolares de Valencia.



Ilustración 19-6 Señalización itinerarios escolares. Fuente: Google Imágenes

Es importante que en cada parada se disponga del horario respecto de cada centro escolar y de la información necesaria. Con toda esta infraestructura los escolares se sentirán motivados y autosuficientes. Estas rutas pueden realizarse andando o en bicicleta, puesto que al proponerse que prácticamente todo el municipio se transforme en ciudad 30 o 20, la mayoría de las calles pueden ser ciclo-calles y dar prioridad a el modo en bicicleta.



19.5. Propuesta de movilidad ciclista

La movilidad ciclista en Almassora, como en muchas localidades, se ha vuelto un tema importante en la planificación urbana y la sostenibilidad. Fomentar el uso de la bicicleta no solo ayuda a reducir la congestión del tráfico y la contaminación, sino que también promueve un estilo de vida más saludable.

Dentro de las propuestas de movilidad ciclista primeramente se detallarán la tipología de carriles bici.

ACERA BICI

Acondicionamiento realizado en la acera y que está segregado de la calzada. Las bicicletas circularían sin segregación física de los peatones, minimizando la interacción entre peatón y ciclista mediante marcas cromáticas.



Tabla 19-3.1 Ejemplo de acera bici

PISTA BICI

Su trazado es paralelo a la calzada y a la acera y está físicamente segregada de ambas. Se utilizan elementos de separación como bordillos, arbolados, mobiliario urbano, etc.



Tabla 19-3.2 Ejemplo de pista bici.

CARRIL BICI

Se trata de una infraestructura reservada solo para el uso ciclista, pero que se encuentra ocupando parte de la calzada.

- Tendrá dos sentidos de circulación y una anchura libre por sentido de circulación entre 1.2 y 1.5 metros.
- Se situará a la misma cota que los viales de motorizados.
- Se dispondrá de separadores de protección respecto a los viales de circulación motorizada.



Imagen 20-3.3 Ejemplo de carril bici.

CICLO-CALLE

Vial de circulaci3n compartida entre veh3culos a motor y bicicletas con se1alizacion horizontal y vertical espec3fica y limitaci3n de velocidad a 30km/h.



Imagen 20.3.4 Ejemplo de ciclo-calle.

SENDA BICI

Esta tipología está segregada del tráfico motorizado, salvo en tramos puntuales. Es un tipo de vía especialmente indicado para entornos periurbanos y conexiones interurbanas.



Imagen 20-3.5 Ejemplo de senda bici.

Los carriles bici deben cumplir una serie de características geométricas y medidas. El ancho mínimo para un carril del carril bici es de 1 metro y el gálibo vertical de entre 2 y 2.25 metros. En la circulación en paralelo se ha de dejar, además, un resguardo de 0.25 metros a ambos lados, por lo que el ancho mínimo total para un carril bidireccional ha de ser de 2.50 metros.

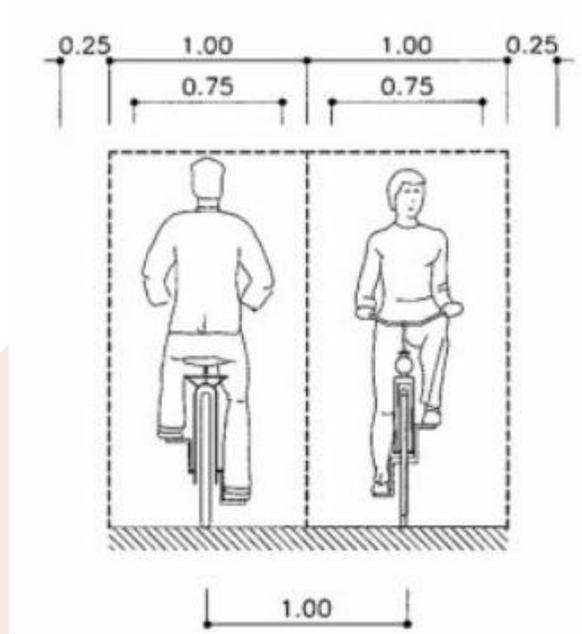


Ilustración 20-3.6: Dimensiones carril bici

Cuando se construya un carril bici paralelo a una línea de estacionamiento habrá que dejar un mínimo de 0.8 metros de distancia para evitar accidentes con los coches y bicicletas.

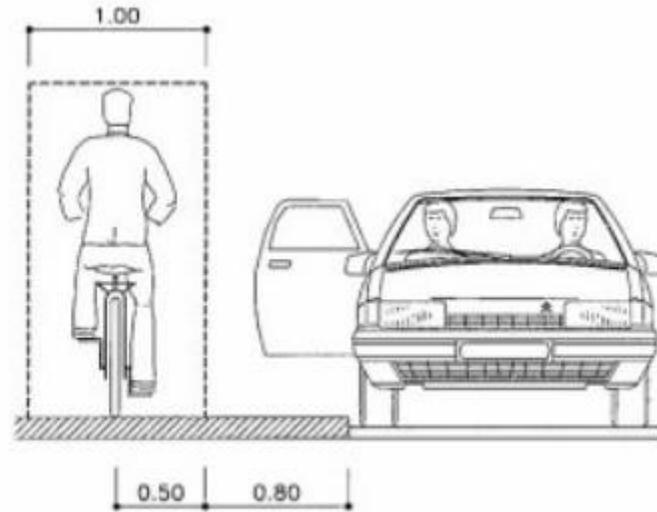


Ilustración 20-3.7: Distancia de la línea de estacionamiento a el carril bici

Además, también se tendrán que tener en cuenta las dimensiones de la señalización de las rutas ciclistas.

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

En las ciclo-calles, especialmente, donde conviven el tráfico motorizado con la bicicleta, la señalización debe verse de forma clara y con color en todo el entramado. Esta señal se acompaña del símbolo de la bicicleta, pintado en el suelo, en el inicio y final de los tramos y cada 50 metros de recorrido. Se incluirán flechas adicionales en el pavimento para indicarle al ciclista que lleva la dirección correcta.



Imagen 20-3.8 Ejemplo de señalización horizontal de una ciclo-calle.

En los carriles bici segregados se puede pintar el pavimento de color rojo o verde, en todo su ancho, o bien cuando se inicia una situación conflictiva. Las líneas de limitación del carril o del eje del mismo serán blancas y de 10 cm de ancho. Al inicio de cada tramo y cuando se supere una intersección se pintará una bicicleta y flechas direccionales eventualmente para informar a los ciclistas.



Imagen 20-3.9 Ejemplo de señalización horizontal de carril bici segregado.

SEÑALIZACIÓN VERTICAL

La señalización horizontal debe ir acompañada de señalización vertical, donde indique la circulación de bicicletas al principio de cada tramo, en cruces e intersecciones.



Imagen 20-3.10 Ejemplos de señalización vertical para ciclo-calle y vía segregada.

Además, dentro del PAT de Castellón se prevé la creación del carril bici en Almassora en la carretera N-340

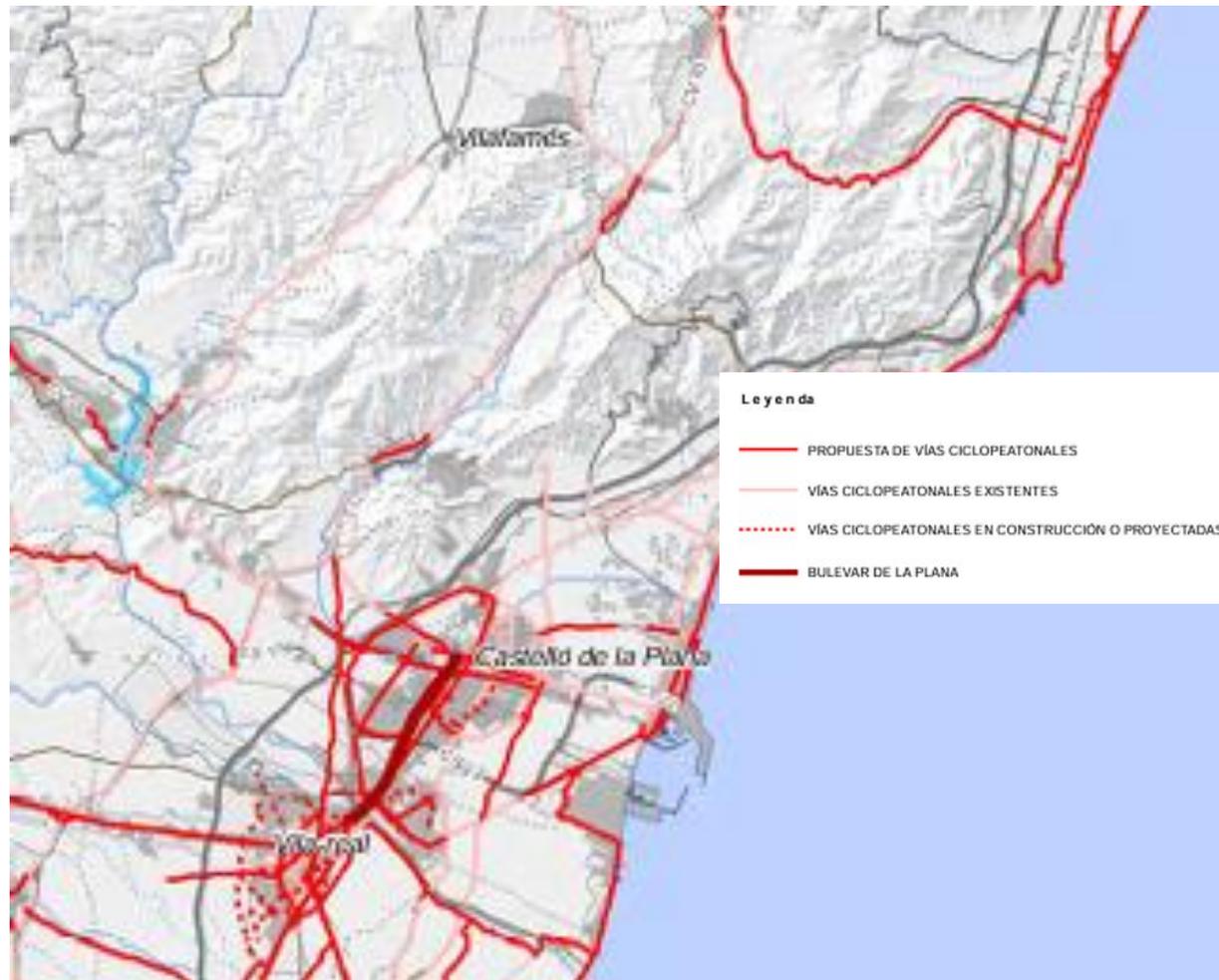


Ilustración 20.5.1 PAT de Castellón vías ciclistas

19.5.1. Conexión vías ciclistas

Desde el ayuntamiento se pretende la implantación de nuevos itinerarios ciclistas para unir las diferentes rutas que existen en el municipio para unir los núcleos industriales, la Vila y la playa. Las líneas en rojas y verdes son las vías existentes y la morada las que se proponen para estos nuevos itinerarios:



Ilustración 20.5.1.1 Itinerarios carril bici propuestos

19.5.2. Aparca-bicicletas

En el municipio existen aparca-bicicletas convencionales, pero estos no resultan seguros en algunas zonas del municipio para dejar la bicicleta por lo que como medida se propone la instalación de aparca bicicletas seguras.

Aparca bicicletas seguras

Las aparca bicicletas seguras son una solución para el estacionamiento y resguardo de bicicletas, diseñadas para evitar el robo o vandalismo.



Ilustración 19-7. Zonas aparcamiento municipal pueblo Fuente enbicipormadr

Estas se proponen colocarlas en los aparcamientos que hay municipales en el municipio.



Ilustración 19-8. Zonas aparcamiento municipal pueblo Fuente Ajuntament d'Almassora

Aparcabicicletas PAT de Castellón

Desde el PAT de Castellón se pretende establecer una red de aparcamientos seguros de bicicletas. Este se prevé ubicarlo en la estación de tren del municipio. Los objetos de la medida son:

- Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte diario tanto a nivel municipal como supramunicipal.
- Optimizar la sensación de seguridad y calidad del espacio urbano.
- Fomentar un estilo de vida más saludable y sostenible para la ciudadanía.



Ilustración 20.5.2 Aparcabicicletas

19.5.3. Impulso de la movilidad en bicicleta

Fomentar itinerarios escolares en bici

La propuesta es similar a los caminos escolares peatonales, consiste en una comitiva de alumnos en bicicletas acompañados por padres o monitores. Los niños y las niñas tendrán edades de entre 10 y 16 años.

Esta medida ayuda a:

- Mejorar las habilidades del niño.
- Mejorar el rendimiento escolar.
- Mejorar estados de ánimo

Las rutas pueden ser las mismas que las de los itinerarios peatonales escolares teniendo en cuenta las circulaciones, para no ir en contra del sentido de circulación, en el caso de ciclo-calles.

Es recomendable realizar cursos y promoción del uso de las bicicletas entre los alumnos, para poder explicarles las normas de seguridad, técnicas y normas de circulación y curso especial para los que no sepan montar en bici.

Difusión de información

Todas las medidas para el fomento del uso de la bicicleta han de ir acompañadas de cierta publicidad y difusión de toda la información existente. Se pueden incluso realizar eventos públicos como talleres o excursiones que impulsen la movilidad en bicicleta.

19.6. Propuesta de transporte público

El transporte público es un medio fundamental de desplazamiento, el cual se enfrenta a una serie de retos importantes. En la actualidad se generan demandas de movilidad más diversas. Los ciudadanos no solo exigen una mayor frecuencia y extensión de los servicios públicos, sino que también reclaman una mayor calidad de la movilidad.

19.6.1. Acondicionamiento de la accesibilidad y el mobiliario urbano

Se pretende la creación y la rehabilitación de los elementos públicos existentes, mediante la instalación de marquesinas y asientos, que permitan mayor comodidad del viajero.

19.6.2. Establecimiento de la frecuencia de paso

Se establecerá una frecuencia de paso acorde a la demanda por parte de los usuarios, teniendo en cuenta las horas puntas, así como los enlaces con otros medios de transporte de forma que estén coordinadas las conexiones entre éstos. Se plantea líneas que conecten con el ferrocarril y los polígonos industriales.

Con estas medidas se buscan cuatro objetivos fundamentales:

- Acondicionamiento y mejora del mobiliario urbano vinculado a la red de autobuses urbanos.
- Mejorar rutas, horarios y frecuencia de los autobuses urbanos.
- Reducción del uso del vehículo particular y por tanto la reducción de emisión de CO2.
- Teniendo en cuenta el cambio demográfico, la mejora en el servicio público de favorecer la movilidad de las personas mayores.

19.7. Propuesta movilidad eléctrica

Se ha tenido en consideración los diferentes planes de las administraciones públicas de fomento del vehículo eléctrico y documentos como el “PLAN DE IMPULSO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA EN LA COMUNITAT VALENCIANA” en el que en su apartado 7.1.3 Incluir en los PMUS un capítulo sobre movilidad eléctrica “Desde la administración autonómica se fomentará la colaboración con las administraciones locales para que en los Planes de Movilidad Urbanas Sostenible (PMUS) de cada ciudad posean un apartado dedicado a la movilidad eléctrica alineado con el Plan de despliegue de la infraestructura de vehículo eléctrico propuesto por la Generalitat.

En la redacción de los PMUS, la movilidad eléctrica debería considerarse en el análisis de partida del mismo modo que se retrata el estado la movilidad peatonal o el transporte público. Así mismo, a la hora de plantear los objetivos de actuación, la movilidad eléctrica debería constituirse como al menos una línea estratégica de actuación sobre la que plantear objetivos a corto y medio plazo para las ciudades. “

De acuerdo con estas indicaciones y a la predisposición de los organismos municipales de Almassora hacia la implantación de tecnología más limpia y eficiente, se procederá a realizar propuestas en torno a la movilidad eléctrica.

19.7.1. Fomentar la Sustitución de vehículos municipales de combustibles fósiles a vehículos eléctricos

Esta medida se puede aplicar a toda la flota municipal y de este modo crear ejemplo de movilidad sostenible. Analizando la flota municipal, no se prevé la necesidad del cambio de vehículos en un futuro cercano, por lo que se hace una estimación que en un plazo de 10 años se podrán ir cambiando paulatinamente los vehículos actuales a vehículos eléctricos.

19.7.2. Instalación de puntos de recarga

La instalación de puntos de recarga eléctrica es un paso clave para fomentar la movilidad eléctrica y reducir las emisiones de CO₂. El beneficio de la instalación de este tipo de vehículos son las siguientes:

- Fomento del uso de vehículos eléctricos.
- Reducción de la huella de carbono.
- Mayor eficiencia energética, especialmente con sistemas de gestión inteligente de la carga.
- Aumento del valor de los inmuebles, en el caso de viviendas o comunidades.

Por ello en el municipio se propone la instalación de puntos de recarga tanto de vehículos eléctricos como de patinetes.

19.7.2.1 Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos

Se instalarán estaciones de recargas de vehículos en las sedes del ayuntamiento para los coches eléctricos que formen parte de consistorio municipal, además de la posible instalación de los mismo en puntos de máxima afluencia de vehículos. Se proponen los puntos de recarga dos en el Ayuntamiento, uno en la piscina municipal, uno en el campo de futbol, uno en la estación de tren y otro en el polideportivo.



Ilustración 19-10 Mapa de puntos de recarga vehículos eléctricos. Fuente: elaboración propia

19.8. Propuesta de vehículo de movilidad personal

Según la instrucción un VMP es un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y los 25 km/h. En el diagnóstico del presente documento se observa que la presencia de este tipo de vehículo se ha incrementado en los últimos años.

El reciente Real Decreto 970/2020 de 10 de noviembre, incorpora la regulación de los Vehículos de Movilidad Personal. Los VMP pasan a considerarse vehículos, por lo que están obligados a cumplir las normas de circulación, como hacen los coches o las motos. Es el motivo por el que deben circular a una velocidad entre 6 y 25 km/h y nunca podrán hacerlo por las aceras. También tendrán prohibida la circulación en vías interurbanas, travesías, autopistas, autovías o túneles urbanos. Necesitan un certificado de circulación para acreditar que cumplen con los requisitos técnicos.

19.8.1. Impulso de la movilidad al trabajo en VMP

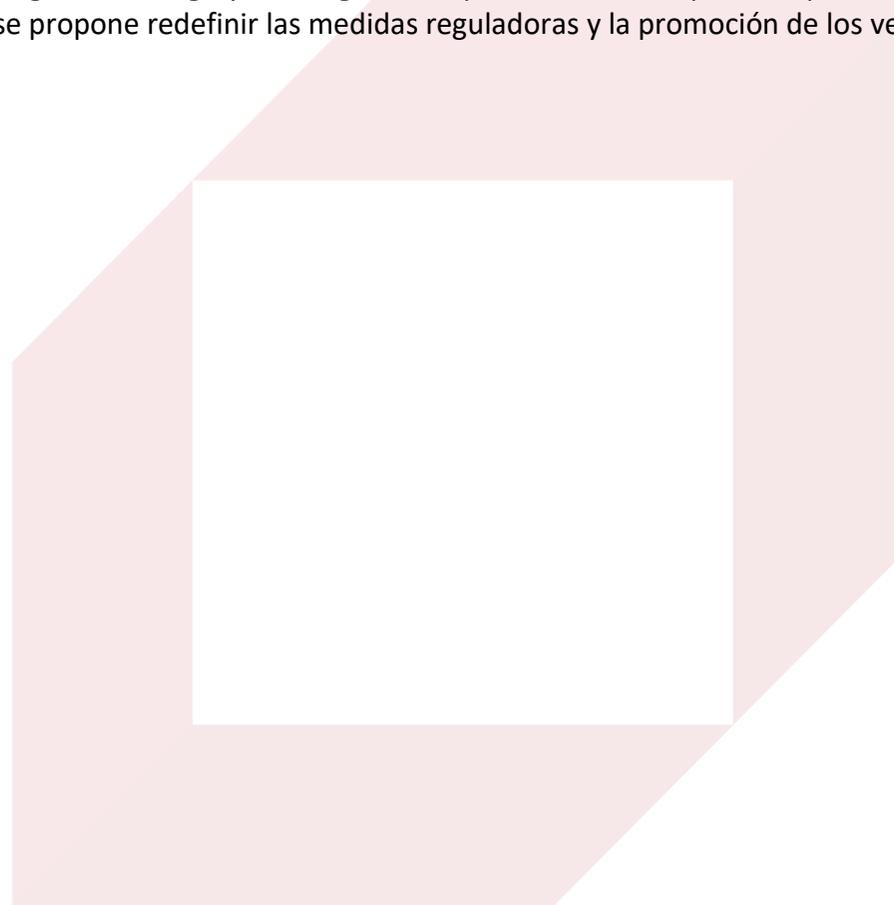
Esta medida se complementa con la del impulso de la movilidad en bicicleta “al trabajo en bici”. Se propone la cesión a los trabajadores de bicicletas eléctricas, VMP, etc., y la información adecuada de las ventajas del servicio.

Se trata de sustituir en los desplazamientos habituales (estudio, trabajo, etc.), el vehículo motorizado por medios de transporte sostenibles.

Se observa en el análisis que el uso de este vehículo entre la población joven se ha incrementado con lo que instalar puntos de recarga o para estacionar estos vehículos serían medidas que favorecerán su uso como pasa con la bicicleta. Por lo que como medida se propone la sensibilización de la población con el uso de estos tipos de vehículos.

19.9. Propuesta de Distribución Urbana de Mercancías

En Almazora no existe un sistema regular de carga y descarga. Estas plazas están compartidas por varios comercios o servicios. En busca de la peatonalización del centro urbano se propone redefinir las medidas reguladoras y la promoción de los vehículos innovadores y ecológicos.



19.9.1. Definición de medidas reguladoras de logística urbana en una ordenanza municipal.

- Reordenación de la distribución de plazas de carga y descarga, creando plazas públicas sin asociarse a un comercio concreto. Las plazas se asignarán por ubicación y por horarios establecidos.
- Diferenciación de impuestos y tasas municipales a favor de los vehículos destinados a la distribución urbana de mercancías que cumplan con los criterios medioambientales.
- Definir unos horarios claros, para que los habitantes puedan hacer uso de ellas cuando no sean necesarias.

19.9.2. Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos.

Es importante promocionar e incluso dar ventajas a los vehículos que sean sostenibles, como usar vehículo eléctrico o por ejemplo el uso de cargobike o moto-cargo.

Con estos últimos se trata de llegar en el vehículo motorizado a un punto definido para la carga y descarga o a un estacionamiento fuera de la zona central y realizar el reparto en estos otros vehículos.

19.11. Propuesta de transporte privado

19.11.1. Carsharing y motosharing

El carsharing es un modelo de alquiler de automóviles de emisión cero, de modo que el usuario alquila el vehículo durante un corto período de tiempo. Esta metodología puede ser llevada a cabo por empresas o bien por un conjunto de usuarios, como pueden ser los ciudadanos de un municipio. Hoy en día existen más de seiscientos ciudades en el mundo donde la gente puede utilizar estos servicios. Funciona de forma similar al sistema de alquiler de bicicletas y los usuarios pueden gestionar todas las operaciones a través de una aplicación. El motorsharing es el mismo caso, pero los vehículos son motocicletas.

Se puede crear una red de coches y motos compartidos entre los municipios cercanos, es decir, interurb



Ilustración 19.13 Ejemplo de vehículos de carsharing en Madrid. Fuente: Google noticias



Ilustración.19-14 Ejemplo de motos de alquiler. Google noticias

20. ESCENARIO DEL PMUS

Los alcances de los objetivos y propuestas que se van a exponer se han dividido en horizontes temporales de corto y largo plazo, en función de la situación actual.

Escenario actual

En el escenario actual partimos del siguiente reparto modal a 2023 en el que el uso transporte privado motorizado predomina sobre el resto de medios de transporte:

¿Cual es el modo de transporte que más utilizas habitualmente en los viajes fuera de Almazora?

58 respuestas

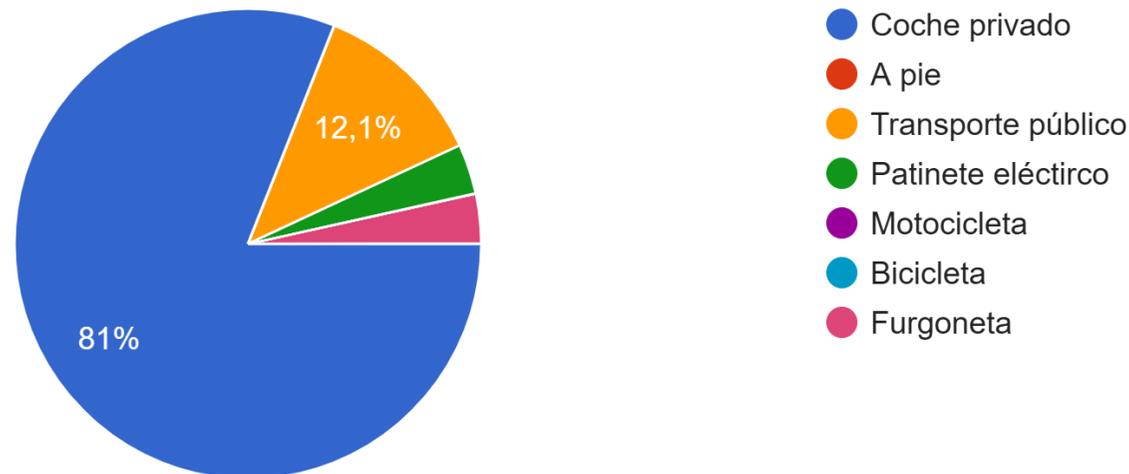


Ilustración 20-1 : Reparto modal desplazamientos totales 2023.

Escenario PMUS

Dado que la mayoría de las medidas se centran en la mejora de la movilidad dentro del término municipal. Por las características de la zona estudiada se presenta a continuación la evolución esperada en el reparto modal de los viajes internos del municipio donde se observa un aumento de los medios de transporte sostenible considerable.

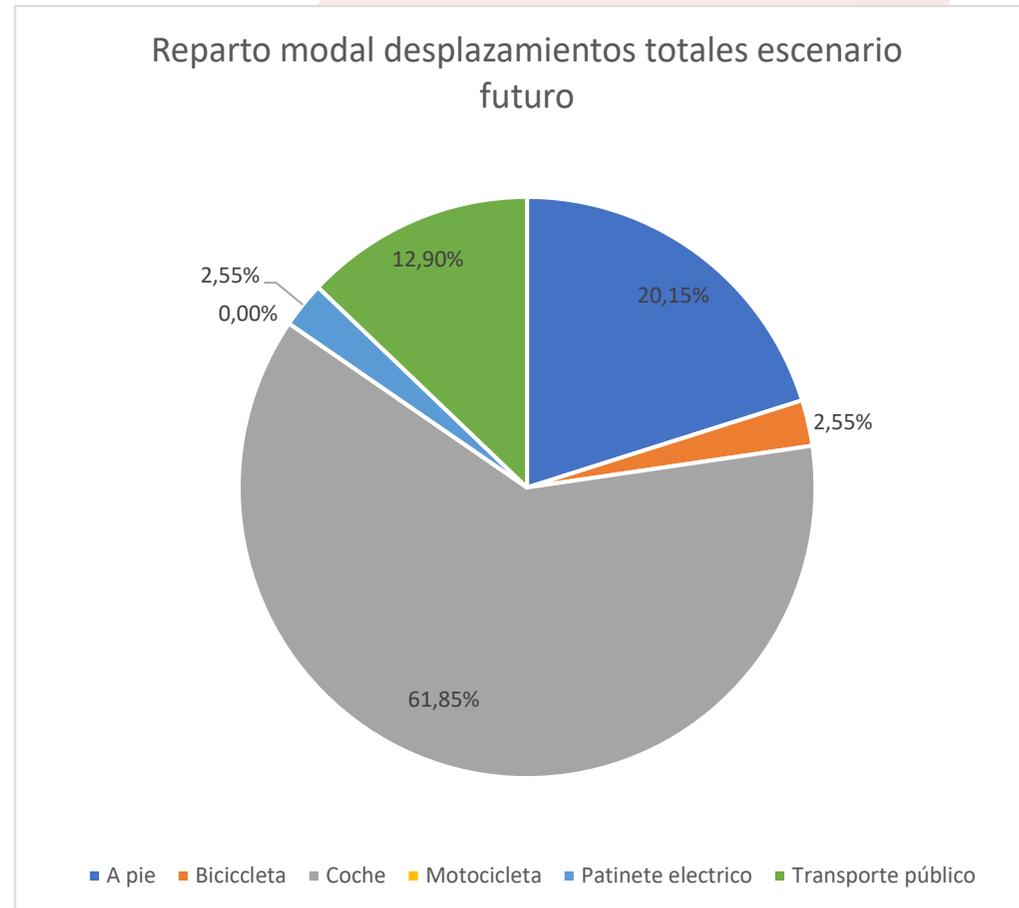


Ilustración 20 1 Reparto modal desplazamientos totales escenario futuro.

Por lo que la diferencia entre los porcentajes de los desplazamientos es el siguiente:

Diferencia intermodal	(%)
A pie	4,65
Bicicleta	0,85
Coche	-5,35
Motocicleta	0
Autobús	0,85
Patinete eléctrico	4,3

Tabla 20-1: Porcentajes de diferencia intermodal

Se prevé un aumento considerable en la presencia del autobús respecto a la del escenario actual donde es inexistente. En cuanto al resto de medios de transporte, se espera una reducción en el uso del vehículo privado. Las medidas adoptadas para el fomento de la vialidad peatonal en el municipio se centran en una mejora de la seguridad peatonal lo cual provocará un aumento en el transporte peatonal.

21. PRESUPUESTO Y TEMPORALIZACIÓN DE MEDIDAS

Propuestas	Inversión									
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total
Propuestas de circulación y red viaria										
Propuesta 1: Nueva señalización	1.558,50 €	1.558,50 €	1.558,50 €							4.675,50 €
Propuesta 2: Definición de una jerarquía viaria	16.000,00 €	16.000,00 €								32.000,00 €
Subtotal	17.558,50 €	17.558,50 €	1.558,50 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	36.675,50 €
Propuesta de estacionamiento										
Propuesta 1: Vigilancia y control de vehículos mal estacionados	1.200,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	10.800,00 €
Propuesta 2: Parkings disuasorios	2.500,00 €	2.500,00 €	2.500,00 €	2.500,00 €						10.000,00 €
Subtotal	3.700,00 €	3.700,00 €	3.700,00 €	3.700,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	1.200,00 €	20.800,00 €
Propuestas de movilidad peatonal y PMR										
Propuesta 1. Adecuación de itinerarios peatonales	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €							15.000,00 €
Propuesta 2. Supresión de barreras	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	135.000,00 €
Propuesta 3. Crear y fomentar el uso de los itinerarios escolares	20.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €							30.000,00 €
Subtotal	40.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	180.000,00 €
Propuestas de movilidad ciclista										
Propuesta 1: Conexión vías ciclistas	50.000,00 €	30.000,00 €	15.000,00 €							95.000,00 €
Propuesta 2: Aparcabicicletas	15.000,00 €	15.000,00 €								30.000,00 €
Propuesta 3: Impulso de la movilidad en bicicleta	1.350,00 €	1.350,00 €	1.350,00 €							4.050,00 €
Subtotal	66.350,00 €	46.350,00 €	16.350,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	129.050,00 €
Propuestas Transporte público										
Propuesta 1. Acondicionamiento de la accesibilidad y el mobiliario urbano	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €							15.000,00 €
Propuesta 2. Establecimiento de la frecuencia de paso	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	11.250,00 €
Subtotal	6.250,00 €	6.250,00 €	6.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	1.250,00 €	26.250,00 €
Propuestas movilidad eléctrica										
Propuesta 1: Fomentar la sustitución de vehículos municipales de combustibles fósiles a vehículos eléctricos										0,00 €
Propuesta 2: Instalación de puntos de recarga coches electricos	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €				300.000,00 €
Propuesta 3: Instalación de puntos de recarga coches patinetes	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €				30.000,00 €
Subtotal	55.000,00 €	55.000,00 €	55.000,00 €	55.000,00 €	55.000,00 €	55.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	330.000,00 €
Propuesta de vehículo de movilidad personal										
Propuesta 1. Impulso de la movilidad al trabajo en VMP		15.000,00 €		15.000,00 €						30.000,00 €
Subtotal	0,00 €	15.000,00 €	0,00 €	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	30.000,00 €

Propuesta de Distribución Urbana de Mercancías										
Propuesta 1. Definición de medidas reguladoras de logística urbana en una ordenanza municipal.	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	-	-	-	-	-	12.000,00 €
Propuesta 2. Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos.	1.350,00 €	1.350,00 €	1.350,00 €	1.350,00 €						5.400,00 €
Subtotal	4.350,00 €	4.350,00 €	4.350,00 €	4.350,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	17.400,00 €
Propuestas de Seguridad Vial										
Propuesta 1: Cambio de nivel en rutas escolares	100.000,00 €	20.000,00 €	30.000,00 €	10.000,00 €						160.000,00 €
Subtotal	100.000,00 €	20.000,00 €	30.000,00 €	10.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	160.000,00 €
Propuesta de transporte privado										
Propuesta 1. Carsharing y motorsharing	-	-								
Total	188.858,50 €	153.858,50 €	107.858,50 €	74.950,00 €	72.450,00 €	72.450,00 €	17.450,00 €	17.450,00 €	17.450,00 €	930.175,50 €

22. PLAN DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Tras la realización del PMUS es necesario poner en funcionamiento el grupo de medidas propuestas para conseguir una movilidad menos dependiente del vehículo privado. Las fases de seguimiento y evaluación son un elemento clave de cualquier PMUS. El plan de evaluación y seguimiento nos sirve para controlar y evaluar el grado de mejora producido por la implantación de las medidas del PMUS.

Para obtener el valor final se deberán obtener los datos de las mismas fuentes.

Atendiendo a las consignas reflejadas en el documento "Implantación de los planes de movilidad urbana sostenible" elaborado por la red española de ciudades por el clima, se identifican algunos indicadores necesarios para llevar a cabo el Plan de Evaluación y Seguimiento:

TIPO DE INDICADOR	INDICADORES	FORMULACIÓN	UNIDAD	FUENTE DE INFORMACIÓN	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
MODALES	Uso Movilidad Peatonal	Número usuarios movilidad/ habitantes	%	Encuestas	15,50%	16,22%
	Uso de Movilidad Ciclista	Número usuarios bici/ habitantes	%	Encuesta	1,70%	1,71%
	Uso de Transporte público	N.usuarios transporte público/habitantes	%	Encuesta	8,60%	8,67%
	Uso vehículo privado	N. usuarios transporte privado/ habitantes	%	Encuesta	74,00%	70,04%

	Uso del vehículo eléctrico	N. usuarios transporte privado eléctrico/habitantes	%	Encuesta Trabajos de campo, policía	0,00%	5%
	Ocupación aparcamientos	N.plazas ocupadas/N.plazas disponibles	%	Trabajos de campo, policía	40,00%	39%
	Ocupación ilegal de aparcamientos	N.plazas ilegales/N.plazas legales+ilegales	%	Trabajos de campo, policía	10,00%	3%

Tabla 22-1 Tipo de indicador modal Fuente: Elaboración propia

TIPO DE INDICADOR	INDICADORES	FORMULACIÓN	UNIDAD	FUENTE DE INFORMACIÓN	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
ENERGÉTICOS	Consumo de energía de vehículo privado	Consumo energía veh.privado	t CO2	Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO2	49.788,71	44.959,21
	Consumo de energía transporte público	Consumo energía transpor. público	t CO2	Ministerio de transición ecológica, INE,DGT, Ayuntamiento	1.426,64	1.438,77
	Consumo de energía de vehículo eléctrico privado	Consumo energía veh.privado	t CO2	Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO2	-	571,52

Tabla 22-2 Tipo de indicador energético Fuente: Elaboración propia

TIPO DE INDICADOR	INDICADORES	FORMULACIÓN	UNIDAD	FUENTE DE INFORMACIÓN	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO	Reducción de emisiones
AMBIENTALES	Emisiones de GEI	Emisiones totales GEI	t CO2	Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents aCO2	280.202,40	253.022,77	9,70%
	Emisiones de CO	Emisiones totales CO	µg/m ³	Estación meteorológico Almassora	0,14000	0,13	9,70%
	Emisiones de NOx (agentes contaminantes)	Emisiones totales Nox	µg/m ³	Estación meteorológico Almassora	53,49000	48,30	9,70%
	Emisiones de PM10	Emisiones totales PM10	µg/m ³	Estación meteorológico Almassora	15,64000	14,12	9,70%
	Emisiones de NO	Emisiones totales de NO	µg/m ³	Estación meteorológico Almassora	19,06000	17,21	9,70%
	Nivel sonoro de recepción externo (tráfico)	Intensidad del sonido generado por el tráfico	dB	Estudio acústico Almassora	62,2	56,17	9,70%

Tabla 22-3 Tipo de indicador ambientales Fuente: Elaboración propia

TIPO DE INDICADOR	INDICADORES	FORMULACIÓN	UNIDAD	FUENTE DE INFORMACIÓN	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
SOCIALES Y ECONÓMICOS	Proporción de Zonas 30 y 20	Superficie áreas 20 y 30/superficie total	%	Cartografía, Urbanismo , circulación, trabajo de campo	-	60%
	Accesibilidad transporte publico	Paradas accesibles transport. Público/paradas totales	%	Trabajo de campo	-	80%
	Infraestructuras peatonales	Km viario peatonal/km red viaria total	%	Cartografía, Urbanismo , circulación, trabajo de campo	20%	50%
	Infraestructuras ciclistas	Km viario ciclista/km red viaria total	%	Cartografía, Urbanismo , circulación, trabajo de campo	-	20%
	Cobertura del transporte público	Superficie bajo cobertura/ superficie total	%	Empresa concesionaria, Ayuntamiento	25%	80%
	Accidentes	Número de accidentes/N.habitantes	%	Policía, Ayuntamiento, DGT	0,63%	0%

Tabla 22-4 Tipo de indicador sociales y económicos Fuente: Elaboración propia

23. Metodología de cálculo previsto

Tras la aplicación de las medidas propuestas se tendrían que obtener mejores resultados a nivel de contaminación tanto a nivel ambiental como sonora. Por ello se deberán realizar diferentes cálculos para comprobar estos indicadores.

23.1. Escenario de análisis atmosférico general

En primer lugar, se realizará una comparación de los contaminantes atmosféricos con los reflejados en este documento.

Emissiones

Para ello se volverán a estudiar los siguientes contaminantes:

- Dióxido de Azufre
- Dióxido de Nitrógeno
- Monóxido de Carbono
- Monóxido de Nitrógeno
- Óxidos de Nitrógeno totales
- Partículas en Suspensión (< 2,5 µm)

La comparación se realizará con la misma estación meteorológica o en su defecto una que se encuentre situada en el municipio. Como escenario futuro se hace una previsión de que descienda el uso del vehículo primado en un 9,8%, con ello se prevén los siguientes valores de contaminantes:

	PM2.5 µg/m ³	SO2 µg/m ³	CO µg/m ³	NO µg/m ³	NO2 µg/m ³	PM10 µg/m ³	Nox µg/m ³
2033	7,40	6,12	0,13	17,19	22,44	14,11	48,25

Tabla 23-1 Escenario atmosférico futuro Fuente: Elaboración propia

23.2. Escenario atmosférico de la reducción del vehículo privado de combustión

Tras las medidas llevadas a cabo en el presente plan, teniendo en cuenta el nuevo reparto modal procederemos a calcular las emisiones producidas por el tráfico urbano en Almassora, obteniendo una reducción de las emisiones respecto a estado actual. Se prevé una reducción de emisiones de un 9,8%, sin tener en cuenta la variación de vehículos en el municipio se obtiene la siguiente previsión de contaminantes.

	TEP
Vehículos Diesel	14,95
Vehículos gasolina	19,05
Total	34,01

Tabla 23-2 Escenario atmosférico reducción vehículo privado futuro Fuente: Elaboración propia

23.3. Escenario atmosférico del uso del vehículo menos contaminante

Para sacar el valor del uso de vehículos menos contaminante se deberá de obtener el valor de vehículos eléctricos o con combustibles menos contaminantes matriculados en el municipio. Posteriormente para obtener el nivel de contaminante en Tm de GEI CO₂/año se tendrá que saber en el momento de análisis el valor de contaminantes para cada tipo de vehículo.

Vehículos eléctricos: Primero de todo se deberá de obtener el valor de emisiones de g CO₂ debido a la producción de electricidad. Teniendo el consumo cada 100 kilómetros (kWh/ km). Con la multiplicación de estos dos datos obtendremos la producción de g CO₂ de este tipo de vehículos.

Vehículos menos contaminantes: En este caso el procedimiento sería igual que en los vehículos de combustión. Solo se tendría que buscar el valor de los kg de CO₂ emitidos por litro de este combustible menos conteniente.

23.4. Escenario del nivel acústico

Con la implantación de las medidas se deberá de comprobar la disminución de la contaminación eléctrica ocasionada por los vehículos. Para ello se deberán coger medidas de nuevo en las diferentes localizaciones del estudio acústico del municipio. Con ello se podrá observar si se ha conseguido una reducción del ruido en el municipio.

Como previsión como con el resto de medidas se prevé una reducción de un 9,8%.

	LAeq, día	LAeq, noche
Casco urbano y principales viales	56,17	42,26
Zona industrial	58,42	48,04
Platja y santa quiteria	54,99	47,32

Tabla 23-3 Escenario nivel acústico futuro Fuente: Elaboración propia

24. TEMPORALIZACIÓN DE MEDIDAS

La temporalización de las propuestas nos permite identificar y calificar dichas propuestas en propuestas a corto y largo plazo. Las propuestas realizadas no tendrán una duración mayor a 8 años. La iniciación es aproximada, ya que dependerá de la aprobación definitiva del informe.

Propuestas	Horizonte de aplicación	Fecha	
		Inicio	Final
Propuestas de circulación y red viaria			
Propuesta 1: Nueva señalización	Medio plazo	2025	2027
Propuesta 2: Definición de una jerarquía viaria	Corto plazo	2025	2026
Propuesta de estacionamiento			
Propuesta 1: Vigilancia y control de vehículos mal estacionados	Largo plazo	2025	2033
Propuesta 2: Parkings disuasorios	Medio plazo	2025	2028
Propuestas de movilidad peatonal y PMR			
Propuesta 1. Adecuación de itinerarios peatonales	Medio plazo	2025	2027
Propuesta 2. Supresión de barreras	Largo plazo	2025	2033
Propuesta 3. Crear y fomentar el uso de los itinerarios escolares	Medio plazo	2025	2027
Propuestas de movilidad ciclista			
Propuesta 1: Conexión vías ciclistas	Medio plazo	2025	2027
Propuesta 2: Aparcabicicletas	Corto plazo	2025	2026
Propuesta 3: Impulso de la movilidad en bicicleta	Medio plazo	2025	2027
Propuestas Transporte público			
Propuesta 1. Acondicionamiento de la accesibilidad y el mobiliario urbano	Medio plazo	2025	2027

Propuesta 2. Establecimiento de la frecuencia de paso	Largo plazo	2025	2033
Propuestas movilidad eléctrica			
Propuesta 1: Fomentar la Sustitución de vehículos municipales de combustibles fósiles a vehículos eléctricos	Largo plazo	-	-
Propuesta 2: Instalación de puntos de recarga coches eléctricos	Largo plazo	2025	2030
Propuesta 3: Instalación de puntos de recarga coches patinetes	Largo plazo	2025	2030
Propuesta de vehículo de movilidad personal			
Propuesta 1. Impulso de la movilidad al trabajo en VMP	Medio plazo	2026	2028
Propuesta de Distribución Urbana de Mercancías			
Propuesta 1. Definición de medidas reguladoras de logística urbana en una ordenanza municipal.	Medio plazo	2025	2028
Propuesta 2. Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos.	Medio plazo	2025	2028
Propuestas de Seguridad Vial			
Propuesta 1: Cambio de nivel en rutas escolares	Medio plazo	2025	2026
Propuesta de transporte privado			
Propuesta 1. Carsharing y motorsharing	Medio plazo	2025	2028

25. FICHAS RESUMEN DE LAS PROPUESTAS

Propuesta de circulación y red viaria

Propuesta 1: Nueva señalización



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

4.675,50 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de circulación y red viaria

OBJETIVO:	Nueva señalización vial del municipio.
DESCRIPCIÓN:	Actualización de la señalización vertical y horizontal o la implantación de nueva. Con los siguientes criterios: <ul style="list-style-type: none"> • Homogeneidad en el modo de transmitir los mensajes. • Simplicidad (sin exceso de señalización, pero sin falta de ella). • Continuidad en la señalización del itinerario. • Veracidad de la información transmitida. • Visibilidad.

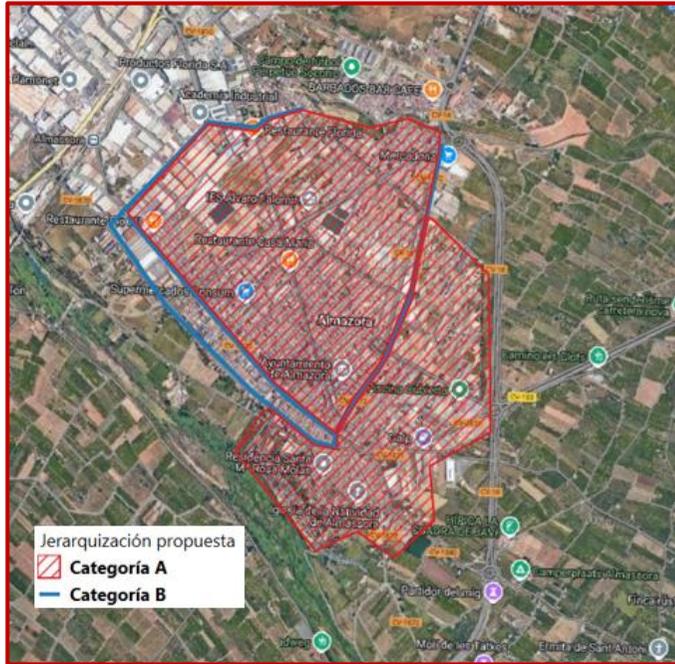
INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Ocupación ilegal de aparcamientos** N.plazas ilegales/N.plazas legales+ilegales

PROGRAMACIÓN A MEDIO PLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2027

Propuesta 2: Definición de una jerarquía viaria.



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

32.000 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de circulación y red viaria

OBJETIVO:	Clasificar la red viaria y la ordenación del tráfico motorizado a favor de los modos sostenibles.
DESCRIPCIÓN:	Definición de los diferentes niveles viarios en los que se va a estructurar el municipio: <ul style="list-style-type: none"> • En el Nivel 1, categoría A velocidades entre 30km/h y 20 km/h. • En el Nivel 2, categoría B. La velocidad será limitada a 30km/h.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Uso vehículo privado N.** usuarios transporte privado/ habitantes.
- **Tiempo de viajes.** Tiempo total desplazamiento/N.habitantes.
- **Emisiones de GEI.** Emisiones totales GEI/ Número habitantes.
- **Nivel sonoro de recepción externo (tráfico).** Intensidad del sonido generado por el tráfico.

PROGRAMACIÓN A MEDIO PLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2026

Propuesta de estacionamiento

Propuesta 1: Vigilancia y control de vehículos mal estacionados



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

10.800,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de estacionamiento

OBJETIVO:	Evitar infracciones que crean problemas en la circulación de vehículos, peatones (por invadir la acera) y, sobre todo, los que afecten a la movilidad de las PMRs.
DESCRIPCIÓN:	Vigilancia y control de vehículos mal estacionados.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Ocupación ilegal de aparcamientos** N.plazas ilegales/N.plazas legales+ilegales

PROGRAMACIÓN A LARGOPLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2033

Propuesta 2: Parkings disuasorios



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

10.800,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de estacionamiento

OBJETIVO:	Creación parkings disuasorios
DESCRIPCIÓN:	Se propone este tipo de parking para cubrir la demanda de aparcamiento del municipio. Creando un Park and drive.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Ocupación aparcamientos** *N.plazas ocupadas/N.plazas disponibles*
- **Ocupación ilegal de aparcamientos** *N.usuarios veh. Privado/N.vehículos privados*

PROGRAMACIÓN A LARGO PLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2028

Propuesta de movilidad peatonal y PMR

Propuesta 1: Adecuación de itinerarios peatonales



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

15.000,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de movilidad peatonal y PMR

OBJETIVO:	Adecuación de itinerarios peatonales
DESCRIPCIÓN:	<p>Adecuar todas las calles del municipio para que sea accesible en su totalidad. Por lo que se propone eliminar las barreras y obstáculos de los puntos indicados en el análisis de movilidad peatonal del diagnóstico.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vados peatonales • Pavimento de las aceras • Anchos de acera • Rampas • Adecuación de las plazas PMR <p>En todas las calles se deben aplicar las medidas de accesibilidad de anchos de acera mínimos y supresión de barreras</p>

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Uso Movilidad Peatonal** Número usuarios movilidad/ habitants.
- **Emisiones de GEI.** Emisiones totales GEI/ Número habitantes.
- **Nivel sonoro de recepción externo (tráfico).** Intensidad del sonido generado por el tráfico.

PROGRAMACIÓN A MEDIO PLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2027

Propuesta 2. Supresión de barreras



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

135.000,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de movilidad peatonal y PMR

OBJETIVO:	Supresión de barreras
DESCRIPCIÓN:	Adecuar todas las calles del municipio para que sea accesible en su totalidad. Para ello se deberá: <ul style="list-style-type: none"> - Adecuar las rampas - Mejora y crear vados peatonales - Adaptar plazas PMR

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Inversión en movilidad:** Inversión movilidad/N.habitantes

PROGRAMACIÓN A LARGO PLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2030

Propuesta 3. Crear y fomentar el uso de itinerarios escolares



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

30.000,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de movilidad peatonal y PMR

OBJETIVO:	Crear y fomentar el uso de itinerarios escolares
DESCRIPCIÓN:	Creación de itinerarios escolares para ir andando o en bicicleta.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

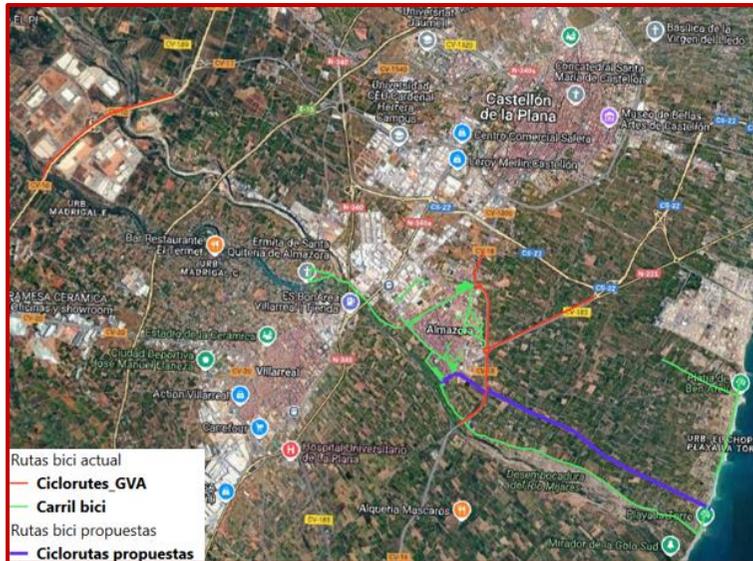
- **Uso Movilidad Peatonal** Número usuarios movilidad/ habitantes.
- **Emisiones de GEI.** Emisiones totales GEI/ Número habitantes.
- **Nivel sonoro de recepción externo (tráfico).** Intensidad del sonido generado por el tráfico.

PROGRAMACIÓN A LARGO PLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2033

Propuestas de movilidad ciclista

Propuesta 1: Conexión vías ciclistas



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

95.000,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuestas de movilidad ciclista

OBJETIVO:	Conexión de las vías ciclistas actuales con la Vila y la playa.
DESCRIPCIÓN:	Conectar con una vía ciclista nuevas las ciclo rutas y vías ciclistas actuales. Con ello se conseguirá unir la Vila con la zona de la Playa.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Uso de Movilidad Ciclista:** Número usuarios bici/ habitantes
- **Infraestructuras ciclistas:** Km viario ciclista/km red viaria total
- **Inversión en movilidad ciclista** Inversión movilidad ciclista/ N.habitantes

PROGRAMACIÓN A LARGO PLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2028

Propuesta 2: Aparcabicicletas



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

30.000,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuestas de movilidad ciclista

OBJETIVO:	Fomentar la movilidad ciclista de forma accesible y Segura.
DESCRIPCIÓN:	Aumentar el número de aparca bicicletas seguras en distintos puntos de interés del municipio.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Uso Movilidad Ciclista** Número usuarios movilidad ciclista/ habitantes.
- **Emisiones de GEI.** Emisiones totales GEI/ Número habitantes.
- **Nivel sonoro de recepción externo (tráfico).** Intensidad del sonido generado por el tráfico.

PROGRAMACIÓN A MEDIO PLAZO

Prioridad	Media
Año horizonte	2026

Propuesta 3: Impulso de la movilidad en bicicleta



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

30.000,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuestas de movilidad ciclista

OBJETIVO:	Fomentar la movilidad ciclista en el municipio.
DESCRIPCIÓN:	Con la aplicación de estas medias se pretende: <ul style="list-style-type: none"> • Fomentar itinerarios escolares en bici • Difusión de información

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Uso Movilidad Ciclista** Número usuarios movilidad ciclista/ habitantes.
- **Emisiones de GEI.** Emisiones totales GEI/ Número habitantes.
- **Nivel sonoro de recepción externo (tráfico).** Intensidad del sonido generado por el tráfico.

PROGRAMACIÓN A MEDIO PLAZO

Prioridad	Media
Año horizonte	2027

Propuestas Transporte público

Propuesta 1: Acondicionamiento de la accesibilidad y el mobiliario urbano



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

15.000,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuestas Transporte público

OBJETIVO:	Mejorar la accesibilidad al transporte urbano.
DESCRIPCIÓN:	Se propone adecuar paradas de forma que: <ul style="list-style-type: none"> -Dispongan de toda la información acerca de la línea. -Sin barreras arquitectónicas que puedan interferir en el servicio. -Adecuación para que no dispongan de obstáculos.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Uso de Transporte público:** N.usuarios transporte público/habitantes
- **Accesibilidad transporte publico** Paradas accesibles transport. Público/paradas totales
- **Cobertura del transporte público** Superficie bajo cobertura/ superficie total
- **Inversión en transporte público** *Inversión transporte público/ N.habitantes*

PROGRAMACIÓN A LARGO PLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2027

Propuesta 2: Establecimiento de la frecuencia de paso



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

11.250,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuestas Transporte público

OBJETIVO:	Mejorar la conectividad del autobús urbano.
DESCRIPCIÓN:	Realizar el cambio de la frecuencia de paso para mejorar su uso.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Uso Movilidad Ciclista** Número usuarios movilidad ciclista/ habitantes.
- **Emisiones de GEI.** Emisiones totales GEI/ Número habitantes.
- **Nivel sonoro de recepción externo (tráfico).** Intensidad del sonido generado por el tráfico.

PROGRAMACIÓN A LARGO PLAZO

Prioridad	Media
Año horizonte	2033

Propuestas movilidad eléctrica

Propuesta 1: Fomentar la sustitución de vehículos municipales de combustibles fósiles a vehículos eléctricos



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

0 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuestas movilidad eléctrica

OBJETIVO:	Pretende la sustitución de vehículos municipales de combustibles fósiles a vehículos eléctricos.
DESCRIPCIÓN:	Esta medida se puede aplicar a toda la flota municipal como vehículos de la policía, vehículos de mantenimiento, etc., y de este modo crear ejemplo de movilidad sostenible.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Uso del vehículo eléctrico** N. usuarios transporte privado eléctrico/ habitantes

PROGRAMACIÓN A LARGO PLAZO

Prioridad	
Año horizonte	

Propuesta 2: Instalación de puntos de recarga coches eléctricos



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

300.000,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuestas movilidad eléctrica

OBJETIVO:	Pretende la instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico en el municipio.
DESCRIPCIÓN:	Estos puntos de recarga se pretenden instalar en diferentes puntos de los diferentes núcleos urbanos.

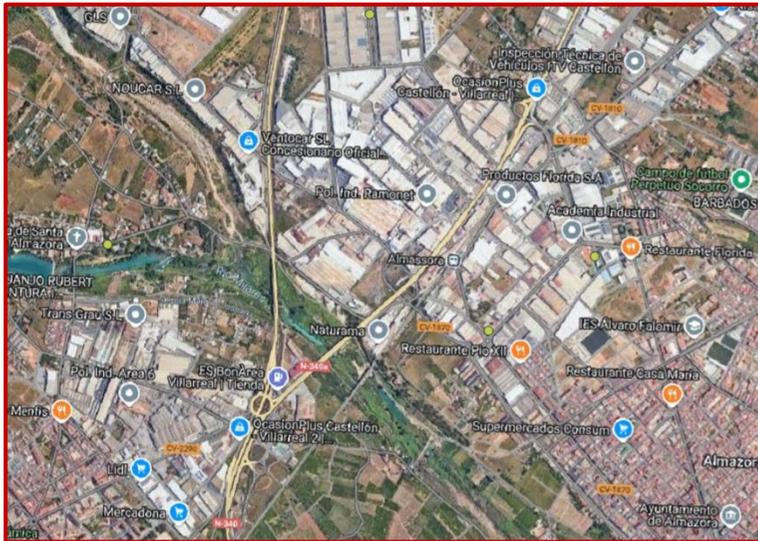
INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Uso del vehículo eléctrico** *N. usuarios transporte privado eléctrico/habitantes*

PROGRAMACIÓN A LARGO PLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2030

Propuesta 3: Instalación de puntos de recarga patinetes eléctricos



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

30.000,00 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuestas movilidad eléctrica	
OBJETIVO:	Pretende la instalación de puntos de recarga de patinete eléctrico en el municipio.
DESCRIPCIÓN:	Estos puntos de recarga se pretenden instalar en diferentes puntos de los diferentes núcleos urbanos.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO	
<ul style="list-style-type: none"> Uso del vehículo eléctrico N. usuarios transporte privado eléctrico/ habitantes 	

PROGRAMACIÓN A LARGO PLAZO	
Prioridad	Alta
Año horizonte	2030

Propuesta de vehículo de movilidad personal

Propuesta 1: Normativa específica para la regulación de VMP



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

3.000 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de vehículo de movilidad personal

OBJETIVO:	Pretende fomentar el modo de transporte en VMP.
DESCRIPCIÓN:	Se ha propuesto limitar calles del municipio a 30 km/h, donde se suaviza el tráfico y se potencia el uso de otros medios de transportes. En base a esto, la normativa puede considerar la convivencia de todos los medios de transporte, tomando las medidas de seguridad necesarias.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Emisiones de GEI**

PROGRAMACIÓN A MEDIO PLAZO

Prioridad	Media
Año horizonte	2028

Propuesta de Distribución Urbana de Mercancías

Propuesta 1: Definición de medidas reguladoras de logística urbana en una ordenanza municipal.



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

12.000 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de Distribución Urbana de Mercancías

OBJETIVO:	Pretende reordenar y planificar de modo sostenible la DUM.
DESCRIPCIÓN:	<ul style="list-style-type: none"> • Reordenación de la distribución de plazas de carga y descarga, creando plazas públicas sin asociarse a un comercio concreto. • Condiciones de acceso horario sin perjudicar a los pequeños comercios.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Emisiones de GEI**

PROGRAMACIÓN A MEDIO PLAZO

Prioridad	Alta
Año horizonte	2028

Propuesta 2: Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos.



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

5.400 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de Distribución Urbana de Mercancías

OBJETIVO:	Se trata de llegar en el vehículo motorizado a un punto definido para la carga y descarga o a un estacionamiento fuera de la zona central y realizar el reparto en estos otros vehículos.
DESCRIPCIÓN:	Es importante promocionar e incluso dar ventajas a los vehículos que sean sostenibles, como usar vehículo eléctrico o por ejemplo el uso de cargo-bike o moto-cargo.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Emisiones de GEI**
- **Uso del vehículo eléctrico** *N. usuarios transporte privado eléctrico/ habitantes*

PROGRAMACIÓN A MEDIO PLAZO

Prioridad	Media
Año horizonte	2028

Propuestas de Seguridad Vial

Propuesta 1: Cambio de nivel en rutas escolares



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

160.000 €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuestas de Seguridad Vial

OBJETIVO:	Cambio de nivel en rutas escolares
DESCRIPCIÓN:	Cambio de nivel en las calles que indique que se está acercando a una zona escolar.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- **Emisiones de GEI**
- **Uso Movilidad Peatonal** Número usuarios movilidad/ habitantes.

PROGRAMACIÓN A MEDIO PLAZO

Prioridad	Media
Año horizonte	2028

Propuesta de transporte privado

Propuesta 1. Carsharing y motorsharing



AGENTES

Ayuntamiento: Urbanismo, Movilidad y Policía. Otros:-

PRESUPUESTO APROXIMADO

- €

LÍNEA ESTRATÉGICA: Propuesta de transporte privado

OBJETIVO:	Fomentar la movilidad sostenible mediante vehículos de emisión cero.
DESCRIPCIÓN:	El carsharing o motosharing es un modelo de alquiler de automóviles de emisión cero, de modo que el usuario alquila el vehículo durante un corto período de tiempo.

INDICADOR DE SEGUIMIENTO

- Emisiones de GEI

PROGRAMACIÓN A LARGO PLAZO

Prioridad	Medio
Año horizonte	2031

26. CONCLUSIONES

El transporte produce una cuarta parte de las emisiones de gases que provocan el cambio climático, por lo que el desarrollo de sistemas de movilidad sostenibles será crucial para la lucha contra los efectos del cambio climático.

El concepto de movilidad sostenibles no implica la reducción del transporte, ya que este es esencial para las ciudades y para los ciudadanos, crea trabajo reduce la pobreza y mejora las relaciones sociales.

Desde el ayuntamiento se ha señalado las preocupaciones relacionadas con la movilidad apostando por principios como son la densificación del suelo, compactación de la ciudad, el uso de bicicletas, estímulo de la movilidad peatonal y la promoción del transporte integrado, e intermodalidad entre otros. En todas las nuevas políticas de ciudades sostenibles, el ciudadano ha de ser uno de los pilares fundamentales en la adecuación de los núcleos urbanos. Uno de los grandes objetivos es concienciar a los ciudadanos y promocionar las bondades de la movilidad urbana sostenible.

La realización y puesta en marcha del plan de movilidad urbana sostenible de Almassora no ha de ser un punto final, sino que tiene que ser un apoyo sobre el que avanzar diariamente hacia un modelo de urbe descarbonizado en el que se aumente la calidad de vida de sus ciudadanos.

Almassora, a fecha de firma electrónica

Fdo. Jofel Carreguí Ballester
En representación de
ENGITEC PROJECTES D'ENGINYERIA, S.L.