

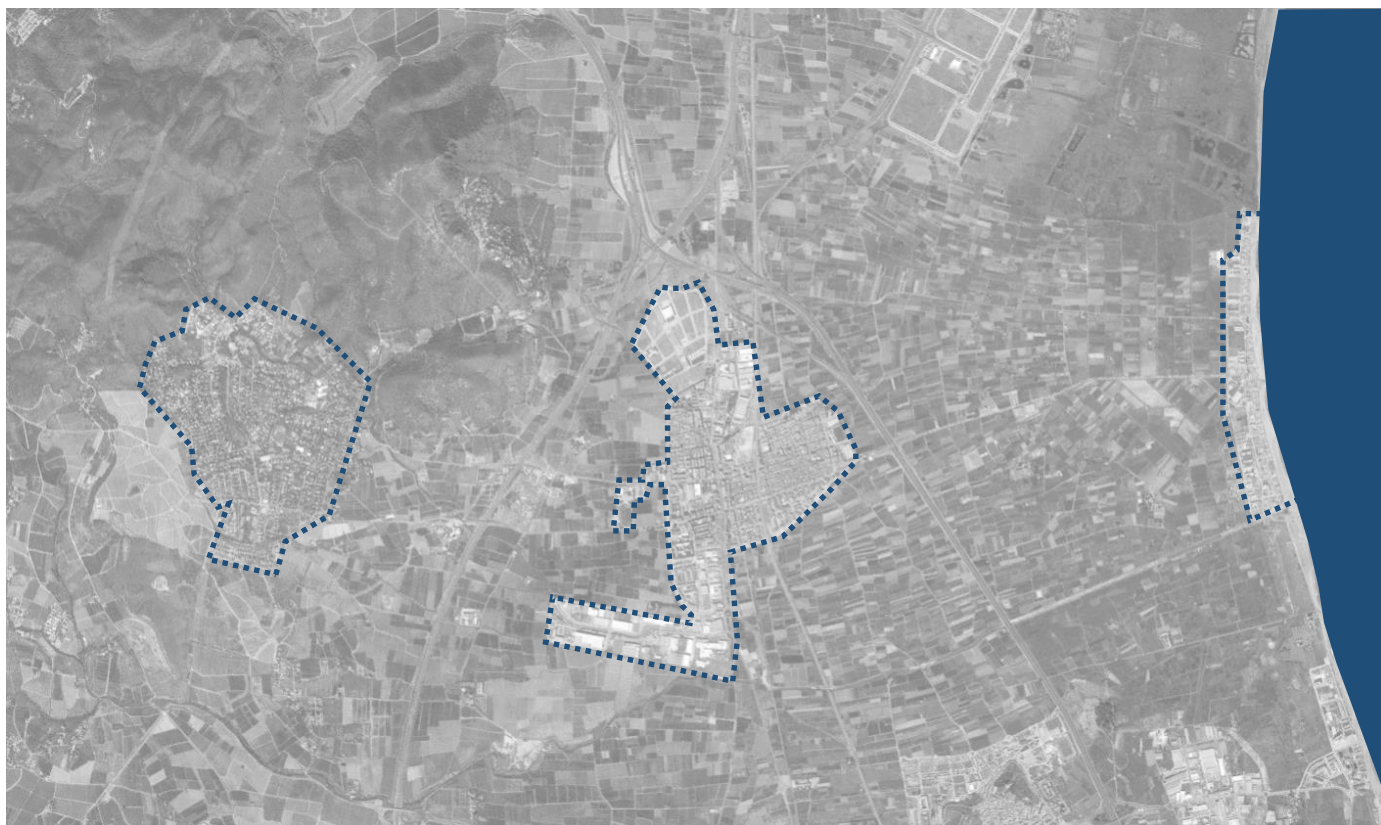


GENERALITAT VALENCIANA | TOTS A UNA VEU



Ajuntament Puçol

IDOM



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Puçol

2019



Propuestas



Índice

1. LÍNEAS ESTRATÉGICAS.....	3
1.1. Líneas estratégicas del PMUS.....	3
1.2. Conjunto de propuestas por línea estratégica.....	4
2. PROPUESTAS	6
Línea Estratégica 1. El peatón y el espacio público.....	6
Línea Estratégica 2. Bicicleta	42
Línea Estratégica 3. Transporte público	58
Línea Estratégica 4. Vehículo privado	73
Línea Estratégica 5. Descarbonización del sistema de transporte.....	87
Línea Estratégica 6. Fomento, promoción y gestión del PMUS	101
3. Programación del PMUS	117
3.1. Programación de las propuestas	117
3.2. Programación económica de las propuestas y entes inversores.....	119
3.3. Efectos medioambientales y sobre la movilidad.....	123
4. Indicadores de seguimiento del PMUS	125
4.1. Indicadores reparto modal	125
4.2. Indicadores de evaluación ambiental.....	126
4.2.1. Metodología de cálculo.....	126
4.2.2. Cálculo de los valores objetivo	128



1. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

El Plan de Movilidad Sostenible de Puçol es el documento de planificación estratégica que ha de sentar las bases para hacer de Puçol un municipio cada vez más sostenible. De este modo, debe aprovechar las ventajas de la promoción de la movilidad eficiente, a la vez que innovadora, a fin de mejorar la accesibilidad, la habitabilidad y las condiciones de vida de la ciudadanía en un espacio público y entorno urbano de calidad.

Para llevarlo a cabo, el PMUS debe establecer las líneas estratégicas que servirán de punto de partida para el desarrollo de medidas encaminadas a cubrir las necesidades de movilidad y accesibilidad de Puçol. Para conseguirlo, se debe tener en cuenta la implantación de modos de desplazamiento más sostenibles que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, y que se garantice, por tanto, una calidad de vida más adecuada para la ciudadanía.

1.1. Líneas estratégicas del PMUS

El conjunto de propuestas que fomentarán una movilidad más sostenible y eficiente en el municipio Puçol se agrupan en **6 líneas estratégicas, con un total de 47 propuestas.**

1. *El peatón y el espacio público*
2. *Bicicleta*
3. *Transporte público*
4. *Vehículo privado*
5. *Descarbonización del sistema de transporte*
6. *Fomento y gestión de la movilidad*



1.2. Conjunto de propuestas por línea estratégica

Para cada una de las propuestas incluidas se detallarán los objetivos que ayuda a cumplir, una descripción escrita y visual de la propuesta, los agentes que se verán involucrados por la misma, el coste aproximado de la propuesta, la programación que se propone, los efectos que la medida tendrá sobre el medioambiente y la movilidad y, por último, los indicadores de implementación que permiten controlar su evolución.

1 - El peatón y el espacio público		
Nº	Propuesta	Ámbito
1.1.	Reurbanización de las puertas de acceso al centro histórico	Núcleo
1.2.	Reurbanización de la plaza de la Iglesia - Plaza Sant Joan de la Ribera	Núcleo
1.3.	Reurbanización Av. Hostalets (CV-306)	Núcleo
1.4.	Peatonalización de la calle Mancomunitat de l'Horta Nord. Entre Av. València - Caminàs	Núcleo
1.5.	Reurbanización de Caminàs	Núcleo
1.6.	Implantación de los caminos escolares del Colegio Bisbe Hervàs	Núcleo
1.7.	Ampliación de la acera entre la rotonda del centro social y el colegio ASV	Alfinach - Monasterios.
1.8.	Centralidad de barrio en la urbanización Alfinach - Monasterios	Alfinach - Monasterios.
1.9.	Itinerarios peatonales a través de las zonas verdes	Alfinach - Monasterios.
1.10.	Prueba piloto aceras - Urbanismo táctico	Alfinach - Monasterios.
1.11.	Mejora urbana de los entornos escolares (visibilidad y adecuación del espacio peatonal)	Núcleo
1.12.	Permeabilizar Facilitar la conexión del centro histórico con los nuevos desarrollos urbanos	Núcleo
1.13.	Mejora de la visibilidad en intersecciones	Todo
1.14.	Secciones tipo para favorecer la caminabilidad	Todo

2 - Bicicleta		
Nº	Propuesta	Ámbito
2.1.	Creación de una red de itinerarios ciclistas urbanos	Todo
2.2.	Integración de la red ciclista de Puçol con la red de ámbito supramunicipal	Todo
2.3.	Implementación de un sistema de bicicleta pública tipo "Dockless"	Todo
2.4.	Incremento de los puntos de estacionamiento en vía pública	Todo
2.5.	Implantación de estacionamientos para bicicletas dentro de los equipamientos educativos	Todo
2.6.	Criterios de diseño para bicicletas	Todo

3 - Transporte público		
Nº	Propuesta	Ámbito
3.1.	Mejora del entorno de la estación de Renfe	Núcleo
3.2.	Reapertura de la conexión peatonal del centro histórico con la estación de Renfe	Núcleo



3.3.	Reurbanización de la calle Felip Sebastià (ligado al desarrollo del Plan Parcial)	Núcleo
3.4.	Nuevo mapa concesional de Metrobús (CV-102, València Metropolitana Nord)	Todo
3.5.	Integración tarifaria	Todo
3.6.	Acceso a la información del transporte público – aplicación móvil	Todo
3.7.	Ampliación del horario del autobús urbano	Todo

4 - Vehículo privado

Nº	Propuesta	Ámbito
4.1.	Jerarquía viaria del municipio	Todo
4.2.	Puçol, municipio 30	Todo
4.3.	Apertura de la ronda	Núcleo
4.4.	Reestructuración de los sentidos de circulación	Núcleo
4.5.	Identificación de bolsas de estacionamiento	Todo
4.6.	Revisar la ordenanza de vados	Todo
4.7.	Obligación de la circulación de camiones por la ronda Avinguda de les Corts Valencianes-Carrer Ronda Avinguda Catalunya	Núcleo

5 - Descarbonización del sistema de transporte

Nº	Propuesta	Ámbito
5.1.	Electrificación de la flota de vehículos municipales	Todo
5.2.	Implantación de puntos de recarga eléctrica en lugares simbólicos y visibles	Todo
5.3.	Mejora de la eficiencia en el sistema de transporte público	Todo
5.4.	Ayudas a la compra de bicicletas eléctricas	Todo
5.5.	Distribución urbana de mercancías "última milla" con bicicletas Cargo-Bike eléctricas	Todo
5.6.	Bonificación en el impuesto de circulación para vehículos eléctricos (continuar con su aplicación)	Todo

6 – Fomento, promoción y gestión del PMUS

Nº	Propuesta	Ámbito
6.1.	Creación de planos tipo Metrominuto	Todo
6.2.	Realización de actividades lúdicas y charlas de fomento de la movilidad durante la Semana Europea de la Movilidad	Todo
6.3.	Información sobre movilidad a través de la web, la app, el periódico local y las redes sociales	Todo
6.4.	Promoción de los proyectos de caminos escolares	Todo
6.5.	Realización de cursos de conducción ciclista y de VMP	Todo
6.6.	Creación de la Comisión de Movilidad Urbana para el desarrollo técnico y político del PMUS	Todo
6.7.	Creación de la Mesa de la Movilidad – participación ciudadana para el seguimiento e implantación del PMUS	Todo



2. PROPUESTAS

Línea Estratégica 1. El peatón y el espacio público

Dado que el presente PMUS tiene como uno de sus principales objetivos convertir al peatón en el protagonista de la movilidad urbana de Puçol, el primer bloque de líneas estratégicas y propuestas está enfocado a las intervenciones que hay que hacer en el espacio público para alcanzar este objetivo.

Así pues, no sólo se trata de aumentar el reparto modal a pie sino también de mejorar las condiciones de uso y accesibilidad de los diferentes núcleos urbanos, planteando alternativas y criterios de diseño para mejorar el carácter social, comercial, la calidad urbana y la vida de la gente que se mueve en él.

Partiendo de la ciudad consolidada y teniendo en cuenta las distintas capas, trazas, estructura urbana y planeamiento sobre el que se ha ido construyendo el municipio, **la línea estratégica 1 contempla un total de 14 propuestas**. La finalidad principal de todas ellas es recuperar el espacio público allí donde todavía no se ha hecho como un espacio de sociabilidad. Y para lograrlo hay que transformar el espacio del coche, tanto en movimiento como estacionado.

Por motivos de salud, medio ambiente, paisaje urbano, etc. ha llegado el momento de hacer una apuesta clara hacia la movilidad sostenible desde los recorridos cotidianos. Esto implica humanizar el entorno que habitamos, visitamos y trabajamos. Es decir, hay que reurbanizar, adecuar y tomar medidas en torno a los espacios comerciales, dotacionales y residenciales, sobre todo aquellos donde la calle es la prolongación de la vida doméstica. No consideramos la peatonalización como la única opción. Según el caso, la pacificación del tráfico, la ampliación de aceras, la sustitución del aparcamiento en batería, la eliminación de barreras arquitectónicas y obstáculos, o el diseño los cruces como espacios compartidos pueden ser suficientes para dar preferencia al peatón.





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
6. Proponer una jerarquía viaria que permita una mejor ordenación y aprovechamiento de los usos urbanos.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 1.1

Reurbanización de las puertas de acceso al centro histórico



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Mejorar las condiciones de caminabilidad de acceso al centro histórico
- ✓ Mejorar la calidad, seguridad y accesibilidad del espacio urbano que da acceso al centro histórico



DESCRIPCIÓN

La propuesta busca la mejora urbana de las puertas de acceso al centro histórico, de tal modo que se facilite las condiciones de caminabilidad entre el centro histórico y los barrios colindantes.

De forma general, se considera necesario incidir sobre los siguientes elementos que garanticen un adecuado diseño:

- Pasos peatonales accesibles en las puertas de entrada y con buena visibilidad
- Señalización adecuada
- Mejora de aceras, con un ancho mínimo de 2 metros
- Eliminación del estacionamiento en cordón en el caso que sea necesario

El diseño urbano deberá ser accesible, fomentando una transición suave con las calles perpendiculares. La inclusión de mobiliario urbano es recomendable (asientos y bancos en ciertos tramos).





Recreación propuesta



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de vecinos y residentes del casco histórico
- Asociación de comerciantes



COSTE APROXIMADO

Concepto teórico



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.			25%	25%	25%	25%	25%			



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m lineales de calle reurbanizada (ampliación espacio peatón, reducción espacio vehículo privado)





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
6. Proponer una jerarquía viaria que permita una mejor ordenación y aprovechamiento de los usos urbanos.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 1.2

Reurbanización de la plaza de la Iglesia - Plaza Sant Joan de la Ribera



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Mejorar la calidad, seguridad y accesibilidad del espacio urbano del centro histórico – embellecer la plaza central del municipio, dotándola con un diseño accesible y acorde al atractivo del entorno cercano.



DESCRIPCIÓN

La propuesta busca dotar a Puçol de un espacio centralizador de la movilidad peatonal en el casco histórico de municipio mediante la reurbanización y mejora del atractivo de las actuales plazas de Sant Joan de la Ribera y de la Iglesia. En total, se proponen mejorar 3.200 m² de espacio actualmente ocupado mayormente por viario y con ciertos problemas de accesibilidad por el actual diseño de las plazas. Se recomienda la inclusión de elementos de mobiliario urbano y arbolado, así como espacios de juegos y actividad, dotando a la plaza de vida y actividad.





Recreación propuesta



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de vecinos y residentes del casco histórico



COSTE APROXIMADO

320.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.						100%				



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES					
Ahorro energético					
Disminución emisiones GEI					
Dism. emisiones contaminantes					
Disminución ruido					

SOBRE LA MOVILIDAD					
Disminución del tráfico					
Disminución del tiempo de viaje					
Aumento de la accesibilidad					
Aumento de la seguridad vial					
Mejora de la gestión					
Mejora promoción e información					



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m² de superficie reurbanizada





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 1.3

Reurbanización Av. Hostalets (CV-306)



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Mejorar la calidad, seguridad y accesibilidad del espacio urbano, aumentando el espacio para el peatón y dotando de mayor entidad y carácter urbano a un eje estructurante del municipio.



DESCRIPCIÓN

La propuesta busca la mejora urbana de uno de los ejes estructurantes en el municipio como es la Av. Hostalets. La propuesta busca mejorar tanto la accesibilidad como la calidad del entorno urbano, aumentando la sección de las aceras y logrando una unificación del pavimento junto a las edificaciones, además de introducir vegetación. El lado opuesto se propone mejorar la calidad visual del barranco, introduciendo elementos vegetales en sus límites como barrera natural. Con una sección media de 11,2 m, se propone la ejecución de la propuesta en dos fases, con una primera fase de reurbanización que comprende 240m de viario y una segunda fase de 300m. Se deberá estudiar en el proyecto de reurbanización la localización de puntos de carga y descarga, así como puntos de estacionamiento para vehículos puntualmente a lo largo del viario.





Recreación propuesta Fase 1



Recreación propuesta Fase 2



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de vecinos y residentes de núcleo urbano
- Asociación de comerciantes
- Confederación Hidrográfica del Júcar
- Diputación de València



COSTE APROXIMADO

Fase 1: 310.000 €

Fase 2: 390.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.							44%			56%





EFFECTOS

MEDIO AMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m lineales de calle reurbanizadas (ampliación espacio peatón, reducción espacio vehículo privado)
- IMD en la sección de calle





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 1.4

Peatonalización parcial de la calle Mancomunitat de l'Horta Nord. Entre Av. València - Caminàs



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Mejora de la conectividad peatonal entre dos de los ejes principales y comerciales del municipio, así como con el centro de Salud.



DESCRIPCIÓN

La propuesta consiste en la peatonalización de uno de los sentidos de circulación de la calle Mancomunitat de l'Horta Nord, entre Av. València – Caminàs.

Con un total de 200 m de sección viaria, la mejora del entorno urbano permite una mayor conectividad entre dos calles con un importante carácter comercial, así como incrementar el carácter de centralidad de la calle, con un número importante de bajos comerciales y sin presencia de vados de estacionamiento, e integrar la actual zona verde.

Se recomienda un tratamiento de pavimento continuo, igualando la calzada rodada hasta cota de aceras y sin posibilidad de acceso a vehículos rodados, transformando la calle peatonal en una nueva plaza del municipio.

Esta propuesta de peatonalización, cerrando al tráfico el sentido hacia Caminàs, permitirá a su vez mejorar la gestión de la intersección entre la calle Mancomunitat de l'Horta y Caminàs.





Recreación propuesta



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de vecinos
- Asociación de comerciantes



COSTE APROXIMADO

110.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.					100%					





EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES	
Ahorro energético	■ ■
Disminución emisiones GEI	■ ■
Dism. emisiones contaminantes	■ ■
Disminución ruido	■ ■

SOBRE LA MOVILIDAD	
Disminución del tráfico	■ ■ ■
Disminución del tiempo de viaje	■ ■ ■
Aumento de la accesibilidad	■ ■ ■
Aumento de la seguridad vial	■ ■ ■
Mejora de la gestión	■ ■ ■
Mejora promoción e información	■ ■ ■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m lineales de calle peatonalizada nuevas
- m lineales de calle peatonalizada existentes
- IMD en la calle Mancomunitat de l'Horta





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
6. Proponer una jerarquía viaria que permita una mejor ordenación y aprovechamiento de los usos urbanos.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 1.5

Reurbanización de Caminás



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Reducir el número de vehículos atravesando el casco urbano
- ✓ Mejorar la seguridad y la calidad del espacio urbano
- ✓ Posibilidad de transformar en sentido único facilitando paso de transporte público



DESCRIPCIÓN

La propuesta busca aprovechar la creación de la nueva ronda para reducir el número de vehículos que actualmente atraviesan Caminás, con los problemas de contaminación, ruido y seguridad que conlleva. Se busca transformar y reurbanizar la sección viaria, aumentando la sección de aceras disponibles, así como introducir mayor arbolado a lo largo del recorrido.

La propuesta se plantea en dos Fases: en la primera fase se realizará una transformación del tramo entre la Av. Hostalet y la calle Manocomunitat de l'Horta Nord (75m) mientras que en una segunda fase se propone el tramo entre la calle Mancomunitat de l'Horta Nord y la Ronda (720m).

La primera fase permitirá unir la propuesta de peatonalización de la calle Mancomunitat de l'Horta Nord con Caminás, posibilitando el aumento de las aceras, así como la supresión de la rotonda y transformación en un cruce no semaforizado por la expectativa de un menor tráfico pasante. Esto permitirá mejorar la accesibilidad y seguridad viaria en un punto de alta presencia de peatones por el acceso al centro de Salud.

En una segunda fase se plantea el aumento de la sección de acera, en especial a lo largo de la fachada junto al centro histórico, con una redistribución del estacionamiento y de los puntos de carga y descarga arreglo a las consideraciones del diseño final. Se recomienda estudiar la posibilidad de transformación de la totalidad de la calle en sentido único, facilitando el paso del transporte público y dificultando el tráfico de paso que siga utilizando la vía en vez de la Ronda. Se recomienda limitar el sentido dirección Av. dels Hostalets – Ronda por un menor tráfico registrado actualmente, derivando el tráfico en la otra dirección hacia la Ronda.





Recreación propuesta Fase 1



Recreación propuesta Fase 2





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de vecinos
- Asociación de comerciantes



COSTE APROXIMADO

Fase 1: 75.000 €
Fase 2: 250.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.						23%			77%	



EFFECTOS

MEDIO AMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m lineales de calle reurbanizadas (ampliación espacio peatón, reducción espacio vehículo privado)
- IMD en la sección de calle Caminàs





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 1.6

Implantación de los caminos escolares del Colegio Bisbe Hervàs



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie – niños y niñas caminando al colegio
- ✓ Mejora de la seguridad de los menores en su acceso a los centros escolares



DESCRIPCIÓN

La potenciación de los caminos escolares tiene por objetivo mejorar los hábitos de movilidad de los escolares, equipo educativo y padres y madres de la escuela. Con ello se potencian los desplazamientos no motorizados en la escuela y se reduce la presencia de los vehículos motorizados durante las horas de entrada y salida. Para aumentar la movilidad cotidiana a pie y en bicicleta es importante que los niños adquieran hábitos de movilidad sostenible desde pequeños. Una buena manera de hacerlo es yendo a pie o en bicicleta a la escuela.

El PMUS incorpora la propuesta de caminos escolares actualmente en desarrollo para el Colegio Público Bisbe Hervàs, con tres rutas de acceso desde el casco histórico de Puçol, con una zona de acogida junto a la entrada del colegio donde coinciden todas las rutas.



Propuesta de caminos escolares





Ejemplos de señalización de camino escolar



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- AMPAs
- Alumnado centros escolares



COSTE APROXIMADO

15.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	100%									



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD		
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■
				Mejora de la gestión	■	■
				Mejora promoción e información	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- nº de rutas escolares
- % de colegios con rutas escolares
- % de estudiantes que van al colegio a pie





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 1.7

Ampliación de la acera entre la rotonda del centro social y el colegio American School Valencia - ASV



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Mejora del espacio urbano en las urbanizaciones – mejora urbana de un punto de alta concentración de tráfico y menores
- ✓ Mejora de la seguridad y accesibilidad del entorno



DESCRIPCIÓN

La propuesta consiste en la ampliación de las aceras desde la rotonda donde comienza la calle Costera hasta el “American School of Valencia” (800m de vial).

Se busca ampliar las aceras en ambos lados de la calzada hasta alcanzar un mínimo de 2 m de ancho en cada lado, con un carril de 3,2 m para el paso de los vehículos. El ancho de carril se recomienda sea constante a lo largo de la calle, siendo las aceras las que crecen de sección dependiendo las características concretas de cada tramo. El estacionamiento deberá realizarse en las calles perpendiculares o dentro de las parcelas privadas, no siendo posible a lo largo de la calle.

La medida pretende mejorar la seguridad del peatón, así como la accesibilidad en un entorno con un alto número de vehículos, en especial en horas de recogida y dejada de menores en el centro próximo.





Recreación propuesta



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociación de vecinos de las urbanizaciones
- American School of Valencia



COSTE APROXIMADO

200.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.		100%								



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD					
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m lineales de calle reurbanizadas (ampliación espacio peatón, reducción espacio vehículo privado)





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 1.8

Centralidad de barrio en la urbanización Alfinach - Monasterios



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Dotar a las urbanizaciones de un punto de centralidad, mejorando el espacio urbano de un entorno con comercios y espacios sociales
- ✓ Mejorar la seguridad y la accesibilidad del medio urbano



DESCRIPCIÓN

La propuesta consiste en mejorar las condiciones del peatón en un entorno de centralidad de barrio dentro de las urbanizaciones Alfinach y Monestir como es la rotonda del cruce de las calles Costera, Puig de Sta Maria, Av Mare Nostrum y Camp de Morvedre. Actualmente, el entorno presenta unas aceras de pequeña sección, así como una falta de pasos de peatones en alguna de las calles que provoca la necesidad de cruzar por un lugar sin señalizar o realizar un excesivo desvío desde la línea de deseo del peatón (ruta más directa). Igualmente, con la modificación del sentido de circulación de la calle Costera, uno de los accesos a la rotonda carece de uso y sentido con la jerarquía viaria actual.

Por ello se propone la transformación del espacio sin uso del acceso a la rotonda desde la calle Costera en una nueva plaza arbolada, así como la extensión de las aceras y la creación de nuevos pasos de peatones en los principales puntos de cruce de la intersección. En total, se propone intervenir sobre unos 600 m² de vial.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociación de vecinos de las urbanizaciones



COSTE APROXIMADO

35.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.				100%						



EFFECTOS

MEDIO AMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m lineales de calle reurbanizadas (ampliación espacio peatón, reducción espacio vehículo privado)





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 1.9

Itinerarios peatonales a través de las zonas verdes de las urbanizaciones



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Mejorar la conectividad peatonal dentro de las urbanizaciones de Alfinach y Monestirs



DESCRIPCIÓN

La propuesta busca mejorar la conectividad interior de las urbanizaciones de Alfinach y Monestirs mediante la mejora de la red de itinerarios verdes que actualmente existen en las zonas verdes internas de la urbanización. Se propone, por un lado, generar una serie de itinerarios preestablecidos con señalética adecuada que permita conocer al caminante en qué lugar se encuentra dentro de la urbanización, así como una indicación en los cruces de caminos de los lugares más próximos y la distancia a estos.

Por otro lado, los puntos de conexión entre zonas verdes deberán adaptarse con pasos de peatones accesibles y correctamente señalizados. Igualmente, aquellos tramos de los itinerarios que discurren parcialmente por aceras deberán indicarse verticalmente para indicar el recorrido. En total, se propone una red interna de caminos señalizados de 3,5 km.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociación de vecinos de las urbanizaciones



COSTE APROXIMADO

15.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.		100%								



EFFECTOS

MEDIO AMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m lineales de itinerarios peatonales a través de zonas verdes adecuados y correctamente señalizados en las urbanizaciones de Alfinach y Monestirs
- n° itinerarios peatonales a través de zonas verdes adecuados y correctamente señalizados en las urbanizaciones de Alfinach y Monestirs





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 1.10

Prueba piloto aceras - Urbanismo táctico



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Mejorar la seguridad de los peatones dentro de las urbanizaciones Alfinach y Monestirs
- ✓ Servir como primer paso para una extensión de la estrategia a otros puntos de las urbanizaciones



DESCRIPCIÓN

La propuesta busca probar la efectividad de la generación de espacios señalizados para peatones en las urbanizaciones de Monestirs y Alfinach, de forma que se puede aumentar el espacio reservado para el peatón, aumentando la seguridad y accesibilidad.

Se propone implementar en alguna calle de las urbanizaciones (a definir con la asociación de vecinos) el pintado de los laterales del vial, aumentando el espacio efectivo de área para el peatón de los escasos 90 cm actuales hasta un mínimo de 1.5 a 2m extras dependiendo de la sección, dejando un espacio de 3 m libres para la circulación del vehículo privado.

El pintado de las secciones laterales se recomienda hacerse con pintura viaria de tonos rojos o verdes. Deberá tenerse en cuenta que, a lo largo del vial señalizado, no se permitirá el estacionamiento en uno o ambos lados del vial, debiendo los residentes estacionar sus vehículos dentro de las parcelas privadas.

Complementariamente a la pintura, soluciones de calmado de tráfico deberán incorporarse a lo largo de la sección de calle estudiada.

La prueba piloto se desarrollará durante un periodo de mínimo 6 meses, evaluándose entre los vecinos del tramo de calle, así como con las asociaciones vecinales la efectividad de la medida. Si se consideran positivos los resultados, similares soluciones podrán aplicarse en otros puntos de las urbanizaciones tras un estudio en detalle de las necesidades en cada caso.





Recreación de la propuesta



Ejemplo de señalización horizontal laterales vial en Formentera



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociación de vecinos de las urbanizaciones



COSTE APROXIMADO

15.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.		100%								





EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m lineales de calles adaptadas con señalización horizontal





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 1.11

Mejora urbana de los entornos escolares (visibilidad y adecuación del espacio peatonal)



OBJETIVOS de la propuesta

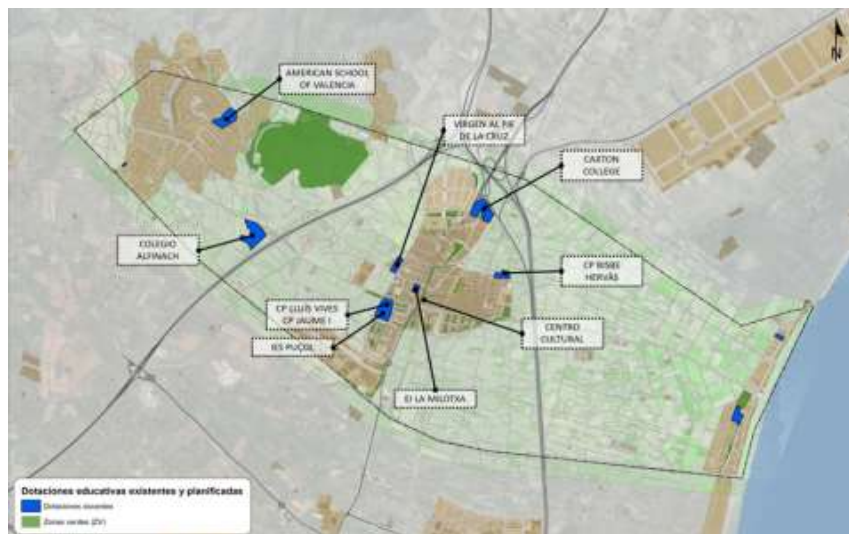
- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Mejora de la visibilidad y del espacio peatonal en los entornos escolares



DESCRIPCIÓN

La propuesta consiste en la mejora de los entornos escolares del municipio, con especial hincapié en garantizar la visibilidad de las intersecciones y en la adecuación del espacio peatonal.

Se trata de reconocer el valor de las escuelas como espacios centrales de los barrios, donde resulta prioritario implantar sistemas de movilidad pacificados, así como realizar mejoras del espacio urbano.



Dotaciones educativas del municipio de Puçol



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- AMPAs
- Asociaciones de vecinos





COSTE APROXIMADO

Concepto teórico



PROGRAMACIÓN

Plazo ejecución	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de entornos dotacionales mejorados – nuevos proyectos mejora





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 1.12

Habilitar la conexión del centro histórico con los nuevos desarrollos urbanos, permeabilizando la zona de las vías del ferrocarril



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Garantizar la conexión del centro histórico con los nuevos desarrollos urbanos



DESCRIPCIÓN

Actualmente el centro histórico de Puçol no está conectado con los nuevos crecimientos urbanos que se están produciendo al otro lado de las vías.

La propuesta consiste en habilitar la conexión del núcleo histórico con los nuevos desarrollos urbanos, permeabilizando la zona de las vías del ferrocarril. Para ello, se podría construir una pasarela o adecuar el paso inferior del barranco, garantizando el paso entre ambos lados.





AGENTES INVOLUCRADOS

Ayuntamiento de Puçol
Asociaciones de vecinos
Asociaciones de comerciantes
Confederación Hidrográfica del Júcar



COSTE APROXIMADO

150.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.						100%				



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES					SOBRE LA MOVILIDAD				
Ahorro energético	■	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■	■
					Mejora de la gestión	■	■	■	■
					Mejora promoción e información	■	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Volumen de peatones contabilizados en nuevo paso





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 1.13

Mejora de la visibilidad en intersecciones



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora la seguridad de peatones en las intersecciones del municipio.
- ✓ Reducir el riesgo de atropellos y lesiones en las vías del municipio



DESCRIPCIÓN

Mejorar la visibilidad de las intersecciones viarias es el primer paso para reducir el riesgo de atropellos o lesiones entre peatones y vehículos a motor. Para mejorar la visibilidad en las intersecciones, dos soluciones son las mayormente utilizadas: orejas o desplazamiento del estacionamiento.

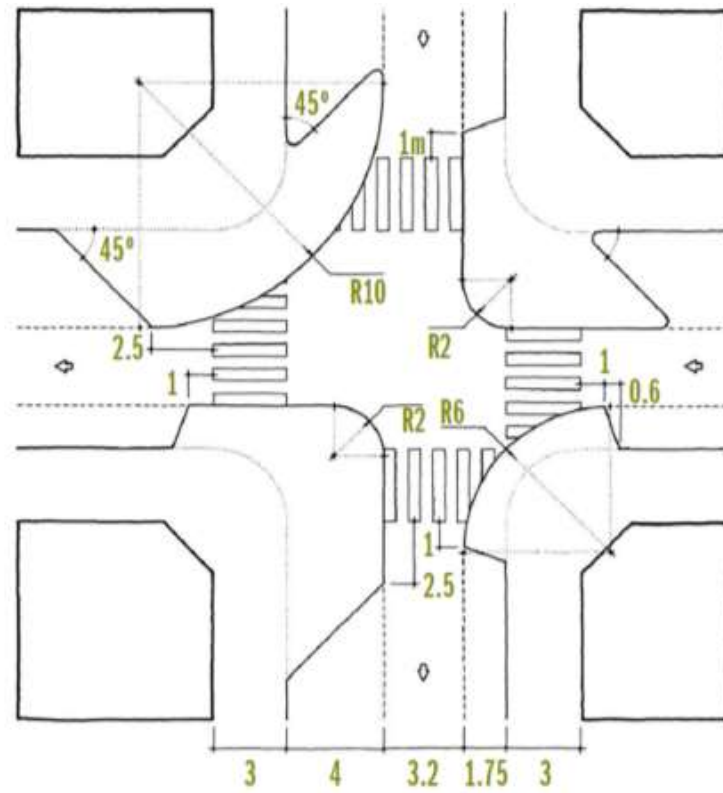
Las denominadas “orejas” son ampliaciones de la acera en las esquinas/intersecciones. Combinan varias ventajas para los viandantes sin poner en cuestión la capacidad del viario.

- facilitan el cruce de los peatones gracias a la disminución del espacio que han de recorrer en la calzada.
- impiden el aparcamiento ilegal en las esquinas, el más perturbador para todos los tipos de viandantes, sillas de ruedas y carritos.
- reducen de la velocidad del tráfico al producir un estrechamiento de la calzada y la reducción del radio de giro los conductores de los vehículos.
- pueden servir para acoger parte del mobiliario urbano que estorba en otros lugares a los peatones.

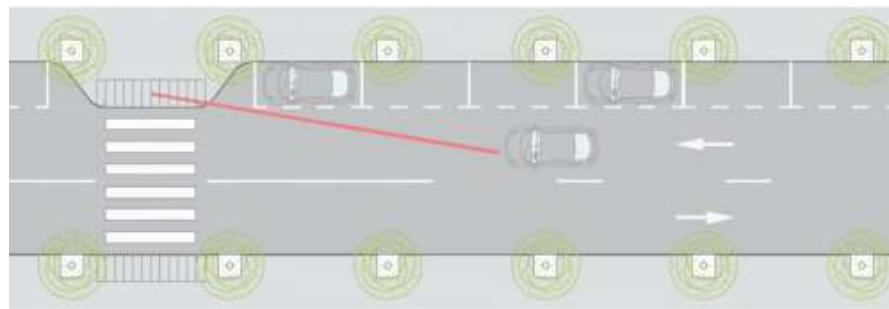
Las dimensiones de las orejas dependen de los vehículos que esté previsto que utilicen la intersección, teniendo como referencia la necesidad de un radio de giro de 6 metros para los vehículos ligeros y de 10 metros para autobuses y otros vehículos pesados. En intersecciones con vías de más de un carril de circulación los radios de giro pueden ser más estrictos, obligando a los vehículos mayores a ocupar en la maniobra más de uno de ellos. Si el radio de curvatura de la oreja es excesivo facilitará el aparcamiento ilegal, pero si es demasiado estricto puede llegar a complicar las maniobras de los vehículos de mayor tamaño (camiones de basura, bomberos, autobuses, camiones de carga y descarga). Por consiguiente, es esencial ajustar las dimensiones de la oreja rigurosamente.

En caso de no ser posible la implementación de soluciones tipo “oreja”, se recomienda mejoras en la visibilidad mediante el desplazamiento del aparcamiento 10m en cada sentido de circulación respecto a la localización del paso de peatones.

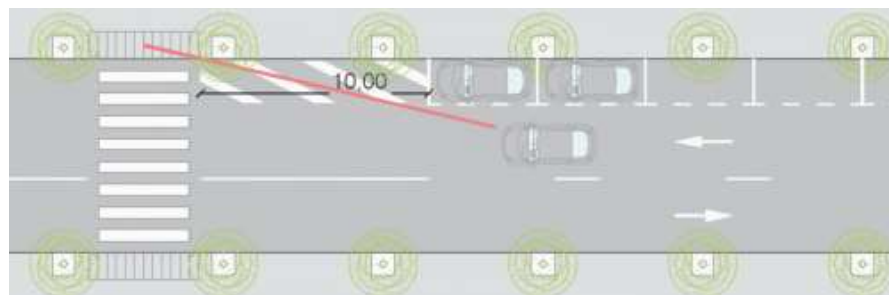




Ejemplo de dimensiones de diferentes tipos de orejas



Ejemplo de oreja en sección intermedia de vial



Ejemplo de mejora de la visibilidad si no es posible ejecución de oreja





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

Concepto teórico



PROGRAMACIÓN

Plazo ejecución	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%



EFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº nuevos cruces implementados con diseños tipo "oreja"
- Evolución de los accidentes en el municipio





LÍNEA ESTRATÉGICA 1

El peatón y el espacio público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 1.14

Secciones tipo para favorecer la caminabilidad



OBJETIVOS de la propuesta

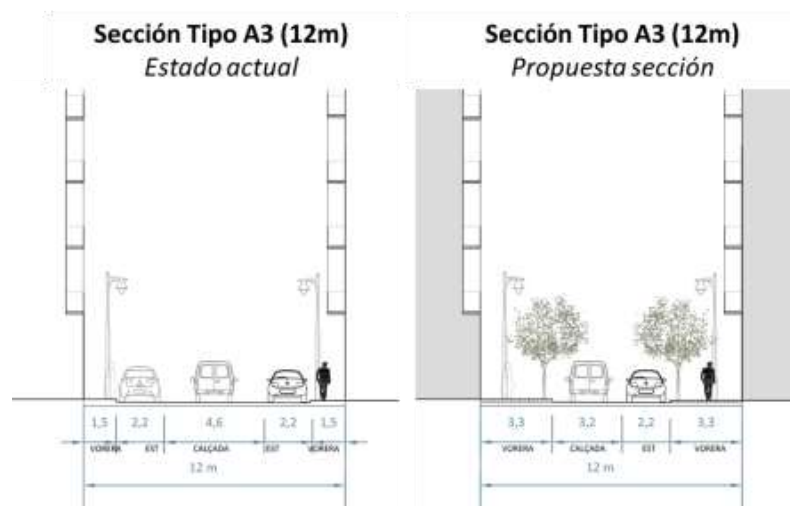
- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Mejorar el espacio urbano del municipio – secciones urbanas pensadas para el peatón.

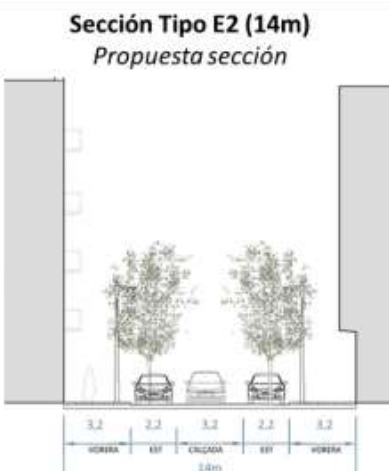
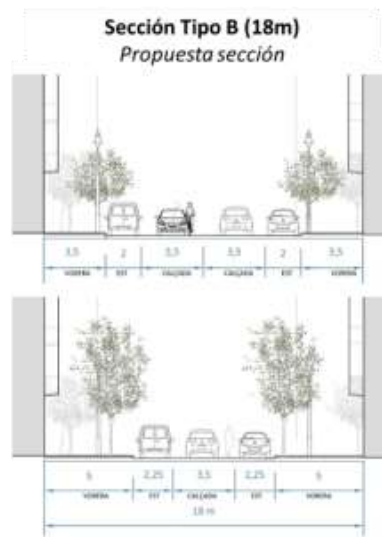
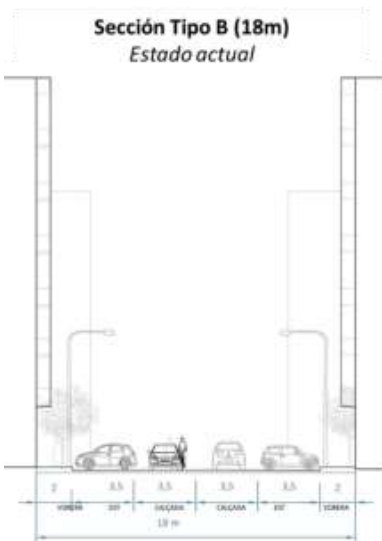


DESCRIPCIÓN

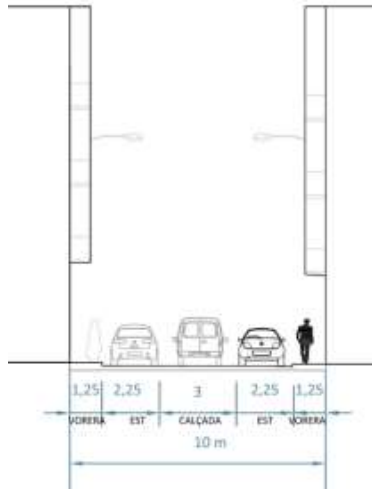
Un adecuado diseño urbano es vital para conseguir un entorno urbano atractivo, confortable y accesible, donde el peatón y los modos sostenibles son prioridad frente al vehículo privado. La calle debe recuperarse para y por los ciudadanos, invirtiendo el porcentaje de espacio que actualmente los municipios otorgan al vehículo privado frente a los viandantes.

A continuación se presentan una serie de propuestas de sección tipo que recogen las diferentes tipologías de viario existentes en Puçol donde se busca ampliar el espacio dedicado al peatón.

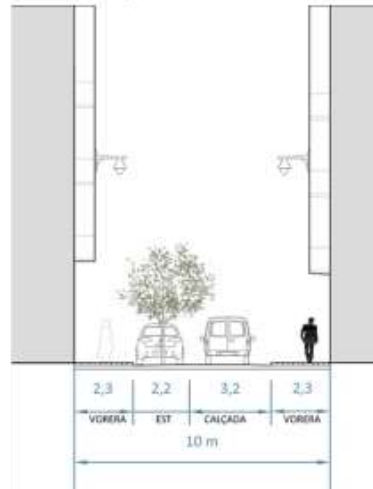




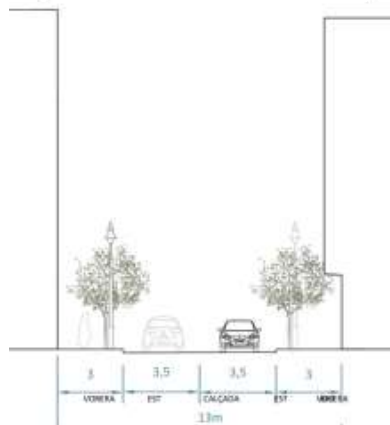
Sección Tipo F (10m)
Estado actual



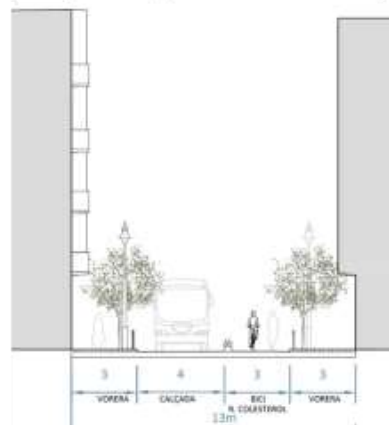
Sección Tipo F (10m)
Propuesta sección



Sección Tipo G (13m)
Estado actual



Sección Tipo G (13m)
Propuesta sección



Sección Tipo H (Avenida)
Estado actual



Sección Tipo H (Avenida)
Propuesta sección





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

Concepto teórico



















PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES		SOBRE LA MOVILIDAD		
Ahorro energético		Disminución del tráfico		
Disminución emisiones GEI		Disminución del tiempo de viaje		
Dism. emisiones contaminantes		Aumento de la accesibilidad		
Disminución ruido		Aumento de la seguridad vial		
		Mejora de la gestión		
		Mejora promoción e información		



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m lineales de calle reurbanizada (ampliación espacio peatón, reducción espacio vehículo privado)
- m lineales de calle peatonalizada nuevas
- m lineales de calle peatonalizada existentes
- Nº de plazas de estacionamiento eliminadas



Línea Estratégica 2. Bicicleta

Como segundo gran punto a desarrollar y fomentar dentro de este PMUS, la movilidad en bicicleta es el segundo gran bloque tras la mejora de la movilidad a pie.

La bicicleta es un modo de transporte amable para las ciudades, sostenible y sin impacto sobre la calidad del aire por su utilización, no emite ruido y es el vehículo más eficiente para desplazarse dentro de los entornos urbanos y suburbanos.

La bicicleta debe ser, por tanto, el vehículo que articule la movilidad futura junto con los vehículos de movilidad Personal (VMP) como complementarios de la bicicleta. La electrificación de la movilidad en los últimos tiempos ha dado lugar a una explosión de nuevos usuarios en modos de transporte alternativos al vehículo motorizado, soluciones de movilidad complementarias a la bicicleta y con unas necesidades de infraestructura y diseño equivalentes. Estas necesidades de infraestructura no son solo vías de uso exclusivo, si no, además, un nuevo repensar del espacio urbano, donde los estacionamientos y los espacios de aparcamiento sean la norma y donde se diseñe pensando en aquellos modos de transporte de menor velocidad, aumentando la seguridad, la calidad y la comodidad del espacio urbano del municipio.

Por tanto, con tal de conseguir un incremento en la movilidad sostenible y en bicicleta, la **línea estratégica 2** contempla **6 propuestas** relacionadas con la bicicleta, definiendo tanto la red itinerarios ciclistas urbanos como supramunicipales, además de modalidades de estacionamiento.





LÍNEA ESTRATÉGICA 2

Bicicleta



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 2.1

Creación de una red de itinerarios ciclistas urbanos



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal en bicicleta
- ✓ Mejorar la conectividad ciclista entre los diferentes núcleos poblacionales del municipio
- ✓ Permitir una movilidad ciclista diaria y de ocio en el municipio segura y atractiva



DESCRIPCIÓN

La propuesta busca mejorar la conectividad entre los núcleos poblacionales de Puçol, permitiendo la conectividad adecuada y segura entre ellos. Junto con la implementación de la infraestructura metropolitana propuesta por el PMoMe, se propone ampliar los carriles bici municipales a lo largo de las circunvalaciones del municipio así como completando el eje este-oeste, cruzando la A7 en dos puntos para mejorar la conectividad. Los nuevos carriles bici locales que se proponen son:

- Ruta 1. segregada Casco urbano urbanizaciones (3.900 m)
- Ruta 2. segregada Casco urbano-polideportivo (870 m)
- Ruta 3. segregada circunvalación oeste (2.500 m)
- Ruta 4. segregada Casco urbano – Polígono industrial (2.700 m)
- Ruta 5 de ocio (pintado calzada + señalización) Casco urbano – urbanizaciones (4.000 m)
- Ruta 6 de ocio (pintado calzada + señalización) Playa – Marjal dels Moros (4.300 m)
- Ruta 7 de ocio (pintado calzada + señalización) Playa – Instalaciones El Planter (4.150 m)
- Ruta 8 de ocio segregado conexión Vía Xurra (300 m)

En total, la infraestructura ciclista de carácter local que se propone para el municipio de Puçol contará será de 32 km, 16,5 km segregados y 15,5 km de ocio.

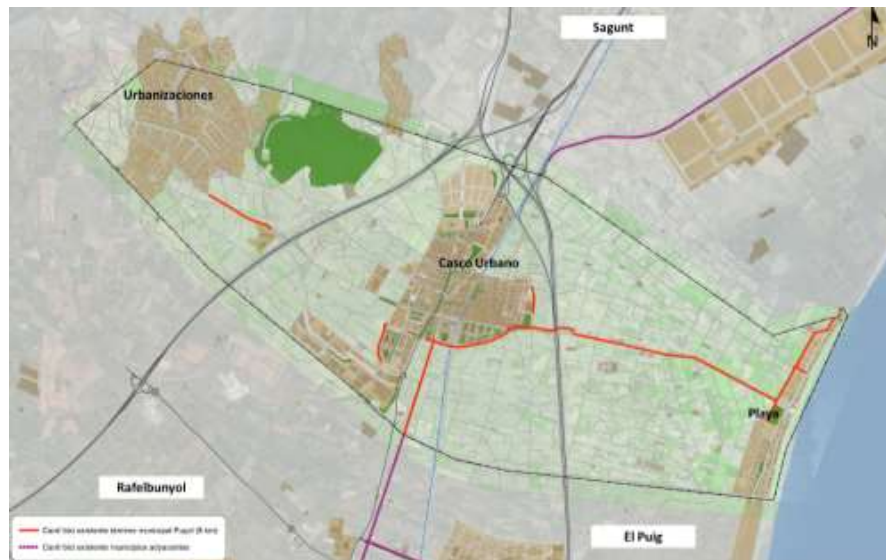
Los tramos identificados de ocio se proponen con pintado y señalización en calzada, adaptándose en cada caso concreto el detalle del diseño para cada vía propuesta. Las soluciones propuestas deberán presentar siempre unos niveles de confort y seguridad óptimos, introduciendo medidas de calmado de tráfico o similares para



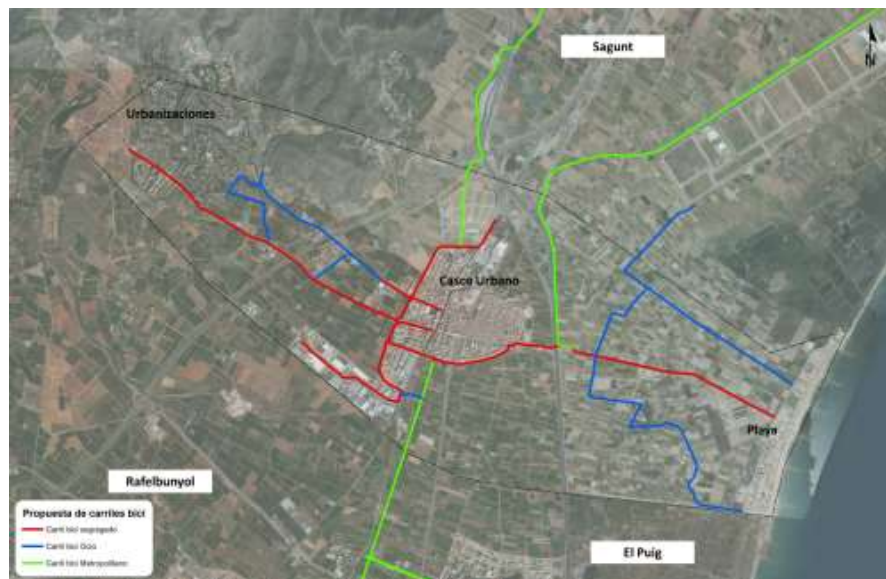
asegurar una velocidad reducida del vehículo privado, no solo en puntos concretos si no a lo largo de todo el itinerario.

Los tramos existentes en las circunvalaciones deberán adaptarse y mejorarse de acuerdo con los estándares utilizados en la resta de la nueva infraestructura, de manera que la transición entra la infraestructura existente y propuesta sea adecuada, cómoda y segura. En total, se propone mejorar 600 m de la infraestructura actual.

La propuesta no plantea ninguna expropiación de terrenos para su implementación, haciendo uso de suelo urbano, así como de caminos existentes para la implementación de los carriles de tipo ocio.



Carriles bici existentes



Propuesta carriles bici – visión final





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Generalitat Valenciana
- Diputació de València
- Asociaciones de vecinos



COSTE APROXIMADO

Ruta 1 →	430.000 €
Ruta 2 →	100.000 €
Ruta 3 →	300.000 €
Ruta 4 →	325.000 €
Ruta 5 →	80.000 €
Ruta 6 →	86.000 €
Ruta 7 →	83.000 €
Ruta 8 →	36.000 €

Mejora infraestructura existente → 50.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	5%	2%	6%	6%	3%	7%	22%	20%	14%	14%



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- km nuevos carriles bici
- km totales de carriles bici segregados y km totales de carriles bici de ocio





LÍNEA ESTRATÉGICA 2

Bicicleta



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

- 2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.
- 7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
- 8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
- 9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 2.2

Integración de la red ciclista de Puçol con la red de ámbito supramunicipal y desarrollo de la misma



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal en bicicleta
- ✓ Mejorar la conectividad ciclista entre los diferentes municipios metropolitanos de la comarca



DESCRIPCIÓN

La movilidad supramunicipal actual en Puçol como en otros tantos municipios metropolitanos se caracteriza por una preferencia mayoritaria por los desplazamientos en vehículo privado frente a otros medios de transporte más sostenible. Si bien es importante un transporte público de calidad y eficiente, la movilidad metropolitana debe dotarse también de la infraestructura necesaria para permitir los desplazamientos tanto a pie como en bicicleta entre sus diferentes municipios. Es por ello que se propone dentro de este PMUS no solo conectar la propuesta ciclista urbana del municipio con la red metropolitana existente si no, además, implementar hasta su máxima extensión la red ciclopeatonal propuesta dentro del PMoMe, en especial aquellos itinerarios que acercan el municipio de Puçol a otros cercanos.



Desarrollo de la Red Supramunicipal del PMoMe y conexión con la red urbana





AGENTES INVOLUCRADOS

- Generalitat Valenciana
- Diputació de València



COSTE APROXIMADO

Propuesta supramunicipal



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.			25%	25%	25%	25%				



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES					SOBRE LA MOVILIDAD				
Ahorro energético					Disminución del tráfico				
Disminución emisiones GEI					Disminución del tiempo de viaje				
Dism. emisiones contaminantes					Aumento de la accesibilidad				
Disminución ruido					Aumento de la seguridad vial				
					Mejora de la gestión				
					Mejora promoción e información				



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- nº de municipios adyacentes con conectividad ciclista a Puçol
- Demanda ciclista intermunicipal





LÍNEA ESTRATÉGICA 2

Bicicleta



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.



PROPUESTA 2.3

Implementación de un sistema de bicicleta pública tipo "Dockless"



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal en bicicleta
- ✓ Hacer más visible la bicicleta como modo de transporte cotidiano y fomentar su uso dentro del municipio
- ✓ Dotar a la ciudadanía de nuevas formas de movilidad sostenible



DESCRIPCIÓN

La propuesta busca fomentar la movilidad ciclista mediante la implementación de un sistema "dockless" urbano. Este tipo de sistema es una evolución respecto a los sistemas tradicionales de estación fija, con un mayor grado de flexibilidad y eficiencia. Las nuevas tecnologías permiten la localización mediante GPS y aplicación móvil del punto donde se encuentra la bicicleta, permitiendo al ciudadano localizarla y alquilarla a través de una App.

Mediante este sistema se consigue no solo una mayor flexibilidad al no disponer de un punto fijo de anclaje si no también una mayor extensión, ya que el coste operativo y de inversión es menor al no necesitar una extensión fija.

La implementación de un sistema "dockless", sin embargo, debe ir acompañado de una normativa de estacionamiento definida, permitiendo únicamente el estacionamiento en la parte exterior de las aceras de mayor de 3m siempre y cuando no haya dotación de aparca bicicletas próximas. En aquellos puntos de mayor afluencia, deberá disponerse de áreas marcadas de estacionamiento, preferiblemente localizadas en el área de estacionamiento, sustituyendo las plazas de estacionamiento para vehículos por zonas de estacionamiento para bicicletas "dockless". Para ello, se recomienda la utilización de señalización horizontal y vertical.

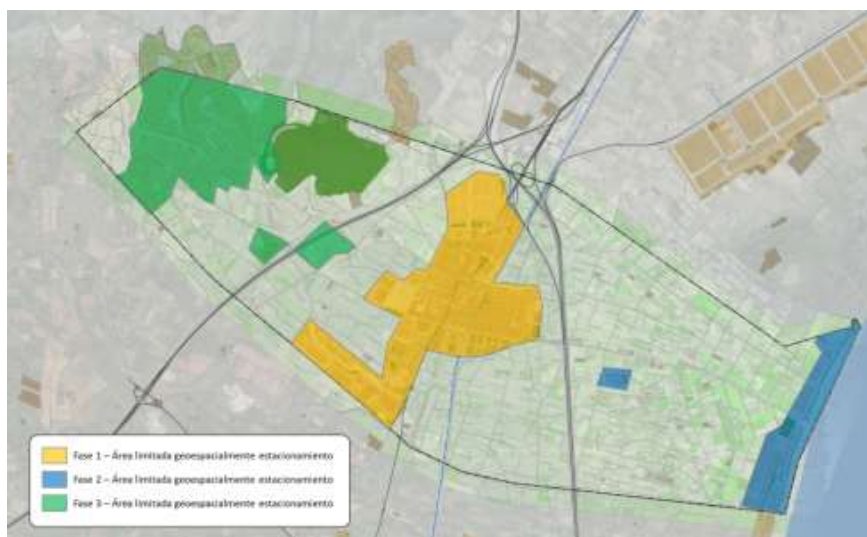
Se propone implementar la propuesta en 2 fases, priorizando el núcleo urbano y el polígono industrial en primer lugar y las urbanizaciones y la playa posteriormente (Fase 2). Las fases toman en consideración la conectividad actual de la infraestructura ciclista, aumentando el sistema conforme la infraestructura ciclista se vaya desarrollando.

La estimación del total de bicicletas a desplegar se recomienda dependa de un factor de población y que garantice una cierta cobertura. La clave del éxito de un sistema dockless es que tengas prácticamente siempre una bicicleta cerca, convirtiéndose de esta manera en un sistema de bicicleta pública puerta a puerta.



Se recomienda que las áreas donde se permita el estacionamiento se encuentren restringidas geoespacialmente, evitando que sean estacionadas en puntos no urbanos que conlleven la pérdida o el mal uso del servicio. Además, en el contrato de uso se debe especificar muy claramente en qué lugares se puede dejar estacionada una bicicleta y en qué lugares queda prohibido.

El sistema deberá diseñarse de manera que sea compatible con otros sistemas metropolitano. Este PMUS propone que sea la ATMV y la Generalitat Valenciana quien, dentro de la propuesta metropolitana de servicio “dockless” propuesto en el PMoMe, asuma la inversión necesaria para su implementación, dando el municipio de Puçol el mayor apoyo posible institucional para su puesta en marcha.



Propuesta de áreas de implementación del sistema “dockless”



Ejemplo de sistema “dockless” de bicicletas con estacionamiento delimitado





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- ATMV
- Generalitat Valenciana



COSTE APROXIMADO

Fase 1: 50.000 €
Fase 2: 15.000 €
Fase 3: 15.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.		63%	19%	19%						



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- nº de bicicletas en el sistema "dockless"
- nº de usuarios registrados en el sistema "dockless"
- nº de viajes contabilizados en el sistema "dockless"





LÍNEA ESTRATÉGICA 2

Bicicleta



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.



PROPUESTA 2.4

Incremento de los puntos de estacionamiento en vía pública



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal en bicicleta
- ✓ Mejorar la infraestructura de estacionamiento de bicicletas en el municipio



DESCRIPCIÓN

La propuesta busca ampliar el número de estacionamientos para bicicletas actualmente existentes en el municipio, ampliándolos para cubrir los principales equipamientos del municipio, como son colegios, institutos, centros de salud o parques.

En total, se proponen 39 nuevos estacionamientos en vía pública. Dichos estacionamientos deberán ser de tipo U invertida con tal de permitir un mejor atado de las bicicletas y de los VMP. Cada punto contará con entre 3 y 5 anclajes. Se recomienda que las U-invertidas se coloquen en la calzada, en el lugar que actualmente ocupa una plaza de estacionamiento. En caso de solicitud de los vecinos, se podrá ampliar el número de estacionamientos propuestos para adaptar la oferta a la demanda de la ciudadanía, ampliando la infraestructura disponible en el municipio.

Igualmente, se propone implementar en la estación de Cercanías de un estacionamiento tipo Bicibox, de manera que se permita el estacionamiento seguro de aquellos usuarios del transporte público que se desplacen en bicicleta hasta la estación. Complementariamente podrá estudiarse la implantación de sistemas de estacionamiento protegido en otros puntos del municipio.

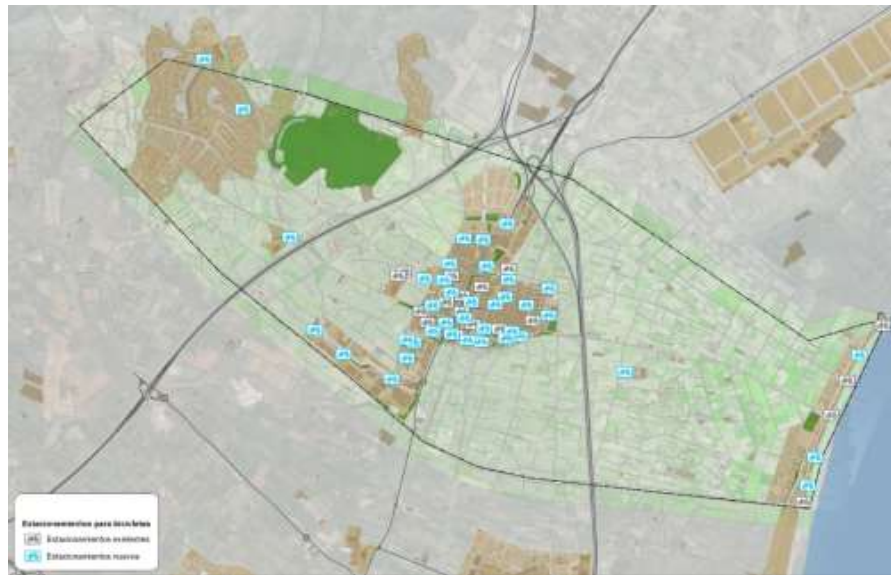


Ejemplo de estacionamientos para bicicletas





Ejemplo de estacionamientos para bicicletas Bicibox



Propuesta de nuevos puntos de estacionamiento para bicicletas



Propuesta de nuevos puntos de estacionamiento para bicicletas – núcleo urbano





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- ADIF - Renfe



COSTE APROXIMADO

35.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	50%	50%								



EFFECTOS

MEDIO AMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- nº de estacionamientos para bicicletas en el municipio





LÍNEA ESTRATÉGICA 2

Bicicleta



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

- 2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.
- 7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.



PROPUESTA 2.5

Implantación de estacionamientos para bicicletas dentro de los equipamientos educativos



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal en bicicleta
- ✓ Mejorar la infraestructura de estacionamiento de bicicletas en el municipio
- ✓ Fomentar la movilidad ciclista entre los más pequeños



DESCRIPCIÓN

La propuesta consiste complementar el estacionamiento en vía pública para bicicletas con equipamientos dentro de los centros educativos del municipio. En total, Puçol dispone de 9 centros educativos de educación primaria y secundaria, en los cuales se localizarían nuevos estacionamientos para bicicletas en las entradas a los recintos, en espacios adecuados que no dificulten la actividad diaria del centro y que se encuentren vigilados por parte del personal del centro. La medida no solo busca su desarrollo en los equipamientos públicos, sino también la colaboración con las instituciones privadas con recintos educativos en el municipio.

Complementariamente, se recomienda la colocación de estacionamientos específicos para vehículos de movilidad personal (VMP) dentro de los centros, con diseños que permitan el estacionamiento de los modelos sin tracción eléctrica en los colegios y para ambos casos en los institutos.



Aparcamientos para bicicletas y VMP vigilados



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Centros escolares y educativos del municipio (públicos y privados)





COSTE APROXIMADO

10.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	50%	50%								



EFFECTOS

MEDIO AMBIENTALES					SOBRE LA MOVILIDAD				
Ahorro energético					Disminución del tráfico				
Disminución emisiones GEI					Disminución del tiempo de viaje				
Dism. emisiones contaminantes					Aumento de la accesibilidad				
Disminución ruido					Aumento de la seguridad vial				
					Mejora de la gestión				
					Mejora promoción e información				



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- nº de colegios/institutos con estacionamiento para bicicletas dentro del centro
- nº de colegios/institutos con estacionamiento para VMP dentro del centro





LÍNEA ESTRATÉGICA 2

Bicicleta



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 2.6

Criterios de diseño para carriles bici



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal en bicicleta
- ✓ Mejora de la calidad del diseño de la infraestructura ciclista



DESCRIPCIÓN

Para garantizar la calidad de la infraestructura ciclista en el municipio de Puçol es imprescindible aplicar unos criterios de diseño adecuados a la hora de definir carriles bici segregados o itinerarios ciclistas.

Los **carriles bicis segregados** deben necesariamente implementarse en aquellas vías con tráfico elevado o velocidades superiores a 50 Km/h, proporcionando condiciones de seguridad al ciclista. El carril bici segregado tiene que estar a nivel de calzada, nunca en acera, con un ancho mínimo de 2,20 m (recomendable 2,5 m) para asegurar la circulación bidireccional. Asimismo, debe contar con adecuada señalización vertical, horizontal y semafórica.

Los **itinerarios ciclistas de ocio o compartiendo calzada** con los otros usuarios de la vía podrán ser implementados en vías de baja velocidad (30 Km/h) y con una intensidad media diaria inferior a 3.000 vehículos. Deben contar con señal de limitación a 30 Km/h y advertir la presencia de ciclistas, además de elementos reductores de velocidad. Estos itinerarios se denominan ciclocalles en ámbito urbano y vías ciclistas o sendas ciclables en ámbito interurbano.



Detalle de carriles bici segregados





Señalización de itinerarios ciclistas y ciclocalle. Medida calmado de tráfico (lomo de asno)



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

Concepto teórico



PROGRAMACIÓN

Plazo ejecución	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES					SOBRE LA MOVILIDAD				
Ahorro energético	■	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■	■
					Mejora de la gestión	■	■	■	■
					Mejora promoción e información	■	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- km de carriles bici segregados que cumplen con los criterios de diseño
- km de itinerarios ciclistas que cumplen con los criterios de diseño



Línea Estratégica 3. Transporte público

Dotar a la ciudadanía de un transporte público de calidad debe ser prioritario para conseguir una movilidad urbana y, sobre todo, metropolitana de calidad, eficiente y sostenible.

En este punto, tal y como muestran los datos del PMUS, los porcentajes de utilización del transporte público metropolitano para la realización de los desplazamientos en Puçol resultan mejorables. Con unos porcentajes bajos, si bien mejores que en otros municipios metropolitanos, el objetivo de este PMUS debe ser aumentar la cuota modal que el transporte público representa dentro de la movilidad externa de Puçol, siendo las instituciones supramunicipales y regionales, con el máximo apoyo municipal, quienes deben dar los pasos necesarios para conseguirlo.

Por tanto, la **línea estratégica 3** desarrolla **7 propuestas** relacionadas con mejoras que permitan fomentar el uso del transporte público presente en el municipio de Puçol. Se centran en el autobús urbano, en el servicio de cercanías, así como en el servicio de autobús interurbano.





LÍNEA ESTRATÉGICA 3

Transporte público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

- 4. Mejorar los servicios de transporte interurbano.
- 8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 3.1

Mejora del entorno de la estación de Renfe



OBJETIVOS de la propuesta

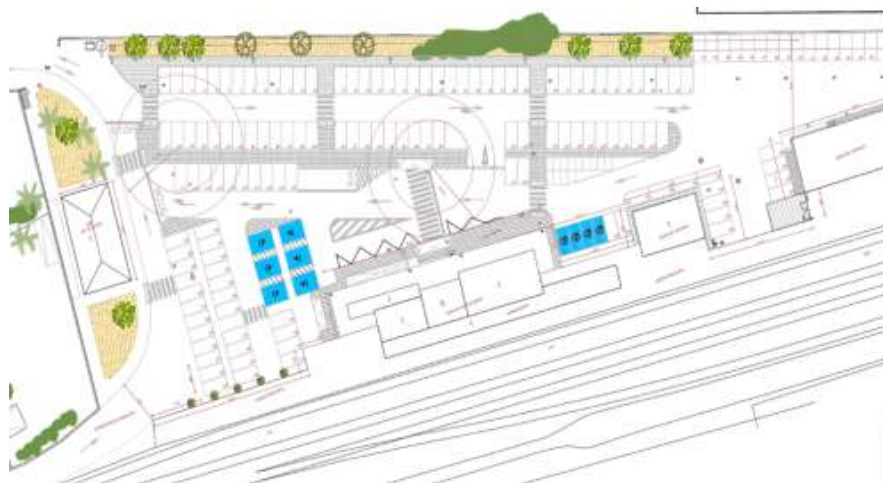
- ✓ Mejora del reparto modal en cercanías
- ✓ Garantizar la accesibilidad y la seguridad en el entorno de la estación de cercanías



DESCRIPCIÓN

El diseño urbano del entorno de la estación de Puçol es mejorable en cuanto a accesibilidad y fomento de los desplazamientos a pie. Con tal de facilitar el acceso de la población a la estación de cercanías del municipio, fomentando a su vez el uso del servicio de cercanías, la propuesta persigue la mejora del entorno de la estación de Renfe, así como la optimización del estacionamiento para potenciar su uso.

Se adjunta propuesta de ADIF para la reordenación del estacionamiento y que ha sido aceptada por el Ayuntamiento de Puçol con alguna pequeña consideración (alinearse el paso de peatones situado al sur con la calle Felip Sebastià, para garantizar la continuidad del itinerario peatonal).



Propuesta de mejora del estacionamiento



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- ADIF





COSTE APROXIMADO

150.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.		100%								



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			





LÍNEA ESTRATÉGICA 3

Transporte público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
4. Mejorar los servicios de transporte interurbano.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 3.2

Reapertura de la conexión peatonal del centro histórico con la estación de Renfe



OBJETIVOS de la propuesta

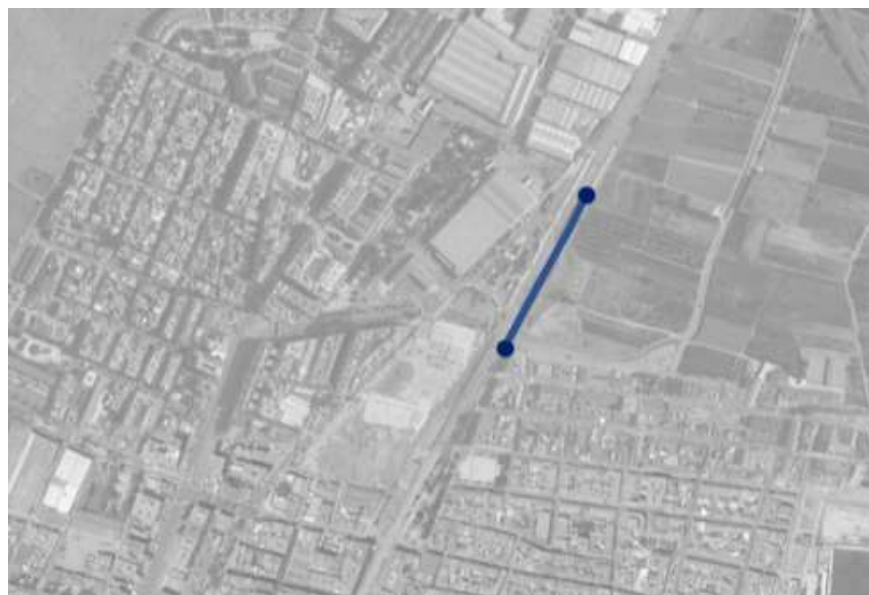
- ✓ Mejora del reparto modal en cercanías
- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Garantizar la conexión peatonal del centro histórico con la estación de Renfe.



DESCRIPCIÓN

El principal problema de la estación de Renfe de Puçol es que se encuentra relativamente aislada de una parte importante del núcleo. Concretamente, la población de la zona histórica no tiene acceso directo a la estación, viéndose obligada a acceder a través de un gran rodeo.

Por ello, la propuesta consiste en la reapertura de la conexión peatonal del centro histórico, con la reurbanización del tramo que da continuidad a la C/del Replà en el núcleo histórico. Dicha reapertura deberá acompañarse de una mejora del acceso, dotando al recorrido de las condiciones adecuadas de diseño y accesibilidad.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- ADIF - Renfe



COSTE APROXIMADO

15.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	100%									



EFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			





LÍNEA ESTRATÉGICA 3

Transporte público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
4. Mejorar los servicios de transporte interurbano.
7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 3.3

Reurbanización de la calle Felip Sebastià (ligado al desarrollo del Plan parcial)



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal en cercanías
- ✓ Mejora del reparto modal a pie
- ✓ Mejorar la calidad, seguridad y accesibilidad de la calle Felip Sebastià



DESCRIPCIÓN

La propuesta consiste en la reurbanización de la calle Felip Sebastià, mejorando la accesibilidad a la estación de Renfe y la calidad del entorno urbano.

En la actualidad la calle Felip Sebastià no reúne las condiciones de diseño adecuadas para garantizar un paseo agradable y seguro.

La propuesta de mejora y adecuación de la calle Felip Sebastià está ligada al desarrollo del Plan parcial del solar adyacente actualmente en desarrollo.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

Agente urbanizador



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.								50%	50%	



EFFECTOS

MEDIO AMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- m lineales de calle reurbanizada (ampliación espacio peatón, reducción espacio vehículo privado)



LÍNEA ESTRATÉGICA 3

Transporte público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

4. Mejorar los servicios de transporte interurbano.



PROPUESTA 3.4

Nuevo mapa concesional de Metrobus (CV-102, València Metropolitana Nord)



OBJETIVOS de la propuesta

✓ Mejora del reparto modal en autobús interurbano



DESCRIPCIÓN

En la actualidad las líneas de la concesión del servicio de transporte interurbano regular de viajeros que pasan por Puçol están pendientes de actualización. La nueva estructural concesional de Metrobus que da servicio al municipio se enmarca en la concesión CV-102 - València Metropolitana Nord, que se desarrolla en las comarcas de L'Horta, L'Horta Nord, El Camp de Morvedre, El Camp del Túria y La Plana Baixa.



Propuesta de líneas de la nueva estructura concesional CV-102 València Metropolitana Nord. Fuente: Generalitat Valenciana



Del conjunto de líneas que opera la concesión CV-102, son la L2 València-Sagunt-Port de Sagunt y la L4 Alboraiia-Sagunt-Port de Sagunt (Mini Fe) las que conectan con el municipio de Puçol, siendo la L2 la que llega hasta Rafelbunyol y la L4 hasta Massamagrell.

La puesta en marcha de ambas líneas implicará las siguientes mejoras:

- Se pasará de 2-3 expediciones por día a 15
- Servirán de lanzadera con FGV Albalat dels Sorells o FGV Massamagrell
- Conexión con los principales polos de movilidad de Puçol (València, Sagunt y corredor Horta Nord)

Por tanto, desde el PMUS se propone continuar en la línea de mejora del transporte público metropolitano, así como introducir mejoras en aspectos como la accesibilidad de las paradas y vehículos que permitan un transporte metropolitano de calidad, cómodo y accesible tanto para Puçol como para otros municipios metropolitanos.



AGENTES INVOLUCRADOS

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- FGV, RENFE, EMT, Metrobus
- Ayuntamiento de Puçol
- Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV)



COSTE APROXIMADO

Propuesta supramunicipal



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	50%	50%								



EFECTOS

MEDIO AMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de usuarios de la red de Metrobús
- Nº paradas adaptadas y accesibles en el municipio





LÍNEA ESTRATÉGICA 3

Transporte público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

4. Mejorar los servicios de transporte interurbano.



PROPUESTA 3.5

Integración tarifaria



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejorar la eficiencia y coordinación de los diferentes modos de transporte público
- ✓ Fomento de la intermodalidad entre sistemas de transporte público



DESCRIPCIÓN

Es fundamental disponer de un sistema de transporte cómodo, ágil, eficaz y que responda de manera precisa a las necesidades de movilidad de los usuarios y usuarias de transporte público en sus relaciones de movilidad con el municipio de Puçol.

Las administraciones con competencias en materia de transporte público (bien sea en materia de planificación o de explotación) tienen que hacer un esfuerzo importante para integrar y coordinar sus sistemas, con el objetivo de ofrecer a la ciudadanía como personas usuarias del sistema de transporte una oferta amplia y de calidad que permita realizar “sin costuras” (“seamless mobility”) la cadena de desplazamientos de un viaje.

El área metropolitana de València fue pionera en la introducción en España de las tarjetas sin contacto para uso en el transporte público, entre 2006 y 2007, con la puesta en marcha de la tarjeta “Móbilis”. Las tarjetas sin contacto suponen un verdadero avance en la promoción de los sistemas de transporte público, puesto que agilizan enormemente el trámite de pago en el momento de acceder a los autobuses u otros sistemas metropolitanos.

A pesar de la enorme funcionalidad de la tarjeta “Móbilis”, que permite una transacción durante el ingreso en la red de transporte público ágil y rápida, el sistema tarifario del área metropolitana de València, incluido el municipio de Puçol, no se encuentra completamente integrado, puesto que existe una multiplicidad de títulos de transporte (a veces, incompatibles entre sí) que dificulta el entendimiento y el uso efectivo de la integración tarifaria existente.

Es por eso que los diferentes sistemas deben integrarse en una sola tarjeta, gestionada por una única entidad (Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia) y en base a un sistema informático coordinado entre los diferentes operadores de los modos de transporte público existentes actualmente y en el futuro, incluyendo la posibilidad de pago de los sistemas de bicicleta pública, de taxi, así como de servicios de vehículo compartido.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- FGV, RENFE, EMT, Metrobus
- Ayuntamiento de Puçol
- Ayuntamiento de València
- Ayuntamiento del resto de municipios metropolitanos
- Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV)



COSTE APROXIMADO

Propuesta supramunicipal



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	50%	50%								



EFFECTOS

MEDIO AMBIENTALES						SOBRE LA MOVILIDAD					
Ahorro energético						Disminución del tráfico					
Disminución emisiones GEI						Disminución del tiempo de viaje					
Dism. emisiones contaminantes						Aumento de la accesibilidad					
Disminución ruido						Aumento de la seguridad vial					
						Mejora de la gestión					
						Mejora promoción e información					



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de validaciones con la tarjeta del sistema de integración tarifaria O/D Puçol





LÍNEA ESTRATÉGICA 3

Transporte público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

- 3. Consolidar el transporte público urbano.
- 4. Mejorar los servicios de transporte interurbano.



PROPUESTA 3.6

Acceso a la información del transporte público – página web y aplicación móvil



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora de la información disponible para la ciudadanía
- ✓ Reducir los tiempos de espera en los desplazamientos y mejorar la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte



DESCRIPCIÓN

En la actualidad no existe una página web con la información de la oferta de transporte público metropolitano, ni una aplicación móvil que permita calcular rutas o proporcionar información de horarios o frecuencias de los diferentes modos de transporte existentes de manera conjunta en el municipio de Puçol, promocionada por alguna administración con competencia en transporte público. Únicamente existen iniciativas privadas como Google Transit o Moovit, con los que el control de la información está en manos de los intereses comerciales.

Hoy en día es esencial disponer de esta información en un portal web y en una aplicación para móvil que agrupe toda la oferta de transporte del área metropolitana de València, coordinando la información entre Metrovalencia, EMT, Metrobus y Renfe. Actualmente, Metrovalencia, EMT y Renfe disponen de servicios de información de sus redes y paradas a través de aplicaciones independientes, con información no coordinada y centradas únicamente en sus áreas de explotación. En el caso de Metrobus, solamente se puede encontrar información de los horarios, sin una App específica que dote de información al usuario.

La propuesta consiste en la creación de una aplicación que coordine y gestione los diferentes modos de transporte que conectan el municipio de Puçol con el resto de los municipios del área metropolitana de València, haciendo posible la consulta por parte del usuario desde una única plataforma, mejorando tanto la información disponible como la calidad del servicio. En este sentido, la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia debe ser la encargada de crear y gestionar la información relativa al transporte metropolitano de Valencia.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- FGV, RENFE, EMT, Metrobus
- Ayuntamiento de Puçol
- Ayuntamiento de València
- Ayuntamiento del resto de municipios metropolitanos
- Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV)



COSTE APROXIMADO

Propuesta supramunicipal



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.		50%	50%							



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de visitas a la página web de información del transporte público en tiempo real
- Nº de descargas de la App con información del transporte público en tiempo real





LÍNEA ESTRATÉGICA 3

Transporte público



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

3. Consolidar el transporte público urbano.



PROPUESTA 3.7

Ampliación del horario de autobús urbano



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal en transporte urbano
- ✓ Ampliar los servicios de transporte urbano durante la tarde y dar servicio el fin de semana
- ✓ Garantizar la conexión en transporte urbano con la zona de playa en temporada estival, tanto de noche como en fin de semana



DESCRIPCIÓN

La propuesta consiste en la ampliación del horario de autobús urbano del municipio de Puçol. Se propone extender de forma generalizada los servicios en horario de tarde y dotar algunos servicios durante el fin de semana.

En temporada estival, desde mediados de junio hasta mediados de septiembre, se trata de ampliar los servicios durante la noche y en fin de semana, garantizando la conexión con la zona de la playa.

Se debería estudiar, para las urbanizaciones, la implantación de un transporte a la demanda para prestar servicio fuera de los horarios establecidos.



Autobus urbano de Puçol a su paso por Renfe





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Empresa operadora del autobús urbano
- Autoridad del Transporte metropolitano de Valencia (ATM)



COSTE APROXIMADO

Estudio específico – 15.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.		50%	50%							



EFFECTOS

MEDIO AMBIENTALES					SOBRE LA MOVILIDAD				
Ahorro energético					Disminución del tráfico				
Disminución emisiones GEI					Disminución del tiempo de viaje				
Dism. emisiones contaminantes					Aumento de la accesibilidad				
Disminución ruido					Aumento de la seguridad vial				
					Mejora de la gestión				
					Mejora promoción e información				



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de servicios diarios en día laborable en horario de invierno
- Nº de servicios diarios en fin de semana o festivo en horario de invierno
- Nº de servicios diarios de conexión con la playa en fin de semana o festivo en horario de verano
- Nº de servicios diarios de conexión con la playa en día laborable en horario de verano



Línea Estratégica 4. Vehículo privado

La movilidad es un derecho universal de la población, debiendo ser sostenible en términos económicos, sociales, ambientales y de seguridad vial. En los últimos años ha aumentado la movilidad debido al incremento demográfico y al factor urbanístico.

Las políticas de transferencia modal desde los modos de mayor impacto socioambiental a los menos nocivos están basadas en estrategias que combinan restricciones a unos modos y apoyo a otros.

Por tanto, se hace necesario racionalizar el uso del automóvil en las ciudades a través de medidas tales como la restricción de las velocidades urbanas máximas permitidas y la regulación de los estacionamientos para liberar las zonas céntricas de vehículos privados, entre otras.

La **línea estratégica 4** se centra en aquellas acciones que hacen referencia a la racionalización del uso del vehículo privado, mediante la definición de **7 propuestas**.





LÍNEA ESTRATÉGICA 4

Vehículo privado



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

6. Proponer una jerarquía viaria que permita una mejor ordenación y aprovechamiento de los usos urbanos.



PROPUESTA 4.1

Jerarquía viaria del municipio



OBJETIVOS de la propuesta

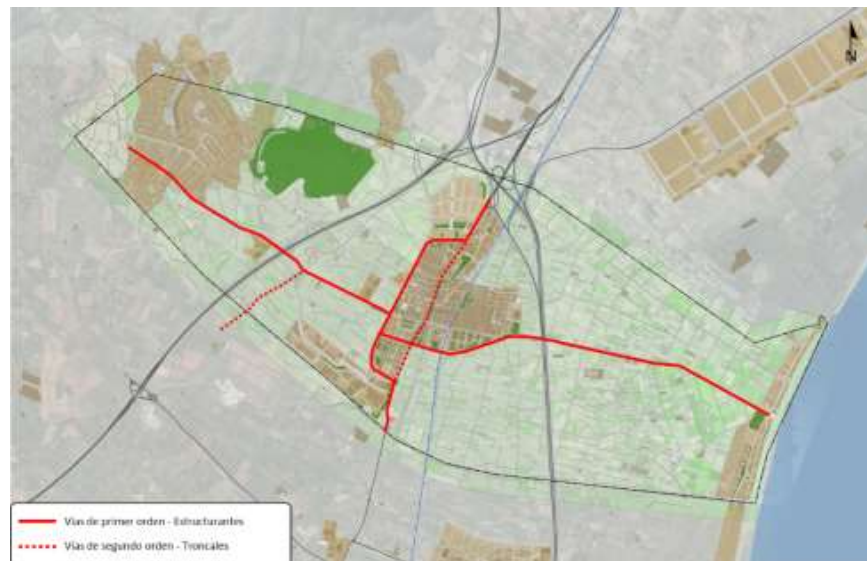
✓ Identificar las calles del municipio de Puçol que deben estructurar el tráfico de prioridad vecinal



DESCRIPCIÓN

La propuesta consiste en establecer una jerarquía viaria en el municipio, identificando las calles que deben estructurar el tráfico interno y el de conexión. Estas vías de primer y segundo orden, estructurantes y troncales respectivamente, deben ser pocas (20% de la red como máximo) y deben absorber el 80% del tráfico.

El resto de las vías del municipio (80%) deben ser calles de “estar” en donde el vehículo privado no sea el protagonista del espacio público y en las cuales se minimice el tráfico de paso.



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de vecinos



COSTE APROXIMADO

Concepto teórico





PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	100%									



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■





LÍNEA ESTRATÉGICA 4

Vehículo privado



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

- 2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte público.
- 6. Proponer una jerarquía viaria que permita una mejor ordenación y aprovechamiento de los usos urbanos.
- 8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
- 9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 4.2

Puçol, municipio 30



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Favorecer la convivencia en la vía pública con la implantación de zonas 30 en todo el municipio



DESCRIPCIÓN

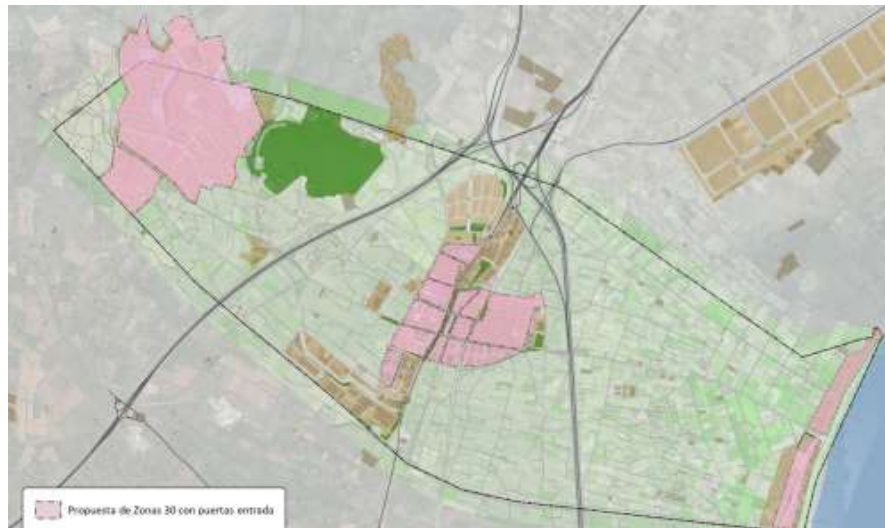
La propuesta consiste en que el municipio de Puçol sea considerado municipio 30. Se trata de dotar al municipio de zonas 30 en cada uno de los tres núcleos residenciales y que únicamente las vías de mayor capacidad que canalizan el flujo de tráfico más importante estén limitadas a 50 km/h (las vías estructurantes y troncales identificadas en el mapa de jerarquía viaria). Con ello se garantiza una mejor convivencia en la vía pública y adecuación del entorno urbano, favoreciendo la utilización de la bicicleta en las zonas 30.

Una zona 30 no consiste en limitar una calle a 30 km/h, sino que hace referencia a un área donde la velocidad está limitada a 30 km/h. Esta área debe tener claramente identificadas las puertas de entrada y salida. Debe contar con señalización horizontal y vertical, además de un diseño urbano que garantice que no se superará esta velocidad.



Ejemplos puntos entrada zonas 30 y soluciones calmado de tráfico





Propuesta de Zonas 30



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

250.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	20%	20%	20%	20%	20%					



EFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- km de calles zonas 30 del municipio en la zona del núcleo urbano
- km de calles zonas 30 del municipio en la zona de las urbanizaciones
- km de calles zonas 30 del municipio en la zona de la playa





LÍNEA ESTRATÉGICA 4

Vehículo privado



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

6. Proponer una jerarquía viaria que permita una mejor ordenación y aprovechamiento de los usos urbanos.



PROPUESTA 4.3

Apertura de la ronda



OBJETIVOS de la propuesta

✓ Eliminar el tráfico de paso por el Caminàs



DESCRIPCIÓN

La propuesta consiste en la apertura de la ronda por la calle Mercè Rodoreda y una vez cruzado el barranco, tendrá continuación por la calle Tierno Galván hasta la avenida de Les Corts Valencianes.

El objetivo es crear una ronda que elimine el tráfico de paso del Caminàs, lo que permitirá reordenar este eje central para Puçol y dotarlo de un carácter mucho más urbano.



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

350.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.			100%							



EFECTOS

MEDIO AMBIENTALES					SOBRE LA MOVILIDAD				
Ahorro energético					Disminución del tráfico				
Disminución emisiones GEI					Disminución del tiempo de viaje				
Dism. emisiones contaminantes					Aumento de la accesibilidad				
Disminución ruido					Aumento de la seguridad vial				
					Mejora de la gestión				
					Mejora promoción e información				





LÍNEA ESTRATÉGICA 4

Vehículo privado



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

- 6. Proponer una jerarquía viaria que permita una mejor ordenación y aprovechamiento de los usos urbanos.
- 8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 4.4

Reestructuración de los sentidos de circulación



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Proponer un nuevo esquema de circulación



DESCRIPCIÓN

La apertura de la ronda brinda a Puçol la oportunidad de reordenar el tráfico en el municipio, implementando esquemas de sentidos únicos de circulación que faciliten la gestión de las intersecciones y permitan reordenar el espacio público urbano, dando mayor protagonismo al peatón (ampliación de aceras, por ejemplo).

Si la apertura de la ronda no va acompañada de una reordenación de sentidos de circulación y modificaciones de ciertas secciones (Caminàs, principalmente), la actuación no quitará tráfico de paso del centro y simplemente será una ampliación más de la oferta para vehículos privados. Para que sea una oportunidad transformadora para Puçol, esta apertura tiene que ir acompañada de otros cambios en las vías del centro urbano del municipio.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

15.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.			33%		33%				33%	



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de cambios de sentido realizados
- Intersecciones optimizadas





LÍNEA ESTRATÉGICA 4

Vehículo privado



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

7. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.



PROPUESTA 4.5

Identificación de bolsas de estacionamiento



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Disminución del tráfico en el centro histórico
- ✓ Habilitar bolsas de estacionamiento fuera del núcleo histórico del municipio



DESCRIPCIÓN

El estacionamiento está permitido de forma generalizada en todo el municipio, no existe una gestión más allá de la limitación mensual de lado de estacionamiento y la habilitación de algunos solares como estacionamiento.

Con tal de disminuir el tráfico que genera la búsqueda de aparcamiento por las calles del núcleo histórico, se recomienda identificar bolsas de estacionamiento próximas al perímetro que delimita el casco histórico de Puçol, con la posibilidad de adaptar y urbanizar alguna de las opciones identificadas progresivamente.

La propuesta de identificación de estas nuevas bolsas de estacionamiento debe ir unida a la modificación/reducción de las plazas reguladas dentro del casco antiguo del municipio, desplazando el estacionamiento hacia el exterior. Estas nuevas bolsas de estacionamiento deberán estar equipadas para permitir la recarga de vehículos eléctricos.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de comerciantes



COSTE APROXIMADO

Estudio específico – 15.000€
Estacionamientos: 100.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.			13%	43%			43%			



EFECTOS

MEDIO AMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de bolsas de estacionamiento habilitadas próximas al perímetro del núcleo histórico



- Nº de plazas de estacionamiento de las nuevas bolsas habilitadas próximas al perímetro del núcleo histórico
 - Nº de plazas de estacionamiento del núcleo histórico cuya regulación se ha modificado/eliminado
-





LÍNEA ESTRATÉGICA 4

Vehículo privado



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 4.6

Revisar la ordenanza de vados



OBJETIVOS de la propuesta

✓ Facilitar el estacionamiento de los residentes



DESCRIPCIÓN

Actualmente existen tres tipologías de vados en Puçol:

- Vados de día (mañana y tarde)
- Vados nocturnos (20:00 – 8:00 horas)
- Vados 24 horas

En algunas ocasiones, las personas residentes encuentran dificultades relacionadas con el estacionamiento del vehículo en sus viviendas.

El objetivo de esta propuesta es revisar la ordenanza actual de vados para actualizarla a las necesidades de los residentes y de esta manera facilitar, de la manera más racional posible, el estacionamiento dentro de las viviendas.



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de vecinos



COSTE APROXIMADO

Propuesta legal



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	100%									



EFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			





LÍNEA ESTRATÉGICA 4

Vehículo privado



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

6. Proponer una jerarquía viaria que permita una mejor ordenación y aprovechamiento de usos urbanos.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.



PROPUESTA 4.7

Obligación de la circulación de camiones por la ronda Avinguda de les Corts Valencianes-Carrer Ronda Avinguda Catalunya



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejorar el acceso y la seguridad de la población entre ambos lados del núcleo urbano de Puçol
- ✓ Suavizar el efecto barrera que provoca la CV-306 sobre el núcleo urbano del municipio
- ✓ Mejora de la calidad acústica (disminución de la contaminación acústica)



DESCRIPCIÓN

La carretera de titularidad autonómica CV-306 y su continuación por la CV-3007 actúan como eje estructurante que conecta los municipios de l'Horta Nord. A su paso por Puçol, dispone de una sección de 1+1, discurriendo en paralelo al barranco y generando una barrera entre el casco viejo y el resto del núcleo urbano.

A partir de los datos de los aforos de tráfico realizados en la campaña de trabajos de campo del presente PMUS, en la intersección de la CV-306 con Caminàs, Alfinach y la CV-3007, el ramal de la CV-306 es el que mayor tráfico registra tanto de vehículos ligeros como de pesados. El número de vehículos pesados que circula por la CV-306 es de 359, con un porcentaje del 3,2% sobre el total.

Este volumen de tráfico de vehículos pesados resulta elevado para favorecer la convivencia con el entorno, dividiendo la infraestructura el núcleo urbano. Dado que la CV-306 es una carretera de titularidad autonómica, que pasa a ser CV-3007, de titularidad municipal, al entrar en el municipio de Puçol, la propuesta consiste en la obligación de la circulación de camiones por la ronda Avinguda de les Corts Valencianes-Carrer Ronda Avinguda Catalunya en aras de mejorar el acceso y la seguridad de la población entre ambos lados del núcleo urbano de Puçol que quedan separados por la carretera CV-306 y su continuación por la CV-3007.





Ejemplo de señalización de obligación de circulación de camiones



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

5.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	100%									



EFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de vehículos pesados que circulan por la ronda Avinguda de les Corts Valencianes-Carrer Ronda Avinguda Catalunya



Línea Estratégica 5. Descarbonización del sistema de transporte

Desde el punto de vista energético es una necesidad descarbonizar los sistemas de transporte, con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y de diversificar las fuentes de energía. Por tanto, es clave la transición hacia la movilidad eléctrica, que también tiene un impacto positivo en la reducción de la contaminación acústica.

La calidad del aire afecta de manera directa a la salud de la ciudadanía, pudiendo provocar la aparición de enfermedades cardiovasculares o cánceres, dos de las patologías más extendidas entre la población y causantes de muerte prematura. Los colectivos especialmente más afectados por los altos niveles de contaminación del aire son los niños, las personas mayores, las mujeres embarazadas y aquellas personas afectadas por alguna enfermedad previa.

Cabe destacar que, aunque en la actualidad los vehículos son menos contaminantes que hace unos años, el aumento del parque de vehículos en circulación reduce en gran medida los beneficios derivados de los avances tecnológicos. Es por ello que la transición hacia una movilidad sostenible pasa por la sustitución del parque actual de vehículos de combustión por vehículos eléctricos, resultando clave para mejorar de forma sustancial la calidad de aire en las ciudades con motivo del transporte de personas y mercancías, reduciendo la contaminación atmosférica y los efectos perjudiciales para la salud de la población.

La **línea estratégica 5 cuenta con las siguientes 7 propuestas de actuación.**





LÍNEA ESTRATÉGICA 5

Descarbonización del sistema de transporte



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

- 5. Potenciar un cambio de mentalidad hacia un uso más racional del vehículo privado.
- 9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 5.1

Electrificación de la flota de vehículos municipales



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Disminución del consumo energético de los vehículos de la flota oficial
- ✓ Disminución de los niveles de emisiones de GEI y de partículas contaminantes, así como de contaminación acústica en el municipio.
- ✓ Incentivar a la sustitución del parque de vehículos de motor de combustión convencional



DESCRIPCIÓN

Se propone desarrollar la directriz de uso de vehículos más eficientes, promoviendo la renovación actual de la flota oficial del Ayuntamiento de Puçol con vehículos eléctricos o híbridos enchufables.

En el *Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana*, publicado en 2017 por la Generalitat Valenciana y el IVACE, se fijan los siguientes objetivos de penetración del vehículo eléctrico:

- 0,6% para 2020 con 20.300 vehículos eléctricos
- 2,2% para 2025 con 78.100 vehículos eléctricos
- 7,0% para 2030 con 260.000 vehículos eléctricos, con una cuota de mercado del vehículo eléctrico del 25% de los vehículos vendidos

Según el reciente análisis de la implantación del *Plan de Impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga*, en junio de 2018 el parque de vehículos eléctricos en la Comunidad Valenciana es de 2.282, con una penetración del 0,06%.

Es fundamental, por tanto, que las administraciones públicas lideren y potencien la transición hacia la movilidad eléctrica, transformando paulatinamente sus actuales flotas de vehículos oficiales en vehículos eléctricos o híbridos enchufables.

Los nuevos vehículos de la flota oficial del municipio podrán ser:

- *Vehículo eléctrico de batería (BEV)*: propulsados únicamente por un motor eléctrico. La fuente de energía proviene de la electricidad almacenada en la batería que se debe cargar a través de la red.
- *Vehículo eléctrico de autonomía extendida (EREV)*: tienen las mismas características que los vehículos eléctricos de batería, pero llevan además otra fuente de energía secundaria que funciona como un generador.
- *Vehículo híbrido enchufable (PHEV)*: combina un motor de combustión interna con una batería y un motor eléctrico, con posibilidad de recarga de las baterías de forma externa.



La propuesta plantea la transformación progresiva del parque de vehículos municipales, logrando que el 100% de la flota municipal sea 100% eléctrica o híbrida.

Como ejemplo de vehículos posibles y coste estimativo de los mismos:

- Vehículo eléctrico mod. Nissan Leaf: 33.000 €/ud.
- Vehículo híbrido mod. Ford Mondeo: 35.000 €/ud

Los actuales programas de renovación de flotas emitidos por instituciones públicas son una oportunidad para, en el corto-medio plazo, conseguir el objetivo de una flota de vehículos en Puçol 100% sostenible.



Ejemplo de flota de coches eléctricos de la Conselleria



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

150.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	35%	25%	20%	20%						



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de vehículos oficiales eléctricos en el Ayuntamiento de Puçol
- Nº de vehículos oficiales híbridos en el Ayuntamiento de Puçol





LÍNEA ESTRATÉGICA 5

Descarbonización del sistema de transporte



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

- 5. Potenciar un cambio de mentalidad hacia un uso más racional del vehículo privado.
- 9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 5.2

Implantación de puntos de recarga eléctrica en lugares simbólicos y visibles



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Fomentar la compra y utilización de vehículos eléctricos para los desplazamientos cotidianos



DESCRIPCIÓN

La tecnología de la movilidad eléctrica avanza rápidamente, pero requiere superar ciertas barreras que ayuden a la penetración definitiva del coche eléctrico. Para impulsar la democratización de la movilidad eléctrica uno de los factores clave es la provisión de infraestructura de carga para vehículos eléctricos.

El *Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana* fija los siguientes objetivos en cuanto a la infraestructura de recarga asociada al vehículo eléctrico hasta 2030:

- Para 2020: 105 puntos de recarga rápida y 350 puntos de recarga semirrápida.
- Para 2025: 210 puntos de recarga rápida y 950 puntos de recarga semirrápida.
- Para 2030: 270 puntos de recarga rápida y 2.100 puntos de recarga semirrápida.

Según el reciente análisis de la implantación del *Plan de Impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga*, en junio de 2018 el número de puntos de recarga rápida es de 31 y de recarga semirrápida 304 en la Comunidad Valenciana.

La propuesta consiste en la implantación de puntos de recarga eléctrica en el municipio de Puçol en lugares simbólicos y visibles en cada uno de los tres núcleos urbanos del municipio de Puçol.

Para ello, además de los puntos de recarga que pueda instalar el ayuntamiento en los equipamientos públicos que se considere, es interesante también implicar a los comerciantes para que, en sus parcelas, puedan implantar también puntos de recarga (Mercadona, por ejemplo, en el polígono industrial...)

Como coste estimativo, de los puntos de recarga:

- Punto de recarga rápida exterior: 45.000 €
- Punto de recarga semirrápida exterior: 15.000 €

Los actuales programas y ayudas a la instalación de puntos de recarga por parte de las instituciones públicas son una oportunidad para conseguir una rápida implementación en el corto-medio plazo de instalaciones de recarga eléctrica.





Ejemplo de punto de recarga



Propuesta de puntos de recarga



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de comerciantes
- Empresas privadas instaladas en el municipio



COSTE APROXIMADO

300.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.		25%	25%	25%	25%					





EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de puntos de recarga eléctrica en el municipio





LÍNEA ESTRATÉGICA 5

Descarbonización del sistema de transporte



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

5. Consolidar el transporte público urbano.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 5.3

Mejora de la eficiencia en el sistema de transporte público



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Que el autobús de la nueva concesión de transporte urbano cumpla con los estándares mínimos exigidos por la UE
- ✓ Formación a los conductores de autobús en conducción y pilotaje eficiente



DESCRIPCIÓN

Desde el 1 de enero de 2014 todos los autobuses nuevos deben cumplir con la normativa de emisiones de los vehículos pesados, Euro VI, de la Unión Europea que limita las emisiones de NOx a 0.4 g/kWh, las de CO a 1.5 g/kWh y las de HC a 0.13 g/kWh, además de limitar la medida de las partículas contaminantes a 0.01 g/kWh.

Para cumplir con la Euro VI, la propuesta tan solo pone de manifiesto que en el pliego que regirá la contratación del nuevo operador de transporte se exija que el licitante, como mínimo, cumpla con las indicaciones de la UE y se debería analizar hasta que punto se puede puntuar mejor aquellas propuestas que sobrepasen las exigencias mínimas, aportando para la operación del servicio un autobús que esté por encima de los mínimos exigidos.

Además, se propone que los conductores de autobús reciban una formación en conducción eficiente. La forma de conducir un vehículo influye sensiblemente en el consumo de combustible del mismo. Factores como la forma de arrancar y acelerar, la velocidad y régimen a los que se circula, la climatización, la aerodinámica, el peso, el mantenimiento o el estado de los neumáticos, entre otros, son claves en el consumo de energía que el vehículo realiza y, por lo tanto, en las emisiones de GEI a la atmósfera.



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Autoridad del Transporte Metropolitano de València (ATMV)



COSTE APROXIMADO

Propuesta legal



PROGRAMACIÓN

Plazo ejecución	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%





EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				
Ahorro energético	■	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	■

SOBRE LA MOVILIDAD				
Disminución del tráfico	■	■	■	■
Disminución del tiempo de viaje	■	■	■	■
Aumento de la accesibilidad	■	■	■	■
Aumento de la seguridad vial	■	■	■	■
Mejora de la gestión	■	■	■	■
Mejora promoción e información	■	■	■	■





LÍNEA ESTRATÉGICA 5

Descarbonización del sistema de transporte



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 5.4

Ayuda a la compra de bicicletas eléctricas



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora del reparto modal en bicicleta
- ✓ Desincentivar el uso del vehículo privado para los desplazamientos internos en el municipio



DESCRIPCIÓN

La bicicleta es utilizada únicamente en el 1,7% de los desplazamientos internos de los residentes en el municipio de Puçol. Con tal de fomentar el reparto modal en bicicleta, se propone otorgar ayudas a la compra de bicicletas eléctricas.

La propuesta persigue aumentar el número de desplazamientos internos en bicicleta en los tres núcleos urbanos diferenciados de Puçol, reduciendo el uso del vehículo privado.

Cabe destacar que parte de la población no utiliza la bicicleta no motorizada por el esfuerzo físico que ello conlleva, además de que la mayor parte de las personas a partir de cierta edad no presenta las condiciones físicas necesarias para poder desplazarse en una bicicleta convencional.

Entre las múltiples ventajas que ofrecen las bicicletas eléctricas destacan que son ecológicas, que requieren menos esfuerzo que una bicicleta normal para abordar distancias largas o cuestas y que permiten alcanzar velocidades de hasta 25 km/h con autonomías de hasta 100 kilómetros.

Esta actuación también se podría ampliar a la compra de bicicletas urbanas convencionales.

En el caso de que haya más solicitudes que presupuesto destinado a las ayudas para la compra de bicicletas eléctricas, es importante tener en cuenta el nivel de renta de los solicitantes para conceder las ayudas.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

15.000 €



PROGRAMACIÓN

Plazo ejecución	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program. económ.	25%	19%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES			SOBRE LA MOVILIDAD		
Ahorro energético	■	■	Disminución del tráfico	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■
Disminución ruido	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■
			Mejora de la gestión	■	■
			Mejora promoción e información	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de solicitudes recibidas para la compra de bicicletas eléctricas
- Nº de bicicletas eléctricas en el municipio
- Nº de bicicletas convencionales en el municipio





LÍNEA ESTRATÉGICA 5

Descarbonización del sistema de transporte



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 5.5

Distribución urbana de mercancías "última milla" con bicicletas Cargo-Bike eléctricas



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Mejora de la eficiencia energética en el reparto de mercancías
- ✓ Favorecer la convivencia en la vía pública



DESCRIPCIÓN

La Unión Europea recomienda que el reparto de mercancías hasta 250 kg en ciudades se haga con bicicletas eléctricas, una buena solución considerando que la carga útil transportada en las ciudades europeas se estima en menos de 100 Kg y con un volumen inferior a 1 metro cúbico.

Puçol cuenta con tres núcleos urbanos de dimensiones reducidas, con una distancia máxima entre puntos inferior a 8km, lo que implica unas condiciones territoriales propicias para proponer la distribución de la última milla mediante bicicletas eléctricas "cargo-bike" con autonomía hasta 100 km.

Estas bicicletas eléctricas de reparto son vehículos ecológicos y eficientes para el reparto de mercancías de última milla que reducirán el tráfico de vehículos pesados motorizados dentro de Puçol, con la consecuente disminución de emisiones contaminantes y un impacto acústico casi nulo en el municipio. Además, este reparto de mercancías con bicicletas cargo-bike aporta ventajas económicas a los comerciantes, artesanos y repartidores.

Como precio estimativo, una unidad de cargo bike eléctrica ronda actualmente los 3.000€. Un porcentaje del coste se encontraría subvencionado para su adquisición.



Ejemplo de cargo-bike





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de comerciantes



COSTE APROXIMADO

15.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%



EFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de solicitudes recibidas para la compra de cargo-bikes
- Nº de cargo-bikes en el municipio





LÍNEA ESTRATÉGICA 5

Descarbonización del sistema de transporte



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

- 5. Potenciar un cambio de mentalidad hacia un uso más racional del vehículo privado.
- 9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 5.6

Bonificación en el impuesto de circulación para vehículos eléctricos (continuar con su aplicación)



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Fomentar la compra de vehículos más ecológicos y menos contaminantes



DESCRIPCIÓN

El Ayuntamiento de Puçol viene aplicando bonificaciones en el impuesto de circulación a la ciudadanía que apuesta por vehículos eléctricos.

La Ordenanza fiscal del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica vigente en el municipio de Puçol establece para los vehículos con motor cien por cien eléctrico, una bonificación del 75% de la cuota incrementada del impuesto de circulación. Este porcentaje es el máximo que regula el artículo 95 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

La propuesta, por tanto, consiste en que el Ayuntamiento de Puçol continúe con la aplicación de la bonificación del 75% en el impuesto de circulación que pagan los propietarios de los vehículos eléctricos.



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

Propuesta legal

PROGRAMACIÓN



Plazo ejecución	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD					
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de vehículos eléctricos matriculados bonificados



Línea Estratégica 6. Fomento, promoción y gestión del PMUS

Para lograr alcanzar los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol, es necesario definir cómo se va a gestionar su implantación, además de quiénes serán las personas encargadas de medir los indicadores de implementación de las propuestas de actuación y analizar la evolución del PMUS a lo largo de su periodo de vigencia.

Por otro lado, es innegable que una de las claves del éxito de la implantación del PMUS de Puçol pasa por la implicación del conjunto de la ciudadanía residente en el municipio, por lo que se hace imprescindible el fomento y la promoción de la movilidad sostenible entre la población.

Se detallan a continuación las **7 propuestas contempladas en la línea estratégica 6.**





LÍNEA ESTRATÉGICA 6

Fomento, promoción y gestión del PMUS



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 6.1

Creación de planos tipo Metrominuto



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Dar a conocer a la ciudadanía el tiempo que se tarda en recorrer a pie la distancia que separa puntos de interés del municipio.
- ✓ Mejora del reparto modal a pie.



DESCRIPCIÓN

En la actualidad el 64% de los desplazamientos internos diarios en el municipio de Puçol se realizan a pie. Con tal de consolidar y potenciar el reparto modal a pie, se propone la creación del plano divulgativo Metrominuto de Puçol.

A menudo las distancias son percibidas como largas por parte de la ciudadanía porque se desconoce el tiempo real que se tardaría a pie. El plano tipo Metrominuto permite dar a conocer a la ciudadanía el tiempo que se tarda en recorrer a pie la distancia entre diferentes puntos del municipio, revalorizando la cultura del caminar.

El plano Metrominuto es un compendio informativo de distancias y tiempos, con un grafismo que recuerda la iconografía de los planos de metro. Una vez editado el Metrominuto de Puçol, será repartido en los equipamientos sanitarios, deportivos y educativos del municipio.



Ejemplo Metrominuto de Pontevedra





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

5.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	100%									



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

• Nº de ejemplares editados del plano Metrominuto de Puçol





LÍNEA ESTRATÉGICA 6

Fomento, promoción y gestión del PMUS



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.
3. Consolidar el transporte público urbano.
5. Potenciar un cambio de mentalidad hacia un uso más racional del vehículo privado.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 6.2

Realización de actividades lúdicas y charlas de fomento de la movilidad durante la Semana Europea de la Movilidad



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Concienciar a la ciudadanía sobre los beneficios de desplazarse en modos de transporte sostenible.
- ✓ Mejora del reparto modal en modos de transporte sostenibles.



DESCRIPCIÓN

La Semana Europea de la Movilidad, que se celebra en septiembre de cada año desde 2002 impulsada por la Comisión Europea, es la oportunidad de presentar alternativas de movilidad sostenible a la ciudadanía, de explicar los desafíos que las ciudades enfrentan para fomentar el cambio de hábito y progresar hacia la creación de estrategias de transporte sostenible. Las administraciones locales pueden sacar provecho de la Semana Europea de la Movilidad para experimentar con nuevas soluciones de transporte y concienciar sobre los diferentes aspectos de la movilidad, además de presentar innovaciones tecnológicas en materia de transporte y movilidad sostenible.

Se propone continuar con la celebración de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible en Puçol, mediante la realización de actividades lúdicas y charlas de fomento de la movilidad sostenible con especial énfasis en la movilidad no motorizada, especialmente en bicicleta, en el transporte público, así como en la concienciación sobre el uso racional del vehículo privado.

Los beneficios de una movilidad sostenible son amplios tanto para el conjunto de la sociedad como a nivel individual, además de las empresas. Promover la movilidad sostenible implica beneficios ambientales, así como bienestar económico, social y de tránsito de la ciudadanía.





Cartel de la Semana Europea de la Movilidad 2018 de Puçol



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

20.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%



EFECTOS

MEDIOAMBIENTALES					SOBRE LA MOVILIDAD				
Ahorro energético	■	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■	■
					Mejora de la gestión	■	■	■	■
					Mejora promoción e información	■	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de actividades lúdicas realizadas durante la Semana Europea de la Movilidad de Puçol
- Nº de charlas organizadas durante la Semana Europea de la Movilidad de Puçol





LÍNEA ESTRATÉGICA 6

Fomento, promoción y gestión del PMUS



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.
3. Consolidar el transporte público urbano.
5. Potenciar un cambio de mentalidad hacia un uso más racional del vehículo privado.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 6.3

Información sobre movilidad a través de la web, la app, el periódico local y las redes sociales



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Visibilizar y reforzar el concepto de movilidad sostenible
- ✓ Proporcionar información a la ciudadanía sobre modos de transporte sostenibles
- ✓ Dar a conocer la agenda del municipio en materia de movilidad sostenible
- ✓ Concienciar a la población sobre la importancia de desplazarse en modos sostenibles



DESCRIPCIÓN

Los elementos de información y comunicación de los que dispone Puçol son: página web, periódico local, App y diferentes canales en redes sociales (Facebook, Twitter, Youtube).

Una vez aprobado el PMUS de Puçol, se recomienda que se implemente un apartado dedicado a la movilidad sostenible en la página web y en la App del Ayuntamiento de Puçol, para centralizar toda la comunicación relacionada con la movilidad.

Dentro del portal web y de la App es importante tener un enlace específico a contenidos propios de movilidad urbana tales como:

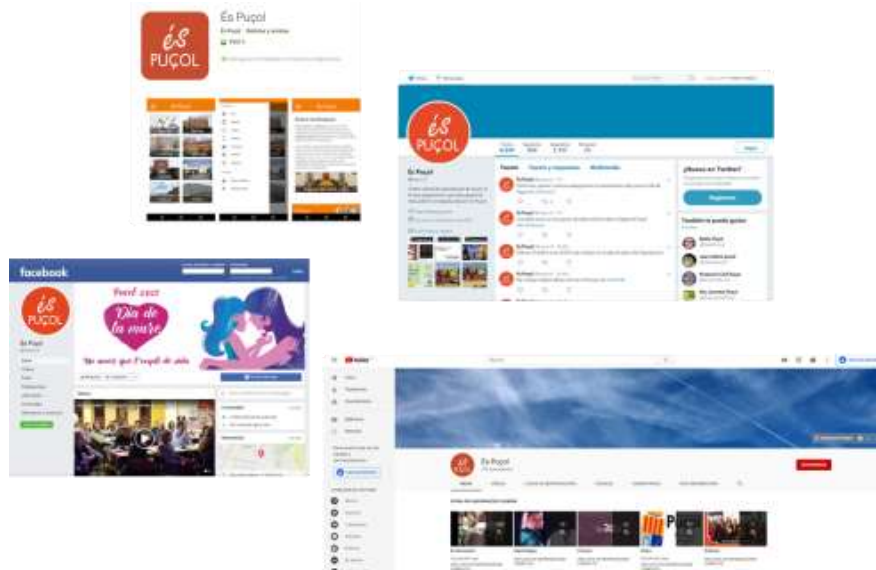
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol (versión definitiva aprobada)
- Convocatorias, agendas, actas de reuniones relacionadas con la movilidad
- Horarios del transporte público urbano e interurbano
- Información sobre los cursos de conducción ciclista y de VMP
- Información sobre la aplicación móvil de transporte público

En cuanto a las redes sociales, la movilidad urbana sostenible tiene que ser uno de los elementos cotidianos a tener en cuenta por parte del personal de comunicación del Ayuntamiento de Puçol y, por lo tanto, a considerar en la planificación semanal de la información a publicar. Por su parte, el periódico local de edición mensual debe contar con un apartado específico dedicado a la movilidad sostenible, recopilando los principales acontecimientos y noticias del mes relacionados con la materia.





Página web y periódico local del Ayuntamiento de Puçol



App, cuenta de Twitter, cuenta de Facebook y canal de Youtube del Ayuntamiento de Puçol



AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol





COSTE APROXIMADO

30.000 €



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	19%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%



EFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético				Disminución del tráfico			
Disminución emisiones GEI				Disminución del tiempo de viaje			
Dism. emisiones contaminantes				Aumento de la accesibilidad			
Disminución ruido				Aumento de la seguridad vial			
				Mejora de la gestión			
				Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de visitas al apartado de la web del Ayuntamiento de Puçol dedicado a la movilidad
- Nº de descargas de la App del Ayuntamiento de Puçol con apartado específico de movilidad
- Nº de interacciones de personas usuarias en las redes sociales a través de los canales de Facebook, Twitter, Whatsapp y Youtube





LÍNEA ESTRATÉGICA 6

Fomento, promoción y gestión del PMUS



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 6.4

Promoción de los proyectos de caminos escolares. Proyectos educativos de fomento de la movilidad no Motorizada



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Visibilizar y promocionar los proyectos de caminos escolares
- ✓ Mejora del reparto modal a pie – niños y niñas caminando al colegio
- ✓ Mejora de la seguridad de los menores en su acceso a los centros escolares



DESCRIPCIÓN

La propuesta consiste en la promoción de los proyectos de caminos escolares del municipio de Puçol. Una vez implantados los caminos escolares, se trata de visibilizar estos proyectos educativos de fomento de la movilidad no motorizada.

Para ello, se realizarán campañas promocionales a través de la organización de encuentros y de la elaboración de folletos informativos en los que se expliquen y muestren los itinerarios señalizados a los colegios, como rutas seguras y accesibles.

Con los encuentros informativos se busca concienciar a los progenitores para que dejen a sus hijos ir solos al colegio. Estos itinerarios escolares persiguen la recuperación del espacio público garantizando la seguridad vial infantil.

Con el fomento de la utilización de los caminos escolares, se trata de involucrar a la población de Puçol en el cambio de hábito, reduciendo el número de vehículos motorizados que trasladan los niños al colegio, con la consecuente disminución de emisiones contaminantes y ruido.

La utilización de estas rutas escolares permite dotar de autonomía a los niños, acudiendo solos o en compañía de sus amigos al colegio, favoreciendo la autoestima y la socialización. Además, se fomenta la movilidad activa (caminar y pedalear), adquiriendo hábitos saludables desde la infancia con la realización de actividad física cotidiana.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

50.000 €



PROGRAMACIÓN

Plazo ejecución	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program. económ.	20%	20%	20%	20%	20%					



EFECTOS

MEDIOAMBIENTALES			
Ahorro energético			
Disminución emisiones GEI			
Dism. emisiones contaminantes			
Disminución ruido			

SOBRE LA MOVILIDAD			
Disminución del tráfico			
Disminución del tiempo de viaje			
Aumento de la accesibilidad			
Aumento de la seguridad vial			
Mejora de la gestión			
Mejora promoción e información			



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de folletos editados de promoción de los proyectos de caminos escolares
- Nº de encuentros informativos realizados sobre los proyectos de caminos escolares
- Porcentaje de centros con caminos escolares implementados





LÍNEA ESTRATÉGICA 6

Fomento, promoción y gestión del PMUS



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.
8. Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.
9. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.



PROPUESTA 6.5

Realización de cursos de conducción ciclista y de VMP



OBJETIVOS de la propuesta

- ✓ Dar a conocer a la ciudadanía las pautas que permiten desplazarse de forma segura y autónoma en bicicleta, mediante cursos prácticos.
- ✓ Mejora del reparto modal en bicicleta.



DESCRIPCIÓN

Actualmente la bicicleta tiene un papel simbólico en el reparto modal (1,7%) de Puçol y no se ha detectado movilidad con VMP. Por ello, además de la mejora de la infraestructura ciclista en el municipio, unida a la implantación de medidas de calmado de tráfico y la conexión con la propuesta de red metropolitana, se propone realizar cursos de conducción ciclista y de VMP.

Las personas que circulan por el carril bici comparten la calzada con el parque de vehículos. Para garantizar la seguridad en los desplazamientos y la convivencia en la vía pública, se establecen medidas de circulación de tráfico para ciclistas y personas usuarias de VMP.

El principal objetivo de estos cursos de conducción ciclista y de VMP es que los ciudadanos y las ciudadanas de Puçol que conduzcan en bicicleta o con VMP por la calzada lo hagan con seguridad y autonomía, aplicando la ordenanza de circulación vigente.

Se plantea impartir cursos anuales de contenido teórico y práctico, recorriendo itinerarios por la calzada urbana con paradas explicativas bajo la supervisión de un monitor. En los cursos de conducción ciclista se reforzarán las habilidades ciclistas básicas, se explicarán las pautas de conducción segura por la calzada y se desarrollarán itinerarios seguros por el municipio de Puçol.





AGENTES

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

15.000 €



PROGRAMACIÓN

Plazo ejecución	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%



EFECTOS

MEDIOAMBIENTALES					SOBRE LA MOVILIDAD				
Ahorro energético	■	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■	■
					Mejora de la gestión	■	■	■	■
					Mejora promoción e información	■	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de cursos de conducción ciclista impartidos
- Nº de personas inscritas en los cursos de conducción ciclista





LÍNEA ESTRATÉGICA 6

Fomento, promoción y gestión del PMUS



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

10. Garantizar la gobernanza del PMUS.



PROPUESTA 6.6

Creación de la Comisión de Movilidad Urbana para el desarrollo técnico y político del PMUS



OBJETIVOS de la propuesta

✓ Efectuar la gestión, desarrollo y seguimiento del PMUS de Puçol



DESCRIPCIÓN

Para llevar a cabo la gestión y el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol se precisa establecer un grupo de trabajo que realice estas funciones de gobernanza del PMUS.

Se propone crear un equipo de trabajo denominado Comisión de Movilidad Urbana, formado tanto por personal técnico como por cargos políticos del Ayuntamiento de Puçol, con conocimiento y responsabilidad en las materias de movilidad urbana, transporte, urbanismo, medio ambiente y gestión presupuestaria.

La Comisión de Movilidad Urbana se reunirá a nivel interno de forma periódica, como mínimo mensualmente, siendo la encargada de medir y analizar los indicadores del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol.

Además, para realizar el seguimiento del PMUS con la ciudadanía se constituirá la Mesa de la Movilidad, cuyas reuniones se coordinarán desde la Comisión de Movilidad Urbana. La estructura y funcionamiento de la Mesa de Movilidad Urbana se detalla en la propuesta 6.7.





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol



COSTE APROXIMADO

N/A*

*Se obtiene directamente del coste que supone la dedicación del personal implicado del Ayuntamiento de Puçol en la Comisión de Movilidad Urbana.



PROGRAMACIÓN

	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plazo ejecución										
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%



EFFECTOS

MEDIOAMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de actas de las reuniones realizadas por parte de la Comisión de Movilidad Urbana





LÍNEA ESTRATÉGICA 6

Fomento, promoción y gestión del PMUS



OBJETIVO GENERAL sobre el que impacta

10. Garantizar la gobernanza del PMUS.



PROPUESTA 6.7

Creación de la Mesa de la movilidad - participación ciudadana para el seguimiento e implantación del PMUS



OBJETIVOS de la propuesta

✓ Implicar a la población residente en el municipio en el seguimiento e implantación del PMUS de Puçol a través de jornadas de participación pública con asociaciones de vecinos y comerciantes.



DESCRIPCIÓN

Para la implantación y seguimiento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol resulta fundamental la implicación de la población residente en el municipio. Se propone la creación de la Mesa de la Movilidad como órgano de participación, reflexión y debate de la ciudadanía en torno a la movilidad de Puçol.

La Mesa de la Movilidad dará seguimiento a la implantación del PMUS a través de las asociaciones de vecinos y las asociaciones de comerciantes del municipio de Puçol.

Se estructurará en jornadas de participación ciudadana, donde previamente será enviado un orden del día para que internamente, las diferentes asociaciones, puedan preparar la reunión.

Dentro de la Comisión de Movilidad Urbana, se designará un coordinador de la Mesa de la Movilidad que será el encargado de convocar a las asociaciones a las jornadas de participación y levantará acta de las mismas.



1ª sesión de participación pública del PMUS de Puçol





AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayuntamiento de Puçol
- Asociaciones de vecinos
- Asociaciones de comerciantes



COSTE APROXIMADO

N/A*

*Se obtiene directamente del coste que supone la dedicación del personal implicado del Ayuntamiento de Puçol en la Comisión de Movilidad Urbana.



PROGRAMACIÓN

Plazo ejecución	Corto plazo		Medio plazo			Largo plazo				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program. económ.	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%



EFECTOS

MEDIO AMBIENTALES				SOBRE LA MOVILIDAD			
Ahorro energético	■	■	■	Disminución del tráfico	■	■	■
Disminución emisiones GEI	■	■	■	Disminución del tiempo de viaje	■	■	■
Dism. emisiones contaminantes	■	■	■	Aumento de la accesibilidad	■	■	■
Disminución ruido	■	■	■	Aumento de la seguridad vial	■	■	■
				Mejora de la gestión	■	■	■
				Mejora promoción e información	■	■	■



INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN

- Nº de participaciones públicas



3. Programación del PMUS

3.1. Programación de las propuestas

A continuación se presenta la propuesta de programación orientativa de las diversas propuestas de las diferentes líneas estratégicas de este PMUS dentro de un horizonte temporal de 10 años de desarrollo, dividido en tres fases: Corto plazo (2 años), Medio plazo (3-5 años) y Largo plazo (6-10 años).





	Corto plazo				Medio plazo			
	1 año	2 año	3 año	4 año	1 año	2 año	3 año	4 año
1 El peatón y el espacio público	1.1.	Reurbanización de las puertas de acceso al centro histórico						
	1.2.	Reurbanización de la plaza de la Iglesia - Plaza Sant Joan de la Ribera						
	1.3.	Reurbanización Av. Hostalets (CV-306)						
	1.4.	Peatonalización de la calle Mancomunitat de l'Horta Nord. Entre Av. València - Caminàs						
	1.5.	Reurbanización de Caminàs						
	1.6.	Implantación de los caminos escolares del Colegio Bisbe Hervás						
	1.7.	Ampliación de la acera entre la rotonda del centro social y el colegio ASV	100%	100%				
	1.8.	Centralidad de barrio en la urbanización Alfinach - Monasterios						
	1.9.	Itinerarios peatonales a través de las zonas verdes						
	1.10.	Prueba piloto aceras - Urbanismo táctico						
	1.11.	Mejora urbana de los entornos escolares (visibilidad y adecuación del espacio peatonal)	10%	10%				
	1.12.	Habilitar la conexión del centro histórico con los nuevos desarrollos urbanos, permeabilizando la zona de las vías del ferrocarril	10%	10%				
	1.13.	Mejora de la visibilidad en intersecciones						
1.14.	Secciones tipo para favorecer la caminabilidad							
2 Bicicleta	2.1.	Creación de una red de itinerarios ciclistas urbanos						
	2.2.	Integración de la red ciclista de Puçol con la red de ámbito supramunicipal y desarrollo de la misma	5%	2%				
	2.3.	Implementación de un sistema de bicicleta público tipo "Dockless"						
	2.4.	Incremento de los puntos de estacionamiento en vía pública	50%	50%				
	2.5.	Implantación de estacionamientos para bicicletas dentro de los equipamientos educativos	50%	50%				
	2.6.	Criterios de diseño para bicicletas	10%	10%				
3 Transporte público	3.1.	Mejora del entorno de la estación de Renfe						
	3.2.	Reapertura de la conexión peatonal del centro histórico con la estación de Renfe	100%					
	3.3.	Reurbanización de la calle Felip Sebastià ligado al desarrollo del Plan Parcial)						
	3.4.	Nuevo mapa concesional de Metrobus (CV-102, Valencia Metropolitana Nord)	50%	50%				
	3.5.	Integración tarifaria	50%	50%				
4 Vehículo privado	3.6.	Acceso a la información del transporte público - aplicación móvil						
	3.7.	Ampliación del horario del autobús urbano						
	4.1.	Jerarquía viaria del municipio	100%					
	4.2.	Puçol, municipio 30	20%	20%				
	4.3.	Apertura de la ronda						
	4.4.	Reestructuración de los sentidos de circulación						
	4.5.	Identificación de bolsas de estacionamiento						
	4.6.	Revisar la ordenanza de vados						
	4.7.	Obligación de la circulación de camiones por la ronda Avinguda de les Corts Valencianes-Carrer Ronda Avinguda Catalunya	100%					
	5.1.	Electrificación de la flota de vehículos oficiales	100%					
5 sistema de escarboriza	5.2.	Implantación de puntos de recarga en lugares simbólicos y visibles						
	5.3.	Mejora de la eficiencia en el sistema de transporte urbano	10%	10%				
	5.4.	Subvenciones a la compra de bicicletas eléctricas						
	5.5.	Distribución urbana de mercancías "última milla" con bicicletas Cargo-Bike eléctricas	10%	10%				

3.2. Programación económica de las propuestas y entes inversores

Respecto a la programación económica de las propuestas, dentro de la programación orientativa propuesta, se propone un calendario orientativo de inversión para cada una de las propuestas del PMUS.

La inversión de cada una de las propuestas deberá realizarse tanto por el ayuntamiento de Puçol como por otros entes regionales y nacionales, agrupados dentro de la categoría "otros" de la tabla anexa. Estos entes corresponderían, entre otros, a GVA, Diputación, ATMV, Estado, Adif-Renfe, entidades privadas o Fondos-Ayudas a las inversiones por otras instituciones.

El total de la inversión propuesta por este PMUS para el total de 10 años es de aproximadamente 5,4M €, con aproximadamente el 50% de la inversión a realizar por el Ayuntamiento de Puçol y el restante 50% por otras instituciones.

Cabe recordar que tanto la estimación de costes como el monto total propuesto por año son orientativos, debiéndose en cada caso concreto adaptarse la financiación dependiendo los recursos disponibles, la situación económica y la disponibilidad de financiación externa y líneas de ayuda por parte de otras instituciones.





		Programación económica global							
		Corto plazo			Medio plazo				
		1 año	2 año	3 año	4 año	5 año	6 año	7 año	
1	El peatón y el espacio público	1.1.	Reurbanización de las puertas de acceso al centro histórico						
		1.2.	Reurbanización de la plaza de la Iglesia - Plaza Sant Joan de la Ribera						
		1.3.	Reurbanización Av. Hostalets (CV-306)						320.000,00 €
		1.4.	Pedonalización de la calle Mancomunitat de l'horta Nord. Entre Av. València - Caminàs				110.000,00 €		
		1.5.	Reurbanización de Caminàs						75.000,00 €
		1.6.	Implantación de los caminos escolares del Colegio Bisbe Hervás	15.000,00 €					
		1.7.	Ampliación de la acera entre la rotonda del centro social y el colegio ASV		200.000,00 €				
		1.8.	Centralidad de barrio en la urbanización Allnach - Monasterios						
		1.9.	Itinerarios peatonales a través de las zonas verdes		15.000,00 €				
		1.10.	Prueba piloto aceras - Urbanismo táctico		15.000,00 €			35.000,00 €	
		1.11.	Mejora urbana de los entornos escolares (visibilidad y adecuación del espacio peatonal)						
		1.12.	Habilitar la conexión del centro histórico con los nuevos desarrollos urbanos, permeabilizando la zona de las vías del ferrocarril						
		1.13.	Mejora de la visibilidad en intersecciones	- €	- €	- €	- €	- €	- €
		1.14.	Secciones tipo para favorecer la caminabilidad	- €	- €	- €	- €	- €	- €
2	Bicicleta	2.1.	Creación de una red de itinerarios ciclistas urbanos	80.000,00 €	36.000,00 €	83.000,00 €	86.000,00 €	50.000,00 €	325.000 €
		2.2.	Integración de la red ciclista de Puçol con la red de ámbito supramunicipal y desarrollo de la misma	- €	- €	- €	- €	- €	- €
		2.3.	Implementación de un sistema de bicicleta público tipo "Dockless"		50.000,00 €	15.000,00 €			
		2.4.	Incremento de los puntos de estacionamiento en vía pública	17.500,00 €	17.500,00 €				
		2.5.	Implantación de estacionamientos para bicicletas dentro de los equipamientos educativos	5.000,00 €	5.000,00 €				
3	Transporte público	2.6.	Criterios de diseño para bicicletas	- €	- €	- €	- €	- €	- €
		3.1.	Mejora del entorno de la estación de Rente		150.000,00 €				
		3.2.	Reapertura de la conexión peatonal del centro histórico con la estación de Rente	15.000,00 €					
		3.3.	Reurbanización de la calle Felip Sebastià (ligado al desarrollo del Plan Parcial)						
		3.4.	Nuevo mapa concesional de Metrobus (CV-102, València Metropolitana Nord)		- €				
4	Vehículo privado	3.5.	Integración tarifaria		- €				
		3.6.	Acceso a la información del transporte público - aplicación móvil		- €				
		3.7.	Ampliación del horario del autobús urbano		15.000,00 €				
		4.1.	Jerarquía viaria del municipio	- €	- €				
		4.2.	Puçol, municipio 30	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	
5	Descarbonización del sistema de transporte	4.3.	Apertura de la ronda			200.000,00 €			
		4.4.	Reestructuración de los sentidos de circulación			5.000,00 €		5.000,00 €	
		4.5.	Identificación de bolsas de estacionamiento			15.000,00 €	50.000,00 €		50.000 €
		4.6.	Revisar la ordenanza de vados	- €	- €	- €	- €	- €	- €
		4.7.	Obligación de la circulación de camiones por la ronda Avinguda de les Cortes Valencianes-Carrer Ronda Avinguda Catalunya	5.000,00 €					
		5.1.	Electrificación de la flota de vehículos oficiales	150.000,00 €					
		5.2.	Implantación de puntos de recarga en lugares simbólicos y visibles		87.500,00 €	87.500,00 €	87.500,00 €	87.500,00 €	
5.3.	Mejora de la eficiencia en el sistema de transporte urbano	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
5.4.	Subvenciones a la compra de bicicletas eléctricas	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €		
5.5.	Distribución urbana de mercancías "última milla" con bicicletas Cargo-Bike eléctricas	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €		
5.6.	Bonificación en el impuesto de circulación para vehículos eléctricos	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	
6.1.	Creación de planes tipo Metrobus								



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PUÇOL

	Coste aproximado de las propuestas (€)	Propuestas	
		Ayuntamiento Puçol (%)	Otras instituciones privadas y/o entidades privadas (%)
1 El peatón y el espacio público	Total		
	1.1. Reurbanización de las puertas de acceso al centro histórico	- €	100%
	1.2. Reurbanización de la plaza de la Iglesia - Plaza Sant Joan de la Ribera	320.000,00 €	70%
	1.3. Reurbanización Av. Hostalets (CV-306)	700.000,00 €	30%
	1.4. Peatonalización de la calle Mancomunitat de l'Horta Nord. Entre Av. València - Caminàs	110.000,00 €	70%
	1.5. Reurbanización de Caminàs	325.000,00 €	50%
	1.6. Implantación de los caminos escolares del Colegio Bisbe Hervàs	15.000,00 €	100%
	1.7. Ampliación de la acera entre la rotonda del centro social y el colegio ASV	200.000,00 €	70%
	1.8. Centralidad de barrio en la urbanización Affinach - Monasterios	35.000,00 €	100%
	1.9. Itinerarios peatonales a través de las zonas verdes	15.000,00 €	100%
	1.10. Prueba piloto aceras - Urbanismo táctico	15.000,00 €	100%
	1.11. Mejora urbana de los entornos escolares (visibilidad y adecuación del espacio peatonal)	- €	100%
	1.12. Habilitar la conexión del centro histórico con los nuevos desarrollos urbanos, permeabilizando la zona de las vías del ferrocarril	150.000,00 €	0%
	1.13. Mejora de la visibilidad en intersecciones	- €	100%
1.14. Secciones tipo para favorecer la caminabilidad	- €	100%	
2 Bicicleta	2.1. Creación de una red de itinerarios ciclistas urbanos	1.490.000,00 €	60%
	2.2. Integración de la red ciclista de Puçol con la red de ámbito supramunicipal y desarrollo de la misma	- €	0%
	2.3. Implementación de un sistema de bicicleta público tipo "Dockless"	80.000,00 €	20%
	2.4. Incremento de los puntos de estacionamiento en vía pública	35.000,00 €	50%
	2.5. Implantación de estacionamientos para bicicletas dentro de los equipamientos educativos	10.000,00 €	50%
	2.6. Criterios de diseño para bicicletas	- €	100%
3 Transporte público	3.1. Mejora del entorno de la estación de Renfe	150.000,00 €	0%
	3.2. Reapertura de la conexión peatonal del centro histórico con la estación de Renfe	15.000,00 €	0%
	3.3. Reurbanización de la calle Felip Sebastià (ligado al desarrollo del Plan Parcial)	500.000,00 €	0%
	3.4. Nuevo mapa concesional de Metrobus (CV-102, València Metropolitana Nord)	- €	0%
	3.5. Integración tarifaria	- €	0%
	3.6. Acceso a la información del transporte público - aplicación móvil	- €	50%
	3.7. Ampliación del horario del autobús urbano	15.000,00 €	70%
4 Vehículo privado	4.1. Jerarquía viaria del municipio	- €	100%
	4.2. Puçol, municipio 30	250.000,00 €	70%
	4.3. Apertura de la ronda	200.000,00 €	70%
	4.4. Reestructuración de los sentidos de circulación	15.000,00 €	100%
	4.5. Identificación de bolsas de estacionamiento	115.000,00 €	100%
	4.6. Revisar la ordenanza de yados	- €	100%
	4.7. Obligación de la circulación de camiones por la ronda Avinguda de les Corts Valencianes-Carrer Ronda Avinguda Catalunya	5.000,00 €	100%

3.3. Efectos medioambientales y sobre la movilidad

A modo de tabla resumen, a continuación se presenta conjuntamente la evaluación desde un punto de vista de importancia en el cambio ambiental o de los patrones de movilidad de cada una de las propuestas desarrollado individualmente para cada una de las fichas de propuestas.





MEDIOAMBIENTALES				
Ahorro energético	Emissiones GEI	Dismin. emisiones contaminantes	Disminución ruido	Disminución del tráfico
El peatón y el espacio público				
1				
1.1.				Reurbanización de las puertas de acceso al centro histórico
1.2.				Reurbanización de la plaza de la Iglesia - Plaza Sant Joan de la Ribera
1.3.				Reurbanización Av. Hostalets (CV-306)
1.4.				Peatonalización de la calle Mancomunitat de l'Horla Nord. Entre Av. València - Caminàs
1.5.				Reurbanización de Caminàs
1.6.				Implantación de los caminos escolares del Colegio Bisbe Hervàs
1.7.				Ampliación de la acera entre la rotonda del centro social y el colegio ASV
1.8.				Centralidad de barrio en la urbanización Aflinach - Monasterios
1.9.				Itinerarios peatonales a través de las zonas verdes
1.10.				Prueba piloto aceras - Urbanismo táctico
1.11.				Mejora urbana de los entornos escolares (visibilidad y adecuación del espacio peatonal)
1.12.				Habilitar la conexión del centro histórico con los nuevos desarrollos urbanos, permeabilizando la zona de las vías del ferrocarril
1.13.				Mejora de la visibilidad en intersecciones
1.14.				Secciones tipo para favorecer la caminabilidad
Bicicleta				
2				
2.1.				Creación de una red de itinerarios ciclistas urbanos
2.2.				Integración de la red ciclista de Puçol con la red de ámbito supramunicipal y desarrollo de la misma
2.3.				Implementación de un sistema de bicicleta pública tipo "Dockless"
2.4.				Incremento de los puntos de estacionamiento en vía pública
2.5.				Implantación de estacionamientos para bicicletas dentro de los equipamientos educativos
2.6.				Criterios de diseño para bicicletas
3.1.				Mejora del entorno de la estación de Renfe
3.2.				Reapertura de la conexión peatonal del centro histórico con la estación de Renfe
3.3.				Reurbanización de la calle Felip Sebastià (ligado al desarrollo del Plan Parcial)
3.4.				Nuevo mapa concesional de Metrobus (CV-102, València Metropolitana Nord)
3.5.				Integración tarifaria
3.6.				Acceso a la información del transporte público - aplicación móvil
3.7.				Ampliación del horario del autobús urbano
Transporte público				
3				
Vehículo privado				
4				
4.1.				Jerarquía viaria del municipio
4.2.				Puçol, municipio 30
4.3.				Apertura de la ronda
4.4.				Reestructuración de los sentidos de circulación
4.5.				Identificación de bolsas de estacionamiento
4.6.				Revisar la ordenanza de vados
4.7.				Obligación de la circulación de camiones por la ronda Avinguda de les Corts Valencianes-Carrer Ronda Avinguda Catalunya
Temas				
5.1.				Electrificación de la flota de vehículos oficiales
5.2.				Implantación de puntos de recarga en lugares simbólicos y visibles

4. Indicadores de seguimiento del PMUS

Además de los indicadores de implementación asociados a las propuestas anteriormente identificados, que permiten evaluar el grado de implementación del PMUS, se definen a continuación los indicadores de seguimiento con carácter general del propio PMUS. Por un lado, se consideran los indicadores de reparto modal y, por otro lado, los indicadores medioambientales.

4.1. Indicadores reparto modal

Como dato básico para evaluar a lo largo de la implementación de las propuestas de este PMUS los resultados en base al cambio del patrón de movilidad, es necesario evaluar, como principal dato de relevancia, la evolución del reparto modal.

Por tanto, a lo largo del plazo de 10 años de implementación del PMUS, se recomienda la actualización quinquenal de los datos de reparto modal para poder evaluar la efectividad de las medidas tomadas y el grado de cumplimiento de los objetivos marcados en este PMUS mediante la realización de una Encuesta de Movilidad.

Los datos a evaluar y sus cifras actuales, así como el valor objetivo previsto en 10 años, tal y como se desarrollaron y explicaron durante las fases de diagnóstico y objetivos, son los siguientes:

Indicadores de movilidad		
	Valor 2019	Valor objetivo
Reparto modal global		
Desplazamientos residentes	48.211	51.185
A pie (%)	39%	42,5%
Bicicleta (%)	1,4%	2,1%
Transporte público (%)	8,8%	15,7%
Vehículo privado	50,7%	39,7%
Reparto modal interno		
Desplazamientos internos	28.740	30.511
A pie (%)	64,2%	70,0%
Bicicleta (%)	1,7%	2,5%
Transporte público (%)	4,4%	6,0%
Vehículo privado	29,6%	21,5%
Reparto modal externo		
Desplazamientos externos	19.471	20.673
A pie (%)	1,9%	2,0%
Bicicleta (%)	0,9%	1,5%
Transporte público (%)	15,2%	30,0%
Vehículo privado	81,9%	66,5%



4.2. Indicadores de evaluación ambiental

Se recogen en la tabla los indicadores de evaluación ambiental, junto con los valores actuales y los previstos. Los valores objetivo para el año 2030 podrán variar en la revisión quinquenal según la evolución de la tendencia en este hito temporal, acentuándolos o aminorándolos.

Indicadores medioambientales		
	Valor 2019	Valor objetivo
IMD		
Ligeros internos (veh./día)	8.507	7.818
Ligeros externos de residentes (veh./día)	15.947	13.491
Ligeros externos no residentes (veh./día)	13.552	13.552
Pesados Alfinach (veh. pesados/día)	604	483
Pesados Camí Mar (veh. pesados/día)	198	158
Pesados CV-3007 sur (veh. pesados/día)	275	220
Pesados CV-3007 norte (veh. pesados/día)	414	331
Emisiones de GEI		
Emisiones de CO2 (t CO2eq anuales)	8.370,7	5.878,5
Emisiones de NOx (kg NOx anuales)	21.988,74	5.690,25
Emisiones de PM10 (kg PM10 anuales)	618,31	385,86
Consumo total de energía		
Consumo total energía veh. gasolina (tep)	1.166,2	1.574,7
Consumo total energía veh. diésel (tep)	1.696,8	583,5
Uso de vehículos menos contaminantes		
Ahorro debido a vehículos gasolina sustituidos por vehículos eléctricos (tCO2 eq/km)	1,00	259,99
Ahorro debido a vehículos diésel sustituidos por vehículos eléctricos (tCO2 eq/km)	0,88	46,88
Contaminación acústica		
Nivel sonoro (dB)	Sin PAM	-

4.2.1. Metodología de cálculo

A continuación se detalla la metodología de cálculo propuesta para cada uno de los indicadores ambientales.

IMD ligeros y pesados

Para la obtención de la IMD de ligeros y pesados, además de la realización de la Encuesta de Movilidad se llevarán a cabo conteos con carácter quinquenal en los mismos puntos en los que se desarrollaron los aforos direccionales en la etapa de diagnóstico:

- 3 puntos de aforos neumáticos:
 - Av. Retor Emilio Bayarri – Vía Puente (entre el colegio Alfinach y la urbanización Alfinach). Sección de 1+1. Ligeros y pesados.
 - Camí Mangraners. Entre Polideportivo y vía pecuaria



- Camí a la mar. Entre el enlace con la autovía y el núcleo de playa (más cerca del núcleo de playa)
- 3 puntos de aforo con cámaras:
 - Rotonda CV-306 con Avenida Corts Valencianes
 - Intersección CV-306 con calle Caminàs y avenida Alfinach
 - Rotonda CV-3007 con calle de la Creu
- 4 puntos de aforos direccionales:
 - Camí Magraners con enlace hacia AP-7 (By-pass)
 - Calle Caminàs con avenida de la Mancomunitat de l'Horta
 - Rotonda calle Caminàs, Mercè Rodoreda y Camí a la Mar
 - Calle Moli Vent con CV-307 y Avenida València

Emisiones de GEI

El cálculo de los indicadores de emisiones de GEI está asociado a los indicadores de reparto modal y al indicador ambiental de IMD, siguiendo la metodología utilizada con carácter previo en el diagnóstico ambiental:

Emisiones de CO2

Para calcular las emisiones de CO2 se emplea la “*Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero*” de marzo de 2018, publicada por la Oficina Catalana de Cambio Climático (OCCC). En la Calculadora de GEH se introducen los litros consumidos a partir de los km recorridos, haciendo la distinción entre diésel y gasolina.

A partir de los datos de la Encuesta de Movilidad y de aforos de tráfico (en los mismos puntos en los que se llevaron a cabo los aforos en la fase de diagnóstico), se obtiene el número de vehículos ligeros y pesados en el municipio de Puçol, y posteriormente se estiman las distancias medias recorridas.

La distribución del parque de vehículo por combustible se extrae del IVE (Instituto Valenciano de Estadística). Se transforman los km recorridos en litros consumidos considerando un consumo medio para vehículos ligeros y para vehículos pesados, obteniéndose las emisiones de CO2 equivalente.

Emisiones de contaminantes atmosféricos

Los contaminantes atmosféricos se obtienen a partir de los datos de kilómetros recorridos por los vehículos diésel y por los vehículos gasolina, calculados con la “*Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos*” del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

Seleccionando la tipología de vehículo y combustible, se introducen los km recorridos y se obtiene el consumo de NOx y de PM10 generado por el tránsito de vehículos en Puçol.

Consumo total de energía

Para evaluar el consumo total de energía asociado al tráfico que circula en Puçol se utilizan los siguientes factores de conversión recomendados por el IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía):



- 1 tep = 1.269 l de gasolina
- 1 tep = 1.164 l de gasóleo

La energía consumida actualmente según la tipología de vehículo diésel o gasolina, medida en toneladas equivalentes de petróleo, es la siguiente:

Tipología vehículos	l consumidos	Consumo 2019 (tep)
Diésel	2.153.282,4	1.696,8
Gasolina	1.357.467,5	1.166,2

Uso de vehículos menos contaminantes

El uso de vehículos menos contaminantes está relacionado con las emisiones de GEI. La tabla adjunta muestra el factor de ahorro que supone sustituir un kilómetro recorrido por un tipo de vehículo y combustible, por un vehículo de tipo eléctrico.

Tipo de vehículo	Combustible	(kg CO ₂ eq / km)
Turismo	Gasolina	0,199836
Turismo	Diésel	0,160615
Moto	Gasolina	0,092232
Camión	Gasolina	0,445788
Camión	Diésel	0,340998
Furgoneta	Gasolina	0,331596
Furgoneta	Diésel	0,269339

Según se desprende del IVE, el 0,1% de la flota municipal se compone de vehículos eléctricos. Aplicando este porcentaje a los desplazamientos de residentes en el municipio utilizando vehículos ligeros, se obtiene un total de 24 desplazamientos en vehículos eléctricos. Asumiendo que la sustitución de los 11 vehículos correspondientes por eléctricos se ha producido en el año 2019 y aplicando el factor de conversión correspondiente, se obtiene un ahorro actual por sustitución de vehículos gasolina de 1,0 t CO₂ eq/km y un ahorro por sustitución de vehículos diésel de 0,88 t CO₂ eq/km.

	Desplazamientos en vehículos ligeros eléctricos	Desplazam. 2019	Vehículos sustituidos por eléctricos en 2019	Vehículos sustituidos Gasolina	Vehículos sustituidos Diésel	kg CO ₂ eq/km gasolina	kg CO ₂ eq/km diésel	Ahorro sustitución gasolina (t CO ₂ eq/ km) 2019	Ahorro sustitución diésel (t CO ₂ eq/ km) 2019
Particulares	Turismos	16	7	3	4	0,199836	0,160615	0,55	0,66
	Furgoneta	4	2	1	1	0,331596	0,269339	0,26	0,21
	Motocicletas	4	2	2		0,092232		0,18	
		24	11					1,00	0,88

Contaminación acústica

El municipio de Puçol, con una población ligeramente inferior a 20.000 habitantes, no tiene obligación de realizar un PAM (Plan Acústico Municipal) pero sería recomendable con tal de identificar las áreas acústicas existentes en el municipio y definir medidas que permitan reducir los niveles sonoros en Puçol.

4.2.2. Cálculo de los valores objetivo

El Acuerdo de París sobre el clima, firmado por 196 países incluido España, recoge el compromiso de reducir el 40% las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990.



La Comisión Europea, además de ratificar el Acuerdo de París, actualizó en 2018 su hoja de ruta para la descarbonización profunda de su economía en el horizonte 2050.

Cada Estado miembro debe elaborar un Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC), así como una Estrategia de Bajas Emisiones a Largo Plazo (2050) para determinar el grado de cumplimiento de los objetivos a nivel global en la Unión Europea.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2027, actualmente en proceso de elaboración y en versión borrador, refleja un conjunto de medidas que permitirán alcanzar el 21% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990. Considerando el sector del transporte, se observa en la siguiente tabla como de 2020 a 2030 la previsión es reducir las emisiones de CO2 equivalente en torno al 32%.

Años	1990	2005	2015	2020*	2025*	2030*
Transporte	59.199	102.310	83.197	85.722	74.638	57.695
Generación de energía eléctrica	65.864	112.623	74.051	63.518	27.203	19.650
Sector industrial (procesos de combustión)	45.099	68.598	40.462	40.499	37.246	33.530
Sector industrial (emisiones de procesos)	28.559	31.992	21.036	21.509	22.026	22.429
Sectores residencial, comercial e institucional	17.571	31.124	28.135	26.558	23.300	19.432
Ganadería	21.885	25.726	22.854	23.247	21.216	19.184
Cultivos	12.275	10.868	11.679	11.382	11.086	10.791
Residuos	9.825	13.389	14.375	13.657	11.898	9.650
Industria del refin.	10.878	13.078	11.560	12.247	11.607	10.968
Otras industrias energéticas	2.161	1.020	782	721	568	543
Otros sectores	9.082	11.729	11.991	14.169	13.701	13.259
Emisiones fugitivas	3.837	3.386	4.455	4.715	4.419	4.254
Uso de productos	1.358	1.762	1.146	1.231	1.283	1.316
Gases fluorados	64	11.465	10.086	8.267	6.152	4.037
Total	287.656	439.070	335.809	327.443	266.343	226.737

*Los datos de 2020, 2025 y 2030 son estimaciones del Escenario Objetivo del PNIEC.

Evolución de las emisiones (miles de toneladas de CO2 equivalente). Fuente: Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030

El valor objetivo previsto de **IMD de vehículos ligeros internos y externos**, atendiendo a los objetivos de reparto modal definidos en el epígrafe 4.1, supone una reducción del 8% y 15% respectivamente para el año 2030. La **IMD de pesados** se estima que se reducirá en un 20% respecto al valor actual.

Las **emisiones de GEI** están afectadas por la tipología de combustible de los vehículos tanto ligeros como pesados que circulan por el municipio de Puçol. Desde el punto de vista energético y con la necesidad de descarbonizar los sistemas de transporte, la cuota de vehículos diésel se espera que disminuya paulatinamente, mientras se produce una transición hacia la movilidad eléctrica con el aumento de la cuota de vehículos híbridos y eléctricos.

Se plantea la hipótesis de que la cuota de vehículos ligeros gasolina en el horizonte 2030 aumentará del 39,5% al 60,0%, en detrimento de los vehículos ligeros diésel, y que la categoría de otros ascenderá del 1,2% al 7,0%.



Para cumplir con un objetivo de reducción alrededor del 30% las emisiones de CO2 equivalente en el 2030, se hace necesario plantear una reducción de la cuota del diésel al 11,5% y un aumento de la cuota de vehículos híbridos y eléctricos desde el 0,1% hasta el 21,5%. En el caso de los desplazamientos en vehículos pesados que circulan diariamente por Puçol, pasarán de ser exclusivamente diésel a un reparto de 90% diésel, 6,5% gasolina, 2% eléctricos y 1,5% de otras categorías.

Desplazamientos	Vehículos ligeros 2019		Vehículos ligeros 2030	
			24454	
Diésel	59,10%	14452	11,50%	2451
Gasolina	39,60%	9659	60,00%	12785
Eléctrico	0,10%	24	21,50%	4581
Otros	1,20%	293	7,00%	1492

Se muestran en la siguiente tabla los resultados de emisiones de GEI para 2030, así como el valor actual.

	Litros	l/100Km	km Anuales	l consumidos	kg CO2/l	tCO2 eq	NOx (g/km)	PM10 (g/km)	NOx (kg)	PM10 (kg)
2019	Diésel turismo	6,5	22.567.182	1.466.866,8	2,503	3.671,6	0,877	0,015	19.791	339
	Gasolina turismo	9	15.082.973	1.357.467,5	2,196	2.981,0	0,049	0,014	739	211
	Diésel camión	45	1.525.368	686.415,6	2,503	1.718,1	0,956	0,045	1.458	69
						8.370,7			21.988,74	618,31

	Litros	l/100Km	km Anuales	l consumidos	kg CO2/l	tCO2 eq	NOx (g/km)	PM10 (g/km)	NOx (kg)	PM10 (kg)
2030	Diésel turismo	6,5	3.793.721	246.591,9	2,503	617,2	0,877	0,015	3.327	57
	Gasolina turismo	9	19.793.327	1.781.399,5	2,196	3.912,0	0,049	0,014	970	277
	Diésel camión	45	1.097.554	493.899,1	2,503	1.236,2	0,956	0,045	1.049	49
	Gasolina camión	65	79.268	51.524,0	2,196	113,1	4,34	0,031	344	2
						5.878,5			5.690,25	385,86

El **consumo total de energía** previsto según la tipología de vehículo diésel o gasolina, obtenido a partir de los litros consumidos previstos es:

Tipología vehículos	l consumidos previstos	Consumo 2030 (tep)
Diésel	740.491,0	583,5
Gasolina	1.832.923,5	1.574,7

En cuanto al **uso de vehículos menos contaminantes** previsto, relacionado con las emisiones de GEI, se obtiene el indicador de ahorro por la sustitución de vehículos gasolina y el indicador de ahorro por la sustitución de vehículos diésel en el año 2030. Se asume que la totalidad de la flota municipal será sustituida por vehículos eléctricos, con la incorporación de 2 bicicletas eléctricas y la adquisición de 1 furgoneta adicional y dos cargo-bikes para labores de reparto. Se realiza una hipótesis de reparto de los 4.581 desplazamientos previstos en vehículo eléctrico, asumiendo que en su mayoría serán llevados a cabo utilizando turismos y furgonetas, seguido de motocicletas, bicicletas y cargo-bikes, lo que supondrá en 2030 un ahorro por la sustitución de vehículos gasolina por eléctricos de 263,94 t CO2 equivalente y un ahorro por la sustitución de vehículos diésel por eléctricos de 47,42 tCO2 equivalente.



	Desplazamientos en vehículos ligeros eléctricos	Valor objetivo 2030	Vehículos eléctricos en 2030	Vehículos sustituidos por eléctricos en 2030	Vehículos sustituidos gasolina	Vehículos sustituidos diésel	kg CO2 eq/km gasolina	kg CO2 eq/km diésel	Ahorro sustitución gasolina (t CO2 eq/ km) 2030	Ahorro sustitución diésel (t CO2 eq/ km) 2030
Flota municipal	Turismos	10	10	10	8	2	0,199836	0,160615	1,62	0,31
	Motocicletas	10	10	10	10		0,092232		0,92	
	Bicicletas	5	5	5						
	Furgonetas	13	13	13	11	2	0,331596	0,269339	3,49	0,67
	Cargo-bikes	5	5	5						
Particulares	Turismos	1851	740	724	586	138	0,199836	0,160615	117,19	22,09
	Furgoneta	1200	480	476	386	90	0,331596	0,269339	127,85	24,36
	Motocicletas	350	140	136	136		0,092232		12,54	
	Bicicletas	175	70	70						
	Cargo-bikes	40	16	16						
		3659	1489						263,62	47,42

En lo que se refiere a la **contaminación acústica** del municipio, como consecuencia del decrecimiento del tráfico previsto y la sustitución de los vehículos actuales por eléctricos para el año objetivo, es previsible una disminución de los valores de nivel sonoro externo (dB) en el municipio de Puçol, pero al no conocerse el dato de partida de contaminación acústica en 2019, no resulta posible plantear un valor objetivo para 2030.

