

8.6 PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO

El análisis del funcionamiento del viario de Vila-real ha revelado la presencia de una importante carga de tráfico en algunos ejes del viario inscritos en la trama urbana de la ciudad. En algunos casos, las intensidades de tráfico son incompatibles con el uso eminentemente residencial o comercial y de servicios predominante en dichas zonas.

El programa de mejora de gestión del sistema viario se estructura en los siguientes Planes de actuaciones:

PROGRAMA 6	MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
		PLAN DE REGULACIÓN VELOCIDAD TRÁFICO
		PLAN DE CONTROL DEL TRÁFICO
		PLAN DE SEGURIDAD VIAL
		PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS
		PLAN DE CONTROL DE ACCESO DEL TRÁFICO AL CENTRO

Tabla 128.- Programa 6: Mejora de la gestión del tráfico.

8.6.1 PLAN DE REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD DEL TRÁFICO

Junto a nueva propuesta de jerarquización del viario urbano, se deben tener en cuenta actuaciones orientadas al control de la velocidad basado en una limitación de la misma en función de las características y el tipo de tráfico de cada vía.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 6: MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	PLAN DE REGULACIÓN VELOCIDAD TRÁFICO	43	JERARQUIZACIÓN VIARIA Y REGULACIÓN DE LAS VELOCIDADES DE CIRCULACIÓN
		44	MEDIDAS DE CALMADO DEL TRÁFICO

Tabla 129.- Plan de regulación de la velocidad del tráfico.

ACTUACIÓN	43.- JERARQUIZACIÓN VIARIA Y REGULACIÓN DE LAS VELOCIDADES DE CIRCULACIÓN			
PLAN	6.1.- PLAN DE REGULACIÓN VELOCIDAD TRÁFICO	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
OBJETIVO	ESTABLECER UNA JERARQUIZACIÓN VIARIA EN FUNCIÓN DEL USO DE LA VÍA Y ADECUAR LA VELOCIDAD DEL TRÁFICO A LAS CARACTERÍSTICAS Y NECESIDADES.	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA Y POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	Nº DE VÍAS EN LAS QUE SE HA REGULADO LA VELOCIDAD SEGÚN JERARQUÍA	PRESUPUESTO	Coste incluido en actuaciones previstas en el 'Plan de Mejora de la red viaria' del Programa 5 del PMUS	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Del análisis del funcionamiento del viario urbano de Vila-real, se denota que las secciones actuales no son acordes en todos los casos a las necesidades funcionales de cada vía.

En algunos casos, como es el caso la avenida Alemania, la avenida Francia y la avenida Europa, las intensidades de tráfico son incompatibles con el uso eminentemente residencial, comercial o de servicios, predominantes en dichas zonas, que merman notablemente la calidad ambiental y de vida en dichas áreas.

El PMUS propone la siguiente clasificación viaria, para establecer la **JERARQUIZACIÓN DEL VIARIO URBANO** adecuada la funcionalidad prevista en cada vía.

- a) **Vías interurbanas:** son aquella que unen distintos núcleos urbanos; destacan las grandes vías de competencia estatal y autonómica (CV-10, AP-7, N-340, CV-20, CV-185, CV-222).
- b) **Vías estructurales supramunicipales de carácter urbano:** son las que derivan el tráfico que llega por las vías interurbanas hacia otras interurbanas sin necesidad de entrar en el casco urbano.
- c) **Vías estructurales o arteriales:** son vías que enlazan entre sí las distintas zonas de la ciudad y conectan la red viaria interurbana y las rondas de circunvalación, con la red urbana. Son utilizadas para cruzar el casco urbano o viajes largos de entrada / salida de la ciudad.
- d) **Vías colectoras/distribuidoras:** son las vías urbanas que conectan la red arterial con la red viaria local. Son utilizadas para viajes cortos dentro del casco urbano.
- e) **Vías locales:** resto de vías cuya función es básicamente capilarizar el tejido urbano y dar accesibilidad local a edificios o lugares concretos. Estas vías a su vez las podemos clasificar en:
 - e.1) con segregación total de los tráfico
 - e.2.) de coexistencia de tráfico
 - e.3) de tráfico restringido
 - e.4) peatonales

En los planos siguientes, se definen los viales que se incluyen en cada categoría de viario.

Vista la categoría de cada vía y la funcionalidad que por tanto se le requiere, en cada una de ellas se deben implantar las **actuaciones previstas en el 'Plan de Mejora de la red viaria' del Programa 5 de este PMUS**, para adecuar las características de cada vía a su función dentro de la trama urbana y a los medios de transporte que debe albergar según el PMUS.

Una vez ejecutadas las actuaciones para adecuar cada vía a la categoría que se le asigna según la jerarquía del viario, el ayuntamiento podrá **regular en las mismas las velocidades de circulación** en cada caso, excepto en las vías interurbanas de titularidad supramunicipal y que no son objeto del PMUS, para adecuar la velocidad del tráfico en cada vía a las necesidades de los usuarios y a las condiciones de seguridad vial.

El PMUS propone establecer la siguiente regulación de **LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD:**

- a) Vías **interurbanas:** según legislación vigente.
- b) Vías **estructurales supramunicipales de carácter urbano:**
 - Ronda Sudoeste: 80 km/h.
 - Tramo carretera N-340 (adecuado): 60 km/h.
 - Carretera CV-20 (tramo urbano): 50 km/h.
- c) Vías **estructurales o arteriales:** 50 km/h.
- d) Vías **colectoras o distribuidoras:** 40 km/h.
- e) Vías **locales:**
 - De tráfico segregados: 30 km/h.
 - De coexistencia de tráfico y de tráfico restringido: 20 km/h.

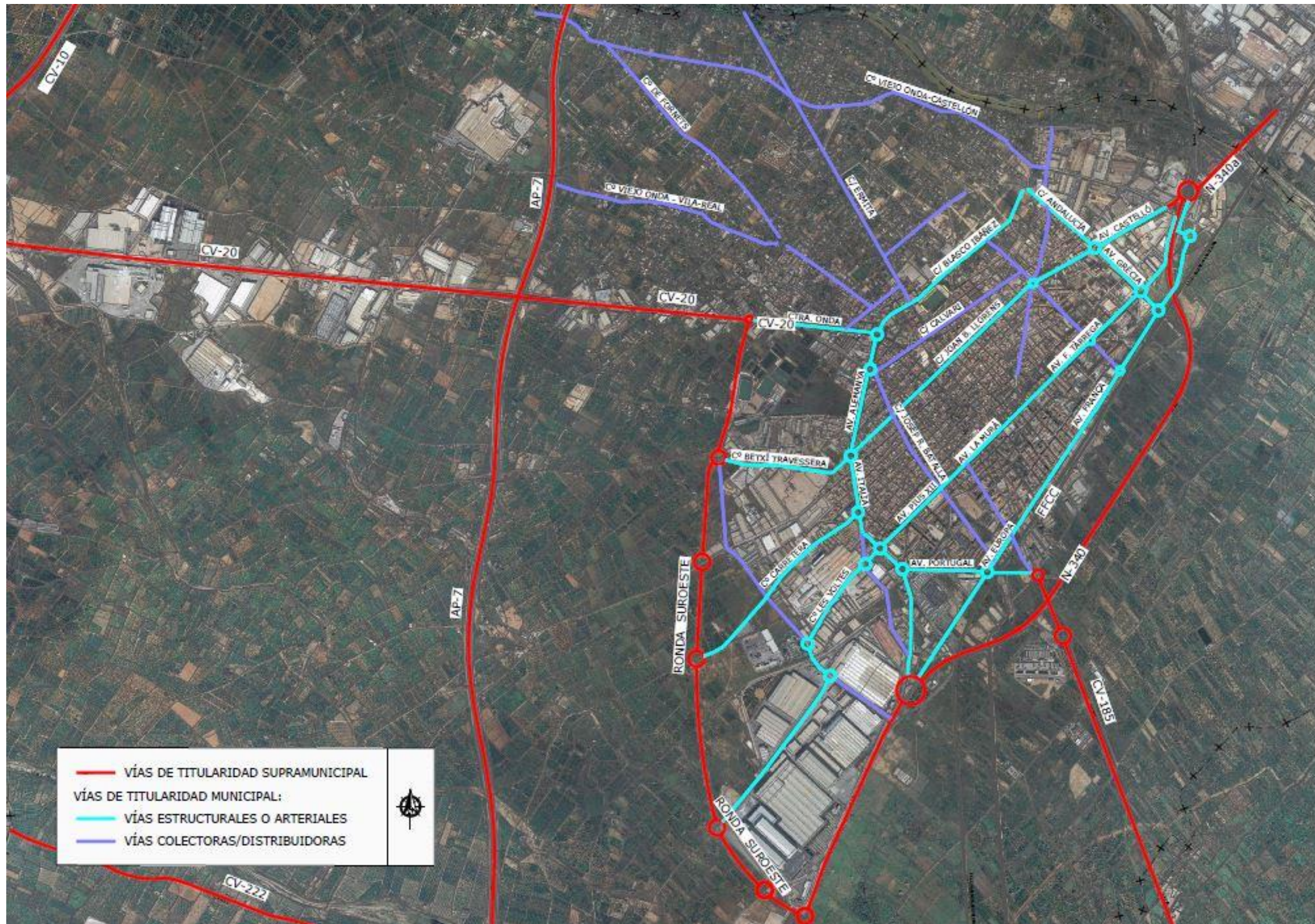


Fig. 182.- Jerarquización viaria propuesta en Vila-real.

CTUACIÓN	44.- MEDIDAS DE CALMADO DEL TRÁFICO			
PLAN	6.1.- PLAN DE REGULACIÓN VELOCIDAD TRÁFICO	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
OBJETIVO	REDUCIR CONTAMINACIÓN ATMÓSFERICA Y ACÚSTICA REDUCIR CONSUMO ENERGÉTICO REDUCIR EL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE CIRCULAN POR EL INTERIOR DEL ÁREA URBANA	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE TERRITORIO Y MOVILIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS)	
INDICADORES	Nº MEDIDAS ADOPTADAS / AÑO	PRESUPUESTO	450.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

En los viarios urbanos, en los que por convivencia de usos residenciales / comerciales, sea necesario calmar el tráfico, el PMUS propone la implantación de las siguientes medidas:

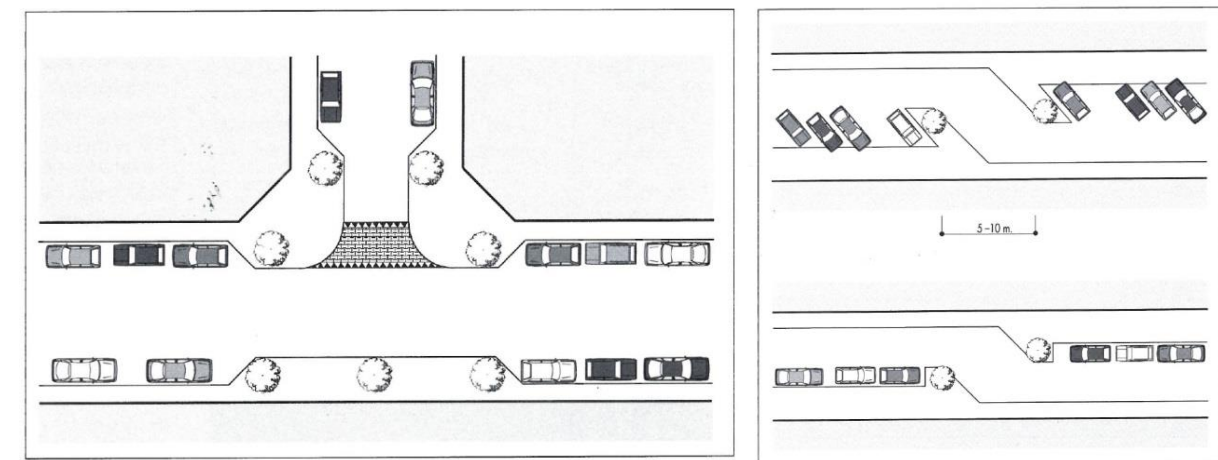
- Aceras continuas.
- Orejas en entradas a calles y cruce peatonales.
- Estrechamientos de calzada.
- Lomos reductores de velocidad.
- Señalización.
- Arbolado.
- Zig-zag.
- Estrechamientos laterales de calzada.
- Mesetas o plataformas.
- Mini glorietas.
- Pavimentación diferenciada, etc.

Durante la fase de implantación del PMUS, al ir definiendo las actuaciones nº 12 y 33 previstas en el PMUS, se tendrán presentes las anteriores recomendaciones de calmado de tráfico en los diseños nuevos.

Además, en caso de viales donde no sea necesario un cambio significativo de la sección transversal, pero sí se requiera medidas puntuales de calmado de tráfico, la Oficina de Movilidad municipal diseñará las mismas, pudiendo ser ejecutadas las mismas por la brigada del SPV.

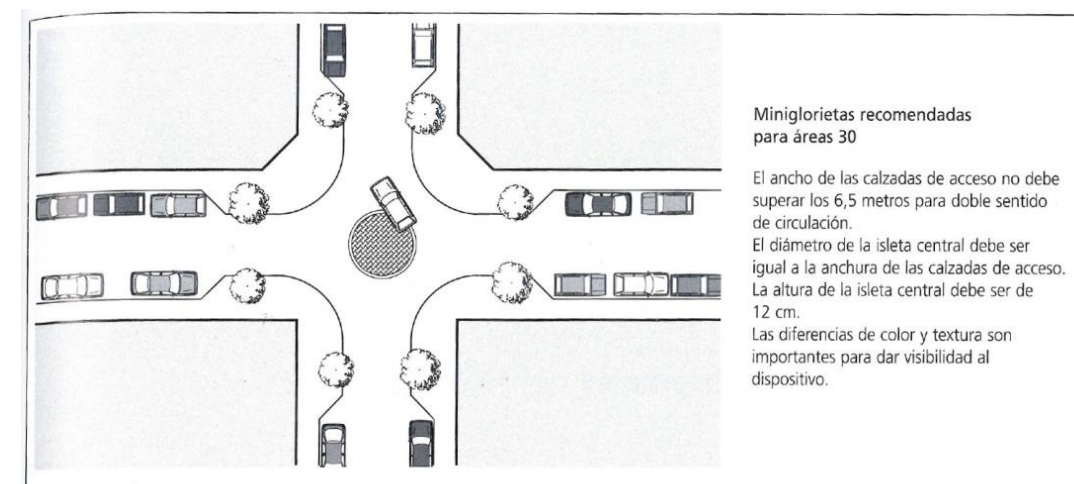
Las medidas de calmado de tráfico quedan recogidas todas ellas en la FUENTE: 'Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana'. Alfonso Sanz Alduán. Ministerio de Fomento, 2008 de que a continuación mostramos algún ejemplo.

EJEMPLOS DE MEDIDAS PARA CALMAR TRÁFICO



Planta de una "puerta" de acceso a un área de moderación del tráfico.

Zig-zags creados mediante ordenación alternada del aparcamiento.



Miniglorietas recomendadas para áreas 30.

Miniglorietas recomendadas para áreas 30

El ancho de las calzadas de acceso no debe superar los 6,5 metros para doble sentido de circulación.
El diámetro de la isleta central debe ser igual a la anchura de las calzadas de acceso. La altura de la isleta central debe ser de 12 cm.
Las diferencias de color y textura son importantes para dar visibilidad al dispositivo.

Fig. 183.- Ejemplos de medidas de calmado del tráfico.

8.6.2 PLAN DE CONTROL DEL TRÁFICO

Dentro del objetivo de mejorar la gestión de tráfico en Vila-real, una apuesta importante debe ser la creación del centro de control de tráfico, así como la mejora de la señalización informativa a conductores sobre los destinos.

Estas medidas permitirán una interacción a tiempo real con el usuario que facilitará la gestión del tráfico.

PROGRAMAS	PLAN	Nº	
PROGRAMA 6: MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	PLAN DE CONTROL DEL TRÁFICO	45	CREACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DEL TRÁFICO
		46	MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA A CONDUCTORES DE LOS DESTINOS

Tabla 130.- Plan de control del tráfico.

ACTUACIÓN	45.- CREACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO		
PLAN	6.2.- PLAN DE CONTROL DEL TRÁFICO	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO
OBJETIVO	CONTROLAR Y REGULAR EN TIEMPO REAL EL TRÁFICO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (POLICÍA LOCAL)
INDICADORES	Nº MEDIDAS ADOPTADAS / AÑO	PRESUPUESTO	360.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS			

En la actualidad Vila-real no dispone de un **Centro de Control de Tráfico**, que debe ser el punto de unión entre todos los agentes implicados en el tráfico urbano de la ciudad: peatones, vehículos privados, transporte colectivo, Policía Local, medios de comunicación, etc... y desde el cual, se realiza la gestión integral del tráfico con el objetivo de optimizar las condiciones generales de la circulación para todos los usuarios de la vía pública.

El **sistema centralizado de control del tráfico** permite regular en tiempo real los semáforos para adecuarlos a las condiciones del tráfico. Mediante dicho sistema es posible modificar el tiempo de verde de cada acceso, el ciclo semafórico y la sincronización entre diferentes cruces para evitar que se generen colas en unas vías mientras sobra tiempo en otras, consiguiendo con ello reducir la demora y aumentar la velocidad de circulación. Se dispone de un sistema de emergencia de tiempos fijos que funcionaría automáticamente en caso de fallo del sistema centralizado.

Para controlar el tráfico es necesario:

- a) Ampliar la red semafórica.
- b) Implantar un programa de telegestión.
- c) Implementar paneles de información en tiempo real a conductores con indicaciones del estado del tráfico y de reserva de plazas de aparcamiento.
- d) Instalación de cámaras que controlen las zonas conflictivas referentes a la movilidad y la seguridad, conectadas con el centro de control de tráfico
- e) Sistema de control inteligente para la gestión de la Movilidad Sostenible. Este sistema aporta grandes beneficios en términos de eficiencia energética ya que aplica algoritmos avanzados que analizan las condiciones del tráfico en tiempo real y adaptan la regulación semafórica para reducir los tiempos de parada y mejorar los tiempos de recorrido.

CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO



Fig. 184.- Centro de Control de Tráfico de València.

EJEMPLO PANEL INFORMATIVO EN TIEMPO REAL



Fig. 185.- Ejemplo de panel informativo en tiempo real.

ACTUACIÓN	46.- MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA A CONDUCTORES DE LOS DESTINOS			
PLAN	6.2.- PLAN DE CONTROL DEL TRÁFICO	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
OBJETIVO	REDUCIR TIEMPO DESPLAZAMIENTOS GARANTIZAR MOVIMIENTOS DIRECTOS Y EVITAR MOVIMIENTOS DE AGITACIÓN	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA Y POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	Nº SEÑALES IMPLANTADAS/ AÑO	PRESUPUESTO	100.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

La tipología del entramado de calles que conforman parte del centro urbano de Vila-real le confiere una ordenación del tráfico con poca capacidad de alternativas, pues muchas de las calles son de sentido único de circulación.

Se debe instalar una señalización clara y exacta que facilite la comprensión de las normas y rutas a los conductores. Esta señalización debe utilizarse para informar sobre calles inapropiadas para el vehículo, normativa de las calles, normativa de aparcamiento, rutas recomendadas.

El PMUS propone que el ayuntamiento, en fase de implantación del PMUS, realice un "Estudio de recorridos principales" para determinar los itinerarios a señalar adecuadamente en función del destino desde las principales vías de entrada al interior del casco urbano y desde el casco urbano hacia el exterior, de manera que se consiga distribuir el tráfico de la manera más efectiva posible, generando certidumbre a los usuarios en sus desplazamientos.

Un recorrido principal a señalar es el que compone la propuesta Ronda Centro del PMUS.

En las señales, la información debe ser claramente visible y comprensible (frases cortas y simples).

El color de los caracteres debe contrastar suficientemente con el del fondo y éste, a su vez, con el de su entorno. Los colores y símbolos se utilizarán de acuerdo a códigos o formas normalizadas. El tamaño de los caracteres dependerá de la distancia a la que se vaya a ver la información.

EJEMPLO SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA



Fig. 186.- Ejemplo de señalización informativa.

8.6.3 PLAN DE SEGURIDAD VIAL

Por un lado, se identificarán los puntos negros en el municipio de Vila-real de manera que se pueda crear una base de datos.

Un factor importante en materia de promoción de la seguridad vial será la realización de campañas y concienciación de accidentes de tráfico.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 6: MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	PLAN DE SEGURIDAD VIAL	47	CREACIÓN BASE ACTUALIZADA DE PUNTOS NEGROS RESPECTO A LA SEGURIDAD VIAL
		48	PLANES ESPECÍFICOS DE VIGILANCIA Y CONTROL DE USUARIOS DE MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS. ORDENANZA MUNICIPAL MODOS NO MOTORIZADOS
		49	CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN DE ACCIDENTES

Tabla 131.- Plan de seguridad vial.

ACTUACIÓN	47.- CREACIÓN BASE ACTUALIZADA DE PUNTOS NEGROS RESPECTO A LA SEGURIDAD VIAL				
PLAN	6.3.- PLAN DE SEGURIDAD VIAL	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO		
OBJETIVO	EVITAR Y REDUCIR SITUACIONES DE RIESGO Y ACCIDENTES	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA Y POLICÍA LOCAL)		
INDICADORES	Nº PUNTOS IDENTIFICADOS Y CORREGIDOS / AÑO	PRESUPUESTO	Incluida en la actuación nº 34 de mejoras puntuales en viario. Además para alimentar técnicamente el sistema 36.000 €/ AÑO	PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS					

objeto de esta actuación, es **conocer y disponer de una base de puntos conflictivos en materia de seguridad vial**, que esté implementada en el SIT municipal, para permitir actuar sobre ellos y evitar la siniestralidad.

Para recopilar los puntos conflictivos sobre los que hay que actuar, el PMUS propone que se realicen las siguientes actuaciones en fase de implantación del mismo:

- En la web de movilidad municipal debe crearse un buzón para que el ciudadano registre sus quejas en materia de movilidad y seguridad vial.
- La Policía Local debe transmitir a la Oficina de Movilidad los incidentes que registre en la vía pública, indicando: la tipología de incidencia, su gravedad, ubicación, afectados (vehículos/peatones/ciclistas) implicados
- La información debe implementarse en el SIT municipal y comunicarse al ciudadano
- Conocidos los puntos problemáticos, la Oficina de Movilidad definirá en cada caso las actuaciones a realizar para eliminar los riesgos y estas pueden ser ejecutadas por la brigada del SPV. Entre las medidas a adoptar en cada punto negro están las siguientes:
 - Señalarlo para advertir su presencia según Reglamento General Circulación.
 - Mejorar la señalización viaria (vertical y horizontal) según Reglamento General Circulación.
 - Aumentar la presencia policial.
 - Mantener en buen estado de conservación la calzada.
 - Reducir la velocidad en el tramo, adoptar medidas de calmado, si fuera el caso.
 - Mejorar la iluminación, si fuera el caso.
 - Regular cruce, si fuera el caso.

Estas actuaciones están ligadas con las definidas en la Actuación nº 34 del PMUS de Mejoras puntuales en el viario.

SEÑALIZACIÓN DE TRAMO DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES



Fig. 187.- Ejemplos de señalización de tramo de concentración de accidentes.

ACTUACIÓN	48.- PLANES ESPECÍFICOS DE VIGILANCIA Y CONTROL DE USUARIOS DE MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS. ORDENANZA MUNICIPAL MODOS NO MOTORIZADOS		
PLAN	6.3.- PLAN DE SEGURIDAD VIAL	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO
OBJETIVO	EVITAR Y REDUCIR SITUACIONES DE RIESGO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (POLICÍA LOCAL)
INDICADORES	Nº ACTUACIONES REALIZADAS / AÑO	PRESUPUESTO	3.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS			

Se propone que la Policía Local establezca y realice **planes específicos de vigilancia y control del tráfico de usuarios de modos de transporte no motorizados (peatones y ciclistas)**, con el objeto de mejorar la seguridad vial ante incumplimiento legislación viaria.

Establece un plan de campañas periódicas sobre:

1. Control velocidad.
2. Control cumplimiento normas circulación y señalización.
3. Respeto de ciclistas a peatones y viceversa.
4. Educación vial a los usuarios del Bicivila't y peatones.
5. Control drogas y alcoholemia.
6. Control de infracciones en estacionamientos.

Además se propone la elaboración y aprobación de la **Ordenanza Municipal de circulación de modos de transporte no motorizados** (bicicletas, patinetes, peatón).

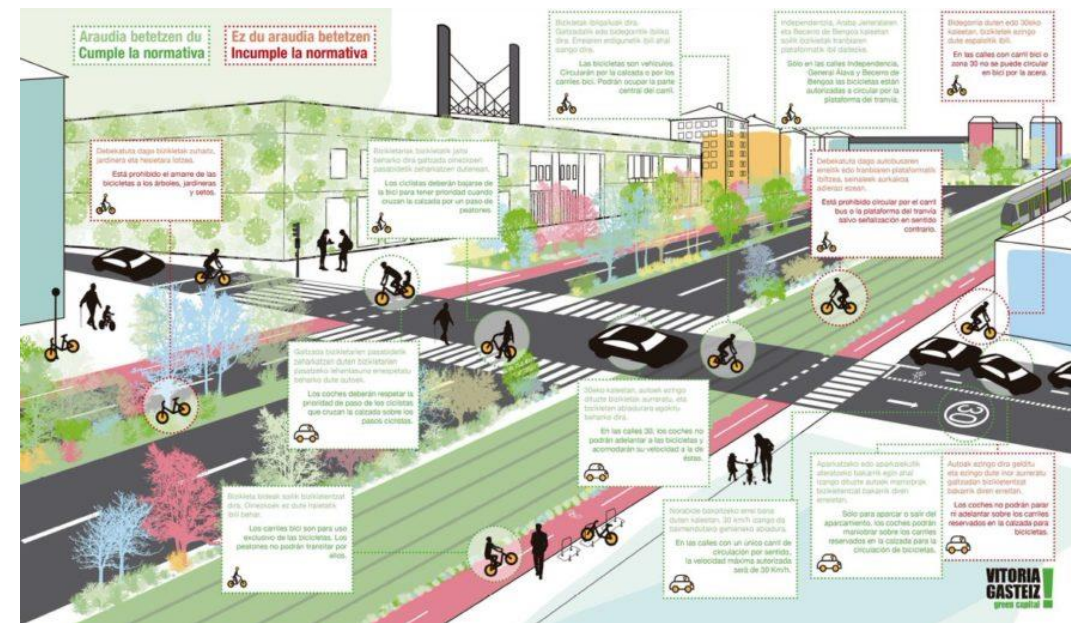


Fig. 189.- Ejemplo de cartel sobre cumplimiento de la normativa de circulación de vehículos no motorizados en Vitoria-Gasteiz.

Las obligaciones sobre las dos ruedas

La iniciativa legislativa integrará a la Ley del Tránsito los siguientes deberes:



Fig. 188.- Ejemplo de cartel sobre obligaciones en la circulación de bicicletas.

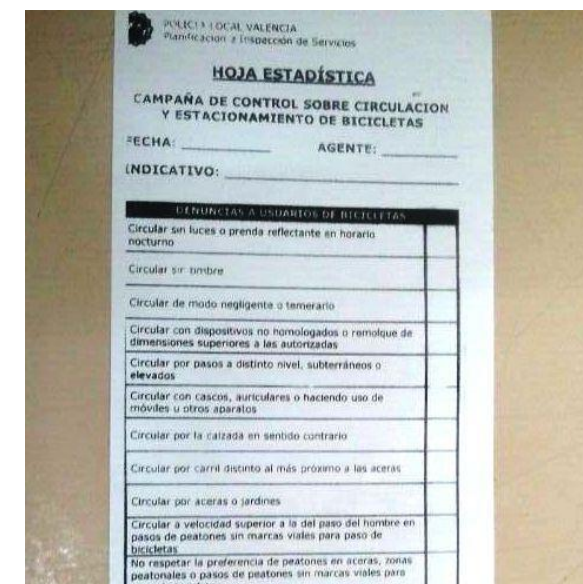


Fig. 190.- Control de circulación y estacionamiento de bicicletas.

ACTUACIÓN	49.- CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN DE ACCIDENTES			
PLAN	6.3.- PLAN DE SEGURIDAD VIAL	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
OBJETIVO	EVITAR Y REDUCIR SITUACIONES DE RIESGO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	Nº CAMPAÑAS/ AÑO	PRESUPUESTO	3.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Se trata de que la Policía Local establezca y realice **campañas informativas y de concienciación para la prevención de accidentes**, aprovechando la experiencia en estas campañas de otros organismos como la DGT y asociaciones.

Este tipo de campañas pueden consistir en:

- Consejos para los viajes en aquellas fechas del año como navidad, semana santa o verano que habrá más desplazamientos.
- Publicar información sobre los paquetes de seguridad que incorporan los nuevos vehículos y sobre el mantenimiento de los vehículos.
- Consejos para conducción en determinadas situaciones: lluvia, frenada de emergencia, reacción ante un vehículos de emergencias (ambulancia, bomberos, policía), etc.
- Informar sobre malas prácticas: utilización móvil, no respeto distancia seguridad, toma de alcohol y drogas, no atención sobre los efectos secundarios medicamentos, etc.
- Educación vial en colegios, asociaciones, centros de trabajo, etc.

Un grupo de usuarios que registra bastante siniestralidad son los trabajadores. Los accidentes laborales de tráfico representan el 32,7 % de todos los siniestros relacionado con el trabajo. En 2017 se registraron 618 fallecidos en accidente laboral, 202 murieron en un accidente de tráfico, el 60 % de ellos en el camino de ida o vuelta al trabajo, según un estudio de la asociación de víctimas de accidentes DIA.

Por tanto, es necesario difundir estos conceptos en una campaña específica destinada a los trabajadores de los polígonos industriales, mediante la intermediación de los empresarios y los sindicatos y en colaboración con la DGT.

- Promover e impulsar buenas prácticas de peatones, ciclistas y conductores.

EJEMPLO DE CAMPAÑA

Colaboran:

Organizan:

“0 accidentes, también en el trabajo. Por ti, por todos”

Desayuno Empresarial SEGURIDAD VIAL LABORAL.
Contribución de las empresas a la reducción de los accidentes de tráfico

Jueves 30 de marzo de 2017, de 9.30 a 11 h
 CAEB · Aragó 215 2º 07008 Palma de Mallorca

#CAEBsocial
 #CAEB
 @caeb

Fig. 191.- Ejemplo de campaña de seguridad vial.

8.6.4 PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS

Este Plan persigue la consecución de una distribución urbana de mercancías ágil, rápida y limpia, que permita dotar al municipio de un sistema eficiente y que al mismo tiempo sea compatible con las distintas estrategias que aborda este PMUS.

El siguiente tabla se enumeran las actuaciones propuestas en este ámbito:

PROGRAMAS	PLAN		
PROGRAMA 6: MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	50	ORDENANZA MUNICIPAL QUE REGULE EL REPARTO DE MERCANCÍAS
		51	MEJORA RED DE PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS
		52	VIGILANCIA, DISUASIÓN Y SANCIÓN EN INFRACCIONES DE CARGA Y DESCARGA
		53	EJECUTAR UNA CIUDAD O CENTRO DEL TRANSPORTE
		54	CREACIÓN DE LA FIGURA DEL GESTOR DE LA LOGÍSTICA URBANA Y DEL FORO DEL TRANSPORTE URBANO
		55	FOMENTO DEL USO DE VEHÍCULOS DE REPARTO MENOS CONTAMINANTES
		56	REPARTO NOCTURNO DE MERCANCÍAS

Tabla 132.- Plan de regulación del reparto de mercancías.

ACTUACIÓN	50.- ORDENANZA MUNICIPAL QUE REGULE EL REPARTO DE MERCANCÍAS			
PLAN	6.4.- PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
OBJETIVO	GARANTIZAR UNA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS ÁGIL REDUCIR IMPACTO SOBRE LA MOVILIDAD DEL CASCO URBANO EVITAR MOLESTIAS A LOS CIUDADANOS	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD Y ECONOMÍA-COMERCIO)	
INDICADORES	APROBACIÓN ORDENANZA	PRESUPUESTO	6.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

La actual Ordenanza de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial del Ayuntamiento de Vila-real solo dedica 2 artículos a la carga y descarga, circulación de vehículos pesados y mercancías pesadas.

Por lo tanto, **es necesario elaborar** durante la fase de implementación del PMUS, una **Ordenanza municipal** que regule las **operaciones logísticas de reparto de mercancías en el casco urbano** o bien desarrollar el Capítulo II de la actual ordenanza.

Con esta ordenanza se pretende:

- Marcar restricciones al tráfico pesado en ciertas zonas del casco urbano y en determinados horarios.
- Establecer la reserva de suficientes zonas de carga y descarga.
- Incentivar una distribución de mercancías compartida entre los establecimientos, reduciendo el número de operaciones de reparto y promoviendo una distribución organizada con vehículos de pequeño tamaño, y menos contaminantes.
- Potenciar la vigilancia de la utilización adecuada de las zonas de carga y descarga en el núcleo urbano de la ciudad.
- Regular los horarios de carga y descarga

EJEMPLO ZONA DE CARGA Y DESCARGA EN EL CASCO URBANO



Fig. 192.- Vista actual de la zona de carga y descarga en la c/ Joan Baptista Llorens de Vila-real.

ACTUACIÓN	51.- MEJORA RED DE PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS.			
PLAN	6.4.- PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
OBJETIVO	GARANTIZAR UNA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS ÁGIL REDUCIR IMPACTO SOBRE LA MOVILIDAD DEL CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS MOVILIDAD Y ECONOMÍA-COMERCIO)	
INDICADORES	Nº DE PLAZAS NUEVAS O REFORMADAS / AÑO	PRESUPUESTO	150.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Para garantizar un reparto ágil y eficaz de mercancías y reducir el impacto sobre el ciudadano, se debe disponer en la trama viaria urbana de una red de plazas reservadas para la carga y descarga de mercancías adecuadamente distribuidas en función de las necesidades de los comerciantes.

Para adecuar la oferta de plazas de carga/descarga a las necesidades reales, tanto en su dimensionamiento como en su diseño, es necesario elaborar durante la fase de implementación del PMUS, un '*Estudio de necesidades de plazas reservadas a carga y descarga de mercancías*' en el que de manera coordinada con las asociaciones de comerciantes y transportistas, se dimensione las plazas necesarias, su tamaño, ubicación, distribución, horarios de reserva, tiempo de estacionamiento.

En dicho estudio se recomienda que:

- a) participen todos los agentes implicados en la distribución urbana de mercancías: comerciantes, transportistas y ciudadanos
- b) las unidades de análisis sea la manzana o agrupación de manzanas.
- c) la demanda se determine por tipos de comercios y locales de actividades terciarias ubicados en las zonas de análisis, pues cada tipo de actividad comercial o terciaria tendrá asignada una demanda máxima de servicios de carga y descarga, una frecuencia semanal de la demanda media y el periodo horario más probable (mañana / tarde). Estas cifras se obtendrán mediante consultas a los agentes implicados o de estudios realizados en otras ciudades.
- d) Se adopten los siguientes criterios para asignar zonas de carga y descarga:
 - Si la demanda de espacios de aparcamiento reservado para carga y descarga es baja (< 3 vehículos en el periodo de máxima demanda), no se reservarán plazas para carga y descarga.
 - Periodos horarios de reserva:
 - General: de 8 a 14 h.
 - En zonas con usos comerciales e industriales de demanda elevada: de 8 a 17 h.
 - Longitudes de reserva:
 - Mínima: 12 m.

- Para 3 vehículos: 15 m.
- Para 4 vehículos: 20 m.
- Distancia mínima entre zonas de reserva de aparcamiento para carga y descarga: 50 m

ACTUACIÓN	52.- VIGILANCIA, DISUASIÓN Y SANCIÓN EN INFRACCIONES DE CARGA Y DESCARGA			
PLAN	6.4.- PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
OBJETIVO	GARANTIZAR UNA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS ÁGIL REDUCIR IMPACTO SOBRE LA MOVILIDAD DEL CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	Nº DE SANCIONES IMPUESTAS / AÑO	PRESUPUESTO	Se realiza con personal de la Policía Local	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Para garantizar un reparto ágil y eficaz de mercancías y reducir el impacto sobre el ciudadano, la Policía Local debe vigilar, disuadir y sancionar los incumplimientos de:

- ocupación ilegal de las zonas reservadas para carga y descarga por usuarios no autorizados.
- Los transportistas que no usan las plazas reservadas y estacionan inadecuadamente,
- El tiempo máximo permitido para la carga y descarga

Para conseguir esto dicho control se propone:

- Reforzar los equipos humanos de vigilancia, control y sanción del aparcamiento ilegal.
- Incrementar la eficiencia en la tramitación y cobro de las sanciones
- Introducción del uso del Disco Horario obligatorio; todos los vehículos comerciales tienen que indicar mediante este sistema la hora de llegada de manera que pueda controlarse el periodo y duración establecidos para cargar o descargar.
- Contemplar la puesta en marcha de un programa piloto para emplear tecnología que automatice la vigilancia del uso de las plazas reservadas (control por espiras en el pavimento, control por video-cámara como en Barcelona, etc.).

En la implantación de esta actuación, se pueden establecer sinergias con la puesta en marcha de la zona de estacionamiento regulado ORA, de manera la vigilancia la realizará el mismo equipo que vigile el aparcamiento regulado.

EJEMPLOS MAL USO ZONA CARGA Y DESCARGA

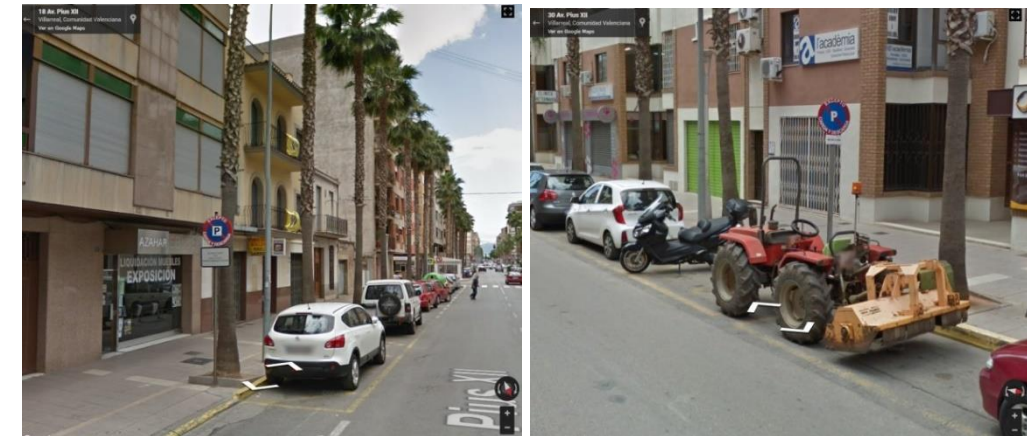


Fig. 193.- Ejemplo de mal uso de la zona de carga y descarga de mercancías en la avenida Pío XII de Vila-real.

EJEMPLO MAL USO ZONA CARGA Y DESCARGA EN AVDA. FRANCESC TÀRREGA

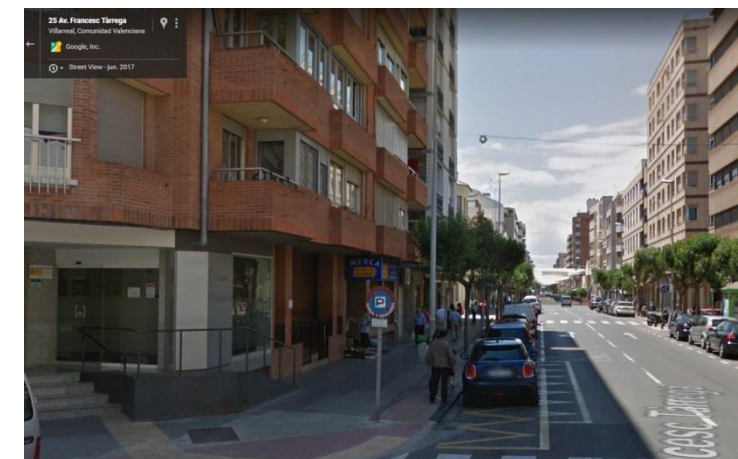


Fig. 194.- Ejemplo de mal uso de la zona de carga y descarga de mercancías en la avenida Francesc Tàrrrega de Vila-real.

ACTUACIÓN	53.- EJECUTAR UNA CIUDAD O CENTRO DEL TRANSPORTE			
PLAN	6.4.- PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
OBJETIVO	GARANTIZAR UNA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS ÁGIL REDUCIR IMPACTO SOBRE LA MOVILIDAD DEL CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)	
INDICADORES	EJECUCIÓN DEL CENTRO DE TRANSPORTE	PRESUPUESTO	Sin coste para Ayto. porque la ejecución y gestión es por los operadores privados de transporte.	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

A la ineficiencia en la distribución urbana de mercancías, contribuye la utilización de vehículos de grandes dimensiones inadecuados para circular por el viario urbano, por su afección negativa sobre la movilidad urbana y la calidad de vida de los ciudadanos, que se ven sometidos a emisiones, ruido y un fuerte impacto visual.

Para evitar en lo posible la entrada de vehículos pesados en la ciudad, ordenar y hacer más eficiente la actividad logística del transporte de mercancías ligada a la ciudad, en el PMUS se propone la creación de un 'Centro de Transporte', en el que lleguen los vehículos de gran tonelaje, descarguen y se distribuya las mercancías al interior del casco urbano con vehículos de menor tamaño y menos contaminantes.

La iniciativa para la promoción y establecimiento de este centro del transporte corresponde al Ayuntamiento, si bien debe contar con la participación del sector privado para la ejecución y gestión del mismo.

En el PMUS se propone la ubicación del Centro de transporte en la pastilla que el PGOU califica como Sistema general de Equipamiento Comunitario tipo **GEC-11** 'Aparcamiento en superficie', situada en la periferia de la ciudad, en **Camino Miralcamp junto a la futura Ronda Sudoeste**.

Se adjunta a continuación plano de ubicación propuesta para el Centro de Transporte.

PARCELA PROPUESTA PARA CENTRO DE TRANSPORTE

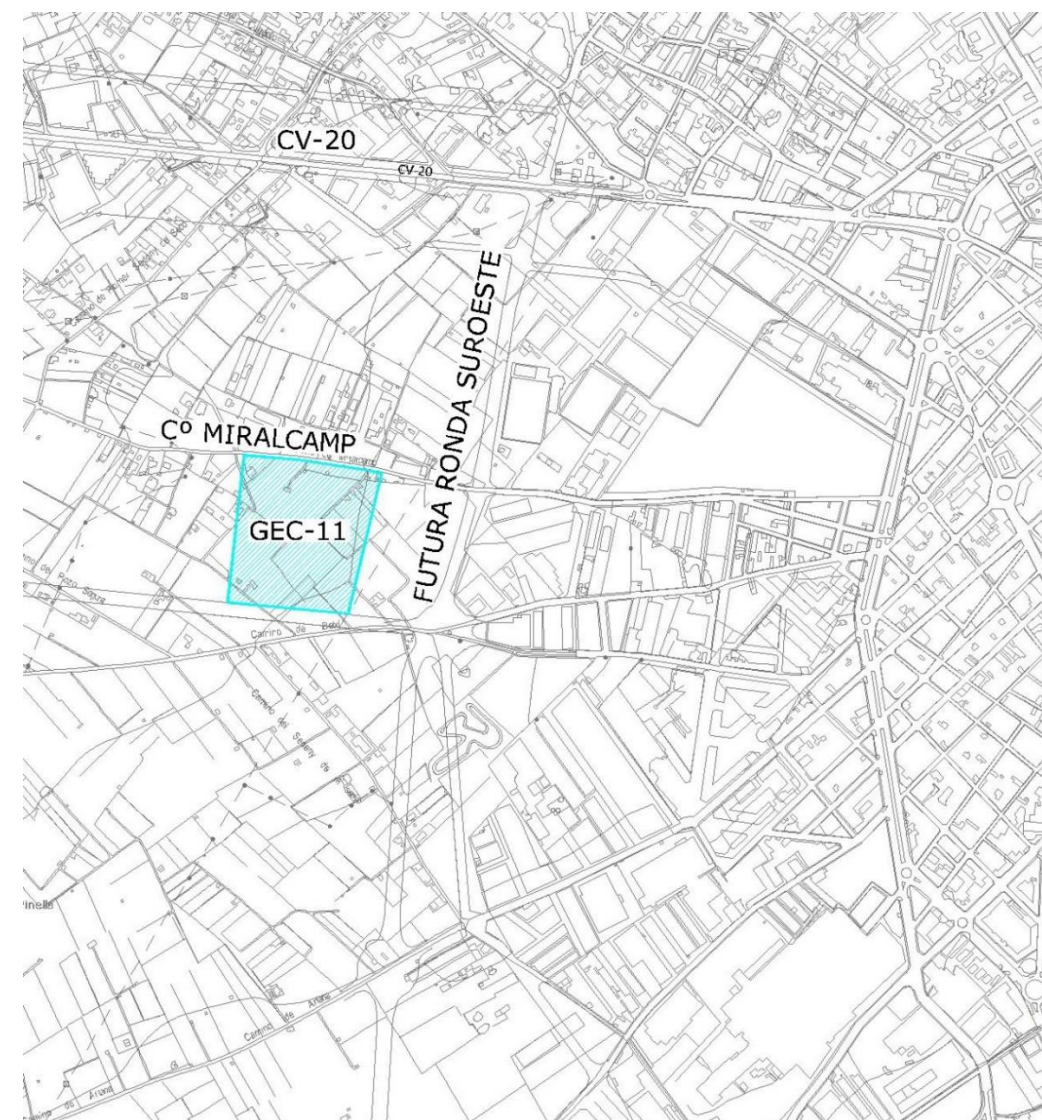


Fig. 195.- Parcela propuesta para ubicar el Centro de Transporte.

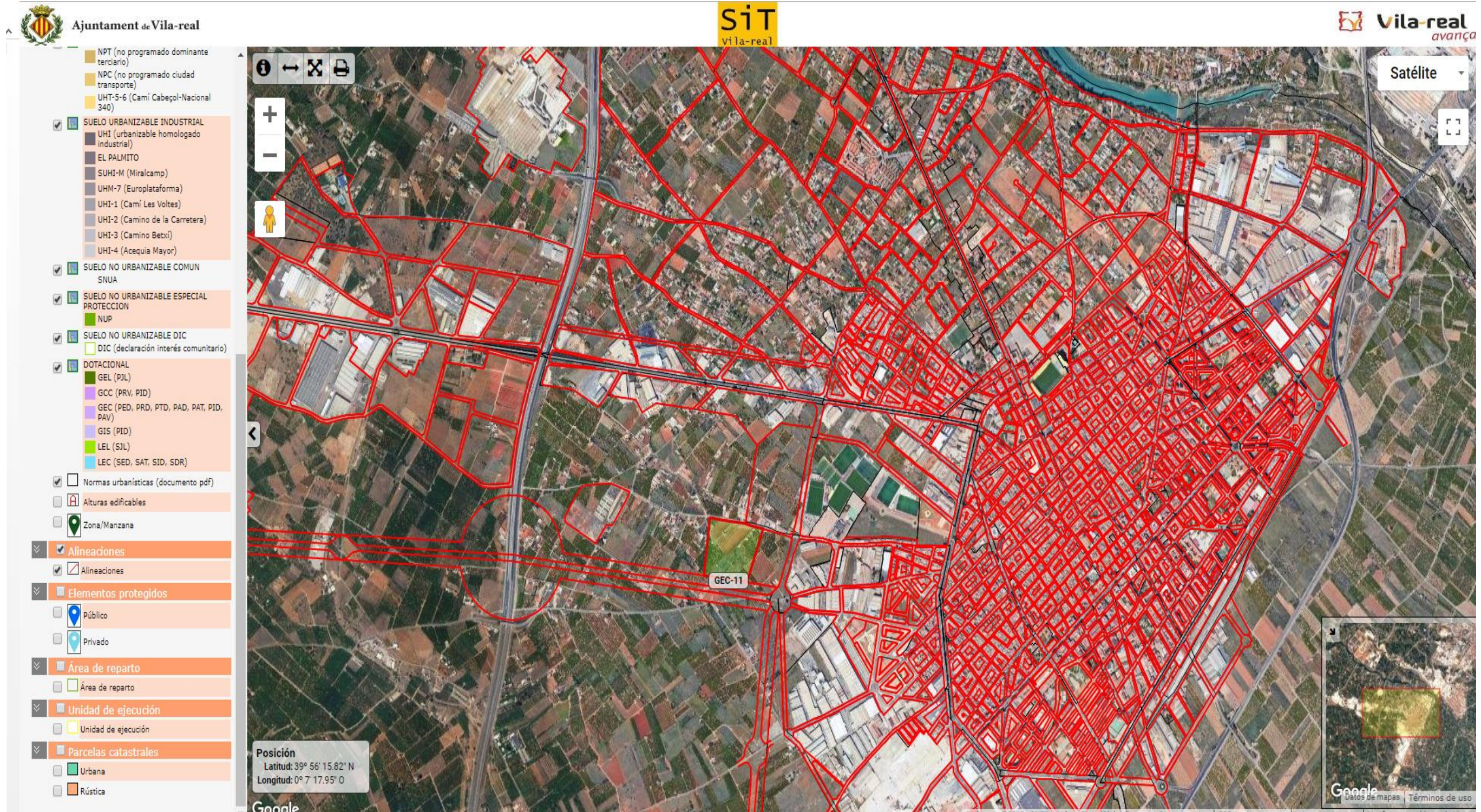


Fig. 196.- Ubicación propuesta del Centro de Transporte en pastilla GEC-11 del PGOU.

ACTUACIÓN	54.- CREACIÓN DE LA FIGURA DEL GESTOR DE LA LOGÍSTICA URBANA Y DEL FORO DEL TRANSPORTE URBANO			
PLAN	6.4.- PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
OBJETIVO	GARANTIZAR UNA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS ÁGIL REDUCIR IMPACTO SOBRE LA MOVILIDAD DEL CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD Y COMERCIO) AGENTES PRIVADOS: TRANSPORTISTAS Y COMERCIANTES URBANA	
INDICADORES	Incremento de Tm mercancías repartidas en Vila-real	PRESUPUESTO		PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Complementando la anterior medida del centro de transporte, es preciso que, además de mejorar la eficiencia en cuanto a la adecuación del tipo de vehículos y sus índices de carga, se facilite la elección de las rutas más eficientes, y con menores interferencias sobre la operación del tráfico en su conjunto y menores impactos sobre la población. Para ello es preciso profundizar en el conocimiento de esta actividad en todas sus vertientes (Administración Local, empresas, operadores, etc.), y establecer un canal claro de información a los interesados.

Con este fin, se propone la creación de:

- la figura del **Gestor de la Logística Urbana**, integrado en el Oficina Municipal de Movilidad, cuya labor sería proveer información actualizada sobre las rutas más adecuadas para los vehículos de transporte de mercancías, así como acerca de los espacios reservados para la carga y descarga.
- el **Foro del Transporte Urbano de Mercancías de Vila-real**, que debería estar incluido dentro del Observatorio de la Movilidad Sostenible de Vila-real, también a crear en la fase de implantación del PMUS.

El Foro del Transporte Urbano de Mercancías de Vila-real busca implicar a los diferentes agentes de la logística urbana (representados por la Cámara de Comercio, asociaciones comerciales, transportistas y otros posibles agentes) en el desarrollo de acciones concertadas que beneficien a todos. La actividad de dicho Foro se canalizará a través de diferentes **mesas de trabajo**:

- Evaluación y gestión de las plazas reservadas de carga y descarga.
- Evaluación de los problemas existentes en las tareas de carga y descarga: el objeto de este grupo de trabajo es que cada agente conozca las necesidades y dificultades del resto de los agentes implicados y se busquen soluciones al respecto.
- Desarrollo de nuevas tecnologías: teniendo en cuenta las propuestas del Programa de Vigilancia, Disuasión y Sanción y del Gestor de la Logística Urbana.
- Desarrollo del Plan de reparto nocturno de mercancías: el objetivo es facilitar la actividad logística durante la noche sin causar inconvenientes a terceros.

La puesta en marcha de esta medida requiere el acuerdo y cooperación del Ayuntamiento de Vila-real con todos los agentes implicados en la distribución urbana de mercancías.

ACTUACIÓN	55.- FOMENTO DEL USO DE VEHÍCULOS DE REPARTO MENOS CONTAMINANTES				
PLAN	6.4.- PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO		
OBJETIVO	REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EL CONSUMO ENERGÉTICO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE MOVILIDAD)		
INDICADORES	Nº de vehículos cambiados de combustibles fósiles a renovables Reducción emisión Tm GEI CO2 / AÑO	PRESUPUESTO	60.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
			60.000 €		MEDIA
			60.000 €		LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS					

La renovación del parque de vehículos industriales puede contribuir, en gran medida a la movilidad urbana sostenible, disminuyendo el porcentaje de emisiones contaminantes y el gasto energético global por la mayor eficiencia de los vehículos actuales.

gas natural comprimido (GNC) y licuado (GNL), vehículos que se propulsen con pila de combustible y motocicletas eléctricas. Se habilitó una dotación de 20 millones de euros con cargo a la partida de 50 millones de euros mencionada.

De cara a reducir emisiones nocivas y mejorar el medio ambiente en el casco urbano, el ayuntamiento ha de propiciar el uso de vehículos de distribución urbana de mercancías de baja contaminación ambiental.

Para conseguir el objetivo, el PMUS propone las siguientes medidas:

1. Aprobar una Ordenanza municipal que restrinja la entrada de vehículos de reparto contaminantes a las zonas urbanas más vulnerables. Conscientes del impacto sobre el sector que esta medida puede ocasionar, y con objeto de dar tiempo a los transportistas a adaptarse, se propone anunciar esta medida con una importante anticipación sobre la fecha de su efectiva puesta en marcha.
2. Bonificar a los vehículos menos contaminantes con rebaja de impuestos locales
3. Premiar a los vehículos menos contaminantes con:
 - a. mejores condiciones en la ocupación de plazas de carga y descarga
 - b. mejores horarios de entrega de mercancías,
 - c. permisos para acceder a zonas peatonales más céntricas.
4. Ayudar a los transportistas a solicitar las ayudas públicas para adquirir coches menos contaminantes, como las que el IDAE gestiona el **Fondo Nacional de Eficiencia Energética**, constituido por la Ley 18/2014, con el fin de aumentar la eficiencia energética en los diferentes sectores consumidores de energía, y de forma que contribuyan a alcanzar el objetivo de ahorro energético nacional que establece el Sistema Nacional de Obligaciones de Eficiencia Energética previsto en el artículo 7 de la Directiva 2012/27/UE.

Con cargo al Fondo de Eficiencia se han lanzado varias **líneas de ayuda para el sector transporte: incentivar la adquisición de vehículos eléctricos, de gas licuado del petróleo (GLP/Autogás), de**

VEHÍCULOS DE REPARTO MENOS CONTAMINANTES



Fig. 197.- Ejemplos de vehículos de reparto menos contaminantes.

ACTUACIÓN	56.- REPARTO NOCTURNO DE MERCANCÍAS			
PLAN	6.4.- PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	
OBJETIVO	GARANTIZAR UNA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS ÁGIL REDUCIR IMPACTO SOBRE LA MOVILIDAD DEL CASCO URBANO REDUCIR CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA DURANTE EL DÍA	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)	
INDICADORES	Nº de repartos nocturnos realizados / año	PRESUPUESTO	Incluida en Actuación 54	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

La distribución urbana de las mercancías, fundamental para el desarrollo económico de las ciudades, es también en gran medida uno de los principales causantes de la congestión del tránsito e interfiere con los peatones en lo que se refiere al uso del espacio público.

El incremento de ruido, la contaminación generada por la combustión de motores, las vibraciones producidas por los camiones, la disminución de la velocidad media de circulación, la ocupación del espacio público durante las operaciones de carga y descarga, la fricción entre los vehículos comerciales y otros modos de transporte, son factores que deben ser considerados en la planificación de la distribución urbana de mercancías.

El reparto durante la noche se beneficia de la ausencia de problemas de congestión en el viario y no interfiere con el tráfico de personas, tanto en vehículo como peatones, lo que permite emplear vehículos de mayor tamaño y con mayores factores de carga.

Experiencias en otras ciudades y proyectos piloto han demostrado que esta actividad se puede llevar a cabo sin ocasionar un perjuicio adicional a terceros, fundamentalmente a residentes durante sus horas de descanso.

Se propone desde el PMUS, fomentar vía **Ordenanza municipal** el reparto de mercancías durante la noche.

Previamente, se propone poner en contacto a aquellos receptores que puedan aceptar reparto nocturno con los transportistas que puedan realizarlo, y desarrollar así un '**Plan para el Reparto Nocturno de Mercancías**', desarrollando prácticas y procedimientos que garanticen que no se causan inconvenientes a terceros.

Para ello deberían utilizarse vehículos de baja contaminación acústica, elevadores hidráulicos en los camiones, montacargas con motor eléctrico y ruedas de goma etc. así como prohibir expresamente a los trabajadores encender la radio o alzar la voz. Todo ello al objeto de no ocasionar un perjuicio adicional a terceros, fundamentalmente a residentes durante sus horas de descanso.

Estas gestiones las realizará el Gestor municipal del transporte.

REPARTO NOCTURNO DE MERCANCÍAS



Fig. 198.- Reparto nocturno de mercancías.

8.6.5 PLAN DE CONTROL DE ACCESO DEL TRÁFICO AL CENTRO

El casco urbano de Vila-real presenta unas condiciones idóneas para potenciar la movilidad peatonal, ya que los espacios comerciales, de servicios, dotacionales y las zonas residenciales se encuentran en un radio inferior al kilómetro.

Por tanto, el Plan de Control de acceso del tráfico al centro buscará la ampliación del ámbito actual ya peatonalizado, y/o regular el tráfico a esta zona restringiéndolo a residentes, haciendo protagonista al peatón en los desplazamientos por el centro histórico de la población.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN
PROGRAMA 6: MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	PLAN DE CONTROL DE ACCESO DEL TRÁFICO AL CENTRO	57 AMPLIACIÓN DEL CASCO URBANO PEATONALIZADO, CON ACCESO RESTRINGIDO AL TRÁFICO

Tabla 133.- Plan de control del acceso al centro.

ACTUACIÓN	57.- AMPLIACIÓN DEL CASCO URBANO PEATONALIZADO, CON ACCESO RESTRINGIDO AL TRÁFICO		
PLAN	6.5.- PLAN DE CONTROL DE ACCESO DEL TRÁFICO AL CENTRO	PROGRAMA	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO
OBJETIVO	REDUCIR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN EL INTERIOR DEL CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD)
INDICADORES	METROS DE VIALES PEATONALIZADOS / AÑO	PRESUPUESTO	Coste incluido en otras actuaciones
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA/MEDIA/-LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS			

En la actualidad, los desplazamientos internos no motorizados son una pieza clave en la movilidad sostenible de una ciudad, y en el municipio de Vila-real, un 7,4 % de los viajes son en bicicleta y un 39,70 % a pie, por lo que los desplazamientos no motorizados suman el 47,10 % del total de viajes internos, que representa un elevado porcentaje.

En el casco urbano de Vila-real, las distancias son cortas pues el desarrollo urbanístico ha sido compacto; por esta razón, los espacios residenciales, los servicios y los equipamientos se encuentran en el radio de cobertura inicial de los peatones (inferior a 1.000 m). Además la climatología también es favorable con suaves temperaturas y escasas precipitaciones, lo que propicia los viajes no motorizados.

Así pues, nos encontramos con una población es receptiva a los modos de desplazamiento no motorizados y con un municipio en el que se dan las condiciones óptimas para fomentar la movilidad sostenible de medios no motorizados, a pie y bicicleta, por lo que es vital implantar actuaciones para fomentar más aún entre la población dichos modos de transporte.

Por ello, **el PMUS propone ampliar el ámbito actual peatonalizado y/o de tráfico restringido a residentes** según el ámbito de la imagen siguiente, para garantizar un centro urbano de uso peatonal y fomentar la actividad comercial.

Esta actuación de ampliación del centro urbano peatonalizado se va a ir materializando con varias de las actuaciones ya descritas en el PMUS:

- Actuación 12 de ampliación aceras para cumplir con accesibilidad, que en calles estrechas del casco histórico prevé la plataforma única con semipeatonalización,
- Actuación 33 de reforma de las secciones del viario urbano para adecuarlas a las necesidades funcionales.
- Actuación 36 de reducción progresiva de plazas de aparcamiento en red viaria.
- Actuación 37 de Regulación de aparcamientos de rotación en vía pública, para posibilitar a el aparcamiento a los ciudadanos que vienen a realizar compras y gestiones al centro
- Actuación 35 de creación de aparcamientos para residentes, pues en el ámbito peatonalizado hay que eliminar aparcamientos en calzada.

ÁMBITOS PEATONALIZADOS Y PROPUESTO A PEATONALIZAR

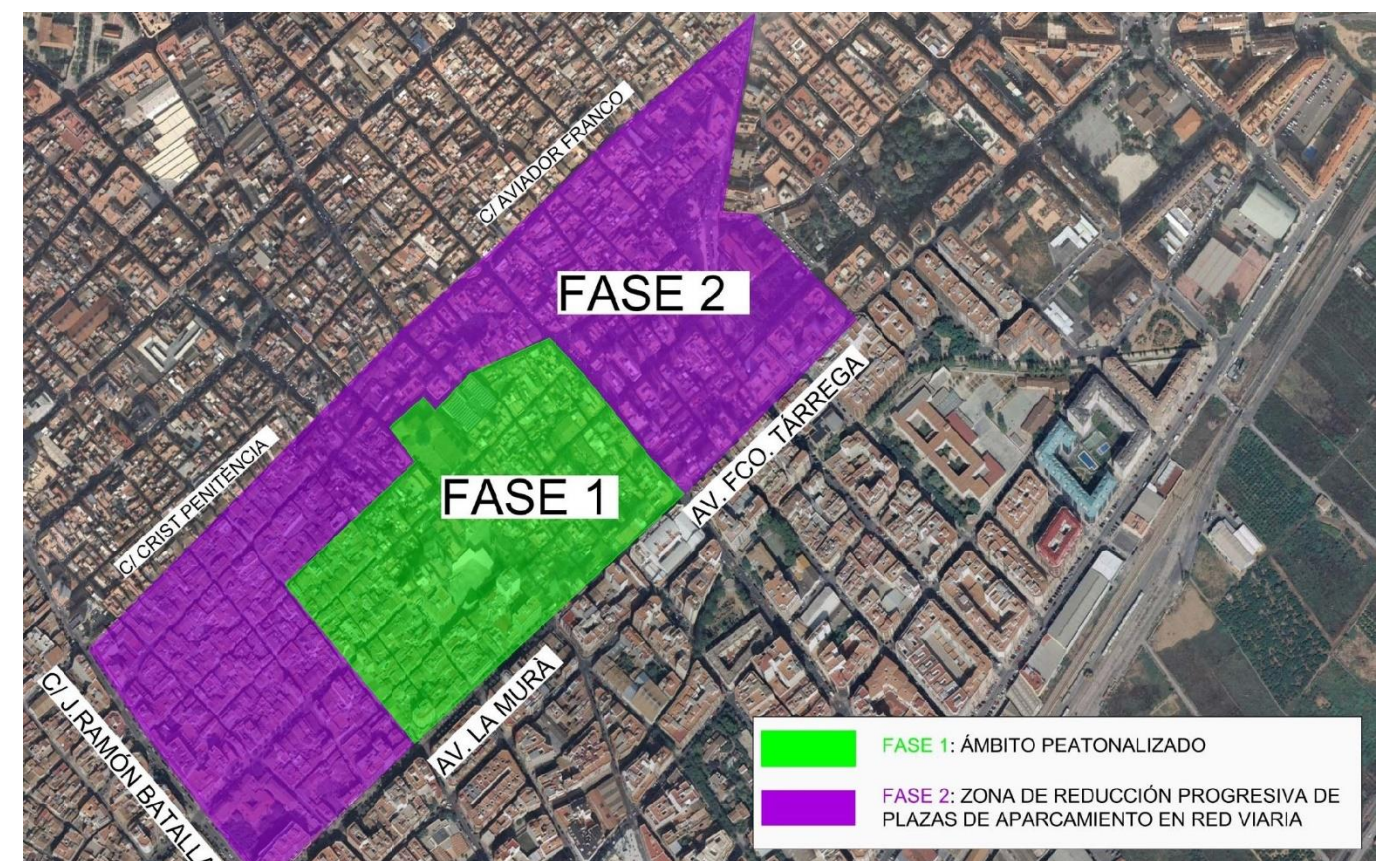


Fig. 199.- Ámbito peatonalizado y zona de reducción progresiva de aparcamiento propuesta.

8.7 PROGRAMA 7.- MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES

Los espacios donde se desarrollan las actividades laborales (polígonos industriales, órganos de la administración, etc.) y escolares (colegios e institutos), son los mayores centros de atracción de viajes tal y como se refleja en los resultados del diagnóstico, donde la movilidad al trabajo y al estudio agrupan a más del 60 % de los desplazamientos que se realizan en el municipio. Otros puntos con gran afluencia de viajes, al menos en la movilidad interna son los centros de salud, los comercios, los centros culturales o los espacios deportivos, siendo de gran relevancia el Estadio de la Cerámica del Villarreal CF.

La ventaja que ofrecen estos centros atractores desde el punto de vista de la planificación de la movilidad es dar poder modular los viajes trabajando directamente desde el comportamiento de un colectivo concreto, que por lo general tienen características comunes: mismas horas de entrada y salida, mismos destinos, etc.

Por esta razón, se ofrecen propuestas de racionalización de los desplazamientos en los principales espacios de actividad de la ciudad de Vila-real.

Este programa se subdivide en 5 planes de actuación:

PROGRAMA 7	MEJORA DE LA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES	PLAN DE MEJORA DE MOVILIDAD POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS
		PLAN DE MEJORA DE MOVILIDAD CENTROS DEPORTIVOS, DE OCIO Y ESPECTÁCULOS
		PLAN DE MEJORA DE MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS
		PLAN DE MEJORA DE MOVILIDAD EN CENTROS SANITARIOS
		PLAN DE MEJORA DE MOVILIDAD EN CENTROS COMERCIALES

Tabla 134.- Programa 7: Mejora de la movilidad en centros atractores.

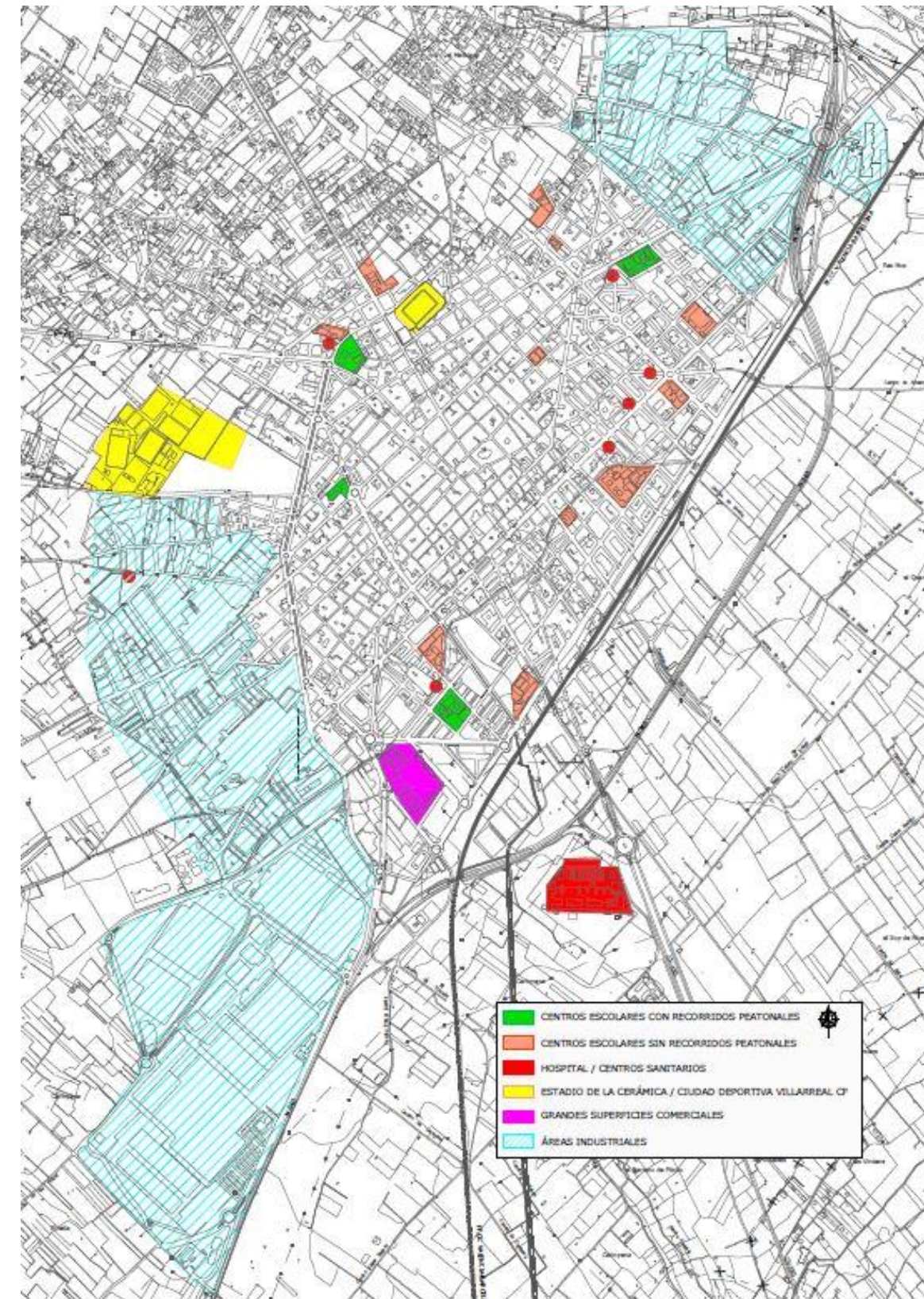


Fig. 200.- Principales centros atractores de Vila-real.

8.7.1 PLAN DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS

Este primer plan focalizará sus actuaciones en la movilidad a los polígonos industriales y a los principales puntos de trabajo en el municipio de Vila-real.

PROGRAMAS	PLAN	Nº
PROGRAMA 7: MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES	PLAN DE MEJORA DE MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS	58 PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO
		59 MESA DE MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES, GESTOR DE MOVILIDAD DEL POLÍGONO Y OFICINA DE MOVILIDAD
		60 FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA AL TRABAJO
		61 FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL AL TRABAJO
		62 MEJORA DEL TRANSPORTE COLECTIVO, PÚBLICO Y/O PRIVADO, EN AUTOBUS A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES

Tabla 135.- Plan de mejora de la movilidad en polígonos industriales y empresas.

ACTUACIÓN	58.- PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO			
PLAN	7.1.- PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS	PROGRAMA	7.- MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES	
OBJETIVO	REDUCIR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS LABORALES	RESPONSABLE	EMPRESAS AYTO. DE VILA-REAL – CONCEJALÍA MOVILIDAD	
INDICADORES	Nº PLANES/ AÑO	PRESUPUESTO	Sin coste para Ayto, porque deben realizarlo las empresas.	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Como se prevé en el artículo 14 de la 'Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat de Movilidad de la Comunidad Valenciana', se debe promover la realización de Planes de Movilidad en instalaciones productivas, para la mejora de la movilidad por motivo trabajo y lograr la reducción en el consumo energético y en las emisiones de gases de efecto invernadero.

La mayor parte de los trabajadores acude a su puesto de trabajo en vehículo privado, por tanto, con la implantación de planes de movilidad en instalaciones productivas se pretende:

- Mejorar las condiciones actuales de movilidad y accesibilidad de los trabajadores.
- Alcanzar un reparto modal más beneficioso para aquellos modos de transporte energéticamente más eficientes (a pie, bicicleta, transporte público).
- Mejorar la calidad ambiental de los polígonos industriales.
- Reducir el impacto de la presencia de vehículos estacionados y en circulación en los polígonos industriales y su entorno.

El municipio de Vila-real cuenta con varios polígonos industriales donde se ubican empresas con plantillas importantes. Por esta razón, el Ayuntamiento impulsará la realización de los '**Planes de Movilidad al Trabajo**' en coordinación con las empresas, los entes de conservación de los polígonos industriales y/o empresariales, así como con los representantes de los trabajadores.

Las empresas de gran envergadura, como es PORCELANOSA, deberían elaborar su propio Plan de Movilidad Sostenible de empresa.

Poner en marcha un plan de movilidad al centro de trabajo no es una tarea fácil ya que no solo requiere de una implicación por parte de los responsables del centro sino de cada uno de los trabajadores y trabajadoras, ya que supone un cambio en los hábitos diarios de desplazamiento. Por tanto, es imprescindible que la Oficina Municipal de Movilidad se implique para favorecer que el plan de movilidad se integre en la gestión global de la empresa, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de la misma.

La Oficina Municipal de Movilidad debe ayudar y concienciar a las empresas de la ciudad para que elaboren sus planes de movilidad al trabajo.

PLAN DE MOVILIDAD AL TRABAJO



Fig. 201.- Ejemplo de cartel de plan de movilidad al trabajo.

ACTUACIÓN	59.- MESA DE MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES, GESTOR DE MOVILIDAD DEL POLÍGONO Y OFICINA DE MOVILIDAD			
PLAN	7.1.- PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS	PROGRAMA	7.- MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES	
OBJETIVO	REDUCIR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS LABORALES	RESPONSABLE	EMPRESAS CONCEJALÍA DE TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA / OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD	
INDICADORES	Nº POLÍGONOS CON MESA Y GESTOR DE MOVILIDAD	PRESUPUESTO	Sin coste para ayuntamiento	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Se propone crear la '**Mesa de Movilidad de los Polígonos Industriales**' en la que estén representados los trabajadores (sindicatos), empresarios y entes de conservación del mismo, que debe integrarse en el Observatorio de la Movilidad Sostenible de Vila-real.

La Mesa debe dotarse de un apoyo técnico en materia de transporte que le permita desempeñar las siguientes funciones:

- Coordinar las diferentes actuaciones viarias de acceso a los polígonos industriales
- Crear una normativa unificada que permita actuar con los mismos criterios en todos los polígonos con relación a la carga y descarga de mercancías, al estacionamiento, al dimensionamiento de las aceras, accesibilidad en los itinerarios, instalación de reductores de velocidad, dotaciones de transporte público, etc.

Cada polígono industrial debería contar con un **gestor de movilidad**, cuyas funciones se centrarán en la coordinación de las diferentes empresas en los temas relacionados con la movilidad, el estacionamiento, la seguridad vial, el diseño accesible del espacio público y el mantenimiento del mismo, e impulsando el desarrollo de un Plan de Movilidad en cada uno de los polígonos; para ello podrán recibir asesoramiento municipal. Este tipo de actuaciones deberá contar con el apoyo de todos los agentes sociales.

En un espacio central de referencia para trabajadores y empresarios podría localizarse una Oficina Movilidad, aquí se ubicaría la sede del Gestor de Movilidad. Aquí se les debería solucionar a los trabajadores su alternativa de movilidad (emparejamientos en coche compartido, posibilidad de rutas, información sobre transporte público, etc.) pero también será un lugar donde hacer llegar las sugerencias.

La Oficina Municipal de Movilidad, debe fomentar e informar a las empresas para que creen estas mesas de movilidad del polígono, y la doten del gestor de movilidad del área industrial, y debe prestar asesoramiento técnico.

ACTUACIÓN	60.- FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA AL TRABAJO				
PLAN	7.1.- PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD CENTROS TRACTORES		
OBJETIVO	FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE PARA IR AL TRABAJO EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS.	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL – CONCEJALÍA MOVILIDAD EMPRESAS		
INDICADORES	Nº de ayudas concedidas a empresas / AÑO	PRESUPUESTO	100.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
	Nº de trabajadores que acuden en bicicleta a trabajar		100.000 €		MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS					

Se trata fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo en polígonos industriales y empresas.

Para ello hay que:

1. **Extender la red de vías ciclistas** desde el centro urbano, prevista en la Actuación 21 del PMUS.
2. **Ejecutar los aparcamientos de disuasión con bases de bicicletas** del servicio público de préstamo BICIVILA'T, previstos en la Actuación 38 del PMUS
3. **Concienciar y apoyar con subvenciones a empresarios** para que:
 - a. habiliten zonas de **aparcamiento de bicicletas dentro de las industrias y empresas** en lugar seguro.
 - b. habiliten **vestuarios con duchas, así como servicio de lavandería y plancha**, para que trabajadores puedan adecentarse para ocupar su puesto de trabajo.
4. **Las empresas premien o incentiven a los trabajadores que acudan a trabajar en bicicleta.** Para ello el Ayuntamiento puede habilitar cada año una pequeña línea de subvenciones a empresas.

ACTUACIÓN	61.- FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL AL TRABAJO				
PLAN	7.1.- PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD CENTROS TRACTORES		
OBJETIVO	FOMENTAR DEL USO DEL TRANSPORTE A PIE PARA IR AL TRABAJO EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS.	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL – CONCEJALÍA MOVILIDAD EMPRESAS		
INDICADORES	Nº de ayudas concedidas a empresas / AÑO	PRESUPUESTO	100.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
	Nº de trabajadores que acuden a pie a trabajar		100.000 €		MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS					

Con esta actuación se pretende fomentar en las empresas que los trabajadores vayan a pie al trabajo, principalmente a los polígonos industriales como Molí Nou, Miralcamp o Les Voltes, incluso el de la carretera CV-20 hasta la AP-7, que distan del casco urbano residencial entre 500 y 2.000 m, que se considera una distancia adecuada para ir a trabajar caminando.

Para ello hay que:

1. **Extender la red de itinerarios peatonales accesibles y seguros** desde el centro urbano, prevista en las actuaciones del Plan de Mejora de itinerarios peatonales del Programa 2 de mejora de la movilidad peatonal y la accesibilidad de este PMUS.
2. **Concienciar y apoyar con subvenciones a empresarios** para que premien o incentiven a los trabajadores que acudan a trabajar andando. Para ello el Ayuntamiento puede habilitar cada año una pequeña línea de subvenciones a empresas.

ACTUACIÓN	62.- MEJORA DEL TRANSPORTE COLECTIVO, PÚBLICO Y/O PRIVADO, EN AUTOBUS A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES			
PLAN	7.1.- PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD CENTROS TRACTORES	
OBJETIVO	REDUCIR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS LABORALES	RESPONSABLE	EMPRESAS AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)	
INDICADORES	Nº tickets de viajes de trabajadores / AÑO	PRESUPUESTO	50.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

En la actualidad, la mayor parte de los trabajadores de las empresas de los polígonos industriales, acude a su puesto de trabajo en vehículo privado, pues no hay líneas urbanas de autobús público ni líneas de autobuses de empresas, que posibilite a los trabajadores acudir al trabajo en transporte colectivo.

Por ello, el PMUS considera necesario mejorar el uso del transporte colectivo, público y privado, en autobús para que los trabajadores vayan a las empresas en los polígonos industriales. Para conseguirlo se debe:

1. Mediante la coordinación entre las Mesas de Movilidad del Polígono y cada Gestor de Movilidad del Polígono, se debe impulsar e implantar **servicios lanzadera de autobuses privados de empresa** a cada polígono:
 - o Desde los aparcamientos de disuasión periféricos de disuasión, previstos en la Actuación 38 del programa 5 del PMUS.
 - o Desde el intercambiador modal previsto en la Actuación 27 del PMUS es primordial una línea de autobuses hacia el polígono de la Carretera Onda.
 - o Desde la estación de FFCC.
2. **Implantar las líneas públicas de bus urbano** previstas en la Actuación 25 del PMUS, para acercar a los trabajadores residentes en el casco urbano a los polígonos de industriales de Miralcamp, Les Voltes y Moli Nou.
3. Ayudas económicas de **bonos de transporte público para trabajadores**, sufragado en parte por las empresas.

8.7.2 PLAN DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN CENTROS DEPORTIVOS

Este Plan presenta dos actuaciones: una primera que tiene como objeto el fomento y la mejora de la movilidad para los usuarios de los distintos centros de práctica deportiva en Vila-real, y una segunda propuesta se concreta para el Estadio de la Cerámica.

PROGRAMAS	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 7: MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES	PLAN DE MEJORA DE MOVILIDAD EN CENTROS DEPORTIVOS, DE OCIO Y ESPECTÁCULOS	63	MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS DE PRÁCTICA DEPORTIVA
		64	MEJORA DE LA MOVILIDAD DEL ACCESO AL ESTADI DE LA CERÀMICA DEL VILLARREAL CF

Tabla 136.- Plan de mejora de la movilidad en centros deportivos, de ocio y espectáculos.

ACTUACIÓN	63.- MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS DE PRÁCTICA DEPORTIVA				
PLAN	7.2.- PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS DEPORTIVOS, OCIO Y ESPECTÁCULOS POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD CENTROS TRACTORES		
OBJETIVO	MEJORAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE A LOS CENTROS DE PRÁCTICA DEPORTIVA.	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD URBANA Y DEPORTES)		
INDICADORES	Nº USUARIOS QUE ACUDEN A PIE, EN BICI O AUTOBÚS AL CENTRO DEPORTIVO	PRESUPUESTO	25.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
			25.000 €		MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS					

El objetivo de esta actuación es fomentar y mejorar la movilidad sostenible para los usuarios de los siguientes centros de práctica deportiva:

1. PISCINA ERMITORIO VIRGEN DE GRACIA.
2. CIRCUITO RUNNING DEL TERMET
3. PABELLÓN CAMPEÓN LLORENS (CARMELITAS)
4. PABELLÓN DEPORTIVO SEBASTIAN MORA.
5. CAMPO DE FUTBOL FUNDACIÓN FLORS.
6. PABELLÓN MELILLA.
7. ESTADIO DE LA CERÁMICA.
8. CIUDAD DEPORTIVA DEL VILLARREAL CF.
9. CIUTAT ESPORTIVA MUNICIPAL (CEM).
10. PISCINA CUBIERTA YUREMA REQUENA JUÁREZ.
11. PABELLÓN MUNICIPAL BANCAIXA.
12. CENTRO TECNIFICACIÓN DEPORTIVA.
13. CIUDAD DEPORTIVA PAMESA CERÁMICA.
14. CLUB DE TENIS
15. SKATE en acceso sur
16. INSTALACIONES EN JARDÍN MAYORAZGA
17. CIRCUITO CICLISTA EN POLÍGONO INDUSTRIAL LES VOLTES

Para mejorar la movilidad a estos centros son necesarias las siguientes actuaciones:

- 1) Realizar en cada uno de los centros **campañas informativas entre los usuarios**, explicándoles las alternativas que tienen para ir a pie, en bici y transporte público. Esto debe organizarlo la Oficina Municipal de Movilidad.
- 2) **Bonificar en las tarifas** de utilización de las instalaciones a los usuarios que vayan al centro deportivo mediante transportes sostenibles: a pie, en bici y transporte público.
- 3) Conectar los centros deportivos con el casco urbano mediante **vías ciclistas seguras**. Ello se prevé en la Actuación 21 del Programa 3 Movilidad Ciclista del PMUS.

- 4) Conectar los centros deportivos con el casco urbano mediante **itinerarios peatonales seguros y accesibles**, que se consigue con la ejecución de la Actuación 9 del Programa 2 Movilidad peatonal y accesibilidad del PMUS.
- 5) Instalar **aparcamientos seguros vigilados para bicicletas privadas**, que se consigue con la ejecución de la Actuación 22 del Programa 3 Movilidad Ciclista del PMUS.
- 6) Instalar **bases del Bicivila't** en los centros deportivos, que se consigue con la ejecución de la Actuación 23 del Programa 3 Movilidad Ciclista del PMUS.
- 7) Conectar las **líneas de transporte urbano** con las principales dotaciones deportivas, que se consigue con la ejecución de la Actuación 25 del Programa 3 Movilidad del Transporte Público del PMUS.



ACTUACIÓN	64.- MEJORA DE LA MOVILIDAD DE ACCESO AL ESTADIO DE LA CERÀMICA DEL VILLARREAL CF			
PLAN	7.2.- PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS DEPORTIVOS, OCIO Y ESPECTÁCULOS POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD CENTROS TRACTORES	
OBJETIVO	MEJORAR LAS CONDICIONES DE MOVILIDAD AL ESTADI DE LA CERÀMICA DEL VILLARREAL CF EN LOS PARTIDOS DE FÚTBOL.	RESPONSABLE	VILLARREAL CF AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA Y POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	Nº de asistentes que utilizan el transporte de bus desde los aparcamientos de disuasión. Nº de asistentes que van en bicicleta al partido	PRESUPUESTO	Las mejoras a realizar en puntos conflictivos de control se incluyen en la actuación nº 34. El resto actuaciones corresponden al VILLARREAL C.F.	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

En la actualidad los partidos del Villarreal CF cuando juega en Vila-real, suponen un acontecimiento deportivo que atrae, en un breve lapso de tiempo, a una gran cantidad de espectadores, tanto residentes en Vila-real como foráneos, con importantes intensidades en las operaciones de entrada y salida del partido, lo que genera graves problemas de movilidad y altos costes para el Ayuntamiento por los despliegues especiales de Policía Local que se requieren.

En aplicación de los artículos 12 y 13 de la 'Ley 6/2011 de la Generalitat de Movilidad De la Comunidad Valenciana', el Villarreal CF debe elaborar un '**Plan de movilidad del Estadio Ceràmica**' específico, que señale las medidas necesarias para favorecer los desplazamientos no motorizados y en transporte público, diferenciando aquellas que deban abordar el Villarreal CF de aquellas otras que sean susceptibles de ser incorporadas a los programas de actuación del PMUS municipal.

En concreto, el '**Plan de movilidad del Estadio Ceràmica**', deberá abordar, entre otras, las siguientes cuestiones:

- 1) **Evitar que los asistentes acudan en vehículo propio hasta las inmediaciones del estadio**, para evitar los problemas de movilidad que se producen en pleno centro urbano. Para ello, el Plan deberá:
 - a. Habilitar zonas de **aparcamiento en las periferias y en estas proporcionar un servicio de bus** para llevar a los asistentes al partido hasta el Estadio y devolverlos al estacionamiento al finalizar el partido. Los aparcamientos de disuasión periféricos de la Actuación 38 del Plan de Estacionamiento del Programa 5 del PMUS, pueden ser utilizados para este fin, si bien el Plan deberá justificar si son suficientes para los partidos o por el contrario se deben habilitar nuevos por parte del Villarreal CF.
 - b. Definir los **trayectos de las líneas de bus** desde los aparcamientos de disuasión de las periferias.
 - c. **Regular**, en los accesos a la ciudad, **la señalización para dirigir al tráfico** hacia los mencionados aparcamientos.
 - d. **Informar**, a los socios y asistentes a los partidos, del servicio de bus desde los aparcamientos.

- 2) **Estudiar cómo mejorar y minimizar los puntos de conflicto en los que la Policía Local debe establecer sistemáticamente operativos de regulación del tráfico** cada vez que hay un partido de fútbol, en concreto en los siguientes puntos:

- a. A la entrada al partido: 1) acceso Blasco Ibáñez con c/ Ermita, 2) Blasco Ibáñez con c/ La Cenia, 3) c/ Molí Bisbal - Benicàssim - Sta. Bàrbara, 4) c/ Ermita entre Blasco Ibáñez y Serra d'Aitana, 5) Rotonda de Correos, 6) Plaza Labrador, 7) Cronista Traver con Embajador Mascarell (2 horas antes partido), 8) vigilancia estacionamientos en c/ Molí Bisbal, 9) Rotonda Av. Alemania con Josep Ramón Batalla, 10) c/ Conde Ribagorza con c/ Ermita y con c/ Onda.
- b. A la salida del partido: 1) Cruce Blasco Ibáñez con Ermita, 2) c/ Onda con c/ Cordón, 3) Rotonda Av. Castellón con Av Grecia, 4) Rotonda J. Ramón Batalla con Av Alemania, 5) c/ Encarnación con Cº Viejo Cs-Onda, 6) c/ Cronista Traver con Vte. Sanchiz, 7) c/ Conde Ribagorza con Ermita, 8) c/ Ermita a parking Carmelitas, 9) Rotonda Av. Castellón con C1 Viejo Onda, 10) c/ Conde Ribagorza con c/ Onda y c/ Cronista Traver, 11) c/ Borriol con Andalucía, 12) Av Michalovce con Av Grecia, 13) Av Andalucía con Río Ebro, 14) Rotonda Correos y 15) Av Grecia con Av Fco. Tárrega

- 3) **Habilitar**, en las inmediaciones del Estadio de la Ceràmica, **recintos vigilados para que los residentes en Vila-real puedan ir en bicicleta al partido**, dejando tranquilamente en dichos recintos la bicicleta.

8.7.3 PLAN DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS

Este tercer Plan se enmarcará en la movilidad en los centros educativos, cuyo objetivo busca la potenciar los desplazamientos con modos de transporte no motorizados y la mejora de los entornos a estos centros.

Asimismo con la continuación de la implantación del Proyecto 'Caminos Escolares', se potenciará además del trayecto a pie, la movilidad ciclista, que permita aumentar los desplazamientos a los centros educativos en modos de transporte alternativos al vehículo privado, en unas condiciones de seguridad para peatones y ciclistas.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 7: MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES	PLAN DE MEJORA DE MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS	65	MEJORA MOVILIDAD SOSTENIBLE NO MOTORIZADA Y DE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS ENTORNOS DE LOS CENTROS ESCOLARES
		66	FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO, PÚBLICO O PRIVADO, A CENTROS EDUCATIVOS
		67	IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO "CAMINOS ESCOLARES SEGUROS" A PIE
		68	IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO "CAMINOS ESCOLARES SEGUROS" EN BICI

Tabla 137.- Plan de mejora de la movilidad en centros educativos.

ACTUACIÓN	65.- MEJORA MOVILIDAD SOSTENIBLE NO MOPTORIZADA Y DE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS ENTORNOS DE LOS CENTROS ESCOLARES			
PLAN	7.3.- PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD CENTROS TRACTORES	
OBJETIVO	MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL REDUCIR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS FAVORECER LA AUTONOMÍA EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL ESCOLAR	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA Y POLICÍA LOCAL) CENTROS ESCOLARES.	
INDICADORES	Nº CENTROS PROTEGIDOS / AÑO Nº DE ESCOLARES QUE ACUDEN AL CENTRO EN BICI O A PIE	PRESUPUESTO	200.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA

DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS

Los centros escolares, tienen un entorno con gran presencia de vehículos privados de los residentes del barrio, los profesores y los padres que llevan y recogen a sus hijos.

En general, existe una falta de concienciación social sobre los buenos hábitos de acceso a los centros educativos y se está incrementando el uso del vehículo privado en los desplazamientos de casa al colegio.

Esta situación, provoca: 1) problemas relacionados con el incremento de la inseguridad vial en los entornos de los colegios, 2) sedentarismo en la población infantil y 3) distorsionan el tráfico general de la ciudad en los entornos escolares en las horas de entrada y salida.

Para mejorar la seguridad vial en el entorno de los centros y fomentar la movilidad sostenible no motorizada en los centros, el PMUS propone implantar las siguientes medidas:

- Que cada centro escolar elabore su **Plan de Movilidad específico**, tal y como obliga el artículo 15 de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Generalitat para los centros de formación secundaria o universitaria de más de 500 estudiantes o recomienda para el resto de centros.
- **Intensificar la actuación policial** en el entorno escolar, tanto con la presencia policial en las entradas y salidas de todos los colegios, como con la vigilancia y sanción del estacionamiento, especialmente de aquellos coches aparcados sobre la acera que impidan la continuidad del itinerario peatonal.
- **Implementar las medidas de calmado del tráfico**, previstas en la Actuación 44 del PMUS, en los viales afectados por los "Caminos Escolares Seguros" previstos en la Actuación 67 del PMUS.
- **En las aceras colindantes al centro instalar vallados** que contengan y protejan a los escolares del tráfico, en las operaciones de entradas y salidas
- **Señalizar adecuadamente las calles** del entorno del centro para advertir del peligro de escolares a los conductores.
- **Fomentar la implantación de los Caminos escolares seguros** previstos en la Actuación 67 del PMUS.

- Habilitar en el interior de los centros lugares de **aparcamientos seguros y vigilados para bicicletas y patinetes**.
- **Habilitar vías ciclistas seguras** desde el casco urbano hasta el centro escolar, según prevé la Actuación 21 del PMUS.
- **Regular zonas de aparcamiento reservado para carga y descarga de escolares** en las inmediaciones del centro
- Instalación de una **banda de aparcamiento reservado para estancias limitadas**, a modo de las que existen en los frentes de los hoteles para favorecer la llegada de usuarios a los centros educativos.

Para lograr la autonomía en la movilidad de los escolares, hay que propiciar un entorno seguro y bien señalizado.

ACTUACIÓN	66.- FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO, PÚBLICO O PRIVADO, A CENTROS EDUCATIVOS			
PLAN	7.3.- PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD CENTROS TRACTORES	
OBJETIVO	REDUCIR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS A CENTROS EDUCATIVOS E INCREMENTAR LOS VIAJES EN TRANSPORTE COLECTIVO	RESPONSABLE	CENTROS ESCOLARES AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA MOVILIDAD)	
INDICADORES	Nº ESCOLARES QUE ACUDEN EN TRANSPORTE COLECTIVO	PRESUPUESTO	Sin coste para Ayuntamiento. Incluida en Actuación 25 PMUS.	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Para disminuir el número de padres de alumnos que acceden a recoger a sus hijos en vehículo privado e incrementar el número que lo hacen en transporte colectivo, público o privado, el PMUS recomienda las siguientes actuaciones:

- Que cada centro escolar elabore su **Plan de Movilidad específico**, tal y como obliga el artículo 15 de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Generalitat para los centros de formación secundaria o universitaria de más de 500 estudiantes o recomienda para el resto de centros.
- la implantación de **pequeñas rutas escolares** (con menos de 19 plazas) para aquellos niños que residan en barrios más alejados,
- **enseñar a utilizar el transporte público** a los niños de más de 10 años, aprovechando la implantación de las líneas de bus urbano de la Actuación 25 del PMUS.
- La **implicación de AMPAS**, Asociaciones de Alumnos, Consejo Escolar y Ayuntamiento en el desarrollo de medidas que mejoren la movilidad a los centros escolares.

TRANSPORTE ESCOLAR



Fig. 202.- Ejemplo de transporte escolar.

ACTUACIÓN	67.- IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO "CAMINOS ESCOLARES SEGUROS" A PIE		
PLAN	7.3.- PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES.
OBJETIVO	DEFINIR E IMPLANTAR LOS CAMINOS ESCOLARES SEGUROS.	RESPONSABLE	CENTROS ESCOLARES Y AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA MOVILIDAD)
INDICADORES	Nº DE ESCOLARES QUE ACCEDEN A PIE POR LOS CAMINOS ESCOLARES SEGUROS Nº DE CENTROS CON PROYECTO DE CAMINO ESCOLAR SEGURO IMPLANTADO	PRESUPUESTO	100.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

El "proyecto piloto CAMINOS ESCOLARES" ya iniciado por el Ayto. de Vila-real, define recorridos seguros en el entorno de cuatro de los centros escolares: CEIP BOTÀNIC CALDUCH, CEIP CARLES SARTHOU, CEIP CONCEPCIÓN ARENAL y CEIP PASCUAL NÁCHER, como se observa en las *figuras siguientes*.



Fig. 203.- CEIP Botànic Calduch (arriba izquierda); CEIP Concepción Arenal (arriba derecha); CEIP Carles Sarthou (abajo izquierda); CEIP Pascual Nacher (abajo derecha).

Dichos proyectos tienen en cuenta los siguientes aspectos: ACCESIBILIDAD / VISIBILIDAD / PASOS DE CEBRA / CALIDAD AMBIENTAL / ESTÉTICA, y analizan los diferentes viales que constituyen los caminos escolares en el entorno de cada centro, considerando los siguientes factores: TIPO DE VIAL / ACERAS / PASOS DE CEBRA / ACTIVIDADES COMERCIALES Y PLANTAS BAJAS / PERCEPCIÓN CIUDADANA.

El objetivo de esta actuación es poner en marcha los 4 Proyectos de Caminos Escolares ya elaborados e impulsar los del resto de los centros educativos de la ciudad: CEIP JOSÉ SORIANO RAMOS, CEIP ANGELINA ABAD, CEIP ESCULTOR ORTELLS, CEIP CERVANTES, CEIP PINTOR GIMENO BARÓN, CEIP PIO XII, CE ESPECIAL LA PANDEROLA

En la *figura siguiente*, se aporta la identificación de los centros educativos de la ciudad, identificando en "verde" los centros en los que ya se ha elaborado el proyecto y en "naranja" los centros en los que falta elaborar su proyecto de CAMINOS ESCOLARES SEGUROS.

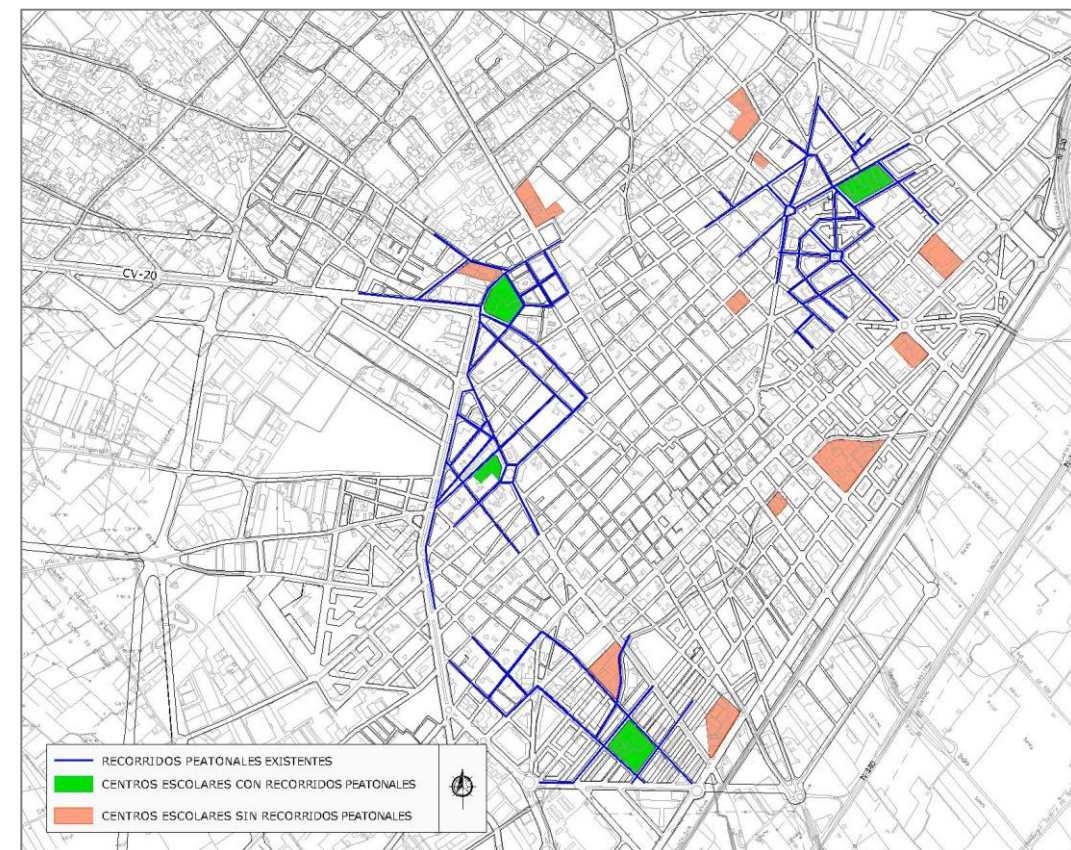


Fig. 204.- Ubicación de centros educativos y recorridos peatonales.

ACTUACIÓN	68.- IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO "CAMINOS ESCOLARES SEGUROS" EN BICI.		
PLAN	7.3.- PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES.
OBJETIVO	DEFINIR LOS CAMINOS SEGUROS EN BICI PARA LOS ESCOLARES.	RESPONSABLE	CENTROS ESCOLARES Y AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA MOVILIDAD)
INDICADORES	Nº DE ESCOLARES QUE ACCEDEN EN BICI Nº DE CENTROS CON PROYECTO DE CAMINO ESCOLAR EN BICI SEGURO	PRESUPUESTO	Incluido en la Actuación 21 PMUS
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

El objeto de esta actuación es iniciar un Plan de "**CAMINOS ESCOLARES EN BICI**" en los centros educativos, similar al de proyectos de CAMINOS ESCOLARES SEGUROS A PIE, propuestos en la "Actuación 67 del PMUS", dirigido a alumnos de centros de educación secundaria, que tienen ya un grado de autonomía.

Si los el centro escolar decide elaborar su **Plan de Movilidad específico**, según obliga el artículo 15 de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Generalitat si el centro tiene > 500 alumnos o lo recomienda en caso contrario, en dicho Plan se debe definir estos caminos escolares en bici seguros. Si no elaboran el Plan de Movilidad, deberán elaborar un "**Proyecto de Vías ciclistas seguras**" para acceder al centro.

Estos caminos escolares seguros en bici, deben basarse en la red de vías ciclistas prevista en la Actuación 21 del PMUS, que deben prever los recorridos a los centros escolares.

En este proyecto debe implicarse no solo la dirección del centro y los alumnos, sino también y muy especialmente las asociaciones de madres y padres de alumnos.

En la *figura siguiente*, se identifican los centros educativos de secundaria en los que se propone la elaboración del Plan de CAMINOS ESCOLARES EN BICI.

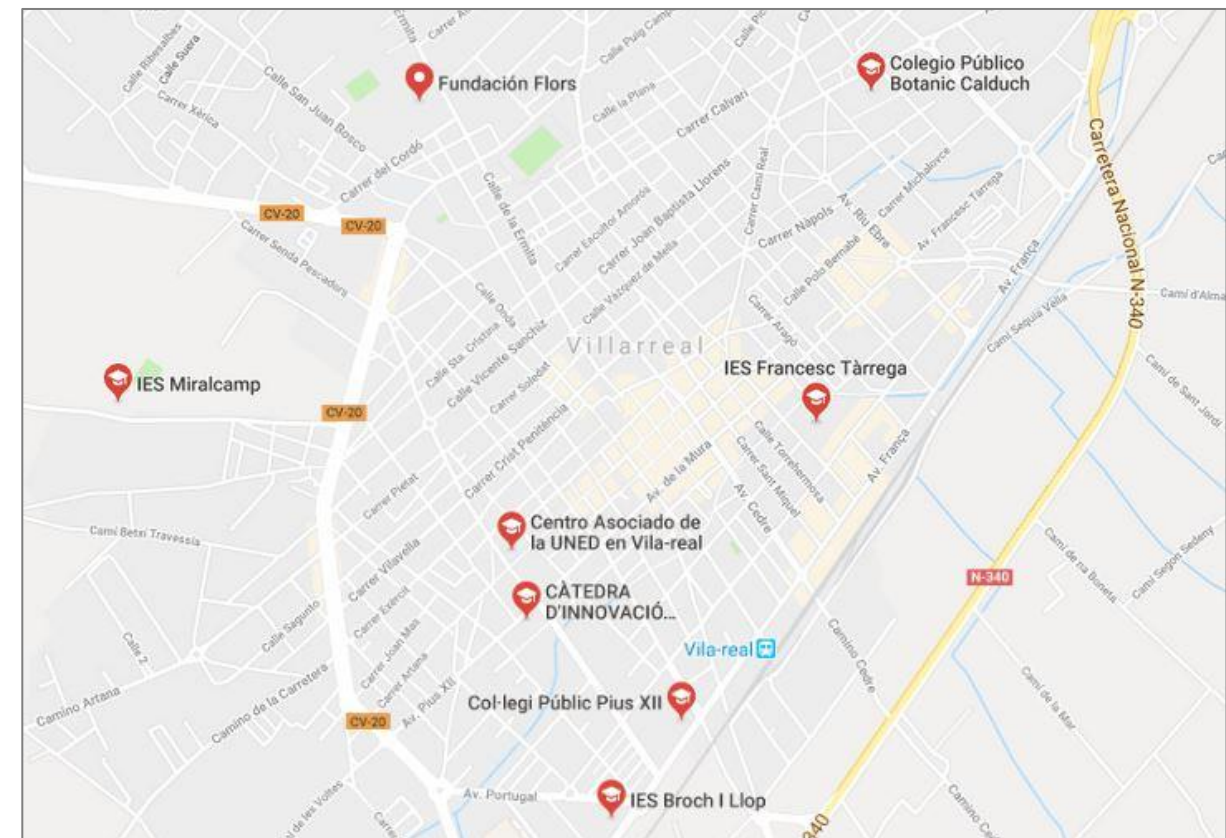


Fig. 205.- Ubicación de los institutos de educación secundaria (IES) de Vila-real.

8.7.4 PLAN DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN CENTROS SANITARIOS

Tiene como objetivo la mejora de la movilidad para los usuarios del Hospital Universitario de la Plana.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN
PROGRAMA 7: MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES	PLAN DE MEJORA DE MOVILIDAD EN CENTROS SANITARIOS	69 MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS SANITARIOS – “HOSPITAL DE LA PLANA”

Tabla 138.- Plan de mejora de la movilidad en centros sanitarios.

CTUACIÓN	69.- MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS SANITARIOS – “HOSPITAL DE LA PLANA”			
PLAN	7.4.- PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS SANITARIOS	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD CENTROS TRACTORES	
OBJETIVO	MEJORAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE AL HOSPITAL DE LA PLANA	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL – CONCEJALÍA MOVILIDAD GENERALITAT VALENCIANA – CONSELLERIA SANIDAD- HOSPITAL DE LA PLANA	
INDICADORES	Nº ACTUACIONES EJECUTADAS	PRESUPUESTO	Coste incluido en otras actuaciones PMUS	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Se trata de mejorar la movilidad para los usuarios de los centros SANITARIOS que son centros tractores de movilidad. Como se ha indicado en el “Análisis y Diagnóstico” del PMUS, el único centro sanitario tractor de relevancia en cuanto a la generación de movilidad es del **Hospital Universitario de la Plana**, y en menor medida el **Centro de Especialidades Virgen de Gracia** situado en la c/ Torrehermosa, si bien éste último, al encontrarse en el centro urbano, con las actuaciones previstas en el PMUS generales de transporte público, carriles bici y accesibilidad peatonal, se cubren las necesidades de movilidad.

En aplicación de los artículos 12 y 13 de la ‘Ley 6/2011 de la Generalitat de Movilidad De la Comunidad Valenciana’, el **Hospital Universitario de la Plana** debería disponer de su ‘**Plan de Movilidad del Hospital de la Plana**’ específico, que señale las medidas necesarias para favorecer los desplazamientos no motorizados y en transporte público, diferenciando aquellas que deban abordar el Hospital de La Plana de aquellas otras que sean susceptibles de ser incorporadas a los programas de actuación del PMUS municipal.

En concreto, el ‘**Plan de movilidad del Hospital de la Plana**’ deberá detallar, entre otras, las siguientes cuestiones, que se resuelvan los problemas de movilidad existentes y que ya indica el PMUS:

- 1) Conectarlo con el casco urbano mediante **vías ciclistas seguras**, que se consigue con la ejecución de la Actuación 21 del Programa 3 Movilidad ciclista del PMUS. Principalmente las siguientes:
 - a. Comunicación con Burriana mediante el carril bici que discurre anexo a la carretera CV-185. En la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio está terminando la ejecución del mismo.
 - b. Ampliar el carril bici del puente CV-185 sobre N-340 hasta la glorieta oeste del enlace de la N-340, y darle continuidad por el paso inferior del camí vell de Burriana bajo el FFCC hasta conectar con la red de carriles bici del casco urbano.
- 2) Conectarlos con el casco urbano mediante un **itinerario peatonal seguro**, que se consigue con la ejecución de la Actuación 3 del Programa 1 Supresión barreras físicas a la movilidad del PMUS, que contempla la creación de un itinerario peatonal accesible desde el casco urbano de Vila-real, mediante la correspondiente adecuación paisajística (arbolado,...) y ampliación de la

acera del puente CV-185 sobre N-340 hasta la glorieta oeste del enlace de la N-340, y darle continuidad por el paso inferior del camí vell de Burriana bajo el FFCC hasta conectar con el casco urbano.

- 3) Instalar **aparcamientos seguros vigilados para bicicletas privadas**, que se consigue con la ejecución de la Actuación 22 del Programa 3 Movilidad Ciclista del PMUS.
- 4) Instalar **bases del Bicivila’t** en el centro, que se consigue con la ejecución de la Actuación 23 del Programa 3 Movilidad Ciclista del PMUS.
- 5) Habilitar paradas de las **líneas de transporte público de autobús, urbano e interurbanos**, en el Hospital, que se consigue con la ejecución de la Actuación 25 de mejora de las líneas urbanas de autobuses y adecuación a las líneas interurbanas del Programa 4 Movilidad del Transporte Público del PMUS.
- 6) Mejora de la **dotación de aparcamiento**, ampliando el aparcamiento actual en terrenos adyacentes (ver figura siguiente), para evitar infracciones de aparcamientos desordenados en los accesos que colapsan las entradas al centro hospitalario, por insuficiencia de dotación de aparcamiento, como se observa en las imágenes siguientes.



Fig. 206.- Ubicación ampliación parking.



Fig. 207.- Vehículos mal estacionados a la entrada Hospital por falta de dotación de aparcamiento.



8.7.5 PLAN DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN CENTROS COMERCIALES

Tiene como objetivo la mejora de la movilidad para los usuarios de los espacios comerciales, en los que destaca el Centro Comercial Carrefour, situado al sur del municipio.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 7: MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES	PLAN DE MEJORA DE MOVILIDAD EN CENTROS COMERCIALES	70	MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS COMERCIALES – “CENTRO COMERCIAL CARREFOUR”

Tabla 139.- Plan de mejora de la movilidad en centros comerciales.



ACTUACIÓN	70.- MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS COMERCIALES – “CENTRO COMERCIAL CARREFOUR”			
PLAN	7.5.- PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS COMERCIALES	PROGRAMA	7.- MEJORA MOVILIDAD CENTROS TRACTORES	
OBJETIVO	MEJORAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE A LOS CENTRO ATRACTORES DE MOVILIDAD DE TIPO COMERCIAL.	RESPONSABLE	CENTRO COMERCIAL CARREFOUR AYTO. DE VILA-REAL – CONCEJALÍA MOVILIDAD	
INDICADORES	Nº ACTUACIONES EJECUTADAS	PRESUPUESTO	Coste incluido en otras actuaciones PMUS	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

El objeto de esta actuación es la de mejorar la movilidad de los centros atractores de movilidad de tipo COMERCIAL, que como se desprende del documento “Análisis y Diagnóstico” del PMUS, el único centro comercial que hay en la actualidad en Vila-real es del **Centro Comercial de Carrefour**, sito entre la c/ Matilde Salvador y Av. Portugal.

El resto de zonas comerciales, son de menor envergadura y se encuentran en el casco urbano, de manera que con las actuaciones previstas en el PMUS generales de transporte público, carriles bici y accesibilidad peatonal, se cubren las necesidades de mejorar su movilidad.

En aplicación de los artículos 12 y 14 de la ‘Ley 6/2011 de la Generalitat de Movilidad de la Comunidad Valenciana’, el **Centro Comercial de Carrefour** debería disponer de su ‘**Plan de Movilidad del Centro Comercial de Carrefour**’ específico, que señale las medidas necesarias para favorecer los desplazamientos no motorizados y en transporte público, diferenciando aquellas que deban abordar el Centro Comercial de aquellas otras que sean susceptibles de ser incorporadas a los programas de actuación del PMUS municipal.

En concreto, el ‘**Plan de movilidad del Centro Comercial de Carrefour**’ deberá abordar, entre otras, las siguientes cuestiones, que se resuelvan los problemas de movilidad existentes:

- 1) Conectarlo con el casco urbano mediante **vías ciclistas seguras**, que se consigue con la ejecución de la Actuación 21 del Programa 3 Movilidad Ciclista del PMUS. Principalmente las siguientes:
- 2) Conectarlos con el casco urbano mediante un **itinerario peatonal seguro**, que se consigue con la ejecución de la Actuación 12 del Programa 2 Movilidad peatonal y accesibilidad del PMUS.
- 3) Instalar **aparcamientos seguros vigilados para bicicletas privadas**, que se consigue con la ejecución de la Actuación 22 del Programa 3 Movilidad Ciclista del PMUS.
- 4) Instalar **bases del Bicivila’t** en el centro, que se consigue con la ejecución de la Actuación 23 del Programa 3 Movilidad Ciclista del PMUS.
- 5) Habilitar paradas de las **líneas de transporte público de autobús, urbano e interurbanos**, en el Hospital, que se consigue con la ejecución de la Actuación 25 de mejora de las líneas urbanas de autobuses y adecuación a las líneas interurbanas del Programa 4 Movilidad del Transporte Público del PMUS, pues la Línea 1B tendría parada en el centro.

- 6) Respecto a la regulación de normas de usos de los autobuses, se debería permitir que se pueda subir al mismo con carros de la compra y voluminosos.

8.8 PROGRAMA 8.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO

La relación entre la movilidad y las políticas urbanísticas es estrecha, pues las pautas de movilidad están fuertemente condicionadas por el diseño urbano y los usos del suelo. En este sentido, la tendencia actual de crecimiento urbano a saltos basado en la proliferación de núcleos mono funcionales (áreas residenciales de baja densidad, grandes centros empresariales, industriales y comerciales, etc.) con una accesibilidad altamente dependiente del vehículo privado, induce patrones de vida con más desplazamientos en coche y de más largo recorrido, con los consiguientes impactos en forma de consumo de suelo y energía, emisiones contaminantes, etc. El caso de Vila-real, sin ser tan acusado, no se aleja demasiado de este patrón. Es por ello que se propone la integración de las cuestiones relativas a la movilidad en los procesos de planificación urbanística del municipio.

En el documento "Análisis y diagnóstico" del PMUS, se ha revisado el modelo territorial y urbanístico del municipio de Vila-real, y se ha visto que el PGOU de Vila-real, no regula las condiciones de movilidad y accesibilidad en la Normativa Urbanística, a excepción de los estándares de aparcamiento y del viario general, que deben ser redefinidas para lograr los objetivos de implantar una movilidad sostenible.

Desde el ámbito municipal tan sólo se puede actuar localmente, de tal forma, que los problemas de movilidad derivados de actuaciones supramunicipales (bulevar metropolitano N-340, ronda Sudoeste, eliminar la línea actual ferrocarril y desplazar hacia el Este, ejecutar variante Este de la N-340...) no pueden ser intervenidas desde el PGOU ni desde el PMUS, por lo que dichas actuaciones no son objeto de dichos planes.

PROGRAMA	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 8: INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO	71	COORDINACIÓN DEL PMUS Y EL PGOU

Tabla 140.- Programa 8: Integración de la movilidad sostenible en el urbanismo.



ACTUACIÓN	71.- COORDINACIÓN DEL PMUS y EL PGOU			
PLAN		PROGRAMA	8.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO	
OBJETIVO	ADECUAR E INCORPORAR EN LA NORMATIVA DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL (PGOU) LOS CRITERIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL PMUS, DE FORMA QUE SEA POSIBLE LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL MISMO Y LOGRAR CON ELLO UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD.	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL – CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD	
INDICADORES	Nº DE DOCUMENTOS TRAMITADOS PARA ADECUAR EL PGOU AL PMUS	PRESUPUESTO	250.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Para poder implementar muchas de las actuaciones previstas en el PMUS, se requiere adecuar y/o modificar el planeamiento municipal (PGOU) para integrar los criterios de movilidad sostenible en el urbanismo.

En concreto, se considera necesario adoptar, entre otras, las siguientes medidas en el PGOU:

1. Crear equipos técnicos municipales multidisciplinares para coordinar las planificaciones urbanísticas y de movilidad.
2. Elaborar los documentos de planificación urbanística pertinentes en cada caso o las Modificaciones puntuales del PGOU, para poder ejecutar actuaciones siguientes:
 - a. **Ampliación aparcamiento Estación Ferrocarril**, según la Actuación 41 del PMUS, situada en suelos destinados a sistemas generales GEL-1 "Sistema General de espacios Libres- Parque Jardín Urbano" y GCC-7 "Sistema General de Comunicaciones – Ferroviario", según el PGOU.
 - b. **Estación de autobuses**, situada en suelo urbano de viaria urbana, junto a la Plaza Labrador, prevista en la Actuación 27 del PMUS.
 - c. **Estacionamientos de disuasión** según la Actuación 38 del PMUS, situados:
 - **Aparcamiento Este:** Situado a la entrada al municipio por la CV-185 y la N-340, en terrenos vacantes de la manzana dotacional del Hospital La Plana, con calificación urbanística según PGOU de GEC-4 de Sistema General Sanitario-Asistencial. En caso de habilitar el aparcamiento en superficie como GEC-11 'Aparcamiento en superficie', es necesario tramitar el documento de planificación correspondiente para cambiar de GEC-4 a GEC-11.
 - **Aparcamiento Oeste:** Situado a la entrada al municipio por la CV-20, junto a la futura Ronda Sudoeste, en terrenos vacantes de la manzana dotacional deportiva del Centro de Tecnificación Deportiva, con calificación urbanística según PGOU de GEC-2 de Sistema General Deportivo. En caso de habilitar el aparcamiento en superficie como GEC-11 'Aparcamiento en superficie', es necesario tramitar el documento de planificación correspondiente para cambiar de GEC-2 a GEC-11.

- **Aparcamiento Norte:** Situado a la entrada al municipio por el Norte, junto a la glorieta del enlace de la carretera N-340, en terrenos vacantes de edificación de la manzana, con clasificación de suelo urbano industrial IND-2 de "Polígono Industrial" según PGOU. En caso de habilitar el aparcamiento en superficie como GEC-11 'Aparcamiento en superficie', es necesario tramitar el documento de planificación correspondiente para cambiar de IND-2 a GEC-11, el ámbito ocupado por el aparcamiento.
 - **Sur:** Situado a la entrada desde el enlace sur de la N-340, en la Avenida Europa esquina c/ Matilde Salvador. Actualmente el PGOU le da una calificación GEC-11 'Aparcamiento en superficie', y ya está habilitado como tal.
- d. **Estacionamientos de pesados** según la Actuación 39 del PMUS, situados:
- **Aparcamiento Oeste:** Situado a la entrada al municipio por el Oeste, junto a la Ronda Sudoeste. Actualmente el PGOU le da una calificación GEC-11 'Aparcamiento en superficie', pero no está ejecutado el aparcamiento.
 - **Aparcamiento Norte:** Situado a la entrada al municipio por el Norte, junto a la glorieta del enlace de la carretera N-340, en terrenos vacantes de edificación de la manzana, con clasificación de suelo urbano industrial IND-2 de "Polígono Industrial" según PGOU. En caso de habilitar el aparcamiento en superficie como GEC-11 'Aparcamiento en superficie', es necesario tramitar el documento de planificación correspondiente para cambiar de IND-2 a GEC-11, el ámbito ocupado por el aparcamiento.
 - **Aparcamiento Sur:** Situado a la entrada al municipio por el Sur, por la futura Ronda Sudoeste y pegado a la misma, dentro de los terrenos vacantes de edificación de la manzana, con clasificación de suelo urbanizable industrial UHI-4 según el PGOU. En caso de habilitar el aparcamiento en superficie como GEC-11 'Aparcamiento en superficie', es necesario tramitar el documento de planificación correspondiente para cambiar de urbanizable industrial a dotacional GEC-11.
- e. **Aparcamientos de residentes en casco urbano** según Actuación 35 del PMUS.

- f. **Modificaciones puntuales PGOU de alineaciones del viario urbano**, para conseguir las anchuras necesarias para implantar en cada caso las actuaciones previstas en el PMUS.
3. Elaborar una modificación puntual de las normas urbanísticas del PGOU respecto a las dotaciones mínimas de plazas de aparcamiento privadas y en vía pública, tal y como se propone en la Actuación 37 del Plan de gestión del estacionamiento del Programa 5 de este PMUS
4. Incorporar en la revisión del PGOU en tramitación:
 - a. las actuaciones previstas en el PMUS de Vila-real y municipios colindantes, así como las del PMoMe de Castellón,
 - b. políticas de un desarrollo urbano orientado al uso de los modos no motorizados y el transporte público,
 - c. regulación de localización de las nuevas actividades, así como de los equipamientos dotacionales, al cumplimiento de una accesibilidad no motorizada y en transporte público a las mismas.
 - d. criterios que garanticen la densidad, la complejidad y la mezcla de usos de la nueva urbanización,
 - e. una política de conectividad viaria de barrios existentes para que los nuevos barrios no queden únicamente conectados a los barrios existentes a través del tráfico motorizado, de manera que se planifique la accesibilidad de todos los modos de transporte en los nuevos barrios del municipio, siguiendo las previsiones del PMUS.
 - f. Regular las secciones viarias según las previsiones del PMUS para lograr una movilidad sostenible, para ello se reservará en la sección viaria espacios de dimensiones mínimas en los recorridos peatonales y ciclistas y reservas para transporte público.
5. Garantizar el cumplimiento de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana:
 - a. Obligando a las nuevas áreas generadoras de alta movilidad y/o nuevos desarrollos urbanísticos, a la elaboración de un **Plan de Movilidad específico**, según las previsiones del artículo 12 de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana.
 - b. Fomentando y comunicando a las implantaciones singulares preexistentes, a las instalaciones productivas y a los centros de formación, a que elaboren sus **Planes de Movilidad específicos** regulados en los artículos 13, 14 y 15, respectivamente, de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana.
6. Articular instrumentos supramunicipales de cooperación y concertación para una planificación urbana coherente del conjunto de municipios del área metropolitana de Castellón, con los que Vila-real mantiene una fuerte relación, como se explica en el PMoMe de Castellón.
7. Regular en las normas urbanísticas del PGOU u Ordenanza municipal de Accesibilidad, los criterios de diseño para lograr una accesibilidad universal en la urbanización: anchos aceras, pasos peatonales, vados, etc., regulados en la legislación sectorial.

8.9 PROGRAMA 9.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO

Las actuaciones del PMUS persiguen la mejora medioambiental urbana de Vila-real, centrándose en los siguientes objetivos:

1. Mejora de la calidad de los espacios urbanos.
2. Disminución de la contaminación acústica y disminución de la contaminación atmosférica.

PROGRAMA 9	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO	PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS
		PLAN DE DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA

Tabla 141.- Programa 9: Integración de la movilidad sostenible en el medioambiente urbano.

8.9.1 PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS

Los espacios y elementos que se diseñan para favorecer algunos de los participantes en la movilidad de la ciudad pueden convertirse en obstáculos para otros, a causa de un mal diseño o por la limitación de espacios. Por tanto es necesario, en aquellas zonas en las que estas situaciones pueden suponer un peligro para las personas, que se desarrollen medidas que permitan garantizar la seguridad de todos los usuarios.

La integración comercial del espacio urbano en el centro histórico, así como la remodelación de espacios urbanos de la acequia Major serán las principales actuaciones a llevar a cabo en este Plan. Se buscará dotar de una mayor calidad de vida a los ciudadanos con unos de espacios urbanos de mayor calidad.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 9: INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO	PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS	72	INTEGRACIÓN COMERCIAL DEL ESPACIO URBANO: PZ MAYOR - PZ BAYARRI - SAN PASCUAL
		73	REMDELACIÓN ESPACIOS URBANOS DE LA ACEQUIA MAJOR
		74	SEÑALES EMOCIONALES

Tabla 142.- Plan de mejora de la calidad de los espacios urbanos.

ACTUACIÓN	72.- INTEGRACIÓN COMERCIAL DEL ESPACIO PZ. MAYOR, PZ. BAYARRI, SAN PASCUAL			
PLAN	9.1.- MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS	PROGRAMA	9.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO.	
OBJETIVO	MEJORAR LA CALIDAD URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO, COMPLETANDO LA PEATONALIZACIÓN DEL MISMO, DANDO CONTINUIDAD AL EJE CARRER MAJOR SANT JAUME – C/ SAN PASQUAL, UNIENDO LOS PUNTOS NEURALGICOS DE LA CIUDAD DE LA PLAZA MAYOR Y LA BASÍLICA DE SAN PASCUAL, CON LA PLAZA BAYARRI COMO NEXO DE UNIÓN. FOMENTAR EL COMERCIO LOCAL.	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL – CONCEJALÍAS DE TERRITORIO-MOVILIDAD Y ECONOMÍA-COMERCIO	
INDICADORES	M2 ejecutados de la actuación	PRESUPUESTO	1.800.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Esta actuación tiene como objeto desarrollar el "**Estudio de la actuación de urbanismo comercial a realizar en la Plaza Bayarri y su entorno, para su integración en el conjunto del centro comercial tradicional de Vila-real**", que noviembre de 2007 el ayuntamiento de Vila-real elaboró como actuación de desarrollo del "**Plan de Acción Comercial de Vila-real**" redactado en 2001.

Dicho "**Estudio de Integración Comercial de la Plaza Bayarri**", analiza y define las actuaciones de urbanismo comercial a realizar en la plaza y sus calles adyacentes, para posteriormente, definir las directrices básicas a desarrollar en el Proyecto de Urbanización de la Plaza Bayarri que materialicen los objetivos de urbanismo comercial perseguidos.

La finalidad del estudio es establecer las características y funcionalidades de la plaza y su entorno urbano para conseguir una imagen de continuidad o prolongación de la zona centro comercial tradicional hasta la Basílica de Sant Pasqual, de modo que este itinerario peatonal resulte más atractivo desde el punto de vista turístico-comercial. También se pretende dar a la Plaza Bayarri cierta versatilidad funcional en cuanto a que admita comer en la misma, actividades culturales, recreativas o de promoción comercial.

LA SITUACIÓN ACTUAL DEL ENTORNO URBANO ES LA SIGUIENTE:

1.- La Plaza Bayarri recoge el tránsito peatonal procedente de las calles peatonalizadas del centro comercial tradicional. La interacción vehículo - peatón en esta zona supone:

- Falta de seguridad vial para el peatón generada por la masiva afluencia de circulación del tráfico parásito que va en busca de una plaza de aparcamiento y por los conductores que evitan ir en busca de las grandes avenidas que forman el cinturón perimetral del sistema viario de la ciudad y quieren atajar su trayecto invadiendo las estrechas calles del centro de la ciudad entre las que se encuentra la calle Pere III.
- Los itinerarios peatonales de las calles Virgen de Gracia y Pere III, no cumplen en su mayor parte con las condiciones de accesibilidad ni con el ancho mínimo de 1,50 m para nivel adaptado indicado en el capítulo II artículo 3. ITINERARIOS PEATONALES de la '*Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda*', debido a que las aceras son sacrificadas para dar lugar a bandas de aparcamiento en cordón.

2.- La plaza Bayarri da continuidad al tráfico rodado que llega desde la Avda. La Murà y Avda. del Cedre y que se dirige hacia la calle Santa Ana, pasando por el corazón del casco antiguo de Vila-real.

3.- Los vehículos que suministran mercancía a los comercios del centro tradicional y a la Plaza Bayarri disponen de zonas de carga-descarga en la calle Virgen de Gracia y Plaza Bayarri con Raval Sant Pasqual. En el PLANO 02 SITUACIÓN ACTUAL PZ. BAYARRI Y ENTORNO, se han ubicado las zonas de carga y descarga existentes.

4.- Los elementos ornamentales de la plaza constituyen una barrera física que dificulta el desarrollo de la diversidad de actos que tienen lugar en la misma. Actualmente en la plaza se celebra la feria del libro.

5.- La posibilidad de estacionar tanto en las calles Pere III, Virgen de Gracia y plaza Bayarri origina un tipo de tráfico parásito cuyo único propósito es buscar aparcamiento y consecuentemente provoca:

- Incremento de tráfico rodado en una zona muy transitada por los consumidores que acuden a realizar sus compras al centro comercial tradicional de Vila-real.
- Aumento de la contaminación medioambiental y la disminución de la seguridad del viandante que transita la zona comercial centro de Vila-real.

Actualmente entre la Plaza Bayarri y las calles Virgen de Gracia y Pere III englobadas en este estudio dan cabida a unas 60 plazas de aparcamiento superficial.

Tal y como manifiesta el P.A.C., la **dotación de aparcamiento en la zona es insuficiente**, y así lo manifiestan los ciudadanos y la asociación de Comerciantes, indicando que actualmente el aparcamiento en el centro urbano, es uno de los mayores inconvenientes que tienen los consumidores del centro comercial peatonal de Vila-real.

El desarrollo de las líneas de actuación el '*Plan de Actuación Comercial de Vila-real*' contempla la eliminación de 200 plazas superficiales de aparcamiento en el Centro Histórico, consecuencia de las actuaciones previstas en él. En concreto la peatonalización de la plaza Bayarri y su entorno, prevista en esta actuación, disminuye en 60 el número las plazas de aparcamiento superficial del centro tradicional.



El PAC del año 2001 consideraba que la dotación adecuada de plazas de rotación en el centro urbano de Vila-real se sitúa en torno a unas 600-700 plazas. En la actualidad respecto al aparcamiento de rotación en el centro urbano podemos decir que:

- No existe en superficie en vía pública.
- El parking subterráneo de la plaza Mayor ha generado 258 plazas.
- El aparcamiento de la Avda. Pío XII tiene capacidad para 183 vehículos, pero sigue cerrado.
- El aparcamiento de la plaza Colom tan sólo ha habilitado unas 21 plazas.

Por lo tanto, sigue existiendo un déficit de unas 400 plazas de rotación en el centro urbano.

Una opción de recuperación de las 60 plazas perdidas con la presente actuación, es la opción de ejecutar en el subsuelo de la plaza Bayarri un aparcamiento mecanizado con capacidad para estacionar 150 vehículos, mejorando el déficit en 90 plazas.

Aun así, seguirían faltando sobre 300 plazas de rotación, que debería habilitarse en un parking subterráneo en el jardín de San Pascual o en el PRI de la Pz. Colom

En resumen, el hecho de que por la plaza Bayarri y calles aledañas, circulen y aparquen vehículos impide que exista un espacio urbano de calidad que fomente la movilidad sostenible a pie y en bici.

LA EJECUCIÓN DE LA ACTUACIÓN PERSIGUE:

1º) La plaza Bayarri, debido a su ubicación estratégica en el centro de gravedad entre la Plaza de la Vila y el Templo de San Pascual, y junto al límite norte del actual centro comercial tradicional peatonalizado, presenta un gran potencial comercial a desarrollar. En la actualidad la plaza Bayarri y su entorno, presenta un aspecto urbanístico anticuado, deteriorado y poco comercial, que frena su desarrollo comercial. Por ello, la actuación urbanístico-comercial prevista en este Estudio, es necesaria para:

- **reavivar la vitalidad comercial** de la zona,
- **ampliar el centro comercial tradicional** actual peatonalizado,
- **conseguir la integración de la zona comercial entre San Pascual y la Pz Bayarri** en el actual casco comercial tradicional

2º) Mejorar notablemente la accesibilidad peatonal a la zona comercial tradicional de la ciudad y para ello se propone un medio urbano que se integre estéticamente mediante la actuación de la remodelación urbanística en el conjunto del centro histórico-comercial de Vila-real. El diseño propuesto para la integración urbanístico comercial de la Plaza Bayarri y su entorno asienta sus bases en la propuesta de peatonalización de la plaza como una prolongación del centro peatonal existente, para que el ciudadano se encuentre seguro y cómodo y pueda realizar sus compras con tranquilidad o transitar por las calles a modo de ruta de paseo.

3º) Mejorar las condiciones comerciales de la zona, tal y como indicaba el P.A.C. de Vila-real, para ello era necesario descongestionar de tráfico las calles céntricas de la ciudad y priorizar la peatonalización del centro comercial tradicional. Para ello, los conductores han de tener alternativas al vehículo privado, por lo que es necesario mejorar notablemente la oferta de servicios de transporte público que garanticen la accesibilidad al centro histórico-comercial a todos los vecinos de Vila-real. Por otro lado, los ciudadanos han de tomar conciencia de que para cruzar la ciudad de este a oeste han de optar por el cinturón

interior perimetral a la ciudad para tráfico rodado, en lugar de querer atajar por las calles del centro urbano.

4º) Para conseguir los objetivos comerciales del Estudio, la actuación de remodelación urbanística de la plaza Bayarri y su entorno, deberá consistir en:

4.1) La restricción al tráfico rodado en las calles Pere III, Virgen de Gracia y Plaza Bayarri. Las calles Pere III y Virgen de Gracia se han definido para permitir exclusivamente un tráfico restringido a vecinos, carga y descarga y servicios especiales, y la Plaza Bayarri se ha dejado para un uso totalmente peatonal, dejando por motivos de seguridad y accesibilidad una franja libre de obstáculos, de 4,5 m de anchura, que permita exclusivamente el paso de vehículos de servicios especiales (bomberos, ambulancias...).

4.2) Implantar un quiosco de diseño singular en la zona central de la plaza, que ofrezca un lugar de encuentro para los consumidores que acuden a la zona centro de la ciudad para realizar sus compras, que ofrezca servicio de bar-cafetería, con una terraza exterior.

4.3) Crear un espacio libre multifuncional, que garantice el uso de la plaza para albergar diversas actividades, como ferias del libro, mercadillos de antigüedades, actividades de animación ciudadana, etc. Ello requiere liberar la plaza de obstáculos, de zonas de reserva de aparcamiento, e incluso del vial rodado existente, debido a la escasa anchura de la plaza Bayarri.

4.4) Se han reservado zonas para carga-descarga de mercancías, en la Avda. la Murà, en la c/ Raval de San Pascual y c/ Virgen de Gracia.

4.5) Para adecuar la oferta a la demanda, se ha propuesto un diseño de la plaza Bayarri, en el que se distinguen tres zonas, a las que se les pretende dar distintos usos:

a) Se ha diseñado una zona de juegos con pavimento de caucho continuo de colores para ofrecer a los niños un espacio recreativo que les permita jugar y provisto de bancos que permita sentarse a sus acompañantes.

b) Al lado opuesto de la plaza se ha ubicado una zona de relax y cultural, centralizada por una fuente ornamental moderna revestida de material cerámico sobre la que se erige la estatua de Francesc Tàrraga, rodeada de arbolado y de una serie de bancos para uso y relax de los más mayores.

c) Por último, en la zona central se ha ubicado la zona multifuncional, compuesta por:

- un quiosco, que ofrezca servicio de cafetería-bar, que sirva de reclamo al público que vaya a pasar sus ratos de ocio y compras al centro histórico comercial,
- zona central diáfana, en la que poder llevar a cabo actividades de diversa índole que pueden sucederse eventualmente a lo largo del año incrementando la oferta cultural, comercial o lúdica de la plaza. En la actualidad se celebra la feria del libro, pero tras la remodelación desde el Ayuntamiento se pretende incrementar la oferta multifuncional.

5º) Debido a que con la remodelación urbanística se eliminan unas 60 plazas de aparcamiento en superficie, tal y como se propone en el P.A.C., en este Estudio de integración comercial y tras analizar la situación de accesibilidad al casco comercial de la ciudad y comprobar que existe un déficit de plazas de aparcamiento, se propone la solución de adoptar el sistema de zona azul en las calles Raval de San Pascual y Avenida la Murà. Además sería necesario construir un aparcamiento subterráneo mecanizado en la Plaza Bayarri que generaría unas 150 plazas y otras posibles ubicaciones de más aparcamientos subterráneos cerca del centro histórico comercial para seguir haciendo frente a la creciente demanda



de plazas de aparcamiento en la zona centro de la ciudad, como puede ser en el jardín de San Pasqual o en la Plaza Colom si se completa el PRI iniciado que prevé la demolición del mercado y construcción de uno nuevo sobre un aparcamiento subterráneo.

LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS BÁSICAS A ADOPTAR EN ESTA ACTUACIÓN SON:

PEATONALIZACIÓN

La actuación propuesta engloba la peatonalización de la Plaza Bayarri, eliminando el carril de circulación que la atraviesa y las plazas de aparcamiento. El diseño propuesto deja libre una franja central de 4,5 m de anchura por si tuviera que pasar un vehículo de emergencias. Se incrementa de este modo la seguridad vial del peatón que podrá transitar por la calle Mayor, la Plaza Bayarri y llegar a Raval de Sant Pasqual sin bajar de la plataforma peatonal. Con este diseño se crea un nuevo itinerario peatonal continuo y accesible para que el peatón haga su ruta con total comodidad y seguridad que discurre desde Plaza Bayarri pasando por Virgen de Gracia hasta llegar a la Plaza de Sant Pascual.

PAVIMENTACIÓN DE LA PLAZA BAYARRI

Las calles Pere III y Virgen de Gracia tendrán la misma pavimentación que las calles del centro con la incorporación de un bordillo de piedra de acabado abujardado y canto romano que enrasará con el adoquín de la acera y el de la calzada; este nuevo elemento que marca la separación entre acera y calzada surge como consecuencia del paso de tráfico, aunque sea restringido por estas calles.

Para la Plaza Bayarri se incorporará una pequeña variedad de colores todos ellos dentro de la gama de los grises y el blanco (se jugará con las diferentes tonalidades), y se combinarán diferentes dibujos con la losa cerámica para romper de este modo con la monotonía que supondría realizarlo todo del mismo material. También se jugará con diferentes tamaños de losas fabricadas del mismo material que los adoquines y que nos servirán para diferenciar zonas de la plaza tal como nos muestra el plano en planta del diseño proyectado.

Los materiales a utilizar serán losas de gran formato de 50 x 50 x 8 cm y de 60 x 40 x 8/10 (colores grises, gris plomo y blanco), adoquines 10 x 20 x 8 cm (gris plomo) y pieza cerámica 110 x 32 x 8 cm. El espesor y las características de todos estos materiales le confiere alta resistencia a la rotura con el paso de vehículos. Esta particularidad ha sido tenida en cuenta para el diseño porque la plaza albergará actividades que previamente para su montaje necesiten que por ella pasen vehículos de montaje de puestos (en mercadillos o ferias), vehículos de carga y descarga de mercancía etc...que podrían deteriorar su aspecto.

MOBILIARIO URBANO

El tipo de mobiliario urbano empleado se mantendrá por igual en todo el centro comercial tradicional a excepción de las farolas. Para la plaza Bayarri se propone mantener el mismo tipo de luminaria que hay actualmente en la calle Raval Sant Pasqual ya que presentan un diseño actual y sencillo que se adapta perfectamente al diseño de la plaza.

SEÑALIZACIÓN

Sería interesante desde el punto de vista comercial que desde las entradas a la ciudad se ubicaran una serie de señales que indicaran la ubicación del centro histórico y comercial de Vila-real.

ARBOLADO

Se prevé en este estudio que en la calle Virgen de Gracia se planten árboles que confieran a la calle una mayor calidez y atractivo comercial, tal como se hizo en la reurbanización del Raval de Sant Pasqual.

En el diseño de la plaza Bayarri se contempla agrupar una zona de árboles en la zona de juegos infantiles y otro en la zona donde se ubica la estatua, con el fin de mejorar la imagen de la plaza y mantener el necesario equilibrio que los árboles dan a nuestro medio urbano.

EDIFICACIÓN EMBLEMÁTICA

El diseño del quiosco central de la plaza se definirá detalladamente en el proyecto de urbanización pero la idea fundamental que se quiere transmitir en este estudio es la de crear un elemento singular que dote a la plaza de gran atractivo turístico a la par que la integra en el entorno urbano donde se ubica. El quiosco será de hormigón blanco y cristal que permita ver a través de él los edificios emblemáticos de la plaza y la estatua de Fco. Tàrraga. Los planos de vistas en 3D nos muestran como esta propuesta vanguardista se relaciona con el entorno y la importancia de la elección de sus materiales.

APARCAMIENTO

La propuesta incluida en la actuación que mitigue los problemas de aparcamiento para la zona comercial son: la implantación de un sistema de aparcamiento rotativo (zona azul) en Raval San Pascual y un aparcamiento subterráneo mecanizado en la Plaza Bayarri, si tras realizar Estudio de viabilidad económico sale favorable.

ZONA DE CARGA - DESCARGA

En la actuación que se llevará a cabo en la Plaza Bayarri y su entorno se reservarán zonas para carga-descarga de mercancías. Se indicarán en los planos que forman parte del estudio.

A continuación, se muestran imágenes y planos de la actuación propuesta:



Fig. 208.- Propuesta de peatonalización de la plaza Bayarri (1).



Fig. 209.- Propuesta de peatonalización de la plaza Bayarri (2).

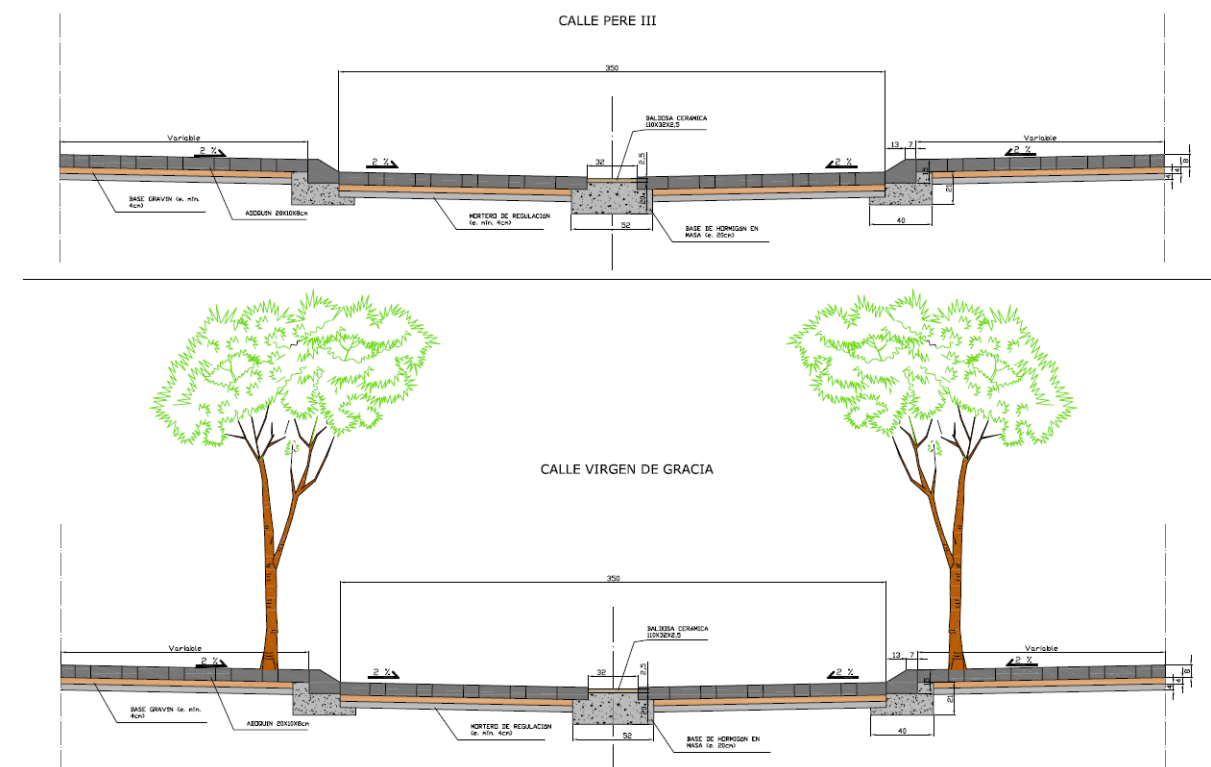


Fig. 210.- Secciones viarias c/ Pere III y c/ Virgen de Gracia.

ACTUACIÓN	73.- REMODELACIÓN ESPACIOS URBANOS DE LA ACEQUIA MAJOR		
PLAN	9.1.- MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS	PROGRAMA	9.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO.
OBJETIVO	CONVERTIR LA ACEQUIA MAJOR EN UN ESPACIO URBANO CON CALIDAD	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALIA TERRITORIO Y MOVILIDAD)
INDICADORES	M2 de espacio urbano rehabilitado	PRESUPUESTO	600.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS			

La acequia Major es un elemento del Patrimonio Etnológico municipal, que discurre por el interior del casco urbano Vila-real, desde avda. Portugal hasta avda. Francia, atravesándolo de noroeste a Sudoeste.

La Concejalía de Territorio y Movilidad Urbana, y la Concejalía de Participación Ciudadana, han puesto en marcha la redacción del '**Plan Estratégico de la acequia Major y sus alrededores (PESM)**', cuyo objetivo es diseñar una hoja de ruta de actuaciones sobre la acequia Major y el espacio público que la acompaña. Actualmente, el PESM está en fase de elaboración.

El PESM trata de aprovechar el trazado de la acequia Major para crear un eje de movilidad peatonal y ciclista, y su espacio urbano de calidad en el interior del casco urbano de Vila-real.

El '**Plan Estratégico de la acequia Major y sus alrededores (PESM)**' **definirá las actuaciones a ejecutar para mejorar los espacios urbanos del entorno de la acequia Major.**



Fig. 212.- Cartel del Plan de Participación del Pla estratègic de la séquia Major i encontorns de Vila-real.

TRAZADO ACEQUIA MAJOR POR CASCO URBANO VILA-REAL

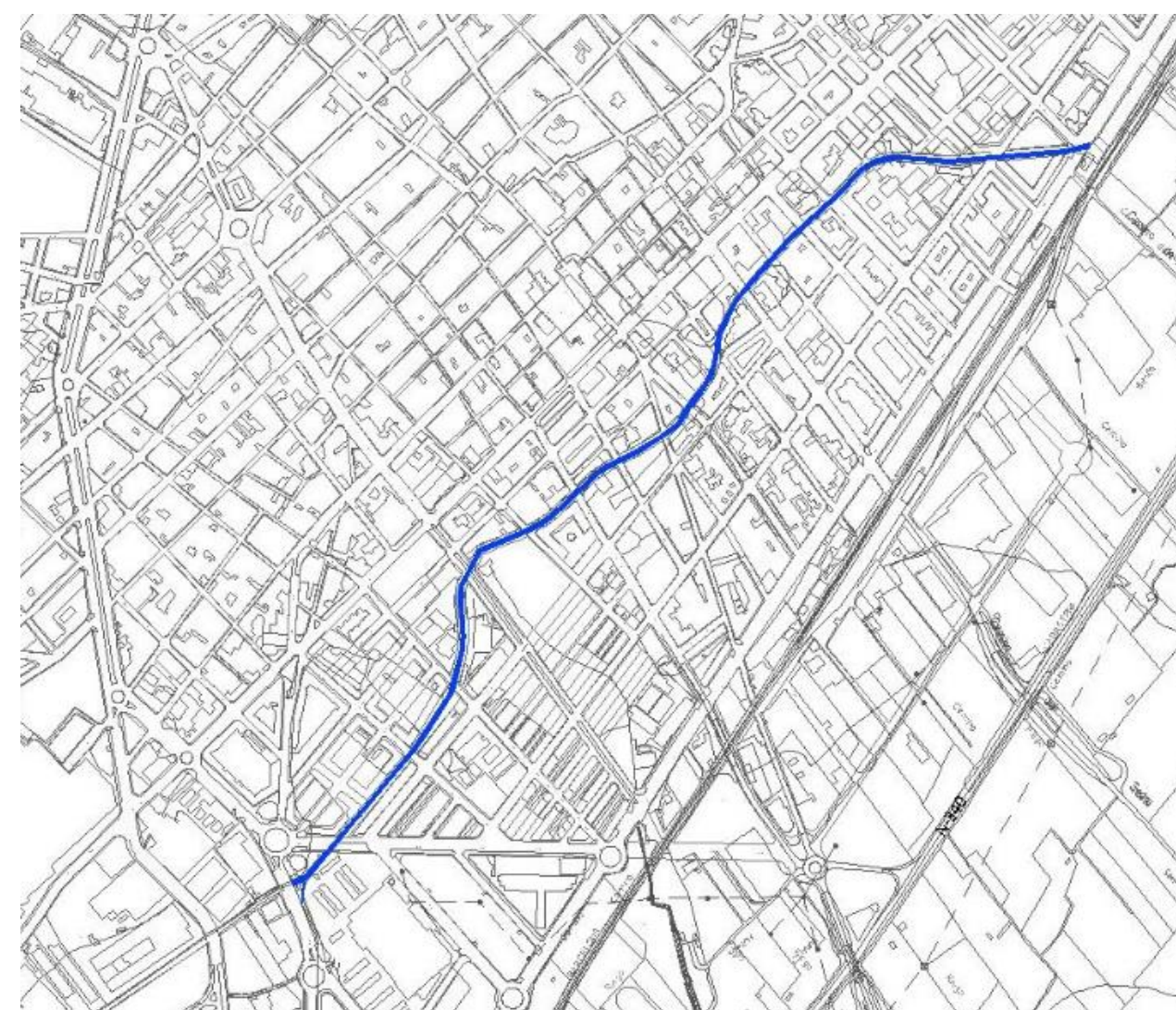


Fig. 213.- Trazado acequia Major por el casco urbano de Vila-real.

ACTUACIÓN	74.- SEÑALES EMOCIONALES			
PLAN	9.1.- MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS	PROGRAMA	9.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO.	
OBJETIVO	PROMOVER EL RESPETO A LA NORMA REFORZAR LA CONVIVENCIA ENTRE PEATONES Y VEHÍCULOS DESARROLLAR CONDUCTAS SEGURAS	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALIA TERRITORIO Y MOVILIDAD)	
INDICADORES	NÚMERO DE ADECUACIONES/ AÑO	PRESUPUESTO	75.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Se pretende implementar un **proyecto similar al desarrollado por APEMEV CANTABRIA**, dirigido a las personas que se desplazan caminando en las ciudades, consistente en **aprovechar la parte posterior de la señal de tráfico para dirigirnos a quienes caminan por las calles.**

La señalización vertical tiene distinta perspectiva visual en función de la forma en la cual nos estemos desplazando. Así cuando nos acercamos conduciendo un vehículo a un paso de peatones normalmente vemos una señal informativa de color azul, la cual nos informa de la existencia del mismo; sin embargo al acercarnos como peatones sólo vemos un poste y la parte posterior de la señal. Es este espacio vacío que tenemos detrás de las señales el que se pretende utilizar para dirigirnos a quienes caminan por las calles de nuestras ciudades.

En principio **se prepararían 15 juegos de 2 señales**, (cifra ampliable en función de la zona de la ciudad) las cuales se colocarán en la parte posterior de las señales de información ubicadas junto a los pasos de peatones, de tal forma que cualquier persona que vaya a cruzar por una calle las verá directamente siempre que vaya a cruzar la calle, pues al mirar a izquierda y derecha antes de cruzar la calzada estarán dentro de su campo visual.

El hecho de utilizar la parte posterior de las señales verticales ya existentes hace que no sea necesaria la colocación de nuevas señales, con lo cual su coste es mucho menor y estéticamente no se contribuye a incrementar el bosque de señales que prolifera en el entorno urbano.

A la hora de diseñar las señales se ha huido de las señales de prohibición y de las de obligación pues a las personas no nos gusta que nos digan lo que tenemos que hacer, muy especialmente en la adolescencia. También desestimamos las señales de peligro, dado que como sociedad somos muy conscientes tanto de las consecuencias de los siniestros a causa del tráfico, como de los costes sociales derivados de la contaminación atmosférica derivada de la emisión de gases y partículas por la combustión de los vehículos a motor, como de la contaminación a causa del ruido e incluso de cómo estamos destruyendo poco a poco nuestro entorno.

El proyecto se ha centrado en el diseño de señales informativas con distintos colores destinadas a captar nuestra atención tratando de **fomentar un cambio en nuestro comportamiento**. Señales que no prohíben, ni obligan, ni indican peligro alguno. Señales que promuevan desplazamientos caminando o en bicicleta buscando alcanzar un modo de vida más saludable. Señales que conviertan a todas las personas que compartimos las calles de la ciudad en referentes de unas a otras sin importar la edad.

SEÑALES EMOCIONALES



Fig. 214.- Ejemplos de señales emocionales.

8.9.2 PLAN DE DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA

Este Plan busca favorecer la descarbonización del sistema de transporte para reducir la contaminación, disminuir el ruido y mejorar la calidad ambiental, consiguiendo una movilidad más respetuosa con el medio ambiente.

Se recogen medidas que intenten paliar los contaminación acústica y atmosférica que produce el tráfico motorizado en el municipio de Vila-real. Por ello se plantean actuaciones que disminuyan el tráfico rodado en el casco urbano, así como la implantación de pantallas acústicas en la N-340 o la línea de FFC.

Por otra parte, también se fomentará de uso de vehículos más sostenibles.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 9: INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO	PLAN DE DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA	75	DISMINUCIÓN DEL TRÁFICO RODADO EN EL CASCO URBANO
		76	IMPLANTACIÓN DE PANTALLAS ACÚSTICAS EN N-340 Y FFC
		77	IMPLANTACIÓN DE PAVIMENTOS PHONOABSORBENTES
		78	INTENSIFICAR LAS CAMPAÑAS Y MEDIDAS DE CONTROL DE LA VELOCIDAD
		79	FOMENTO DEL USO DEL VEHÍCULOS DE ENERGÍAS MENOS CONTAMINANTES

Tabla 143.- Plan de disminución de la contaminación acústica y atmosférica.

ACTUACIÓN	75.- DISMINUCIÓN DEL TRÁFICO RODADO EN EL CASCO URBANO			
PLAN	9.2.- DISMINUCIÓN CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA	PROGRAMA	9.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO.	
OBJETIVO	REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA REDUCIR CONSUMO ENERGÉTICO MEJORAR LA SALUD DE LOS HABITANTES DEL MUNICIPIO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL – CONCEJALÍA MOVILIDAD	
INDICADORES	Evolución de la IMD en principales viarios urbanos	PRESUPUESTO	Incluido en otras actuaciones PMUS	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

El objeto es disminuir la IMD del tráfico rodado en las vías del casco urbano, lo que se conseguirá indirectamente con la combinación de la ejecución de las siguientes actuaciones previstas en el PMUS:

1. La RONDA CENTRO prevista en la Actuación 31, que permita sacar el tráfico de centro urbano
2. La adecuación del VIARIO ESTRUCTURAL SUPRAMUNICIPAL DE CARÁCTER URBANO de la Actuación 32.
3. Los APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN periféricos de la Actuación 38.
4. La AMPLIACIÓN DEL CASCO URBANO PEATONAL, con acceso restringido al tráfico, de la Actuación 57.
5. Las actuaciones de mejora y fomento del uso de la bici (programa 3), la movilidad peatonal (programa 2) y del transporte público (programa 4), en detrimento del uso del vehículo privado en los desplazamientos internos urbanos.
6. Las actuaciones de mejora de la movilidad de los centros tractores del Programa 7

En resumen, la totalidad de las actuaciones de los 10 programas del PMUS se puede decir que inciden favorablemente en el objetivo de disminuir el tráfico rodado en el casco urbano, pues es uno de los objetivos primordiales de la movilidad sostenible.

Con la disminución del tráfico rodado, directamente se consiguen los objetivos de mejora de la contaminación acústica y atmosférica.

ACTUACIÓN	76.- IMPLANTACIÓN DE PANTALLAS ACÚSTICAS EN N-340 Y FFCC			
PLAN	9.2.- DISMINUCIÓN CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA	PROGRAMA	9.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO.	
OBJETIVO	REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA MEJORAR LA SALUD DE LOS HABITANTES DEL MUNICIPIO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL ADIF - MINISTERIO FOMENTO	
INDICADORES	METRO DE PANTALLA INSTALADA/ AÑO DISMINUCIÓN NIVEL ACÚSTICO CONSEGUIDO EN DB.	PRESUPUESTO	600.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

En el PMUS se propone implantar pantallas acústicas en la **N-340** sobre todo en la **zona de afección al casco urbano y tramo del Hospital La Plana**, y en el trazado del **ferrocarril** en la **zona de afección al casco urbano**, según recomiendan los respectivos Planes Acústicos elaborados por el Ministerio de Fomento para ambas infraestructuras.

Las pantallas funcionan por el denominado efecto apantallamiento, por el cual se produce el bloqueo del recorrido de propagación sonora directo entre la fuente sonora y el receptor, produciendo una reducción en el sonido directo.

Las pantallas acústicas constituyen el elemento ideal para luchar contra la contaminación acústica. Los niveles elevados de ruido tienen efectos nocivos en la salud de los seres humanos: alteración del sueño, producen irritabilidad y agresividad, aumento de la frecuencia cardíaca y respiratoria.

Con los resultados del '**Plan Acústico Municipal**' se encontrará la **solución óptima** de manera que se adapten las pantallas acústicas existentes en el mercado a la situación. Se estudiará su viabilidad analizando el binomio coste-eficacia, debido, principalmente, a la gran superficie a cubrir. De esto modo se determinará si se instala totalmente o solo en algunos tramos de la N-340 o del FFCC, en función de los usos colindantes

Para asegurar la eficacia de la pantalla acústica, debe determinarse la topografía de los emplazamientos del emisor y del receptor, así como las características acústicas del terreno y los condicionantes climatológicos y atmosféricos de dicho lugar.

Hay que conseguir una **integración paisajística** en el entorno donde va a ser instalada. Por ello, en el diseño de la pantalla, se tendrán en cuenta una serie de cálculos mínimos (tanto de estructuras, soportes, cálculos de absorciones, etc.) para que la pantalla cumpla acústica y constructivamente, y, por otro lado, se tiene en cuenta, el material del cual se construye el armazón que recubre la pantalla de manera que el diseño de la pantalla acústica se adaptará al entorno para **minimizar el impacto estético y medioambiental**.

PANTALLAS ACÚSTICAS



Fig. 215.- Ejemplo de pantalla acústica.

ACTUACIÓN	77.- IMPLANTACIÓN DE PAVIMENTOS FONOAORSORBENTES			
PLAN	9.2.- DISMINUCIÓN CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA	PROGRAMA	9.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO.	
OBJETIVO	REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA MEJORAR LA SALUD DE LOS HABITANTES DEL MUNICIPIO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS MOVILIDAD, SPV, MEDIO AMBIENTE)	
INDICADORES	m2 PAVIMENTO FONOAORSORBENTE EJECUTADO / AÑO	PRESUPUESTO	700.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Según la revisión del '**Plan Acústico de Vila-real**' hecha en el año **2017**, se concluye que la **principal fuente de contaminación acústica**, que provoca la superación de los límites de los objetivos de calidad, es el **tráfico rodado**.

En el casco urbano, los mayores impactos se generan en el viario perteneciente al Sistema Primario Estructural: avda. de Europa, avda. de Francia, avda. Pío XII, avda. Francesc Tàrraga, avda. Michalovce, Camí la Travessa, c/ Sant Manuel, c/ Vicent Sanchiz, c/ Joan Baptista Llorens, avda. Castelló, c/ Comte de Ribagorça, c/ Calvari, c/ Josep Ramón Batalla, c/Sant Joaquim, avda. Riu Ebre, avda. del Mediterrani, Camí Vell Onda-Castelló, Camí Ermita, c/Del Cordó, avda. Portugal, avda. de Italia, avda. de Alemania y la Carretera d'Onda en su tramo urbano.

Por tanto, se propone implantar **pavimentos fonoabsorbentes** en estas las **vías urbanas de mayor tráfico**.

La utilización de pavimentos fonoabsorbentes permite la reducción del impacto acústico del ruido. La **atenuación acústica** que se puede llegar a obtener por esta medida correctora estaría sobre **3 dBA** e incluso superiores, según la experiencia de proyectos similares.

Por ejemplo, los resultados experimentales de las mediciones acústicas medioambientales realizadas antes y después de colocar el asfalto en la avenida Peset Aleixandre de Valencia reflejan una atenuación media de niveles sonoros de hasta 6 decibelios (dBA), al pasar de 77 a 71 (Fuente: EFE 21/04/2012).

También se comprueba que en algunas frecuencias que constituyen el sonido y que el oído humano es capaz de percibir se alcanzan picos de descenso ocho a nueve decibelios, lo que indica que, además de una disminución sonora se añade una **percepción distinta del ruido de tráfico**.

PAVIMENTOS FONOAORSORBENTES



Fig. 216.- Viales en los que se propone implantar pavimentos fonoabsorbentes.

ACTUACIÓN	78.- INTENSIFICAR LAS CAMPAÑAS Y LAS MEDIDAS DE CONTROL DE LA VELOCIDAD			
PLAN	9.2.- DISMINUCIÓN CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA	PROGRAMA	9.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO.	
OBJETIVO	REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA REDUCIR CONSUMO ENERGÉTICO MEJORAR LA SALUD DE LOS HABITANTES DEL MUNICIPIO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	Nº CAMPAÑAS / AÑO % DE DENUNCIAS / CAMPAÑA	PRESUPUESTO	Sin coste si la realiza la Policía Local	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

El ruido emitido por los vehículos circulando por las carreteras depende de factores tales como las características del propio vehículo, la velocidad y régimen de circulación y las características de la rodadura.

A velocidades bajas (50-60 km/h) las fuentes de ruido de un vehículo ligero son los elementos mecánicos y el motor. A velocidades mayores, el ruido originado por fricción del aire con la carrocería del vehículo comienza a adquirir importancia y la fuente principal del ruido es el contacto neumático-calzada.

Según la revisión del '**Plan Acústico de Vila-real**' hecha en el año **2017**, se concluye que la **principal fuente de contaminación acústica**, que provoca la superación de los límites de los objetivos de calidad, es el **tráfico rodado**.

En el casco urbano, los mayores impactos se generan en el viario perteneciente al Sistema Primario Estructural: avda. de Europa, avda. de Francia, avda. Pío XII, avda. Francesc Tàrrrega, avda. Michalovce, Camí la Travessa, c/ Sant Manuel, c/ Vicent Sanchiz, c/ Joan Baptista Llorens, avda. Castelló, c/ Comte de Ribagorça, c/ Calvari, c/ Josep Ramón Batalla, c/Sant Joaquim, avda. Riu Ebre, avda. del Mediterrani, Camí Vell Onda-Castelló, Camí Ermita, c/Del Cordó, avda. Portugal, avda. de Italia, avda. de Alemania y la Carretera d'Onda en su tramo urbano.

En la Actuación 76 se interviene en el ruido que proviene de la rodadura de los vehículos y en esta actuación sobre la velocidad de los mismos ya que si se reduce la misma se emite menos ruido. La combinación de ambas actuaciones lleva a una reducción de la contaminación acústica.

Por tanto, se propone **intensificar las campañas y las medidas de control de la velocidad en las vías urbanas de mayor tráfico**.

ACTUACIÓN	79.- FOMENTO DEL USO DE VEHÍCULOS DE ENERGÍAS MENOS CONTAMINANTES			
PLAN	9.2.- DISMINUCIÓN CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA	PROGRAMA	9.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO.	
OBJETIVO	REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA REDUCIR CONSUMO ENERGÉTICO MEJORAR LA SALUD DE LOS HABITANTES DEL MUNICIPIO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO)	
INDICADORES	Nº PUNTOS RECARGA IMPLANTADOS Nº DE VEHÍCULOS PÚBLICOS EFICIENTES ADQUIRIDOS/ AÑO Nº DE PATRULLAS POLICIALES EN BICI Nº VEHÍCULOS EFICIENTES MATRICULADOS	PRESUPUESTO	1.350.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Se propone fomentar el uso de vehículos menos que utilizan energías menos contaminantes (eléctrico, gas natural, biodiesel, etc.) mediante la adopción de las siguientes medidas:

- **Fomentar la implantar puntos de recarga para vehículos eléctricos:** Las electrolineras, concebidas como puntos de suministro de energía eléctrica para vehículos eléctricos, son apuesta de futuro y puta de lanza en la movilidad sostenible motorizada. Carece de sentido priorizar y potenciar la venta y uso de este tipo de vehículos sin la existencia de puntos de suministro específicos para ellos.
- **Implementar en las flotas municipales y el transporte público vehículos que utilicen combustibles menos contaminantes:** biodiesel, gas natural así como vehículos eléctricos. En definitiva se trata de promover la utilización de un transporte público y una flota de vehículos municipales eficientes energéticamente que sumen en la reducción de emisiones de CO₂. Ello funcionará como ejemplo visible en el conjunto de la ciudad.

La flota de vehículos a disposición de los diferentes departamentos dependientes del Ayuntamiento de Vila-real será en tres cuartas partes no contaminante y libre de emisiones de CO₂. Así lo asegura el concejal de Servicios Públicos, Francisco Valverde, quien explica que 30 de los 41 turismos, furgonetas y pequeños camiones de que dispone el consistorio serán 100 % eléctricos, una vez se adjudique la contratación del paquete de alquiler, mediante la modalidad de renting, de la flota que renovará a la existente ahora (Fuente: Periódico Mediterráneo, fecha 18/08/2018).

- Promover que las **patrullas de Policía Municipal en bicicleta** por el casco urbano.
- **Reducir tarifas de aparcamiento** a los vehículos más eficientes y menos contaminantes.
- Aplicar **deducciones fiscales** municipales a este tipo de vehículos.



Fig. 217.- Ejemplos de vehículos que usan energías menos contaminantes.

8.10 PROGRAMA 10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PMUS

La puesta en marcha de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible obliga a realizar labores de implantación, evaluación y de seguimiento de los diferentes Programas, Planes y medidas que se incluyen en mismo. Por eso se ha considerado incluir este último Programa de implantación, seguimiento y valoración del grado de cumplimiento del PMUS.

Este programa se subdivide en 3 planes:

PROGRAMA 10	IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	PLAN DE RECURSOS MUNICIPALES PARA IMPLANTACIÓN PMUS
		PLAN DE COORDINACIÓN MUNICIPAL PARA IMPLANTAR PMUS
		PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA

Tabla 144.- Programa 10: Implantación, seguimiento y evaluación del PMUS.

8.10.1 PLAN DE RECURSOS MUNICIPALES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN

Las tareas seguimiento y evaluación se realizarán mediante dos instrumentos básicos: la Oficina de Movilidad y el Observatorio de la Movilidad. Estas dos propuestas tienen como objetivo contribuir a la gestión de la movilidad urbana, siendo los encargados del seguimiento y evaluación del PMUS.

Además, se deberá elaborar y aprobar una Ordenanza Municipal de Movilidad que recoja las normas que sean de aplicación para lograr los objetivos de este PMUS.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 10: IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	PLAN DE RECURSOS MUNICIPALES PARA IMPLANTACIÓN PMUS	80	CREACIÓN DE LA OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD
		81	CREACIÓN DEL OBSERVATORIO MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
		82	CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA WEB y APP'S DE MOVILIDAD MUNICIPAL SOSTENIBLE
		83	APROBACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE MOVILIDAD

Tabla 145.- Plan de recursos municipales para implantación PMUS.

ACTUACIÓN	80.- CREACIÓN DE LA OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD			
PLAN	10.1.- PLAN DE RECURSOS MUNICIPALES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PMUS	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	COORDINAR LA IMPLANTACIÓN DEL PMUS	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD)	
INDICADORES	Nº TÉCNICOS INCORPORADOS A LA OFICINA	PRESUPUESTO	360.000 €/ AÑO	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

La implantación del PUMS requiere una nueva perspectiva en el organigrama organizativo de la movilidad, del tráfico, el transporte y la seguridad ciudadana que debería manifestarse en cambios institucionales. Es necesario agrupar en la medida de lo posible todas las competencias relacionadas con la movilidad en un mismo órgano permitiendo facilitar las labores de coordinación de políticas, programas y planes de actuación.

Al mismo tiempo no se debe olvidar la transversalidad de cada uno de los programas y la implicación que es necesaria del resto de las políticas municipales, es decir el gran esfuerzo de coordinación que es necesario. Existen unas áreas que necesariamente han de trabajar coordinadamente como urbanismo, servicios de vía pública, medioambiente, comercio, la Policía Local, etc. y otras áreas, que deberán colaborar para proyectos concretos.

El PMUS debe ser visto como una oportunidad no solo de los ciudadanos de Vila-real para mejorar su movilidad sino de la propia corporación municipal para reorganizar las competencias haciéndolas más eficaces.

Esta medida 'Creación de una Oficina de Movilidad' del PMUS de Vila-real tiene la finalidad de agrupar una buena parte de las competencias municipales en materia de movilidad, y será el futuro centro responsable de la coordinación y puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

La Oficina de Movilidad deberá contar con un apoyo institucional fuerte, ubicándose dentro del propio ayuntamiento de tal forma que pueda permanecer en el tiempo, y sea accesible al ciudadano, por lo que preferentemente deba implantarse en la planta baja del edificio consistorial.

La oficina de movilidad debe dotarse del personal técnico necesario, al menos:

- Un responsable de la oficina y coordinador de movilidad municipal.
- Un equipo técnico formado al menos por:
 - Un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
 - Un arquitecto.
 - Un técnico de campo.
 - Un delineante.
 - Un técnico especialista en TICs, webs, etc.



ACTUACIÓN	81.- CREACIÓN DEL OBSERVATORIO MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE			
PLAN	10.1.- PLAN DE RECURSOS MUNICIPALES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PMUS	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	COORDINAR LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN EL SEGUIMIENTO DEL PMUS	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD)	
INDICADORES	Nº REUNIONES TRABAJO DEL OBSERVATORIO / AÑO	PRESUPUESTO	SIN COSTE	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Se debe crear el '**Observatorio de la Movilidad Sostenible**', como un órgano fundamental de **participación** de todos los **agentes sociales, políticos, sindicales y empresariales de la ciudad**, en el que se posibilita la reflexión, el debate y la evaluación de los aspectos relacionados con la movilidad de los ciudadanos. Dicho Observatorio dependerá directamente de la Oficina de la Movilidad.

Es un instrumento imprescindible en las labores de seguimiento del PMUS, pues es una oportunidad para reforzar el consenso ciudadano del conjunto de actuaciones en relación con el PMUS.

Hay que señalar que en el Observatorio también deberían estar representados los representantes de la **administración local (técnicos y políticos) en materia de movilidad**, y abrir la invitación a otros ámbitos institucionales supramunicipales con competencia en movilidad.

El **Coordinador de Oficina de Movilidad** tendrá como función la coordinación del Observatorio de la Movilidad y en concreto la convocatoria periódica del mismo para realizar la evaluación tanto de la tendencia de los indicadores de movilidad sostenible como del cumplimiento del propio Plan de Movilidad. Además entre las responsabilidades del Coordinador de la Oficina de la Movilidad se encontrará la organización e impulso de las comisiones sectoriales de trabajo que permitirán evaluar el cumplimiento de cada programa con mayor rigor.



ACTUACIÓN	82.- CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA WEB Y APP'S DE MOVILIDAD MUNICIPAL SOSTENIBLE			
PLAN	10.1.- PLAN DE RECURSOS MUNICIPALES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PMUS	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	INFORMAR SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE FACILITAR AL CIUDADANO LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD)	
INDICADORES	Nº de accesos a la web de movilidad Nº de consultas recibidas de ciudadanos	PRESUPUESTO	Coste incluido en Oficina Movilidad (Actuación 80)	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Para que toda la **información y actuaciones** en materia de movilidad **lleguen al ciudadano** se considera indispensable la creación y sobre todo el mantenimiento y alimentación de una **web municipal específica de movilidad** de fácil uso y acceso.

Estos trabajos deben ser realizados por el técnico especialista en TICs y webs de la Oficina Municipal de Movilidad

Además, se deben desarrollar **APP's móviles**, para facilitar al ciudadano la gestión de la movilidad sostenible, de forma que el ciudadano tenga toda la información necesaria en materia de movilidad municipal:

- Conocer en tiempo real la oferta de transporte público para desplazarse entre dos puntos cualesquiera.
- Coordinación de toda obra pública de otros departamentos con incidencia en la movilidad.
- Solicitar un servicio de taxi.
- Disponibilidad bicis de préstamo BICIVILA'T.
- Itinerarios ciclistas aconsejados.
- Iniciar la búsqueda y acuerdo de un viaje en coche compartido, remitiendo a la página que gestiona el servicio citada en el epígrafe anterior.
- Tener acceso a la documentación del Plan de Movilidad.
- Conocer el estado de ejecución del Plan de Movilidad.
- Conocer la previsión de realización de nuevas acciones.
- Aportar sugerencias y quejas, etc.
- Información de cursos y jornadas relacionadas con la movilidad.
- Canalización de demandas ciudadanas sobre movilidad hacia la administración.
- Etc.



ACTUACIÓN	83.- APROBACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE MOVILIDAD			
PLAN	10.1.- PLAN DE RECURSOS MUNICIPALES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PMUS	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	REGULAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE INCIDIR Y MEJORAR EN LAS ACTUALES CONDUCTAS DE MOVILIDAD DE LA CIUDADANÍA	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL - OFICINA DE MUNICIPAL DE MOVILIDAD	
INDICADORES	ELABORACIÓN Y APROBACIÓN DE LA ORDENANZA (SÍ-NO)	PRESUPUESTO	5.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Se deberá elaborar y aprobar una '**Ordenanza Municipal de Movilidad**', en la que al menos se regule los aspectos relacionados con las vías ciclistas, itinerarios peatonales, el tráfico calmado, la gestión del estacionamiento o los criterios de la accesibilidad universal, en definitiva que recoja las normas que sean de aplicación para lograr los objetivos de este PMUS.

La coordinación de los diferentes responsables en materia de movilidad para la elaboración de una Ordenanza de Movilidad será responsabilidad del Coordinador de la Oficina Municipal de Movilidad, pudiendo impulsar la difusión de un primer borrador extraído de las sugerencias que se incluyen en los diferentes programas de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vila-real.

Por ejemplo, se deberán regular mediante la nueva ordenanza, entre otros, los siguientes aspectos:

- Aspectos relacionados con el modo peatonal, sus prioridades y aspectos fundamentales como la infraestructura, las áreas de prioridad peatonal y aquellas compartidas con otros modos de desplazamiento, etc.
- Transporte público. Intermodalidad
- Regulación de la circulación de bicicletas. Reglas en el uso compartido del espacio público.
- Regulación del tráfico de vehículos pesados.
- Regulación de los estacionamientos.

8.10.2 PLAN DE COORDINACIÓN MUNICIPAL

Una parte fundamental para alcanzar los objetivos que persigue el PMUS es la mejora del trabajo de coordinación entre las distintas áreas del Ayuntamiento implicadas en materia de movilidad.

Este Plan presenta una serie de actuaciones para facilitar el trabajo entre áreas de las distintas Concejalías del ayuntamiento y la concienciación del Equipo de Gobierno.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 10: IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	PLAN DE COORDINACIÓN MUNICIPAL PARA IMPLANTAR PMUS	84	CONCIENCIACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO
		85	COORDINACIÓN ENTRE LAS DIFERENTES CONCEJALÍAS

Tabla 146.- Plan de coordinación municipal para implementar el PMUS.



ACTUACIÓN	84.- CONCIENCIACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO			
PLAN	10.2.- PLAN DE COORDINACIÓN MUNICIPAL PARA IMPLANTAR EL PMUS	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	CONSEGUIR LA COLABORACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL – ALCALDÍA Y CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA	
INDICADORES	Nº ACTUACIONES DEL PMUS REALIZADAS	PRESUPUESTO	SIN COSTE	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

La Concejalía de Territorio y Movilidad Urbana, a través de la **Oficina Municipal de Movilidad**, debe conseguir que el equipo de gobierno municipal esté concienciado de la necesidad y conveniencia de implementar las medidas o actuaciones previstas en el PMUS.

La Coordinador de la Oficina Municipal de Movilidad es la persona idónea para llevar a cabo esta tarea ya que será un gran conocedor del PMUS y podrá hacer ver al equipo de gobierno municipal los beneficios que se van a obtener con la aplicación del PMUS.

La **implicación del equipo de gobierno es crucial** para sacar adelante el PMUS al tratarse de un proyecto a largo plazo que debe vencer resistencias de diferentes tipos. Sin su apoyo y aceptación, el PMUS está sentenciado al fracaso.

El equipo de gobierno debe liderar la implementación de las medidas o actuaciones previstas en el PMUS, de manera que promuevan la colaboración y mantengan un clima organizacional favorable, eliminen temores, acepten retos y logren resultados. Con su liderazgo pueden ser capaces de influenciar a los ciudadanos del municipio para que acepten las actuaciones previstas en el PMUS mediante la toma de decisiones, la negociación y la solución de conflictos.

Por tanto, se realizarán **reuniones con la periodicidad y alcance que se establezca** al efecto para lograr la concienciación del equipo de gobierno.



ACTUACIÓN	85.- COORDINACIÓN ENTRE LAS DIFERENTES CONCEJALÍAS			
PLAN	10.2.- PLAN DE COORDINACIÓN MUNICIPAL PARA IMPLANTAR EL PMUS	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	CONSEGUIR LA COLABORACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD)	
INDICADORES	Nº REUNIONES DE COORINACIÓN ACTUACIONES REALIZADAS / AÑO	PRESUPUESTO	COSTE INCLUIDO EN ACTUACIÓN 80	PRIORIDAD TEMPORAL CORTAMEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

La Concejalía de Territorio y Movilidad Urbana, a través de la Oficina Municipal de Movilidad, debe coordinar la implantación de las diferentes actuaciones previstas en el PMUS, con las distintas concejalías implicadas. Y además, cada una de las concejalías debe consultar a la Oficina Municipal de Movilidad si las actuaciones que prevén desarrollar con coherentes con las previsiones del PMUS.

La coordinación entre las concejalías es clave para conseguir sacar el máximo rendimiento del capital humano que hay en el Ayuntamiento para cumplir con los objetivos recogidos en el PMUS en los diferentes programas.

El Coordinador de Oficina de Movilidad será el encargado de esta tarea de modo que deberá:

- Tener una visión global del trabajo a realizar: no solamente hay que pensar la organización en el corto o medio plazo, sino que hay que adelantarse y prever las necesidades más a largo plazo.
- Marcar objetivos comunes: las Concejalías tienen que sentirse partícipes del desarrollo del día a día. Para ello, hay que fijar objetivos comunes para fomentar la cooperación y el trabajo en equipo.
- Conocer los integrantes del equipo que aportan las Concejalías: cada persona dispone de unas habilidades y capacidades distintas. El responsable las tiene que conocer y asignar las tareas de acuerdo con éstas para que cada uno dé el máximo rendimiento en el lugar de trabajo.
- Definir los roles de cada Concejalía.
- Elaborar un plan de trabajo: confeccionar un documento en el cual se estipulen las tareas a realizar por cada persona y en qué plazos tienen que estar terminadas. Según la evolución del desempeño y posibles imprevistos que puedan surgir, se puede revisar con el paso del tiempo.

Crear canales de comunicación eficientes: es imprescindible que circule la información a todos los niveles, tanto dentro del mismo grupo de trabajo como entre departamentos.

8.10.3 PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA

Por último, este programa presenta un Plan de Concienciación que recoge todas las acciones relacionadas con el objetivo específico de informar y educar a la población. Esto acaba siendo de gran importancia, ya que no sólo es importante promover la puesta en marcha de las medidas de actuación contempladas en el PMUS, es necesario comunicar a la población, hacer pedagogía sobre las mejores prácticas en movilidad sostenible y promover el cambio de hábitos en los desplazamientos.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 10: IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA	86	CAMPAÑA FOMENTO USO COMPARTIDO
		87	FOMENTO DEL TELETRABAJO
		88	DIFUSIÓN TRANSPORTE PÚBLICO, AUTOBUSES LANZADERA, APARCAMIENTOS DISUASORIOS, ETC.
		89	DISFUSIÓN SISTEMA BICIVILA'T Y RED CARRILES BICI
		90	CAMPAÑA MOVILIDAD RESPETUOSA

Tabla 147.- Plan de concienciación ciudadana.

ACTUACIÓN	86.- CAMPAÑA FOMENTO USO VEHÍCULO COMPARTIDO			
PLAN	10.3.- PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	CONSEGUIR REDUCIR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS REDUCIR LA DEMANDA DE ESPACIOS PARA ESTACIONAMIENTO EN CASCO URBANO REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES Y CONSUMO ENERGÉTICO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL(OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD)	
INDICADORES	Nº CAMPAÑAS REALIZADAS	PRESUPUESTO	INCLUIDO EN ACTUACIÓN 80	PRIORIDAD TEMPORAL CORTAMEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

La movilidad en automóvil tiene un bajo índice de ocupación por vehículo, la mayoría de los coches van con un solo ocupante. En algunos casos se viaja compartiendo coche de forma espontánea entre los compañeros de trabajo y/o estudio, sin embargo, esto no permite mejorar realmente la eficiencia de los desplazamientos cotidianos

El sistema de **car sharing o coche multiusuario** (uso compartido de un coche colectivo) es un concepto de movilidad que ofrece la posibilidad de utilizar un vehículo cuando realmente se necesita, sin tener que ser propietario.

Por tanto, se propone realizar campañas informativas y de concienciación para fomentar el uso del coche compartido para el trabajo, fundamentalmente en las empresas de los polígonos industriales, mediante la intermediación de los empresarios y los sindicatos y en colaboración con la Oficina de Movilidad Municipal.

Esta propuesta tiene su razón de ser ya que es más fácil que dentro de una misma empresa o polígono industrial coincidan compañeros de trabajo en los orígenes de los viajes.



Fig. 218.- Ejemplo de plataforma para el uso del car sharing.

Puede constituir una alternativa al coche individual de propiedad privada para ciudadanos que, realmente, no necesitan conducir un vehículo diariamente. Para dichos perfiles, la posibilidad de acceder a una flota de vehículos que diariamente se desplazan con un solo ocupante, situados en los alrededores de su domicilio o trabajo y ajustados a las necesidades de transporte del momento, puede resultar solución atractiva a sus necesidades de movilidad y, al mismo tiempo, contribuir a los principales objetivos de una movilidad urbana más sostenible.

Se trata de actuar sobre una demanda de desplazamientos que tienen los mismos o parecidos orígenes y destinos. Normalmente este tipo de iniciativas se centran en los viajes al trabajo.

CAMPAÑAS PARA COMPARTIR COCHE



Fig. 219.- Ejemplo de campaña para compartir coche en Benidorm.

ACTUACIÓN	87.- CAMPAÑA FOMENTO DEL TELETRABAJO			
PLAN	10.3.- PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	CONSEGUIR REDUCIR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS REDUCIR LA DEMANDA DE ESPACIOS PARA ESTACIONAMIENTO EN CASCO URBANO REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES Y CONSUMO ENERGÉTICO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL(OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD)	
INDICADORES	Nº CAMPAÑAS REALIZADAS	PRESUPUESTO	INCLUIDO EN ACTUACIÓN 80	PRIORIDAD TEMPORAL CORTAMEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

La Organización Internacional del Trabajo, define el teletrabajo como una forma de trabajo que se realiza en una ubicación alejada de una oficina central o instalaciones de producción, separando al trabajador del contacto personal con colegas de trabajo que estén en esa oficina y como la nueva tecnología hace posible esta separación facilitando la comunicación.

El teletrabajo puede ser una forma de ahorrar energía, ya que se reducen los viajes de casa al trabajo. Se puede realizar a tiempo completo o parcial, dejando únicamente reuniones una vez a la semana o cada 15 días en la empresa. También se puede plantear el teletrabajo únicamente los días que se consideran más conflictivos en la congestión como los lunes o los viernes, y el resto de la semana acceder normalmente hasta el centro de trabajo. Lo que debe quedar claro que los días y la forma en que se acuerde debe ser un acuerdo entre el trabajador y la empresa y debe tener carácter voluntario.

Para fomentar este tipo de iniciativas se debe realizar campañas informativas y de concienciación para fomentar la modalidad del teletrabajo entre las empresas, mediante la intermediación de los empresarios y los sindicatos y en colaboración con la Oficina Municipal de Movilidad.

Se debe favorecer que el teletrabajador disponga de una serie de recursos: ordenador, acceso a Internet, impresoras, escáner, etc. para desempeñar el trabajo que venía haciendo en la sede central de la compañía.

Es importante el apoyo de la Oficina Municipal de Movilidad para promover esta medida.



Fig. 220.- Imagen representativa del teletrabajo.

ACTUACIÓN	88.- DIFUSIÓN TRANSPORTE PÚBLICO, AUTOBUSES LANZADERA, APARCAMIENTOS DISUASORIOS, ETC.			
PLAN	10.3.- PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	CONSEGUIR REDUCIR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS REDUCIR LA DEMANDA DE ESPACIOS PARA ESTACIONAMIENTO EN CASCO URBANO REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES Y CONSUMO ENERGÉTICO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL(OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD)	
INDICADORES	Nº CAMPAÑAS/ AÑO	PRESUPUESTO	INCLUIDO EN ACTUACIÓN 80	PRIORIDAD TEMPORAL CORTAMEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

La mejora de la red de transporte público supone modificaciones sustanciales respecto a la situación actual, por esta razón debe darse a conocer. Las novedades en las líneas y servicios deberán ser acompañadas con una campaña publicitaria organizada por la Oficina Municipal de Movilidad en colaboración con la empresa concesionaria del servicio. Una campaña dirigida no solo a los actuales usuarios del transporte público sino también a los potenciales viajeros que deberán ver un medio lo suficientemente atractivo en tiempo y calidad del servicio para abandonar el automóvil.

Entre los formatos principales se encuentran la difusión en la página web, los medios de comunicación local (radios, prensa escrita, etc.). También se realizara una edición de folletos que se distribuyan en los principales puntos de referencia de Vila-real (equipamientos, oficinas de la administración local, estadio de fútbol, etc.), así como en los polígonos industriales. Se podría pensar el buzoneo en las viviendas de una hoja divulgativa.

Las **campañas informativas anuales** a realizar deben resumir la información de la web municipal sobre el servicio de:

- Transporte público de autobuses: itinerarios, frecuencias, paradas, horarios especiales, etc.
- Autobuses lanzadera a polígonos industriales y los aparcamientos de disuasión o nodos intermodales: itinerarios, frecuencias, paradas, horarios especiales, etc.
- Aparcamientos para partidos del Villarreal CF y autobuses lanzadera al estadio de fútbol, con itinerarios, frecuencias, paradas, horarios especiales, etc.

Es de importancia el apoyo de la Oficina Municipal de Movilidad para promover esta medida.

ACTUACIÓN	89.- DIFUSIÓN SISTEMA BICIVILA'T Y RED DE CARRILES BICI			
PLAN	10.3.- PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	CONSEGUIR REDUCIR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES Y CONSUMO ENERGÉTICO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL(OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD)	
INDICADORES	Nº CAMPAÑAS/ AÑO	PRESUPUESTO	INCLUIDO EN ACTUACIÓN 80	PRIORIDAD TEMPORAL CORTAMEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Realizar **campañas informativas** del servicio de transporte público **BICIVILA'T** y de la red de carriles bici, y habilitar toda la información en la web municipal.

Realizar actuaciones específicas tales como incrementar las actuaciones de difusión del programa para fomentar el uso del servicio implantado, con la periodicidad y alcance que se establezca al efecto, campañas de difusión del servicio, de su funcionamiento y naturaleza para toda la ciudadanía.

Fomentar el uso de la bicicleta creando campañas específicas dirigidas a los jóvenes del modo "Ven en bici", "Con bici al insti", etc.

Elaborar un mapa de la red de vías ciclistas y divulgarlo a través de diferentes campañas de educación vial y concienciación sobre el uso de la bici y sus beneficios, así como la normalización en el uso compartido de bicis y otros vehículos en la calzada en; colegios, centros de trabajo, sanitarios, culturales, deportivos; así como en cursos de iniciación de bicicletas, marchas ciclistas, fiestas temáticas, etc. creando, el DIA DE LA BICICLETA (sin vehículos) delimitando zonas como el centro urbano.

Mejorar la información de los itinerarios ciclistas a lo largo de todo el entramado municipal.

Es importante el apoyo de la Oficina Municipal de Movilidad para promover esta medida.

CAMPAÑAS DIFUSIÓN USO BICICLETA



Fig. 221.- Ejemplos de campañas de difusión del uso de la bicicleta.

ACTUACIÓN	90.- CAMPAÑA MOVILIDAD RESPETUOSA			
PLAN	10.3.- PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA	PROGRAMA	10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS	
OBJETIVO	FOMENTAR EL RESPETO Y LA CONVIVENCIA ENTRE LOS DIFERENTES MODOS DE MOVILIDAD MEJORAR Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL(OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	Nº CAMPAÑAS/ AÑO	PRESUPUESTO	INCLUIDO EN ACTUACIÓN 80	PRIORIDAD TEMPORAL CORTAMEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Se trata de sensibilizar a la ciudadanía sobre la **importancia de respetar a todos los usuarios implicados en la seguridad vial y especialmente aquellos más vulnerables**, como los peatones, los ciclistas o los motoristas, y disminuir los índices de accidentalidad en la ciudad. La convivencia entre conductores, peatones, ciclistas o motoristas es necesaria para garantizar la seguridad vial, por eso, convive cuando seas peatón, conductor, ciclista o motorista. Se trata de una labor del conjunto de la sociedad que parte de la base de la concienciación y el respeto.

Las campañas se realizarán con la **periodicidad y alcance que se establezca al efecto**.

Fomentar valores de convivencia entre medios de transporte, que permite permutar sanciones leves por cursos de formación para concienciar y corregir actitudes de los conductores de vehículos, ciclistas y peatones.

Las infracciones permutables serían:

- Estacionar obstaculizando la utilización normal de paso rebajado para personas con movilidad reducida.
- Estacionar en carril de circulación, en doble fila, en un carril reservado para bicicletas.
- Circular en bicicleta sobre aceras sin señalización que lo permita.
- Circular en bicicleta en el sentido contrario al estipulado.
- Estacionar sobre la acera, en zona peatonal, en un paso de peatones.
- Estacionar en zonas destinadas para el estacionamiento y la parada de transporte público urbano, en zona de carga y descarga sin efectuar dicho cometido.

Participaría cualquier ciudadano que haya sido multado por haber cometido alguna de las infracciones mencionadas y que voluntariamente desee asistir al curso sobre seguridad vial.

Es importante el apoyo de la Oficina Municipal de Movilidad para promover esta medida.

CAMPAÑA MOVILIDAD RESPETUOSA



Fig. 222.- Ejemplo de campaña de movilidad respetuosa.

9 INFRAESTRUCTURA VERDE

9.1 LEGISLACIÓN VIGENTE

Para lo referente al análisis de la infraestructura verde existente y la posible afección a la misma por parte de del PMUS es de aplicación la 'Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana' (LOTUP).

En su artículo 21 "Determinaciones de la ordenación estructural", apartado 1.b) se indica que, entre otros, integra la ordenación estructural la delimitación y caracterización de la infraestructura verde.

Por otra parte, en el artículo 35 de la misma Ley, correspondiente a la Sección II "La ordenación pormenorizada", se establece en el apartado 1 que unas de las determinaciones que debe contener la ordenación pormenorizada como desarrollo de la ordenación estructural, son las siguientes:

- a) La definición y caracterización de la infraestructura verde urbana que no esté establecida como ordenación estructural, garantizando su conectividad a través de las zonas verdes, espacios libres e itinerarios peatonales que la integran.
- e) La delimitación del trazado de las vías pecuarias en el transcurso por suelo urbano o urbanizable, de acuerdo con la normativa sectorial aplicable.

Teniendo en cuenta estos aspectos, en los siguientes subapartados se define, en primer lugar, la infraestructura verde de ordenación estructural que puede verse afectada por el Plan de Movilidad, y posteriormente, el PMUS propone una serie de espacios e itinerarios a integrar en la infraestructura verde de ordenación pormenorizada de Vila-real.

9.2 INFRAESTRUCTURA VERDE DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

Gran parte del municipio de Vila-real, se encuentra ocupado por campos de cultivo agrícola, especialmente campos de naranjos que constituyen un paisaje cultural identitario de la Comunitat Valenciana. Las especies predominantes, tanto vegetales como animales, se encuentran asociadas a este tipo de hábitat.

Los términos de infraestructura verde y paisaje están estrechamente relacionados, puesto que como se indica en los objetivos principales de la Política de Paisaje de la Generalitat es necesario definir la Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana, entendiéndola como una red interconectada conformada por los paisajes de mayor valor medioambiental, cultural y visual que se convertirá en la estructura básica ecológica de nuestra región.

Por tanto, definiremos la INFRAESTRUCTURA VERDE como el sistema territorial básico, siendo los espacios que la componen los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico, las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación a todos ellos. Además, la Infraestructura Verde se extiende también a los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión.

Además, forman parte de la Infraestructura Verde de la comunidad Valenciana los espacios ubicados en el suelo urbano y en el suelo urbanizable que la planificación municipal considere relevantes por sus funciones de conexión e integración paisajística de los espacios urbanos con los elementos de la

infraestructura verde situados en el exterior de los tejidos urbanos. Se atenderá no sólo a la identificación puntual de estos espacios sino también a sus posibilidades de interconexión ambiental y de recorridos.

A continuación, se adjunta una imagen de la infraestructura verde actual extraída del visor cartográfico de la Generalitat Valenciana.



Fig. 223.- Infraestructura verde.

La Infraestructura Verde como vemos en la imagen anterior se consolidará a partir de iniciativas como la red valenciana de **espacios naturales protegidos o la red Natura 2000**, la incorporación de **otros paisajes de valor cultural y visual y las áreas críticas del territorio con restricciones para la urbanización**, como puedan ser zonas inundables, áreas con elevado riesgo de erosión, zonas de recarga de acuíferos, etc. El conjunto de estos espacios quedará ligado territorialmente mediante **corredores ecológicos y conexiones funcionales** que podrán en relación los diferentes paisajes valencianos, permitiendo el uso y disfrute público para toda la población.

Mención especial merece la zona de la Desembocadura de río Mijares que cuenta con diversas figuras de protección, donde la presencia de una zona húmeda permite la existencia de una fauna con una elevada diversidad de especies, algunas de ellas de gran interés para la conservación, e incluso algunas de ellas como el samaruc o el fartet, en peligro de extinción.

El término municipal de Vila-real está afectado territorialmente por los siguientes espacios naturales protegidos, según la Ley 11/1994 de 27 de diciembre de la Generalitat, de espacios Naturales Protegidos de la CV, que se integran en la infraestructura verde.

9.2.1 ESPACIOS PROTEGIDOS POR LA RED NATURA 2000

9.2.1.1 PAISAJE PROTEGIDO DE LA DESEMBOCADURA DEL MIJARES

Los paisajes protegidos, son lugares concretos del medio natural que, por sus valores estéticos y culturales, sean merecedores de una protección especial. El 'Decreto 79/2005, de 15 de Abril, del Consell de la Generalitat, de declaración del Paisaje Protegido de la Desembocadura del Millars', en su artículo 1, dice que de conformidad con lo establecido en el artículo 13 de la Ley 11/1994, se declara como Paisaje Protegido la Desembocadura del Millars, estableciéndose para el mismo un régimen especial de protección.

En el tramo fluvial inferior, su límite coincide con el de la Zona Húmeda Desembocadura del Millars. En el tramo fluvial superior, en el término municipal de Vila-real, el límite del espacio protegido coincide con el linde del suelo no urbanizable de protección medioambiental y sistemas generales y equipamiento diversos, definido en la zona por el vigente planeamiento urbanístico del municipio hasta alcanzar la A-7, desde donde continúa por límite de dominio público hidráulico hasta alcanzar una acequia que retoma hasta llegar al eje de Betxí-Borriol. Dentro de este término municipal, el eje Betxí-Borriol, constituye el límite del Paisaje Protegido por el oeste. El total de superficie considerada como paisaje protegido asciende a 424,65 ha.

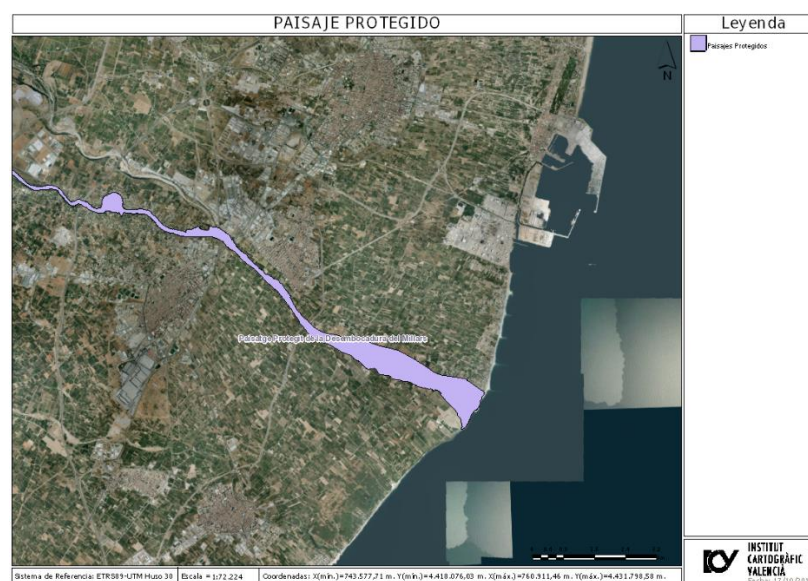


Fig. 224.-Vista general paisajes protegidos de Vila-real.

La ley 11/1994, define la figura de Paisaje protegido como especialmente indicada para la conservación y la gestión racional de ambientes significativos por la relación armoniosa entre la actividad humana y el ambiente físico.

Solo podrán realizarse instalaciones, construcciones u obras, previstas en el planeamiento por ser necesarias y compatibles con el mejor aprovechamiento, conservación, cuidado y restauración de los recursos naturales o para su disfrute público y aprovechamiento colectivo.

Cualquier actuación prevista en el interior de este espacio, independientemente del procedimiento administrativo que se exija, requerirá de un análisis que garantice que no se pondrán en peligro los valores naturales objeto de protección.

9.2.1.2 ZONA HÚMEDA CATALOGADA "DESEMBOCADURA DEL MILLARS"

Las zonas húmedas se definen como una extensión donde la interrelación entre agua y tierra produce un ecosistema de alto valor natural. El tramo final del río Mijares fue incluido, con la denominación Desembocadura del Millars, en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, aprobado por Acuerdo de 10 de septiembre de 2002, del Consell de la Generalitat.



Fig. 225.-Vista general Zona Húmeda "Desembocadura del Millars".

Esta zona será preservada de actividades susceptible de provocar su recesión y degradación. Se establece un perímetro de protección de la zona húmeda catalogada, establecido en 500 m en torno a los límites de la zona húmeda.

9.2.1.3 LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA "DESEMBOCADURA DEL MILLARS" LIC ES522003

Los LIC son todos aquellos ecosistemas protegidos con objeto de contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres en el territorio de los estados miembros de la Unión Europea. Estos lugares forman parte de las Zonas de Especial Conservación, que se integran en la Red Natura 2000 europea.

La zona de la desembocadura del río Mijares fue incluida, por Acuerdo de 10 de julio de 2001, del Consell de la Generalitat, entre los Lugares de Interés Comunitario (LIC) de la Comunidad Valenciana, en virtud de la Directiva 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, del Consejo, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres. La desembocadura del Mijares es un pequeño delta fluvial protegido de transformaciones agrarias y de la actividad cinegética.

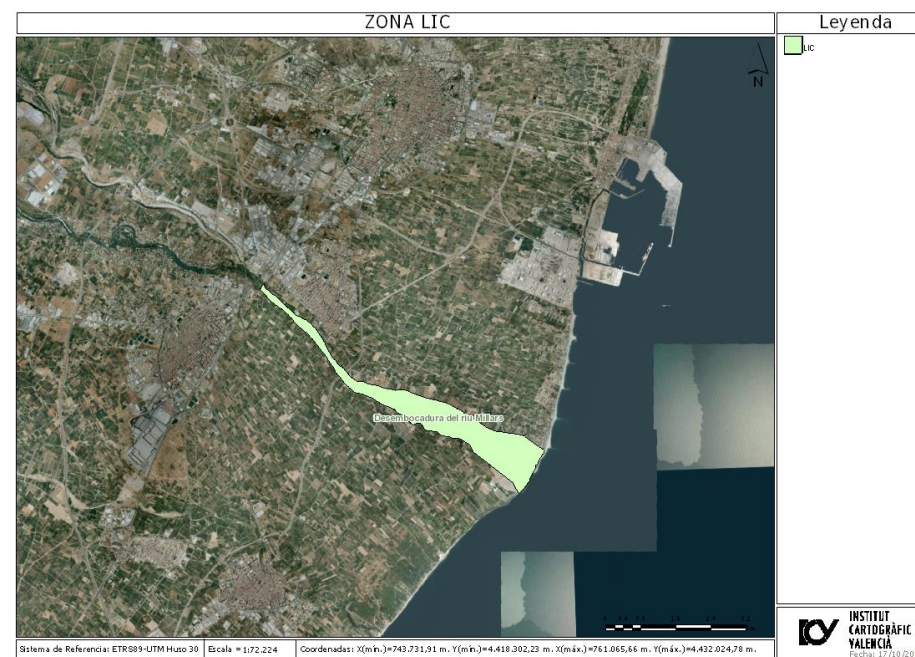


Fig. 226.-Vista general del LIC "Desembocadura del Millars".



Fig. 227.-Vista general de la ZEPA "Desembocadura del Millars".

Los hábitats de vegetación más destacables, representados en el LIC Desembocadura del Millars, son los siguientes:

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
1210	Vegetación anual pionera sobre desechos marinos acumulados
3150	Lagos eutróficos naturales con vegetación <i>Magnopotamion</i> o <i>Hydrocharition</i>
3250	Ríos mediterráneos de caudal permanente con <i>Glaucium flavum</i>
5330	Matorrales termomediterráneos
6220	Zonas subestépicas de gramíneas y anuales (<i>Thero-Brachypodietea</i>)
92D0	Galerías ribereñas termomediterráneas (<i>Nerio-Tamaricetea</i>) y del sudoeste de la península ibérica

Tabla 148.- Hábitats del LIC "Desembocadura del Millars".

9.2.1.4 ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE AVES (ZEPA ES0000211)

Las ZEPA son catalogadas por los estados miembros de la Unión Europea como zonas naturales de singular relevancia para la conservación de la avifauna amenazada de extinción, de acuerdo con lo establecido en la directiva comunitaria 79/409/CEE y modificaciones subsiguientes.

El humedal de desembocadura del río Mijares, con 345,85 ha de superficie, está declarado el 9 de mayo de 2000, por Acuerdo del Consell de la Generalitat, como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA, con denominación ES0000211), de acuerdo con la Directiva 79/409/CEE, de 2 de abril de 1979, del Consejo, relativa a la Conservación de las Aves Silvestres.

Posteriormente, se reduce en 30 ha la superficie considerada ZEPA, resultando en una superficie final de 351,82 ha.

La mayor riqueza (diversidad y abundancia de especies y número de individuos), la presenta el espacio más próximo a la desembocadura (los 5 km finales).

Las especies de aves más destacables, representadas en la ZEPA Desembocadura del Millars, según el Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino, son las siguientes:

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
A004	Zampullín común (<i>Tachybaptus ruficollis</i>)
A053	Ánade real (<i>Anas platyrhynchos</i>)
A124	Calamón (<i>Porphyrio porphyrio</i>)
A125	Focha común (<i>Fulica atra</i>)
A131	Cigüeñuela común (<i>Himantopus himantopus</i>)
A136	Chorlitejo chico (<i>Charadrius dubius</i>)
A138	Chorlitejo patinegro (<i>Charadrius alexandrinus</i>)

Tabla 149.- Aves destacadas de la ZEPA "Desembocadura del Millars".

Los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 (LIC y ZEPA), quedan incluidos prácticamente en su totalidad en el ámbito perteneciente a la Zona Húmeda, por lo que bajo la calificación de Suelo No Urbanizable Protegido DPH y Parque Natural, queda garantizada su protección.

Siguiendo la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, estas zonas tienen la consideración de espacios protegidos (artículo 42.2), por lo que a la hora de definir el desarrollo previsible del plan o programa se deberá incorporar, entre otros, el principio de precaución y el de utilización ordenada de los recursos. La misma norma señala en su apartado 4 del artículo 46, artículo dedicado a las medidas de conservación de la Red Natura 2000, que: "Cualquier plan, programa o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación, ..."

9.2.2 PELIGROSIDAD DE INUNDACIÓN. PATRICOVA

En la zona NE de municipio, en el límite con Castellón de la Plana nos encontramos con un riesgo de inundación de tipo 1, CC18; en la Desembocadura del río Mijares. AL sur del término y lindando con Alquerías del niño perdido, se encuentra también la zona del río Anna, CC19, catalogada también con riesgo de inundación 1.

El PMUS tendrá en cuenta lo dispuesto en el PATRICOVA, y plantea soluciones compatibles con el mismo.

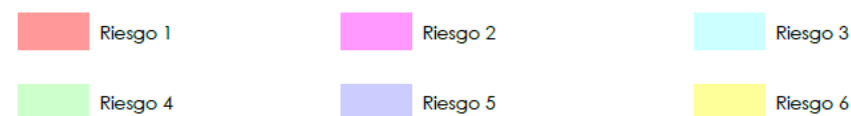
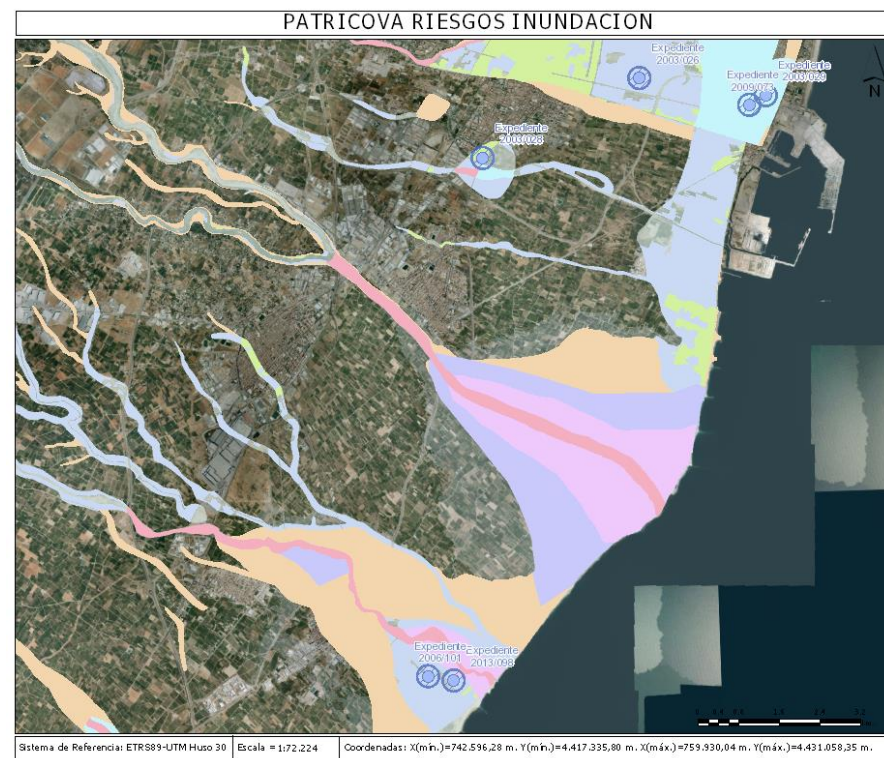


Fig. 228.-Riesgos de inundaciones (PATRICOVA).

9.2.3 PAISAJE DE RELEVANCIA REGIONAL: PRR36

En el Catálogo de Paisajes de Relevancia Regional de la Comunitat Valenciana, concretamente dentro del Grupo 13: Huertas y vegas de la Comunitat Valenciana, está incluida una zona situada al este del término municipal junto al termino municipal de Almazora, y lindando con el Mijares.

Se fijan unos objetivos de calidad para el PRR036, para conseguir la mejora de la percepción y gestión del paisaje:

- Compatibilizar la funcionalidad y modernización del sistema de elementos lineales integrantes de la infraestructura verde con un cuidadoso tratamiento territorial y paisajístico, valorando en especial en el caso de los elementos hidráulicos que estructuran el paisaje el mantenimiento de sus trazados y de cajeros abiertos que favorezcan la presencia de agua y las funciones de drenaje de estos elementos.

- Preservar, ordenar y armonizar las planas agrícolas y su relación con las sierras prelitorales que las enmarcan y el sistema de núcleos urbanos existentes, evitando la dispersión de usos en el territorio y la pérdida del carácter y las condiciones de visualización del paisaje.

Concretamente en esta zona se pretende:

- Proteger y gestionar las zonas húmedas litorales existentes en la desembocadura del río Mijares
- Restaurar los tramos alterados y degradados de los corredores fluviales, y en especial del río Mijares para mejorar y fortalecer su papel dentro de la Infraestructura Verde.
- Promover y poner en valor el conjunto de sendas y caminos rurales históricos que cruzan la plana agrícola en dirección Norte-Sur, como la Vía Augusta, y Este-Oeste, como la ribera del Mijares, así como otros recorridos de elevado valor cultural como la ruta de las ermitas y el camino el Caminàs.
- Crear una red de miradores sobre hitos patrimoniales, integrando uno en la ermita de la Virgen de Gracia en Vila-real.

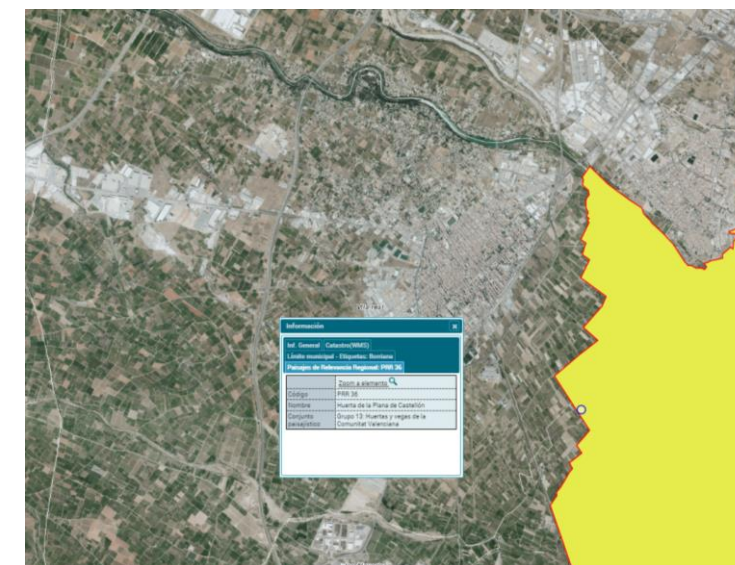


Fig. 229.- Paisaje de relevancia regional Grupo 13: Huertas y vegas de la Comunitat Valenciana.

9.2.4 ESPACIOS DE INTERÉS CULTURAL

Los espacios de interés cultural lo integran los Bienes de Interés Cultural (BIC's), los Bienes de Relevancia Local (BRL's), yacimientos arqueológicos, cuevas, así como vía Augusta, senderos, vías pecuarias, vías verdes, bancales de piedra tradicional, regadío histórico y arbolado monumental.

En el municipio existen 14 yacimientos arqueológicos y 22 bienes inmuebles etnológicos catalogados, cinco monumentos catalogados y un monasterio. No existe patrimonio paleontológico.

En el término municipal, encontramos las siguientes vías pecuarias:

VIA PECUARIA	ANCHURA LEGAL (M)	LONGITUD (M)
CAÑADA REAL DEL CAMINO VIEJO DE CASTELLÓN	75	7.500
COLADA DEL ÚLTIMO SEDENY	5	11.000
VEREDA DEL CAMINO DE LA RAYA	10	6.500
CAÑADA REAL DE LA RAMBAL DE LA VIUDA	750	14.000
CAMINO REAL DE BORRIOL	20	1.000

Tabla 150.- Vías Pecuarias en el término municipal de Vila-real

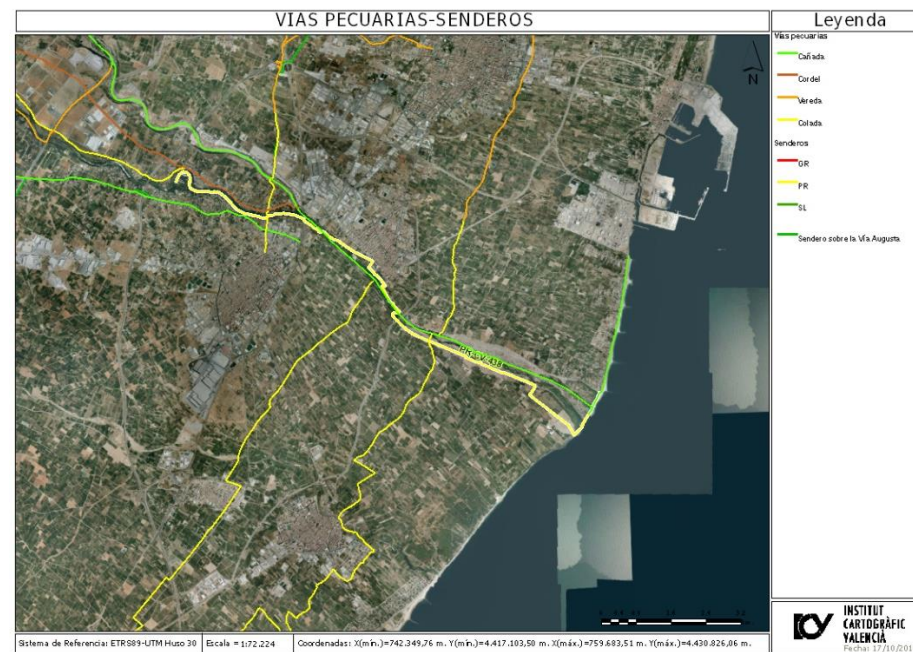


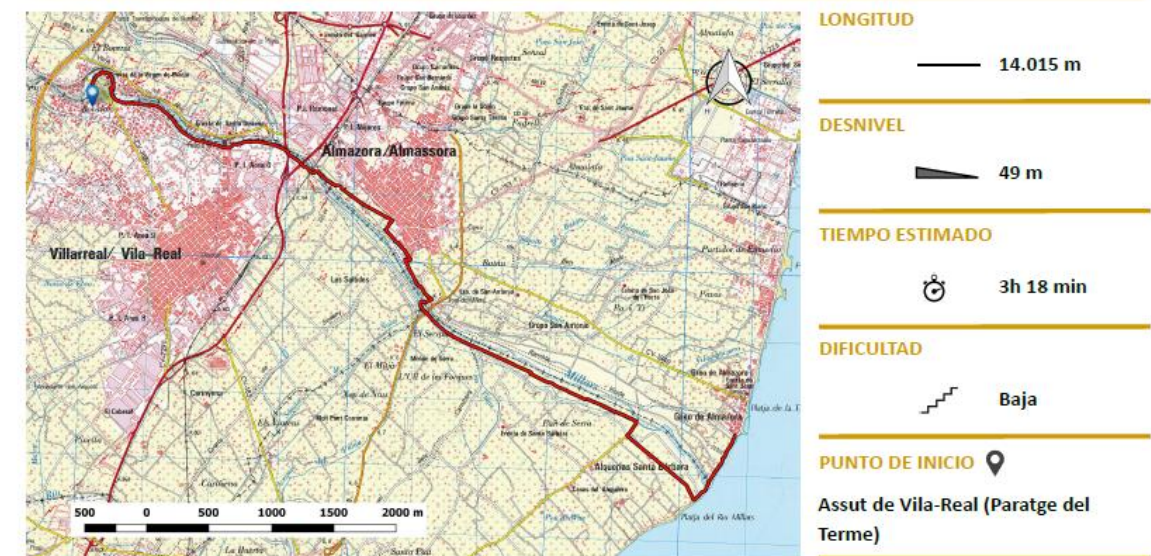
Fig. 230.- Vías pecuarias- senderos en el término municipal de Vila-real.

Además, Vila-real cuenta en su territorio con la **Vía Augusta**, que coincide en la mayor parte de su trazado a su paso por Vila-real con la vía pecuaria Camino Real de Borriol.

Cabe resaltar la importancia en el municipio de la **Senda Ecológica del Botánico Calduch**. Es una senda que forma parte del **PR-CV438**, y que transcurre junto al río Millars, recorriendo su margen derecho desde el paraje del Termet, desde el Assut de Vila-real hasta el puente medieval de Santa Quiteria, transcurriendo gran parte de ella, paralela al trazado de la Acequia Mayor.

El camino que sigue coincide con la cama de la antigua acequia Mayor de Vila-real que dejó de utilizarse a finales del siglo XIX cuando se mejoró su estructura después de haber estado haciéndose uso de ella más de seiscientos años. Esta acequia, también conocida como de les Argamasses comienza su construcción poco después de la fundación de la ciudad por el rey Jaume I y fue su motor económico durante muchos años cuando la agricultura era el principal fundamento de riqueza de la ciudad.

Planta del Sendero



ITINERARIO

Assut de Vila - Real - Molí de l'Ermida - Senda Botànica - Molí Bisbal - Pantanet de Sta. Quèria - Molí del Terradet - Pont Nou - Senda de la Desembocadura del Millars - Pont del tren - l'Àrea recreativa de les Reballadores - Almassora - Desembocadura del riu Millars

Fig. 231.- Sendero PR-CV 438 Camins Desembocadura del riu Millars.



Fig. 232.- Senda Ecològica Botànic Calduch.

A la hora de definir las propuestas del PMUS, se han tenido en cuenta los espacios de interés cultural definidos, planteando soluciones compatibles y que no afecten dichos espacios.

9.3 INFRAESTRUCTURA VERDE DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA PROPUESTA POR EL PMUS

El PMUS propone una serie de espacios e itinerarios para su incorporación a la infraestructura verde de ordenación pormenorizada.

- Itinerarios de la infraestructura verde:

- o Acequia Major. Vila-real ya dispone de un Plan estratégico de la acequia Major, con el objetivo de que cada actuación que se realice en el entorno de la acequia para su revitalización tenga en cuenta esta infraestructura como un conector natural de la ciudad, al mismo tiempo que se proteja su historia e identidad.
- o Itinerario al Termet desde casco urbano por calle Ermita.
- o Carretera CV-20.
- o Ronda Sudoeste.
- o Vial de Borde (áreas industriales Miralcamp y Les Voltes).
- o Paseo de la Estación (conexión con acequia Major).
- o Vial de servicio del cauce sur entre camino Quart Sedeny y CV-185, cruzando la N-340.
- o Paseo de la Estación.

- o Camino Vora Riu Solades (paralelo a río Mijares, conecta acequia Major con camino Quart Sedeny).
- o Carretera CV-185 (dispone de itinerario ciclista a lo largo de todo el trazado).
- o Calle Miralcamp (tramo zona rural).
- o Camino Artana (tramo zona rural).
- Vías pecuarias: el PMUS propone integrar en la infraestructura verde de ordenación pormenorizada los caminos rurales que se corresponden con las vías pecuarias definidas por la Generalitat Valenciana (ver apartado 9.2.4). Son las siguientes:
 - o Colada del Último Sedeny (camino Quart Sedeny, en partida Solades).
 - o Cañada Real del camino viejo de Castellón (conecta la parte este de Vila-real con la oeste, en dirección al Termet, por el norte de la ciudad).
 - o Colada Camino Real de Borriol (acceso norte a Vila-real desde el río Mijares).
- Zonas verdes y jardines:
 - o Jardín Rei Jaume I.
 - o Jardín del Hospital.
 - o Plaza Sant Ferran.
 - o Plaza Sant Pasqual.
 - o Antigua prensa mecánica (av. Italia – c/ València).
 - o Plaza y parque José Soriano Ramos.
 - o La Panderola
 - o Plaza Llaurador.
 - o Parque av. Italia.
 - o Parque Josep Calduch i Almela.
 - o Plaza del Coneixement.
 - o Alqueria del Carme.
 - o Parque de la Mayorazga.
 - o Parque junto a la Ciudad Deportiva del Villarreal CF (junto a avenida Alemania).
 - o Zona verde en Hospital de la Plana.
 - o Propuesta de zonas verdes junto a Vial de Borde (áreas industriales de Miralcamp y Les Voltes).



- Conectores de la infraestructura verde: se definen una serie de viales que sirven para interconectar la infraestructura verde de ordenación pormenorizada de Vila-real que propone el PMUS.
 - Ronda Centro propuesta por el PMUS.
 - Calle Cardenal Tarancón – calle Josep Ramón Batalla.
 - Av. Cedro y continuación calles hasta plaza Llaurador y conexión con calle Ermita e itinerario al Termet.
 - Calle Pérez Bayer – calle Camí Real – calle Borriol (conexión con vía pecuaria Camino Real de Borriol).
 - Calle Miralcamp (tramo zona industrial).
 - Camino Artana (tramo zona industrial).

En las páginas siguientes se representa en plano la infraestructura verde de ordenación pormenorizada que propone el PMUS para la ciudad de Vila-real.

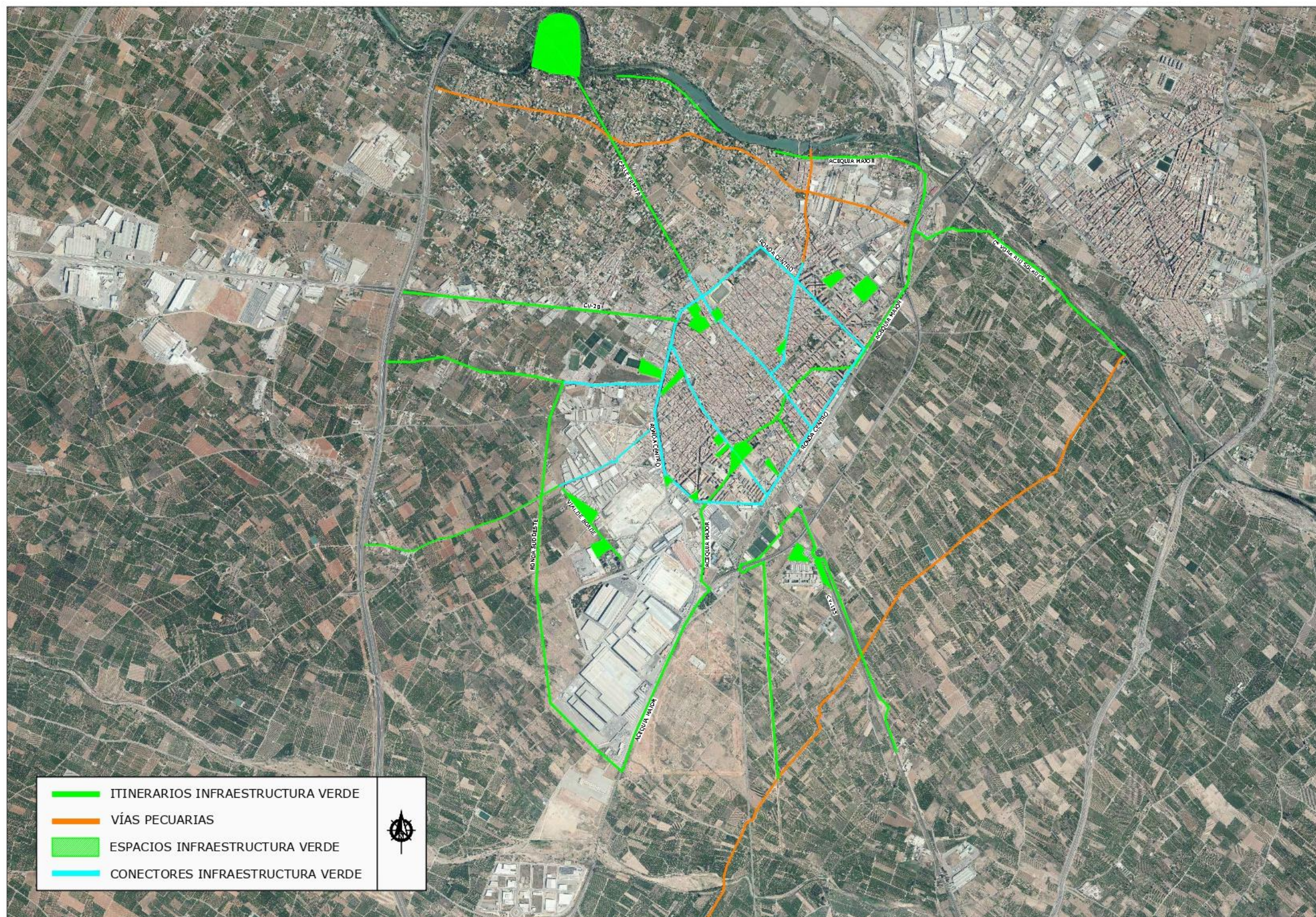


Fig. 233.- Infraestructura verde de ordenación pormenorizada propuesta por el PMUS (1).

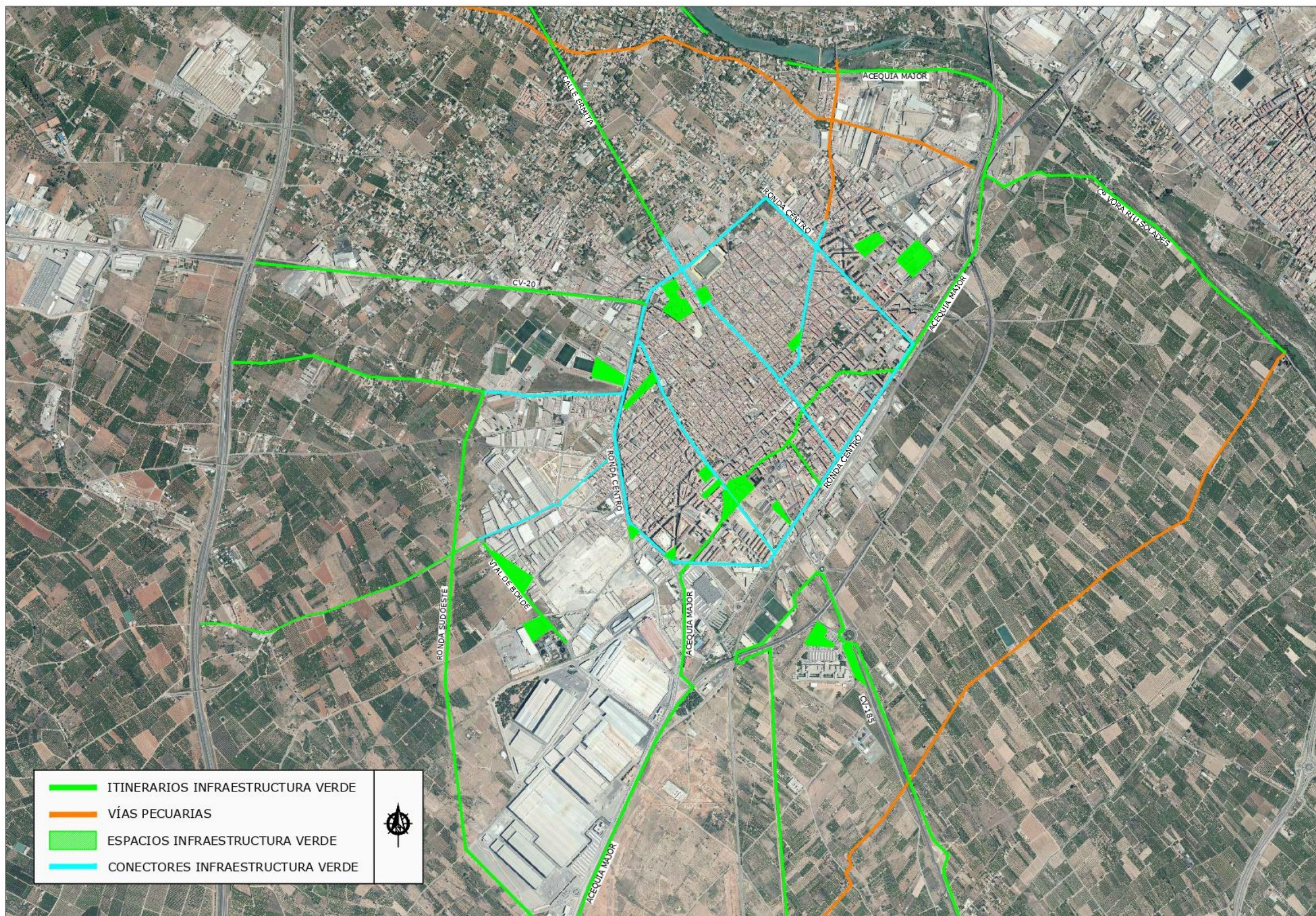


Fig. 234.- Infraestructura verde de ordenación pormenorizada propuesta por el PMUS (2).

9.4 MEDIDAS CORRECTORAS DE LA AFECCIÓN DE LAS ACTUACIONES DEL PMUS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

El PMUS será especialmente cuidadoso con la Infraestructura Verde del municipio. Las directrices propuestas en el PMUS, así como las actuaciones propuestas en el "Programa de actuaciones", optarán siempre por propuestas respetuosas con el medio ambiente y el paisaje.

Si alguna de las actuaciones planteadas en el programa de actuaciones, afectara a la infraestructura verde, en los proyectos que desarrollen dichas alternativas se propondrán medidas que sean compatibles con ella, de reducido impacto y que potencien la conectividad de personas y espacios naturales, y definiendo una serie de criterios paisajísticos para que se tengan en cuenta a la hora de su ejecución y se integre perfectamente en el entorno en el que se encuentran no generando barreras visuales y facilitando la conexión entre elementos de la infraestructura verde.

Las actuaciones del PMUS se tendrán que desarrollar con correspondientes proyectos de construcción y urbanización, o mediante planes que marquen las correspondientes directrices de actuación. En estos proyectos y planes se considerarán medidas de carácter preventivo y corrector, siempre con el objetivo de mejorar la calidad ambiental en la infraestructura verde, y que en ningún caso supongan la desfragmentación de la misma.

Entre las medidas que se contemplan en las actuaciones propuestas por el PMUS y que tienen relevancia en la infraestructura verde, se encuentran las siguientes:

- Peatonalizaciones y desarrollo de la infraestructura ciclista, recuperando la calidad urbana y del entorno de la ciudad, así como de los espacios rurales adyacentes.
- Supresión de las barreras físicas que suponen las infraestructuras del transporte, reduciendo la fragmentación de la infraestructura verde y potenciando su papel en la ciudad.
- Definición de itinerarios y espacios de la infraestructura verde en ámbito urbano y entorno cercano, con objeto del aumento de su puesta en valor y concienciación de su protección, así como mejorar la conectividad de las zonas de la Red Natura 2000 (Paisaje Protegido de la Desembocadura del Mijares, Zona Húmeda Catalogada "Desembocadura del Millars", LIC ES5222003 y ZEPA ES0000211).

9.5 CONTROL DE LA INCIDENCIA SOBRE EL PAISAJE URBANO Y LA INFRAESTRUCTURA VERDE

El desarrollo de las actuaciones propuestas en el PMUS deberá tener asociado un control y seguimiento estricto de la incidencia de dichas actuaciones sobre el medio ambiente, el paisaje urbano y la infraestructura verde, si bien su propuesta ya va asociada a una no-afección de estos aspectos e incluso a una mejora sustancial.

Así pues, en el modelo de gestión y seguimiento del PMUS se integrará el control específico de la incidencia de las actuaciones que se irán desarrollando sobre la infraestructura verde. Para ello será necesario establecer indicadores de seguimiento de la incidencia sobre la infraestructura verde que sean cuantificables y legibles, de forma que permitan visualizar cualquier afección por mínima que resulte.

De este modo, se propone hacer uso de un indicador referido a las actuaciones con afección negativa sobre la Infraestructura verde, con el objetivo de minimizar el número de actuaciones sobre las zonas

incluidas dentro de la Infraestructura verde. Con ello, si alguna de las actuaciones planteadas en el programa de actuaciones afectara a la infraestructura verde, en los proyectos que desarrollen dichas alternativas se propondrán las medidas que sean compatibles con la misma, de reducido impacto y que potencien la conectividad de personas y espacios, si bien implícitamente las actuaciones del Plan deben potenciar la infraestructura verde y no afectarla.

Adicionalmente, y de forma estrechamente relacionada con la infraestructura verde y el paisaje urbano y su entorno, se plantea un indicador que permita cuantificar las nuevas infraestructuras lineales que puedan fragmentar el paisaje en suelo rural, para minimizar la creación de nuevas infraestructuras que fragmenten el territorio de alto valor paisajístico. Las infraestructuras lineales de transporte tienen una incidencia en la fragmentación del territorio y podrían llegar a constituir un problema para la conservación de la biodiversidad. Por ello, el PMUS debe priorizar el uso de infraestructuras existentes, adaptándolas y mejorándolas.

10 ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL DEL PMUS

La sostenibilidad ambiental del Plan de Movilidad se define a partir del impacto de las actuaciones sobre los espacios y elementos naturales con protección medioambiental, así como a partir del impacto de las propuestas en el consumo energético, en la reducción de la contaminación acústica y en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Se calculará el punto de partida actual, para así poder proponer unos objetivos realistas.

10.1 AFECCIÓN DE LAS ACTUACIONES A ESPACIOS Y ELEMENTOS NATURALES CON PROTECCIÓN AMBIENTAL

La mayor parte de las actuaciones del PMUS se encuentran en ámbito urbano. Los espacios elementos naturales y de protección ambiental que se encuentra en el entorno en el que se desarrolla el Plan son principalmente la acequia Major que cruza Vila-real, y las diferentes vías pecuarias, existiendo un tramo de la vía pecuaria Camino Real de Borriol que penetra en el casco urbano por el norte de la ciudad.

Teniendo en cuenta lo anterior, las diferentes actuaciones que puedan tener incidencia en dichos espacios y elementos con protección ambiental, se desarrollarán en base a la aplicación de medidas que no afectan sino protejan con intensidad mayor a los mismos, de modo que per se, las actuaciones propuestas constituirán medidas protectoras de los espacios y elementos naturales mencionados.

Por otra parte, se encuentra en la zona norte de Vila-real, el Paisaje Protegido de la Desembocadura del Mijares, la Zona Húmeda Catalogada "Desembocadura del Millars", el LIC ES5222003 y la ZEPA ES0000211. En ningún caso el PMUS es de afección a este espacio natural protegido y, además, este Plan define en su propuesta de infraestructura verde de ordenación pormenorizada, una serie de itinerarios que se traducirán en un aumento de la puesta en valor del entorno natural del río Mijares.

En el caso de actuaciones de ejecución de nueva infraestructura, especialmente las de mayor envergadura, como puede ser por ejemplo la Ronda Sudoeste, estas deberán integrar en sus correspondientes proyectos de construcción actuaciones de mejora de la infraestructura verde, disponiendo espacios verdes en la medida de lo posible (zonas ajardinadas, pantallas vegetales, sistemas urbanos de drenaje sostenible...).

10.2 METODOLOGÍA Y CÁLCULO DE LA HUELLA DE CARBONO DERIVADA DEL MODELO DE MOVILIDAD PROPUESTO E INDICADORES MEDIOAMBIENTALES DE SEGUIMIENTO

En los siguientes subapartados, se definen el procedimiento de cálculo de la huella de carbono derivada del modelo de movilidad sostenible que propone el PMUS, a la vez que se describen una serie de indicadores medioambientales de seguimiento.

10.2.1 CÁLCULO DE LAS EMISIONES ACTUALES DE CO₂ A PARTIR DE LOS KM RECORRIDOS EN VEHÍCULO PRIVADO DENTRO DEL TÉRMINO MUNICIPAL, TENIENDO EN CUENTA LOS DESPLAZAMIENTOS INTERNOS Y EXTERNOS

Se van a calcular las emisiones de los vehículos que diariamente circulan por Vila-real. Para ello utilizaremos los datos de aforos, el reparto extraído de la encuesta de movilidad del PMUS y del PMOME, y la composición del tráfico (diésel – gasolina), obtenido del del Portal estadístico de la Generalitat Valenciana.

Se ha estimado, para el cálculo de emisiones de CO₂, el número de vehículos que diariamente circulan por Vila-real, tanto los que vienen de fuera (externos) como los desplazamientos internos (de residentes).

A partir de los datos de las encuestas de movilidad del PMUS, y del PMOME, y de los aforos de tráfico facilitados por el ayuntamiento en los vitales de mayor tráfico, calculamos el número de vehículos ligeros y diariamente por Vila-real.

- Desplazamientos internos de residentes en vehículo privado: el 69% de los viajes que se realizan son internos. 18.075.
- Desplazamientos externos de residentes en vehículo privado: el 31% de los viajes son externos. 5.603.
- Desplazamientos externos de no residentes en vehículo privado: 38.765.

Según el PMOME los principales viajes motorizados, con la relación origen-destino, cuyo destino es Vila-real son los siguientes:

TRAYECTOS ORIGEN-DESTINO	VIAJES/DIA
CS-VILA-REAL	24.292
BURRIANA-VILA-REAL	6.618
ONDA-VILA-REAL	2.705
BETXI-VIALREAL	2.671
ALQUERIES-VILA-REAL	2.479
	38.765

Tabla 151.- Viajes motorizados con destino Vila-real. PMOME.

- Circulación diaria de vehículos pesados. 2.914, según IMD aforo del Ministerio de Fomento para el tramo de la N-340 del municipio de Vila-real.

Para el cálculo de los kilómetros recorridos en el término municipal se han planteado las siguientes hipótesis:

- Desplazamientos internos en vehículo privado: 2 kilómetros (extraído de las encuestas que indican que la mayor parte de los desplazamientos se realizan para ir al trabajo a menos de 2,5 km, siendo la mayor parte tardando en realizar el trayecto entre 15 y 30 minutos).
- Desplazamientos externos en vehículo privado: 5 kilómetros.
- Desplazamientos externos (no residentes) en vehículo privado: 5 kilómetros.

Así, los kilómetros totales recorridos por tipo de vehículos son:

TIPOLOGÍA DESPLAZAMIENTOS	VEHICULOS (V)	KM (MEDIA)	TOTAL KM (VxKM)
DESPLAZ. RESIDENTES INTERNOS	18.075	2	36.149
DESPLAZ. RESIDENTES EXTERNOS	5.603	5	28.016
DESPLAZ. NO RESIDENTES	38.765	5	193.825
PESADOS	2.914	5	14.570

Tabla 152.- Distancia recorrida según tipología de desplazamientos.

El total de km recorridos por vehículos ligeros es de 257.990 km y de 14.570 km de pesados.

El parque de vehículos de Vila-real, lo obtenemos de la web del Portal estadístico de la Generalitat Valenciana, donde aparecen la ficha municipal de Vila-real, donde figuran los siguientes datos:

Vehículos por tipo y carburante - 2018					
	Total	Diésel	Gasolina	Electr.	Resto
Total	37.289	19.316	17.355	24	594
Turismos	26.195	14.231	11.933	8	23
Motocicletas	3.054	1	3.051	2	0
Furgonetas y camiones	4.886	4.479	400	2	5
Autobuses	4	4	0	0	0
Tractores industriales	359	359	0	0	0
Ciclomotores	1.989	65	1.918	6	0
Otros	802	177	53	6	566

Datos a 31 de diciembre

Tabla 153.- Parque de vehículos de Vila-real (año 2018). Portal estadístico de la GVA.

Se calcula qué porcentaje de cada tipo de vehículos se tiene:

VEHICULOS POR TIPO Y CARBURANTE	TOTAL	DIESEL	% DIESEL	GASOLINA	% GASOLINA	ELECTRICOS	RESTO	% ELECTRICO + RESTO
TURISMOS	26.195	14.231	54,33%	11.933	45,55%	8	23	0,12%
MOTOCICLETAS	3.054	1	0,03%	3.051	99,90%	2	0	0,07%
CICLOMOTORES	1.989	65	3,27%	1.918	96,43%	6	0	0,30%
FURGONETAS Y CAMIONES	4.886	4.479	91,67%	400	8,19%	2	5	0,14%
AUTOBUSES	4	4	100,00%	0	0,00%	0	0	0,00%
TOTAL	36.128	18.780	51,98%	17.302	47,89%	18	28	0,13%

Tabla 154.- Tipos de vehículos existentes.

Según datos del Instituto Valenciano de Estadística, sabemos que el 54,33% de los vehículos ligeros son diesel, mientras que el 45,55% son de gasolina, y solo el 0,12% son eléctricos+resto.

Respecto a los pesados el 91% son diesel y el 8,19% de gasolina.

Por tanto, los kilómetros recorridos por tipo de combustible serán los siguientes:

TIPOLOGIA VEHICULO	TOTAL KM	KM DIESEL	KM GASOLINA
VEHICULOS LIGEROS	257.990	140.158,46	117.525,88
PESADOS	14.570	13.356,33	1.192,80

Tabla 155.- Distancia recorrida según combustible utilizado.

Para calcular las emisiones de CO₂ se ha seguido 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), que considera que la metodología más adecuada para el cálculo de emisiones de CO₂ equivalente en transporte por carretera es la que utiliza como Fuente de datos los litros de combustible consumidos. 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 obtenidos de tráfico se obtiene el número de vehículos ligeros y pesados, y posteriormente se estiman las distancias medias recorridas. Los km recorridos se transformarán en litros consumidos, considerando un consumo medio para vehículos ligeros y, pesados y motocicletas.

En la siguiente tabla se resumen los factores de emisión de los diferentes tipos de combustible utilizados en el transporte por carretera, como ya hemos comentado estos factores de emisión dependen del tipo de combustible consumido, no del tipo de vehículo

A. Litros o kg de combustible consumits	
DADES DISPONIBLES	METODOLOGIA DE CÀLCUL I FACTOR D'EMISSIÓ
Consum de combustible (litres diésel, gasolina, biocombustible, GLP o kg de GNC)	Càlcul de les emissions de CO ₂ a partir dels factors d'emissió següents ³¹ :
	<ul style="list-style-type: none"> Gasolina 95 o 98: 2,180 kg de CO₂/litre Diésel: 2,520 kg de CO₂/litre Bioetanol: <ul style="list-style-type: none"> Bioetanol 10 (E10): 2,065 kg de CO₂/litre Bioetanol 85 (E85): 0,344 kg de CO₂/litre Bioetanol 100 (E100): 0 kg de CO₂/litre Altres mesclres: 2,295 kg de CO₂/litre³² - % bioetanol³³ Si utilitzem bioetanol 5, el combustible té un 5% de bioetanol (i un 95% de gasolina) i les emissions associades són de 2,295 - (0,05 x 2,295) = 2,180 kg de CO₂/litre Biodiésel: <ul style="list-style-type: none"> B10: 2,387 kg de CO₂/litre B30: 1,857 kg de CO₂/litre B100: 0 kg de CO₂/litre Altres mesclres: 2,653 kg de CO₂/litre³⁴ - % biodiésel³⁵ Si utilitzem biodiésel 20, vol dir que té un 20% de biodiésel (i un 80% de diésel) i les emissions associades són = 2,653 - (0,2 x 2,653) = 2,122 kg de CO₂/litre Gas líquid del petroli (GLP): 1,61 kg CO₂/litre³⁶ Gas natural comprimit o vehicular (GNC): 2,15 kg CO₂/kg de GNC

Fig. 235.- Factores de emisión. Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero.

Primero se procede a calcular los km recorridos anualmente por los vehículos según el tipo de combustible. Para pasar de kilómetros diarios a kilómetros anuales se ha multiplicado por 315 los kilómetros diarios recorridos por los vehículos ligeros y por 260 los de los pesados.

TIPOLOGIA VEHICULO	Total km/día	Km anuales	Km año/Diesel	Km año/Gasolina
VEHICULOS LIGEROS	257.990	81.266.740,54	44.149.913,52	37.020.653,36
PESADOS	14.570	3.788.200,00	3.472.645,89	310.126,89

Tabla 156.- Distancia anual recorrida según tipo de combustible.

Ahora calculamos los litros por tipo de combustible, según los siguientes consumos medios. Si se considera que la tipología de vehículos ligeros en Vila-real es 54,33% diésel y 45,55% gasolina y que estos tienen un consumo medio de 6.5 l/100 km y 9 l/100 km.

Respectivamente en ámbito urbano, los camiones (91,67%) son diésel y tienen un consumo medio de 40 l/100km. Se puede calcular las emisiones de GEI (kg de CO₂ Equivalente), con unas emisiones de CO₂ por litro consumido de 2,520 kg/l para los diésel y 2,180 kg/l para los gasolina.

TIPOLOGIA VEHICULO	KM AÑO DIESEL	LITROS DIESEL	KM AÑO GASOLINA	LITROS DE GASOLINA
VEHICULOS LIGEROS	44.149.913,52	2.869.744,38	37.020.653,36	3.331.858,80
PESADOS	3.472.645,89	1.389.058,35	310.126,89	170.569,79

VEHICULOS LIGEROS		
CONSUMO DIESEL	0,065	L/KM
CONSUMO GASOLINA	0,09	L/KM
VEHICULOS PESADOS LIGEROS		
CONSUMO DIESEL	0,4	L/KM
CONSUMO GASOLINA	0,55	L/KM

Tabla 157.- Consumo de diésel y gasolina.

Y por último vamos a calcular las tn de CO₂ equivalente, considerando las emisiones siguientes: 2,520 kg/l para los diésel y 2,180 kg/l para los gasolina.

TIPOLOGIA VEHICULO	LITROS DIESEL	KG DE CO ₂ EQUIV (DIESEL)	LITROS DE GASOLINA	KG DE CO ₂ EQUIV (GASOLINA)	CONSUMO KG DE CO ₂ EQUIV
VEHICULOS LIGEROS	2.869.744,38	7.231.755,83	3.331.858,80	7.263.452,19	14.495.208,02
PESADOS	1.389.058,35	3.500.427,05	170.569,79	371.842,14	3.872.269,20
					18.367.477,22

Tabla 158.- Consumo de CO₂ equivalente.

Por tanto, con esta metodología, el municipio de Vila-real emite debido al tráfico **18.367,48 Tn de CO₂ equivalente**. Para cumplir con los objetivos de la UE se debería reducir estas emisiones en un 40% en el horizonte del año 2033.

10.2.2 CONSUMO ENERGÉTICO (TEP)

Para reducir el consumo energético será necesario adquiriendo vehículos/medios de transporte más eficientes energéticamente y además utilizarlos racionalmente. Las principales líneas de trabajo que han definido las propuestas del PMUS son:

- Reducir el consumo de energía mediante el uso de modos de transporte no motorizados, garantizando un ambiente sano donde se pueda caminar y pedalear por itinerarios accesibles, seguros y atractivos; y donde los desplazamientos más largos a los destinos laborales, educativos, sanitarios y de ocio se resuelvan mediante el transporte público, todo ello en detrimento del uso de vehículo privado.
- Utilizando los medios de transporte más eficientes energéticamente, es decir utilizando vehículos que utilicen fuentes de energía renovables, (vehículos eléctricos o híbridos), en pro de los utilizados tradicionalmente, vehículos de combustibles fósiles.

El modelo movilidad definido en este PMUS es un MODELO MOVILIDAD SOSTENIBLE: apostando por situar en el centro de la movilidad a las personas, seguido por el uso de bicicleta, transporte público y por último el vehículo privado, por tanto cumplirá con las 2 premisas anteriores.

Para evaluar el consumo total de energía asociado al tráfico que circula en Vila-real 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:

TIPOLOGIA VEHICULO	LITROS DIESEL	TEP (DIESEL)	LITROS DE GASOLINA	TEP (GASOLINA)	CONSUMO TOTAL TEP
VEHICULOS LIGEROS	2.869.744,38	2.465,42	3.331.858,80	2.625,58	5.090,99
PESADOS	1.389.058,35	1.193,35	170.569,79	134,41	1.327,76
					6.418,76

Tabla 159.- Consumo total (tep).

El total de energía consumida actualmente es de 6.418,76 tep.

10.2.3 OBJETIVOS DE REPARTO MODAL PARA EL ESCENARIO FUTURO

El reparto modal actual en Vila-real es el siguiente:

ESCENARIO ACTUAL (2018) S/ PMOME		
Modo de transporte	Movilidad INTERURBANA	Movilidad URBANA
Vehículo privado	86%	40%
Transporte público	8%	0%
A pie	6%	58%
Bicicleta	0%	2%
Total	100%	100%

Tabla 160.- ESCENARIO ACTUAL (2018) según PMoMe.

En el escenario futuro (escenario 2), una vez aplicadas las actuaciones del PMUS, al mejorar las condiciones del espacio urbano, los itinerarios peatonales y ciclistas, así como el servicio de transporte público, haciendo más amigable y confortable la ciudad, se incrementarán notablemente los modos de transporte blandos a pie y en bicicleta y el transporte público, en detrimento del vehículo privado. Con ello, se tendrá la siguiente distribución modal:

ESCENARIO 2.- MODELO SOSTENIBLE (2033)		
Modo de transporte	Movilidad INTERURBANA	Movilidad URBANA
Vehículo privado	84 %	30 %
Transporte público	12 %	4 %
A pie	0 %	60 %
Bicicleta	4 %	6 %
Total	100 %	100 %

Tabla 161.- ESCENARIO SOSTENIBLE (2033).

Por tanto, se reduce un 10% el uso del vehículo privado, en pro de aumento de uso de la bicicleta de (+4%) y del transporte público (+4%) , principalmente, lo que se traduce en una reducción directa de las emisiones de GEI, en 509tep.

Además se fomentará el uso vehículos privados menos contaminantes, eléctricos e híbridos, lo que tb disminuirá las emisiones de GEI. En 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

 Tabla 162.- Kg de CO₂ equivalente por km recorrido según tipo de vehículo y combustible utilizado.

10.2.4 CÁLCULO DE LAS EMISIONES FUTURAS A PARTIR DE LOS OBJETIVOS DE REPARTO MODAL PROPUESTOS EN EL PLAN

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.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030, persigue una reducción de un 23% de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990. Este objetivo de reducción implica eliminar una de cada tres toneladas de gases de efecto invernadero que se emiten actualmente. Se trata de un esfuerzo coherente con un incremento de la ambición a nivel europeo para 2030, así como con el Acuerdo de París. Este plan está en estos momentos en la afase de información pública , que debía haber concluido el pasado 25 de marzo y que, en la actualidad, está suspendida por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma.

Del PNIEC se obtienen las siguientes tablas:

Objetivos PNIEC	Objetivos Particulares	Prioridades y Objetivos I+i+c
23% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990	Residencial, comercial y servicios	<ul style="list-style-type: none"> - Soluciones inteligentes para el consumidor de energía. - Ciudades y comunidades inteligentes. - Sistemas de generación de calor y de frío. - Participación de energía renovable en redes urbanas de calefacción y refrigeración. - Uso de energía renovable en edificios. - Energía renovable producida por ciudades, comunidades energéticas y auto-consumidores. - Soluciones activas y pasivas en la rehabilitación energética de edificios.
	Transporte	<ul style="list-style-type: none"> - Transporte sostenible: promover un cambio de modelo en el sistema de transporte. - Desarrollo de biocombustibles avanzados obtenidos de manera sostenible a partir de materias primas renovables. - Producción de hidrógeno verde. - Baterías para movilidad y estacionarias.
	Generación Eléctrica	<ul style="list-style-type: none"> - Baterías para movilidad y estacionarias. - Energías limpias/renovables prioritarias. - Generación nuclear segura.
	Industrial	<ul style="list-style-type: none"> - Tecnologías bajas en carbono, con carácter prioritario. - Innovación y competitividad energética.

Fig. 236.- Prioridades y objetivos en la reducción de GEI. PNIEC.

Concretamente en la década 2021 a 2030, y como resultado de la aplicación de las medidas de este Plan Nacional, las emisiones totales brutas pasarían de los 319,3 MtCO₂-eq previstos para el año 2020, a los 221,8 MtCO₂-eq en 2030. En el caso concreto del sector de la Movilidad y transporte, se reduciría en 27 MtCO₂-eq, lo que supone casi un 32%, tal y como se observa en la siguiente tabla.

Años	1990	2005	2015	2020*	2025*	2030*
Transporte	59.199	102.310	83.197	87.058	77.651	59.875
Generación de energía eléctrica	65.864	112.623	74.051	56.622	26.497	20.603
Sector industrial (combustión)	45.099	68.598	40.462	37.736	33.293	30.462
Sector industrial (emisiones de procesos)	28.559	31.992	21.036	21.147	20.656	20.017
Sectores residencial, comercial e institucional	17.571	31.124	28.135	28.464	23.764	18.397
Ganadería	21.885	25.726	22.854	23.247	21.216	19.184
Cultivos	12.275	10.868	11.679	11.382	11.089	10.797
Residuos	9.825	13.389	14.375	13.657	11.932	9.718
Industria del refino	10.878	13.078	11.560	12.330	11.969	11.190
Otras industrias energéticas	2.161	1.020	782	825	760	760
Otros sectores	9.082	11.729	11.991	12.552	11.805	11.120
Emisiones fugitivas	3.837	3.386	4.455	4.789	4.604	4.362
Uso de productos	1.358	1.762	1.146	1.236	1.288	1.320
Gases fluorados	64	11.465	10.086	8.267	6.152	4.037
Total	287.656	439.070	335.809	319.312	262.675	221.844

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

 Fig. 237.- Evolución de las emisiones (miles de toneladas de CO₂ equivalente). PNIEC; Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2019).

El PNIEC indica que esta reducción en el sector de movilidad y transporte es consecuencia, sobre todo, del importante desplazamiento modal desde el vehículo de combustión convencional hacia el

transporte público colectivo, el compartido y los modos no emisores. Como consecuencia de la implementación de las medidas de impulso de cambio modal, se estima que un % de los pasajeros-kilómetro que se realizan en la actualidad en vehículos convencionales se desplazarán hacia modos no emisores para el 2030. Es, asimismo, el resultado de la importante presencia de vehículos eléctricos que se espera para 2030: 5 millones de unidades, incluyendo coches, furgonetas, motos y autobuses.

Porcentaje de energías renovables en el sector transporte					
Método cálculo	Escenario	2015*	2020	2025	2030
Directiva 2018/2001	Escenario Tendencial	1%	10%	10%	11%
	Escenario Objetivo	1%	10%	15%	28%
Porcentaje directo	Escenario Tendencial	1%	7%	7%	7%
	Escenario Objetivo	1%	7%	8%	11%

* Los datos del año 2015 son reales, el resto son proyecciones realizadas por MITECO

Fig. 238.- Porcentaje de energías renovables en el sector transporte. PNIIEC; Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2019).

El parque actual de vehículos es el siguiente:

VEHICULOS POR TIPO Y CARBURANTE	TOTAL	DIESEL	% DIESEL	GASOLINA	% GASOLINA	ELECTRICOS	RESTO	% ELECTRICO + RESTO
TURISMOS	26.195	14.231	54,33%	11.933	45,55%	8	23	0,12%
MOTOCICLETAS	3.054	1	0,03%	3.051	99,90%	2	0	0,07%
CICLOMOTORES	1.989	65	3,27%	1.918	96,43%	6	0	0,30%
FURGONETAS Y CAMIONES	4.886	4.479	91,67%	400	8,19%	2	5	0,14%
AUTOBUSES	4	4	100,00%	0	0,00%	0	0	0,00%
TOTAL	36.128	18.780	51,98%	17.302	47,89%	18	28	0,13%

Tabla 163.- Parque de vehículos actual.

En nuestro caso concreto, estimaremos una reducción del uso de los vehículos ligeros del 10% para el año horizonte del PMUS (2033), debido al nuevo reparto modal.

Las emisiones de GEI están afectadas por la tipología de combustible de los vehículos, como ya hemos comentado. 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. Por lo tanto, para 2033 se planteará la hipótesis de aumentar los vehículos de gasolina del 45,55 al 60%, en detrimento de los vehículos ligeros diésel y aumentando los eléctricos e híbridos.

Por todo lo hablado anteriormente, se estima que el parque de vehículos de Vila-real, en 2033 será:

VEHICULOS POR TIPO Y CARBURANTE	TOTAL	DIESEL	% DIESEL	GASOLINA	% GASOLINA	ELECTRICOS	RESTO	% ELECTRICO + RESTO
TURISMOS	23.576	4.008	17,00%	12.967	55,00%	6601,14	0	28,00%
MOTOCICLETAS	3.054	1	0,03%	3.051	99,90%	2	0	0,07%
CICLOMOTORES	1.989	65	3,27%	1.918	96,43%	6	0	0,30%
FURGONETAS Y	4.886	4.479	91,67%	400	8,19%	2	5	0,14%
AUTOBUSES	4	4	100,00%	0	0,00%	0	0	0,00%
TOTAL	33.509	8.557	25,54%	18.336	54,72%	6611,14	5	19,74%

Tabla 164.- Estimación del parque de vehículos en el año horizonte.

El PMOME tiene como uno de sus objetivos equilibrar el reparto modal entre el vehículo privado, transporte público y modos no mecanizados, mediante el trasvase de usuarios del vehículo privado al

sistema de transporte colectivo, así como a los modos no mecanizados, por tanto se reducirán estimaremos un 25% los trayectos privados actuales, con lo que los trayectos estimados para 2033 serán los siguientes:

TRAYECTOS ORIGEN-DESTINO	VIAJES/DIA
CS-VILA-REAL	17.004
BURRIANA-VILA-REAL	4.964
ONDA-VILA-REAL	2.029
BETXI-VIALREAL	2.003
ALQUERIES-VILA-REAL	1.859
TOTAL	27.859

Tabla 165.- Trayectos estimados en el año horizonte.

Se calculan los km diario y km anuales por tipología de vehículos:

TIPOLOGÍA DESPLAZAMIENTOS	VEHICULOS (V)	KM (MEDIA)	TOTAL KM (VxKM)
DESPLAZ. RESIDENTES	16.267	2	32.534
DESPLAZ. RESIDENTES	5.043	5	25.214
DESPLAZ. NO	27.859	5	139.296
PESADOS	2.914	5	14.570
TOTAL			211.614

Tabla 166.- Distancia diaria y anual recorrida según tipos de desplazamientos.

TIPOLOGIA VEHICULO	TOTAL KM	KM DIESEL	KM GASOLINA
VEHICULOS LIGEROS	197.044	33.497,47	108.374,17
PESADOS	14.570	13.356,33	1.192,80

Tabla 167.- Distancia recorrida según tipo de combustible.

Para pasar de kilómetros diarios a kilómetros anuales se ha multiplicado por 315 los kilómetros diarios recorridos por los vehículos ligeros y por 260 los de los pesados.

TIPOLOGIA VEHICULO	Total km/dia	Km anuales	Km año/Diesel	Km año/Gasolina
VEHICULOS LIGEROS	197.044	62.068.840,23	10.551.702,84	34.137.862,13
PESADOS	14.570	3.788.200,00	3.472.645,89	310.126,89

Tabla 168.- Distancia anual según tipo de combustible.

Ahora se calculan los litros de cada tipo de combustible que se necesitarán:



TIPOLOGIA VEHICULO	KM AÑO DIESEL	LITROS DIESEL	KM AÑO GASOLINA	LITROS DE GASOLINA
VEHICULOS LIGEROS	10.551.702,84	685.860,68	34.137.862,13	3.072.407,59
PESADOS	3.472.645,89	1.389.058,35	310.126,89	170.569,79

VEHICULOS LIGEROS		
CONSUMO DIESEL	0,065	L/KM
CONSUMO GASOLINA	0,09	L/KM

VEHICULOS PESADOS LIGEROS		
CONSUMO DIESEL	0,4	L/KM
CONSUMO GASOLINA	0,55	L/KM

Tabla 169.- Volumen de combustible según tipo.

Y finalmente calcularemos las emisiones de GEI (kg de CO₂ Equivalente), con unas emisiones de CO₂ por litro consumido de 2,520 kg/l para los diésel y 2,180 kg/l para los gasolina

TIPOLOGIA VEHICULO	LITROS DIESEL	KG DE CO2 EQUIV (DIESEL)	LITROS DE GASOLINA	KG DE CO2 EQUIV (GASOLINA)	CONSUMO KG DE CO2 EQUIV
VEHICULOS LIGEROS	685.860,68	1.728.368,93	3.072.407,59	6.697.848,55	8.426.217,47
PESADOS	1.389.058,35	3.500.427,05	170.569,79	371.842,14	3.872.269,20
					12.298.486,67

Tabla 170.- Consumo de CO₂ equivalente según tipo de combustible.

Por tanto, con esta metodología, el municipio de Vila-real emitirá debido al tráfico privado **12.298,48 Tn de CO₂ equivalente**. Cumpliendo con la reducción de algo más del 32% de las emisiones actuales.

Respecto al cálculo del consumo de tep que habrá en el 2033, teniendo en cuenta que:

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

TIPOLOGIA VEHICULO	LITROS DIESEL	TEP (DIESEL)	LITROS DE GASOLINA	TEP (GASOLINA)	CONSUMO TOTAL TEP
VEHICULOS LIGEROS	685.860,68	589,23	3.072.407,59	2.421,12	3.010,35
PESADOS	1.389.058,35	1.193,35	170.569,79	134,41	1.327,76
					4.338,11

Tabla 171.- Consumo total de combustible (tep).

Por tanto, el consumo de tep pasará de los 6.418,76 en 2019 a 4.338,11 en 2033, lo que supone una reducción del 32,41%.

Por todo ello, para cumplir con el objetivo de reducción del 32% las emisiones de CO₂ equivalente en el 2033, se hace necesario plantear una reducción de la cuota del diésel al 17% y un aumento de la cuota de vehículos híbridos y eléctricos hasta el 28%.

Los indicadores medioambientales propuestos se recogen en el apartado 12.2.2 del presente documento.

10.3 PROCEDIMIENTO DE SEGUIMIENTO DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DERIVADA DEL MODELO DE MOVILIDAD PROPUESTO E INDICADOR DEL NIVEL SONORO EXTERNO

El municipio de Vila-real dispone de Plan Acústico Municipal, en adelante PAM, aprobado en el año 2009, y posteriormente revisado en 2017. En dicho documento, el análisis de las fuentes de ruido existentes revelaba como principal agente causante de la superación de los objetivos de calidad acústica, el tráfico rodado de las infraestructuras del término municipal.

Como hemos indicado en apartados anteriores uno de los objetivos del PMUS es el de garantizar un ambiente sano donde se pueda caminar y pedalear por itinerarios accesibles, seguros y atractivos; por lo que es necesario que se reduzcan los niveles de contaminación acústica.

Según el PAM, las principales infraestructuras que generan mayor impacto acústico son la autopista AP-7, y las carreteras N-340, CV-10, CV-20, CV-222, CV-185 y CV-18, esta última externa al municipio pero con influencia sonora sobre él. No obstante, dichas infraestructuras discurren en su mayor parte por suelo rústico, lejos de zonas de uso residencial y de centros especialmente sensibles como centros docentes, sanitarios o culturales, no presentan grandes incompatibilidades respecto a los objetivos de calidad acústica. Sin embargo existen algunas zonas del entorno de dichas infraestructuras como en la autopista AP-7 entre los p.k.437+250-p.k.439+000 que discurre en su margen izquierdo sentido creciente de p.k. una zona de uso residencial con edificaciones dispersas en las que se supera el O.C.A. en más de 10 dBA.

Tal y como se indicaba en el documento del Mapa Acústico elaborado en el año 2009 esta situación viene recogida en la Memoria Resumen Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de la Autopista AP-7 y AP-4 elaborado por AUMAR disponible en la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

En la actualidad está publicado en la página web del Sistema de Información de Contaminación Acústica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el Plan de Acción Contra el Ruido de 2ª fase de las Carreteras del Estado en Régimen de Concesión con fecha de Julio de 2016. En dicho documento no se incluye como zona de actuación la indicada en la que se supera el O.C.A. y por tanto no se prevé ninguna acción correctora.

Por otro lado, la carretera nacional N-340 en su parte norte también discurre por una zona con edificaciones residenciales sometidas a niveles sonoros superiores al O.C.A. así como el tramo próximo al p.k. 966+500 donde se ubica el Hospital de la Plana. Por tanto, la N-340 supone una fuente de ruido en el término municipal de Vila-real sobre la que habrá que actuar. En la actualidad está publicado en la página web del Sistema de Información de Contaminación Acústica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el Plan de Acción Contra el Ruido de 2ª fase de las Carreteras del Estado de Gestión Directa con fecha de Julio de 2016. En dicho documento se incluye como zona de actuación el entorno de la N-340 entre los p.k.965+950-p.k.969+700 y se propone la instalación de una barrera acústica de una longitud de L=250 m y una altura de H=3 m en ambos márgenes y pavimento fono-reductor en todo el tramo. Estas vías no son de titularidad municipal, ni la aplicación de las medidas de reducción de la contaminación, mediante la instalación de pantalla, son actuaciones que dependen del ministerio.

En cuanto al casco urbano, las vías que provocan una superación de los objetivos de calidad acústica, se centran, en general, en el viario perteneciente al Sistema Primario Estructural.

En el PAM se identificaron las siguientes vías como las principales causantes de dicha superación: avenida Europa, avenida Francia, avenida Pío XII, avenida Francesc Tàrraga, avenida Michalovce, camino Travessa, calle Sant Manuel, calle Vicente Sanchiz, calle Joan Baptista Llorens, avenida Castelló, calle Comte de Ribagorça, calle Calvari, calle Josep Ramón Batalla, calle Sant Joaquim,

avenida Riu Ebre, avenida del Mediterrani, camí Vell Onda-Castelló, camino Ermita, calle Cordón, avenida Portugal, avenida Italia, avenida Alemania y la carretera Onda en su tramo urbano.

En la revisión del PAM, se analizaron las zonas en las que se producía una superación en más de 10 dBA de los O.C.A. obteniendo un total de 20 zonas.

Nº	ZONA DE SUPERACIÓN	CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA	
		ZONIFICACIÓN ACÚSTICA	CENTROS SENSIBLES
1	N-340. ZONA NORTE	Residencial	-
2	CV-185 - N-340	Sanitario y Docente	Hospital de La Plana Residencia de 3ª Edad British School
3	CAMÍ DE LA ERMITA	Residencial / Sanitario / Docente	Residencia geriátrica Colegio Virgen del Carmen Centro de Formación Profesional Fundació Flors
4	CV-20 - CARRETERA DE ONDA	Residencial / Sanitario / Docente	Residencia de disminuidos psíquicos Colegio Educación Especial La Panderola Colegio Público Carlos Sarthou Carreres Centro de Investigaciones Agrarias
5	CAMÍ MIRALCAMP	Docente	Instituto Miralcamp
6	AP-7 (p.k. 437+250 - p.k. 439+000)	Residencial	-
7	AVENIDA ALEMANIA - C/ JOSEP RAMÓN BATALLA	Residencial / Docente	Colegio Público Concepción Arenal
8	AVENIDA PIO XII - AVENIDA LA MURA	Residencial / Docente / Cultural	Auditorio Municipal Colegio Público Nuestra Señora de la Consolación
9	AVENIDA FRANCISCO TÁRREGA	Residencial / Sanitario / Docente	Hospital de Día Centro de Especialidades Virgen de Gracia CEIP Angelina Abad Colegio Público de Escultor Ortells
10	AVENIDA RIU EBRE- AVENIDA DEL MEDITERRÁNEO	Residencial / Docente	Colegio Obispo Pont Colegio Público Escultor Ortells
11	AVENIDA CASTELLÓ	Residencial / Docente / Sanitario	Centro de Salud Dolores Cano Royo Colegio Público Botánico Calduch
12	C/SANT MANUEL - C/ VICENTE SANCHIZ	Residencial / Docente	Colegio Público Concepción Arenal
13	C/JOAN BAPTISTA LLORENS	Residencial	-
14	AVENIDA DE EUROPA - AVENIDA DE FRANCIA	Residencial / Docente	Colegio Público Pio XII I.E.S. Profesor Broch i Llop
15	AVENIDA DE ITALIA	Residencial	-
16	C/ DEL CORDÓ	Residencial / Docente	Centro de Formación Profesional Fundació Flors Colegio Educación Especial La Panderola
17	C/ DEL CALVARI	Residencial	-
18	C/ COMTE DE RIBAGORÇA	Residencial	-
19	C/ SANT JOAQUÍN	Residencial	-
20	AVENIDA MICHALOVCE - CAMÍ LA TRAVESSA	Residencial / Docente	CEIP Angelina Abad

Fig. 239.- Zonas con registro superior a 10 dBA de los O.C.A. Plan Acústico Municipal.

Un punto positivo que se comprobó al realizar la revisión del PAM en 2017, fue que los niveles sonoros obtenidos fueron inferiores a los obtenidos en la elaboración del primer Mapa Acústico en el año 2009. Con la aplicación de las medidas planteadas en el PMUS, estos niveles van a seguir bajando puesto que todas ellas van encaminadas. El ruido generado por el tráfico motorizado depende de:

- Volumen de tráfico
- Velocidad de circulación
- Composición del tráfico – Porcentaje de vehículos pesados
- Tipo de pavimento y textura de la superficie
- El ruido individualizado de cada vehículo.

El nuevo modelo de movilidad propuesto en el PMUS, tiene por objetivo reducir el tráfico en el casco urbano, así como limitar la velocidad y favorecer otras formas de movilidad, principalmente andando y en bici, conllevará la disminución de los niveles sonoros actuales, puesto que como ya se ha comentado el tráfico es la principal fuente de ruido en el casco urbano residencial. El objetivo final será disminuir o anular el número de zonas ya identificadas en las que se produce una superación en

más de 10 dBA de los O.C.A. También el cambio a vehículos eléctricos o híbridos reducirá los niveles acústicos, puesto que gran parte del ruido que emiten los vehículos proviene de los motores de combustión.

El procedimiento a seguir, para comprobar los niveles actuales de ruido, y comprobar que van disminuyendo los niveles de forma progresiva será el siguiente: una vez puestas en práctica las actuaciones del PMUS, será el control de los niveles acústicos en las zonas en las que se vaya actuando, mediante el uso de un sonómetro, realizando mediciones de corta duración en aquellas vías en las que se ha actuado, dichas mediciones se realizarán en el periodo diurno, durante 15 minutos.

Los puntos donde realizar las mediciones se harán coincidir con puntos en los que se hayan tomado ya unas mediciones previas, es decir, coincidirán en la medida de lo posible con algunos de los puntos de medición definidos en la última revisión del PAM.

Los valores de referencia serán las mediciones de la última revisión del PAM aprobada, (actualmente la revisión del 2.017).

A continuación, se incorpora la imagen con la localización de los 61 puntos de medición los puntos de medición que se realizaron en el 2017, que servirán de valores de referencia o valores actuales.

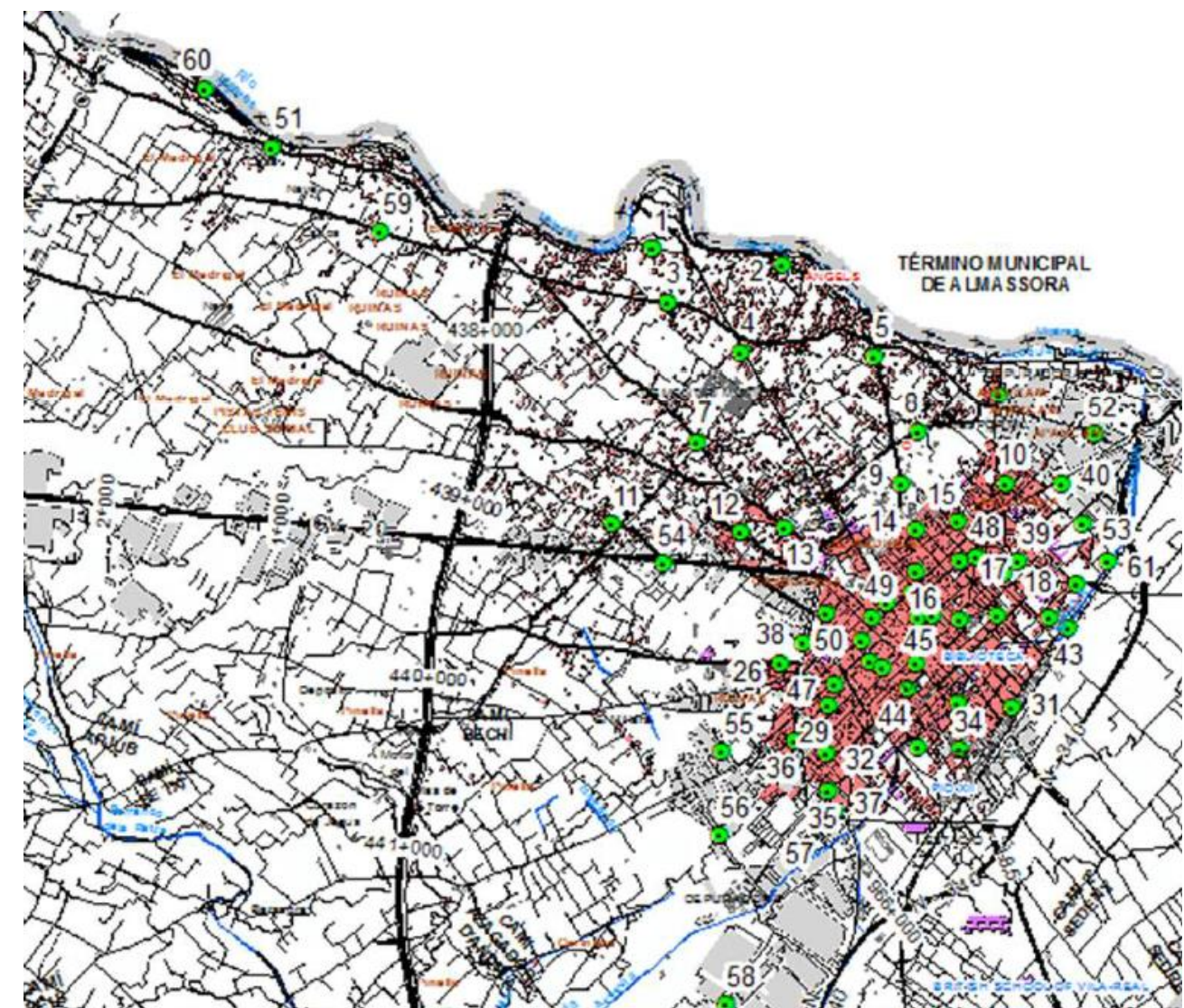


Fig. 240.- Puntos de medición a emplear como valores de referencia o actuales. PAM.

Los valores en dB obtenidos como resultado de las mediciones realizadas son los siguientes:

PUNTO 2017	USO DEL SUELO	LMAÑANA 2017	LTARDE 2017	LDÍA 2017	LNOCHE 2017
1	RESIDENCIAL	53,5	53,0	53,2	45,3
2	RESIDENCIAL	48,1	50,5	49,5	41,6
3	RESIDENCIAL	65,5	62,8	64,3	56,4
4	RESIDENCIAL	64,5	65,2	64,8	58,6
5	RESIDENCIAL	53,0	52,8	52,9	45,0
6	INDUSTRIAL	64,3	63,4	63,9	56,4
7	RESIDENCIAL	60,1	57,1	58,8	50,9
8	RESIDENCIAL	61,3	60,3	60,8	52,9
9	RESIDENCIAL	53,9	59,6	57,6	49,7
10	RESIDENCIAL	55,3	57,6	56,6	48,7
11	RESIDENCIAL	50,9	57,5	55,4	47,5
12	RESIDENCIAL	55,5	56,8	56,2	48,3
13	RESIDENCIAL	61,5	62,1	61,8	53,9
14	RESIDENCIAL	61,1	54,7	59,0	51,1
15	RESIDENCIAL	67,0	69,2	68,2	62,0
16	RESIDENCIAL	53,8	60,3	58,2	50,3
17	RESIDENCIAL	57,6	64,2	62,0	54,1
18	RESIDENCIAL	56,8	63,5	61,3	53,4
19	RESIDENCIAL	59,3	64,1	62,3	54,4
20	RESIDENCIAL	66,5	64,6	65,6	58,1
21	RESIDENCIAL	62,0	61,2	61,6	53,7
22	RESIDENCIAL	63,7	68,2	66,5	59,0
23	RESIDENCIAL	58,1	68,9	66,2	58,7
24	RESIDENCIAL	63,1	64,6	63,9	56,0
25	RESIDENCIAL	62,2	59,1	60,9	53,0
26	RESIDENCIAL	60,9	61,5	61,2	53,3
27	RESIDENCIAL	68,0	67,0	67,5	59,6
28	RESIDENCIAL	60,7	62,3	61,6	53,7
29	RESIDENCIAL	56,3	60,0	58,5	50,6
30	RESIDENCIAL	56,5	50,3	54,4	46,5
31	TERCIARIO	68,0	66,4	67,3	59,8
32	RESIDENCIAL	57,2	60,1	58,9	51,0
33	RESIDENCIAL	65,6	60,6	63,8	55,9
34	RESIDENCIAL	59,5	58,5	59,0	51,1
35	RESIDENCIAL	65,1	65,2	65,1	57,6
36	RESIDENCIAL	69,7	72,7	71,5	65,3
37	INDUSTRIAL	69,0	67,0	68,1	61,9
38	INDUSTRIAL	65,7	64,9	65,3	59,1
39	RESIDENCIAL	65,9	66,6	66,3	60,1
40	INDUSTRIAL	68,0	68,6	68,3	62,1
41	RESIDENCIAL	60,5	60,8	60,6	52,7
42	RESIDENCIAL	61,5	64,3	63,1	55,2
43	RESIDENCIAL	66,3	66,3	66,3	60,1
44	RESIDENCIAL	61,9	55,8	59,8	51,9
45	RESIDENCIAL	64,5	64,5	64,5	56,6
46	RESIDENCIAL	60,0	60,2	60,1	52,2
47	RESIDENCIAL	60,6	61,0	60,8	52,9
48	RESIDENCIAL	60,8	65,9	64,1	56,2
49	RESIDENCIAL	67,3	65,9	66,7	59,2
50	RESIDENCIAL	66,2	55,0	63,5	56,0
51	INDUSTRIAL	64,4	59,4	62,6	54,7
52	INDUSTRIAL	70,7	69,5	70,1	62,2
53	INDUSTRIAL	62,6	62,5	62,5	55,0
54	INDUSTRIAL	73,3	73,0	73,2	67,0
55	INDUSTRIAL	58,5	57,1	57,9	50,0
56	INDUSTRIAL	58,8	59,9	59,4	51,5
57	INDUSTRIAL	66,7	64,7	65,8	57,9
58	INDUSTRIAL	69,8	70,2	70,0	62,1
59	RÚSTICO SIN PROTECCIÓN	57,0	55,1	56,2	48,3
60	SNU - PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL	45,1	44,3	44,7	36,8
61	RESIDENCIAL	66,1	65,8	65,9	59,7

Tabla 172.- Valores de dBA obtenidos de las mediciones. PAM.

10.4 PROPUESTA DE INDICADORES DE SEGUIMIENTO. VALORES INICIALES Y VALORES OBJETIVO

Todos los indicadores de seguimiento propuestos se definen en el apartado 12.2 "Modelo de seguimiento del PMUS", donde se distingue entre indicadores globales, indicadores medioambientales e indicadores de actuación, al mismo tiempo que se detallan los valores iniciales y valores objetivo a alcanzar.

11 PLANIFICACIÓN TEMPORAL Y ECONÓMICA DEL PMUS

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vila-real, tal como se ha plasmado en el desarrollo del documento, es un instrumento de planificación estratégica diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos con el objetivo de conseguir una mejor calidad de vida.

La programación temporal de ejecución de las propuestas de actuación descritas, tiene como finalidad que el Ayuntamiento realice sus previsiones de planificación y económicas, para prever la ejecución de las mismas

El Ayuntamiento se fija como **horizonte temporal** para tener implantado el presente PMUS finales del **año 2031**, por lo que divide el plazo total en los siguientes tres escenarios:

- I. ESCENARIO **A CORTO** PLAZO: Actuaciones más urgentes a ejecutar en el periodo **2021 – 2024**.
- II. ESCENARIO **A MEDIO** PLAZO: Actuaciones a ejecutar en el periodo **2025 – 2029**.
- III. ESCENARIO **A LARGO** PLAZO: Actuaciones a ejecutar en el periodo **2030 – 2033**.

Respecto a la **PLANIFICACIÓN TEMPORAL DE EJECUCIÓN** de las actuaciones del PMUS, en las fichas de las mismas, en función de su prioridad, se planifica su ejecución en uno de los tres escenarios descritos, no obstante, debido a que durante el largo plazo del horizonte temporal del PMUS (2031) el contexto socioeconómico complejo que puede afectar a las previsiones financieras del Ayuntamiento de Valencia y de los demás entes implicados en el PMUS, obligará durante la vida del PMUS, a una revisión anual de ajuste riguroso de la planificación. Por lo tanto, **durante la vida del PMUS será necesaria una revisión anual que realice un ajuste riguroso de la planificación de actuaciones.**

Las propuestas de actuación conforman un numeroso compendio de actuaciones aisladas, pero interrelacionadas con varios objetivos y líneas estratégicas del PMUS, que requerirán un análisis y programación pormenorizada (identificar las partes de la actuación global, ponderar el peso de las partes, identificar prioridades entre las mismas, análisis de vínculos, condicionantes, posibles incoherencias, etc.) cuyo alcance excede ampliamente las competencias del PMUS, y será el día del día del trabajo del equipo técnico de la Oficina Municipal de Movilidad y del equipo de Gobierno municipal.

Por otra parte, respecto a la **PLANIFICACIÓN TEMPORAL DE LA INVERSIÓN**, en la ficha de cada propuesta de actuación del PMUS, se aporta una previsión de la inversión (con IVA) que requerirá, si bien, dicha valoración, en fase de elaboración del PMUS, constituye en la mayoría de las actuaciones, una osadía su valoración económica, pues en la mayoría de los casos, las actuaciones están sujetas a la elaboración de Estudios de detalle y/o elaboración de proyectos de ejecución, que definan las soluciones concretas, y será en ese momento cuando se podrá valorar con precisión la inversión a realizar, por lo que la necesaria revisión anual de ajuste de la planificación de actuaciones, comentada anteriormente, se hace aún más necesaria, para ajustar las inversiones a las disponibilidades financieras del Ayuntamiento de Vila-real. Así pues, **los valores de inversión aportados, constituyen una referencia estimada de recursos económicos necesarios para la materialización de cada actuación.**

En la imagen siguiente, se muestra una **PLANIFICACIÓN ECONÓMICO-TEMPORAL INICIAL Y ESTIMATIVA**, de desarrollo de las actuaciones previstas en el PMUS, a CORTO, MEDIO y LARGO plazo, marcando en sombreado “verde” en el escenario en el que se planifica ejecutar cada actuación:

PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE VILA-REAL			INVERSIÓN ESTIMADA (IVA incluido)			
PROGRAMA	PLAN	PROPUESTA DE ACTUACIÓN	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
PROGRAMA 1	SUPRESIÓN BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA	1 MEJORA PERMEABILIDAD EN FFCC	300.000,00 €	1.400.000,00 €	275.000,00 €	1.975.000,00 €
		2 MEJORA PERMEABILIDAD EN N-340	601.000,00 €	371.000,00 €	- €	972.000,00 €
		3 MEJORA PERMEABILIDAD EN PARAJE NATURAL DEL TERMET	30.000,00 €	- €	- €	30.000,00 €
		4 MEJORA PERMEABILIDAD EN AP-7	680.000,00 €	- €	- €	680.000,00 €
		5 MEJORA PERMEABILIDAD EN ACEQUIA MAJOR	100.000,00 €	- €	- €	100.000,00 €
PROGRAMA 2	PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES	6 ITINERARIO AL TERMET	- €	2.600.000,00 €	- €	2.600.000,00 €
		7 ITINERARIO AL BALCÓN DEL RÍO MIJARES	336.000,00 €	- €	- €	336.000,00 €
		8 ITINERARIO CV-20	275.000,00 €	- €	- €	275.000,00 €
		9 ITINERARIOS A CENTROS DEPORTIVOS	150.000,00 €	100.000,00 €	- €	250.000,00 €
		10 ITINERARIO PEATONAL ESTACIÓN FFCC	30.000,00 €	- €	- €	30.000,00 €
		11 ITINERARIOS URBANIZACIÓN MADRIGAL	250.000,00 €	250.000,00 €	250.000,00 €	750.000,00 €
	PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	12 AMPLIACIÓN ESPACIO PEATONAL Y ADECUACIÓN ITINERARIOS PEATONALES PARA CUMPLIR CON NORMATIVA ACCESIBILIDAD MEDIO URBANO	1.000.000,00 €	1.500.000,00 €	1.000.000,00 €	3.500.000,00 €
		13 RETIRADA OBSTÁCULOS EN BANDA LIBRE PEATONAL	33.000,00 €	- €	- €	33.000,00 €
		14 REMODELACIÓN VADOS Y PASOS PEATONALES	300.000,00 €	300.000,00 €	255.000,00 €	855.000,00 €
		15 SEMÁFOROS ACCESIBLES	90.000,00 €	- €	- €	90.000,00 €
		16 PLAZAS APARCAMIENTO RESERVADAS. ADECUACIÓN DE SU ACCESIBILIDAD Y NUEVAS	150.000,00 €	- €	- €	150.000,00 €
17 MEJORA ACCESIBILIDAD JARDINES Y ESPACIOS LIBRES		300.000,00 €	300.000,00 €	400.000,00 €	1.000.000,00 €	
18 ADECUACIÓN PARADAS DE AUTOBUSES PARA QUE SEAN ACCESIBLES		250.000,00 €	200.000,00 €	100.000,00 €	550.000,00 €	
19 MEJORA ACCESIBILIDAD ACEQUIA MAJOR		150.000,00 €	200.000,00 €	100.000,00 €	450.000,00 €	
20 MEJORA ACCESIBILIDAD ESCALERAS Y RAMPAS		180.000,00 €	- €	- €	180.000,00 €	
PROGRAMA 3	MOVILIDAD CICLISTA	21 CREAR RED DE VÍAS CICLISTAS CONTINUA, SEGURA Y CÓMODA	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €	1.750.000,00 €	4.750.000,00 €
		22 RED DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS SEGUROS EN VÍA PÚBLICA	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	75.000,00 €
		23 IMPULSAR EL PROYECTO DE ALQUILER PÚBLICO DE BICICLETAS Y PATINETES ELÉCTRICOS MEDIANTE EL SISTEMA DOCKLESS	100.000,00 €	100.000,00 €	50.000,00 €	250.000,00 €
		24 FOMENTO DEL USO DE LA BICI	60.000,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €	180.000,00 €
PROGRAMA 4	MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO	25 MEJORAS DE OBRA CIVIL EN PARADAS DE AUTOBÚS	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	300.000,00 €
		26 MEJORAS TECNOLÓGICAS EN PARADAS DE AUTOBUS	100.000,00 €	100.000,00 €	- €	200.000,00 €
		27 NUEVO INTERCAMBIADOR MODAL	100.000,00 €	- €	- €	100.000,00 €
		28 MEJORAS EN EL SISTEMA DE TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO	- €	- €	- €	- €
		29 IMPLANTACIÓN TECNOLOGÍA S.A.E.	- €	- €	- €	- €
		30 SISTEMA DE CONCESIÓN DE PRIORIDAD A AUTOBUSES EN INTERSECCIONES	50.000,00 €	50.000,00 €	10.000,00 €	110.000,00 €

Tabla 173.- Planificación temporal y económica de las actuaciones propuestas en el PMUS (1/3).

PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE VILA-REAL				INVERSIÓN ESTIMADA (IVA incluido)			
PROGRAMA	PLAN	PROPUESTA DE ACTUACIÓN	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL	
PROGRAMA 5	PLAN DE MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA	31 ADECUACIÓN VIARIA PARA HABILITACIÓN DE UNA RONDA CENTRO	1.335.000,00 €	- €	- €	1.335.000,00 €	
		32 MEJORAS EN EL VIARIO ESTRUCTURAL SUPRAMUNICIPAL	- €	- €	- €	- €	
		33 REMODELACIÓN SECCIONES DE VIARIOS URBANOS	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	3.000.000,00 €	
		34 MEJORAS PUNTUALES EN VIARIO URBANO EXISTENTE	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	1.500.000,00 €	
	PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	35 MEJORA DE LA OFERTA DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES	- €	- €	- €	- €	
		36 REDUCCIÓN PROGRESIVA DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN RED VIARIA	- €	- €	- €	- €	
		37 REGULACIÓN APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN (ORA) – RESIDENTES EN VÍA PÚBLICA	- €	- €	- €	- €	
		38 APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN PARA VEHÍCULOS EN LAS AFUERAS	- €	1.250.000,00 €	- €	1.250.000,00 €	
		39 ESTACIONAMIENTO DE PESADOS EN LAS AFUERAS	- €	- €	- €	- €	
		40 REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN POLÍGONOS INDUSTRIALES	- €	- €	- €	- €	
		41 AMPLIACIÓN APARCAMIENTO JUNTO ESTACIÓN FERROCARRIL	- €	300.000,00 €	- €	300.000,00 €	
		42 REGULACIÓN NORMATIVA ESTÁNDARES DE DOTACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO	3.000,00 €	- €	- €	3.000,00 €	
PROGRAMA 6	PLAN DE REGULACIÓN VELOCIDAD TRÁFICO	43 JERARQUIZACIÓN VIARIA Y REGULACIÓN DE LAS VELOCIDADES DE CIRCULACIÓN	- €	- €	- €	- €	
		44 MEDIDAS DE CALMADO DEL TRÁFICO	- €	450.000,00 €	- €	450.000,00 €	
	PLAN DE CONTROL DEL TRÁFICO	45 CREACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DEL TRÁFICO	- €	360.000,00 €	- €	360.000,00 €	
		46 MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA A CONDUCTORES DE LOS DESTINOS	100.000,00 €	- €	- €	100.000,00 €	
	PLAN DE SEGURIDAD VIAL	47 CREACIÓN BASE ACTUALIZADA DE PUNTOS NEGROS RESPECTO A LA SEGURIDAD VIAL	- €	- €	- €	- €	
		48 PLANES ESPECÍFICOS DE VIGILANCIA Y CONTROL DE USUARIOS DE MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS. ORDENANZA MUNICIPAL MODOS NO MOTORIZADOS	3.000,00 €	- €	- €	3.000,00 €	
		49 CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN DE ACCIDENTES	3.000,00 €	- €	- €	3.000,00 €	
	PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	50 ORDENANZA MUNICIPAL QUE REGULE EL REPARTO DE MERCANCÍAS	- €	6.000,00 €	- €	6.000,00 €	
		51 MEJORA RED DE PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS	- €	150.000,00 €	- €	150.000,00 €	
		52 VIGILANCIA, DISUASIÓN Y SANCIÓN EN INFRACCIONES DE CARGA Y DESCARGA	- €	- €	- €	- €	
		53 EJECUTAR UNA CIUDAD O CENTRO DEL TRANSPORTE	- €	- €	- €	- €	
		54 CREACIÓN DE LA FIGURA DEL GESTOR DE LA LOGÍSTICA URBANA Y DEL FORO DEL TRANSPORTE URBANO	- €	- €	- €	- €	
		55 FOMENTO DEL USO DE VEHÍCULOS DE REPARTO MENOS CONTAMINANTES	60.000,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €	180.000,00 €	
		56 REPARTO NOCTURNO DE MERCANCÍAS	- €	- €	- €	- €	
	PLAN DE CONTROL DE ACCESO DEL TRÁFICO AL CENTRO	57 AMPLIACIÓN DEL CASCO URBANO PEATONALIZADO, CON ACCESO RESTRINGIDO AL TRÁFICO	- €	- €	- €	- €	

Tabla 174.- Planificación temporal y económica de las actuaciones propuestas en el PMUS (2/3).

PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE VILA-REAL				INVERSIÓN ESTIMADA (IVA incluido)			
PROGRAMA	PLAN	PROPUESTA DE ACTUACIÓN	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL	
PROGRAMA 7	PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS	58 PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO	- €	- €	- €	- €	
		59 MESA DE MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES, GESTOR DE MOVILIDAD DEL POLÍGONO Y OFICINA DE MOVILIDAD	- €	- €	- €	- €	
		60 FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA AL TRABAJO	100.000,00 €	100.000,00 €	- €	200.000,00 €	
		61 FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL AL TRABAJO	100.000,00 €	100.000,00 €	- €	200.000,00 €	
		62 MEJORA DEL TRANSPORTE COLECTIVO, PÚBLICO Y/O PRIVADO, EN AUTOBUS A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES	- €	50.000,00 €	- €	50.000,00 €	
	PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS DEPORTIVOS, DE OCIO Y ESPECTÁCULOS	63 MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS DE PRÁCTICA DEPORTIVA	25.000,00 €	25.000,00 €	- €	50.000,00 €	
		64 MEJORA DE LA MOVILIDAD DEL ACCESO AL ESTADI DE LA CERÀMICA DEL VILLARREAL C.F.	- €	- €	- €	- €	
	PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS	65 MEJORA MOVILIDAD SOSTENIBLE NO MOTORIZADA Y DE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS ENTORNOS DE LOS CENTROS ESCOLARES	200.000,00 €	- €	- €	200.000,00 €	
		66 FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO, PÚBLICO O PRIVADO, A CENTROS EDUCATIVOS	- €	- €	- €	- €	
		67 IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO "CAMINOS ESCOLARES SEGUROS" A PIE	100.000,00 €	- €	- €	100.000,00 €	
		68 IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO "CAMINOS ESCOLARES SEGUROS" EN BICI	- €	- €	- €	- €	
	PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS SANITARIOS	69 MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS SANITARIOS – "HOSPITAL DE LA PLANA"	- €	- €	- €	- €	
	PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS COMERCIALES	70 MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS COMERCIALES – "CENTRO COMERCIAL CARREFOUR"	- €	- €	- €	- €	
PROGRAMA 8	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO	71 COORDINACIÓN DEL PMUS Y EL PGOU	100.000,00 €	100.000,00 €	50.000,00 €	250.000,00 €	
PROGRAMA 9	PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS	72 INTEGRACIÓN COMERCIAL DEL ESPACIO URBANO: PZ MAYOR - PZ BAYARRI - SAN PASCUAL	1.800.000,00 €	- €	- €	1.800.000,00 €	
		73 REMODELACIÓN ESPACIOS URBANOS DE LA ACEQUIA MAJOR	- €	600.000,00 €	- €	600.000,00 €	
		74 SEÑALES EMOCIONALES	75.000,00 €	- €	- €	75.000,00 €	
	PLAN DE DISMINUCIÓN CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA	75 DISMINUCIÓN DEL TRÁFICO RODADO EN EL CASCO URBANO	- €	- €	- €	- €	
		76 IMPLANTACIÓN DE PANTALLAS ACÚSTICAS EN N-340 Y FFCC	- €	600.000,00 €	- €	600.000,00 €	
		77 IMPLANTACIÓN DE PAVIMENTOS PHONOABSORBENTES	- €	700.000,00 €	- €	700.000,00 €	
		78 INTENSIFICAR LAS CAMPAÑAS Y MEDIDAS DE CONTROL DE LA VELOCIDAD	- €	- €	- €	- €	
		79 FOMENTO DEL USO DEL VEHÍCULOS DE ENERGÍAS MENOS CONTAMINANTES	450.000,00 €	450.000,00 €	450.000,00 €	1.350.000,00 €	
PROGRAMA 10	PLAN DE RECURSOS MUNICIPALES PARA IMPLANTACIÓN PMUS	80 CREACIÓN DE LA OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD	1.200.000,00 €	1.200.000,00 €	1.200.000,00 €	3.600.000,00 €	
		81 CREACIÓN DEL OBSERVATORIO MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	- €	- €	- €	- €	
		82 CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA WEB Y APP'S DE MOVILIDAD MUNICIPAL SOSTENIBLE	- €	- €	- €	- €	
		83 APROBACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE MOVILIDAD	- €	5.000,00 €	- €	5.000,00 €	
	PLAN DE COORDINACIÓN MUNICIPAL PARA IMPLANTAR PMUS	84 CONCIENCIACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO	- €	- €	- €	- €	
		85 COORDINACIÓN ENTRE LAS DIFERENTES CONCEJALÍAS	- €	- €	- €	- €	
	PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA	86 CAMPAÑA FOMENTO USO COMPARTIDO	- €	- €	- €	- €	
		87 FOMENTO DEL TELETRABAJO	- €	- €	- €	- €	
		88 DIFUSIÓN TRANSPORTE PÚBLICO, AUTOBUSES LANZADERA, APARCAMIENTOS DISUASORIOS, ETC.	- €	- €	- €	- €	
		89 DIFUSIÓN SISTEMA BICIVILTA Y RED CARRILES BICI	- €	- €	- €	- €	
		90 CAMPAÑA MOVILIDAD RESPETUOSA	- €	- €	- €	- €	
TOTALES =			14.394.000,00 €	17.162.000,00 €	7.635.000,00 €	39.191.000,00 €	

Tabla 175.- Planificación temporal y económica de las actuaciones propuestas en el PMUS (3/3).

12 MODELO DE GESTIÓN Y DE SEGUIMIENTO DEL PMUS

Para hacer posible la implantación del PMUS se requiere un modelo de gestión del mismo y para realizar el seguimiento del cumplimiento de objetivos del PMUS se requiere la selección de indicadores de evaluación.

12.1 MODELO DE GESTIÓN PMUS. OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD

La implantación del PUMS requiere una nueva perspectiva en el organigrama organizativo de la movilidad, del tráfico, el transporte y la seguridad ciudadana que debería manifestarse en cambios institucionales. Es necesario agrupar en la medida de lo posible todas las competencias relacionadas con la movilidad en un mismo órgano permitiendo facilitar las labores de coordinación de políticas, programas y planes de actuación.

El modelo propuesto en el PMUS para la gestión de la movilidad, se propone que la misma sea gestionada por la Concejalía en competencias en movilidad, dentro de la cual debe crearse la se basa en la **implementación de una 'Oficina Municipal de Movilidad', sobre la que recae el peso de la gestión del PMUS, y para ello hay que** dotarla de los medios humanos y técnicos adecuados y necesarios, tal y como se prevé en la propuesta de actuación nº 80 del PMUS.

Al mismo tiempo no se debe olvidar la transversalidad de cada uno de los programas y la implicación que es necesaria del resto de las políticas municipales, es decir el gran esfuerzo de coordinación que es necesario. Existen unas áreas municipales, que necesariamente han de trabajar coordinadamente como urbanismo, servicios de vía pública, medioambiente, comercio, la Policía Local y otras áreas, que deberán colaborar para proyectos concretos.

El PMUS debe ser visto como una oportunidad no solo de los ciudadanos de Vila-real para mejorar su movilidad sino de la propia corporación municipal para reorganizar las competencias haciéndolas más eficaces.

Esta medida, **la 'Creación de una Oficina de Movilidad' del PMUS de Vila-real tiene la finalidad de agrupar las competencias municipales en materia de movilidad, y será el futuro centro responsable de la coordinación y puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.**

La Oficina de Movilidad deberá contar con un apoyo institucional fuerte, ubicándose dentro del propio ayuntamiento de tal forma que pueda permanecer en el tiempo, y sea accesible al ciudadano, por lo que preferentemente deba implantarse en la planta baja del edificio consistorial.

La oficina de movilidad debe dotarse del personal técnico necesario, al menos:

- Un responsable de la oficina y coordinador de movilidad municipal.
- Un equipo técnico formado al menos por:
 - Un ingeniero de caminos, canales y puertos.
 - Un arquitecto.
 - Un técnico de campo.
 - Un delineante.

- Un técnico especialista en TICs, webs, etc.

Las funciones más concretas a desarrollar por esta Oficina serían:

- Vertebrar transversalmente las actuaciones del PMUS con todos los agentes implicados, tanto municipales como supramunicipales.
- Elaborar memorias de seguimiento de la movilidad en Vila-real, evaluando el cumplimiento de los objetivos del PMUS.
- Control funcional de todas las facetas del sistema de gestión de la movilidad en Vila-real.
- Desarrollo de campañas de promoción de la movilidad sostenible.
- Elaborar o coordinar todos los estudios de detalle y proyectos de ejecución que se requieran para materializar las propuestas de actuación.
- Asesorar e implicar a la ciudadanía y entes implicados.

De esta forma este organismo supone un instrumento imprescindible en las labores de seguimiento del PMUS, ya que además hace posible reforzar el consenso ciudadano del conjunto de actuaciones en relación con el PMUS.

La transversalidad de cada uno de los programas y la implicación del resto de políticas municipales para su puesta en marcha, hace necesario un gran esfuerzo de coordinación. Con la creación de la Oficina de Movilidad se cohesionan las acciones municipales en materia de movilidad urbana.

12.2 MODELO DE SEGUIMIENTO PMUS. INDICADORES

Para poder evaluar el éxito de la implantación de las medidas propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados, se requiere elegir un conjunto de indicadores que sean medibles y que permitan cuantificar su evolución a lo largo del tiempo.

En el PMUS se definen 3 tipos de indicadores:

- I. **INDICADORES GLOBALES de seguimiento del PMUS**, a modo de cuantificador la evolución del mismo.
- II. **INDICADORES MEDIOAMBIENTALES de efectos del PMUS**, que se definen en el *Documento nº III.- Documento Inicial Estratégico* de la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica.
- III. **INDICADORES DE ACTUACIÓN**, que miden la consecución de ejecución de cada una de las actuaciones propuestas, y que se indican en la ficha correspondiente de cada actuación.

12.2.1 INDICADORES GLOBALES

La Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio ha propuesto al Ayuntamiento de Vila-real la utilización de los siguientes indicadores globales para el seguimiento anual de la evaluación de la movilidad en el municipio, y por lo tanto son los que se adoptan en el presente PMUS de Vila-real.

En la siguiente figura se observa el documento con los indicadores globales a entregar por el Ayuntamiento de Vila-real a la Conselleria cada año. Dichos indicadores se clasifican de en tres líneas estratégicas:

1. Reducción de los desplazamientos (naranja).
2. Mejora del reparto modal (azul).
3. Eficiencia de los vehículos (verde).

INTRODUCCIÓN	
¿Dispone de PMUS? Sí/ No	→ Fecha de aprobación: ____ (año)
	→ Si ha sido revisado, ¿en qué fecha? ____ (año)
Población: ____ (habitantes)	
MOVILIDAD GENERAL	
Ratio desplazamientos/ habitante: ____	
Reparto modal: Motorizados ____ (%)	
Transporte público ____ (%)	
No motorizados ____ (%)	
PEATÓN	
Metros lineales de calles peatonales: ____ (m)	
Metros lineales de aceras mejoradas: ____ (m)	
Num. de caminos escolares implantados: ____	→ Metros lineales de caminos implantados: ____ (m)
BICICLETA	
Longitud de los carriles bici: ____ (km)	
¿Dispone de sistema de bicicleta pública? Sí/ No	→ Núm. de bicicletas del sistema: ____
	→ Núm. de usos por bicicleta: ____
TTE PÚBLICO	
¿Dispone de servicio de tte público urbano? Sí/ No	→ Combustible de los autobuses: ____
	→ Núm. de viajeros anuales: ____
VEHÍCULO PRIVADO	
Núm. de turismos registrados: ____	Núm. turismos eléctricos registrados: ____
Núm. de motocicletas registradas: ____	Núm. motocicletas eléctricas registradas: ____
Núm. de accidentes/año (muerto o herido grave): ____	
ESTACIONAMIENTO	
Núm. de plazas ORA zona azul: ____	
Núm. plazas ORA zona naranja (residentes): ____	





Fig. 241.- Ficha de indicadores globales de la Conselleria.

12.2.2 INDICADORES MEDIOAMBIENTALES

Los indicadores medioambientales que se definen en el *Documento nº III.- Documento Inicial Estratégico* de la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica del PMUS, para valorar los efectos de la implantación progresiva de las actuaciones sobre el medioambiente, son los siguientes:






12.2.2.1 INDICADORES SOBRE EL CONSUMO DE ENERGÍA




INDICADOR	UNIDAD	VALOR INICIAL (2020)	VALOR OBJETIVO (2033)
IND1. Uso de vehículos menos contaminantes Objetivo: aumento de nº de vehículos menos contaminantes, con menores efectos negativos sobre el medio ambiente. La renovación del parque de vehículos puede contribuir, en gran medida a la movilidad urbana sostenible, disminuyendo el porcentaje de emisiones contaminantes y el gasto energético global por la mayor eficiencia de los vehículos actuales. Adquiriendo coches eficientemente y utilizándolos racionalmente se contribuye a cumplir los objetivos de emisiones de CO2 fijados por la Unión Europea y ratificados por España.	Nº de vehículos municipales cambiados de combustibles fósiles a renovables.	33 vehiculos	Toda la flota de vehículos municipales alimentada por energías limpia. ↑
	nºde vehículos ligeros privados de comb renovable/vehículos totales	0,12%	28% ↑
	% de vehículos ligeros privados de comb gasolina/vehículos totales	45,55%	55% ↑
	% de vehículos ligeros privados de comb diesel/vehículos totales	54,33	17% ↓
	Reducción emisión Tm GEI CO2 /AÑO	18.367,48Tn CO2 Eq	12.298,11Tn CO2 Eq ↓
	IND.2 FOMENTO DE MOVILIDAD CICLISTA.	Km nuevos de carril bici al año	0
Objetivo: creación de nuevas vías ciclistas, que aumenten el uso de bicis y puesta en funcionamiento del sistema de préstamo de bicis. Con el fin de fomentar la movilidad ciclista, se propone implementar una red de vías ciclistas (carriles bici, ciclo-calles, aceras bici, carril bus-bici, pistas-bici, sendas-bici o arcenes-bici) en el casco urbano, que conecte todos los centros relevantes del municipio, creando una malla que permita la movilidad ciclista segura en el casco urbano	Puesta en marcha de un servicio público de préstamo de bicis.	En desuso	Puesta en marcha ↑
	Aumento anual del número de bicicletas de préstamo.	0	↑




y además conecte con las vías ciclistas supramunicipales, que comunican con los municipios aledaños.			
IND3. Consumo de energía procedente de fuentes renovables por el sector transportes Objetivo: aumento consumo de energía de fuentes renovables. Objetivo: reducción consumo de combustibles fósiles, y por tanto de las emisiones de los gases de efecto invernadero... El cambio climático es producto de la utilización masiva de combustibles fósiles, que producen un nivel excesivo de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que contribuyen al calentamiento global. Según los modelos climáticos, los efectos previsibles podrían ser muy graves, y más en las zonas de clima mediterráneo, donde es previsible una elevada desertificación, a la vez que un aumento de los episodios climáticos extremos. Los acuerdos firmados en Kioto obligan al cumplimiento de reducción del número de emisiones. EL PMUS plantea actuaciones encaminadas a fomento de vehículos que utilizan energías menos contaminantes (eléctrico, gas natural, biodiesel, etc.), tanto a nivel privado como para vehículos de reparto de mercancías, incluso para vehículos municipales.	Tep (toneladas equivalentes de petróleo)	6.418,76tep	4.338,11tep 
El cambio climático es producto de la utilización masiva de combustibles fósiles, que producen un nivel excesivo de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que contribuyen al calentamiento global. Según los modelos climáticos, los efectos previsibles podrían ser muy graves, y más en las zonas de clima mediterráneo, donde es previsible una elevada desertificación, a la vez que un aumento de los episodios climáticos extremos. Los acuerdos firmados en Kioto obligan al cumplimiento de reducción del número de emisiones. EL PMUS plantea actuaciones encaminadas a fomento de vehículos que utilizan energías menos contaminantes (eléctrico, gas natural, biodiesel, etc.), tanto a nivel privado como para vehículos de reparto de mercancías, incluso para vehículos municipales.	nº puntos recarga de vehículos eléctricos implantados	0	Crear cada año nuevos puntos. 
IND4. Capacidad transporte público (bus urbano) Objetivo aumento del % de los viajes en transporte de público respecto al total de motorizados, y disminución del uso del vehículo privado. En la actualidad, Vila-real sólo dispone de una línea urbana de transporte público, que ha demostrado ser totalmente insuficiente e ineficiente para fomentar el uso de transporte público en bus. El PMUS propone la creación de nuevas LÍNEAS DE BUS URBANO, para dar un adecuado servicio que posibilite el incremento el uso del mismo. Entre los objetivos fundamentales de la apuesta del Ayuntamiento por dotar a Vila-real de un mejor transporte público urbano están: 1) implantar nuevas líneas de bus urbano, 2) definir horarios y paradas, 3) garantizar el servicio de bus en todo el casco urbano del municipio, primando las conexiones con los centros educativos,	aumento del % de los viajes en bus/ total de motorizados	8%	12% 
	Nº Líneas urbanas	2+2 variantes	crear nuevas líneas 

sanitarios, administrativos, deportivos y zonas industriales anexas al casco urbano.			
--------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

12.2.2 INDICADORES SOBRE LA INCIDENCIA EN EL MEDIO AMBIENTE

INDICADOR	UNIDAD	VALOR INICIAL (2020)	VALOR OBJETIVO (2033)
IND5. Mejora de la Calidad del aire Objetivo: reducción niveles PM10. En referencia a las fuentes de contaminación atmosférica la principal actividad industrial del municipio es la fabricación de baldosas cerámicas y sus actividades afines. También existen en el municipio gran cantidad de campos agrícolas, cuya quema controlada de biomasa, produce también emisiones a la atmósfera, junto con las emisiones procedentes de los vehículos agrícolas de transporte. Respecto a las emisiones urbanas, la principal fuente de emisión son los vehículos privados motorizados. Los desplazamientos realizados en vehículos motorizados, también provocan la emisión de gases y partículas contaminantes. Nos centraremos en reducir estas emisiones, pues son las relacionadas con la movilidad.	Nº días superación de los niveles de PM 10 límite/año (50µg/m3) Porcentaje superación límite Valor límite media anual	(Valores reales 2019) <35 9,6% 40µg/m3	  
IND6. Emisiones de gases efecto invernadero del sector transporte Objetivo: reducción emisión de CO2. El sector transporte es un gran consumidor de energía y es uno de los sectores que más contribuye a la degradación del medio ambiente ya que la energía que necesita se genera, en su gran mayoría, por combustión de productos petrolíferos. En este proceso se emite CO2 que es un gas de efecto invernadero.	T CO2/año	18.367,48tep	12.298,48tep 
Ind7. Mejora accesibilidad en jardines y espacios libres. Objetivo: crear 250m2 de espacios mejorados P. Ejemplo. Mejoras en zonas como la Acequia Mayor, elemento del Patrimonio Etnológico municipal, que discurre por el interior del casco urbano Vila-real, desde avda. Portugal hasta avda. Francia, atravesándolo de noroeste a suroeste. El objetivo es tratar de aprovechar el trazado de la Acequia Mayor para crear un eje de movilidad peatonal y ciclista, y su espacio urbano de calidad en el interior del casco urbano de Vila-real.	M2 de espacios mejorados/año	0	250m2/año 

<p>IND8. Plazas de aparcamiento en red viaria centro urbano Objetivo: reducir el número de vehículos que acceden al centro. Esta medida forma parte de la estrategia del PMUS de progresiva reducción del acceso motorizado al casco urbano de Vila-real. Se ha comprobado que la existencia de plazas de aparcamiento gratuitas en la red viaria genera una atracción de la movilidad motorizada en busca de aparcamiento, generando: un tráfico parásito en el casco urbano, contaminación y la ocupación de suelo público para el uso exclusivo de los coches, en detrimento del peatón y de la bicicleta. Esta reducción de plazas permitirá ganar espacio público para el peatón y la bicicleta, mejorando la calidad del entorno</p>	<p>nº plazas aparcamiento en centro eliminadas/año</p>	<p>0</p>	<p>10</p> 
<p>IND9. Estacionamiento de pesados en las afueras Objetivo: creación de plazas camiones en parkings para pesados a las afueras, para así disminuir el acceso de vehículos pesados al casco urbano En la actualidad, los camioneros no disponen de aparcamientos vigilados para dejar los camiones, lo que provoca el aparcamiento indiscriminado de los mismos en la red viaria urbana, causando molestias a los ciudadanos. Para evitar la entrada de camiones al casco urbano y su aparcamiento en vía pública, es necesario la habilitación de una serie de aparcamientos ubicados en las principales entradas a Vila-real por carretera que puedan ser utilizados por vehículos pesados, con tarifas muy reducidas y/o nulas. Evitando el acceso de estos vehículos disminuirá la contaminación acústica y atmosférica en el casco urbano</p>	<p>nº de plazas camiones en parkings para pesados disuarios /año</p>	<p>0</p>	<p>10</p> 
<p>IND10. Aparcamientos de disuasión para vehículos en las afueras Objetivo: creación de nuevas plazas de aparcamiento de disuasión fuera del casco, para así disminuir número de vehículos en casco urbano El objeto de esta red de aparcamientos de disuasión periféricos, es dotar de plazas suficientes de aparcamientos que hagan las veces de intercambiadores modales de transporte, y con ello, permita a los usuarios acceder al casco urbano de la ciudad con transportes sostenibles: bici, a pie o autobús urbano, sin necesidad de penetrar con su coche, consiguiendo con ello disminuir el tráfico</p>	<p>Nuevas plazas de aparcamiento disuasión /año</p>	<p>0</p>	<p>25 plazas/año</p> 

<p>rodado que accede al casco urbano, y por tanto disminuir la contaminación acústica y atmosférica en el casco urbano. Estos aparcamientos, deben estar comunicados con las líneas de bus urbana o zonas de préstamo de bicis.</p>			
<p>IND11. Implantación de pavimentos fonoabsorbentes. Objetivo: aumentar los m2 de pavimentos fonoabsorbente ejecutados para así conseguir la disminución de los dB emitidos por el tráfico rodado. La utilización de pavimentos fonoabsorbentes permite la reducción del impacto acústico del ruido. La atenuación acústica que se puede llegar a obtener por esta medida correctora estaría sobre 3 dBA e incluso superiores, según la experiencia de proyectos similares. Por ejemplo, los resultados experimentales de las mediciones acústicas medioambientales realizadas antes y después de colocar el asfalto en la avenida Peset Aleixandre de Valencia reflejan una atenuación media de niveles sonoros de hasta 6 decibelios (dBA), al pasar de 77 a 71 (Fuente: EFE 21/04/2012). También se comprueba que en algunas frecuencias que constituyen el sonido y que el oído humano es capaz de percibir se alcanzan picos de descenso ocho a nueve decibelios, lo que indica que, además de una disminución sonora se añade una percepción distinta del ruido de tráfico.</p>	<p>m2 pavimento fonoabsorbente ejecutado / año</p>	<p>0</p>	<p>250m</p> 
<p>IND 12. Vías en las que se ha regulado la velocidad según jerarquía. Objetivo: aumentar cada año el nº de vías con velocidad regulada para así conseguir la reducción de velocidad de vehículos motorizados con la consiguiente reducción de los niveles de contaminación acústica y atmosférica. El PMUS propone la clasificación viaria, para establecer la JERARQUIZACIÓN DEL VIARIO URBANO adecuada la funcionalidad prevista en cada vía y la regulación de LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD. La disminución de la velocidad principalmente en vías locales interiores al casco urbano, se traduce en una disminución de los niveles de contaminación acústica y atmosférica.</p>	<p>Aumentar el Nº vías reguladas al año en 5 o mas.</p>	<p>0</p>	<p>Regular al menos 5 nuevas vías</p> 
<p>IND13. Campañas y las medidas de control de la velocidad Objetivo: reducción niveles de contaminación acústica. Realizar un par decampañas al año de control de velocidad dentro de la ciudad. El ruido emitido por los vehículos circulando por las carreteras depende de factores tales como las características del propio vehículo, la velocidad y</p>	<p>nº campañas /año</p>	<p>0</p>	<p>>1</p> 

<p>régimen de circulación y las características de la rodadura.</p> <p>A velocidades bajas (50-60 km/h) las fuentes de ruido de un vehículo ligero son los elementos mecánicos y el motor. A velocidades mayores, el ruido originado por fricción del aire con la carrocería del vehículo comienza a adquirir importancia y la fuente principal del ruido es el contacto neumático-calzada.</p>	% de denuncias / campaña		↓
<p>IND14. Calles peatonalizadas. (transformación en peatonales de vías que abiertas al tráfico).</p> <p>Objetivo: aumentar el número de calles peatonalizadas, lo que redundará en la reducción de niveles de contaminación acústica y atmosférica, y aumento de espacios de disfrute de los ciudadanos.</p> <p>Una parte importante de los km recorridos por vehículos se producen en los centros urbanos y en las zonas que concentran un gran número de centros de atracción y generación de viajes. Estas distancias se recorren no solo en los propios desplazamientos, sino también buscando una plaza de estacionamiento libre, ya que estas zonas suelen ser las que presentan mayores índices de ocupación de dichas plazas. La conversión de calles de los centros urbanos en calles restringidas al tráfico reduciría las emisiones de GEI no sólo por el hecho de que estos kilometrajes no se llegarían a recorrer, sino además porque se traduciría en un cambio modal de parte de los desplazamientos con destino en esas zonas, que no se llegarían a iniciar en vehículo privado.</p>	metros de viales peatonalizados / año	0	100m/año ↑
<p>IND15. Longitud de nuevas infraestructuras lineales que fragmenten el paisaje en suelo rural.</p> <p>Objetivo: minimizar la creación de nuevas infraestructuras que fragmenten el territorio de alto valor paisajístico.</p> <p>Respecto a la fragmentación del territorio, las infraestructuras lineales de transporte tienen una incidencia en la fragmentación del territorio y podrían llegar a constituir un problema para la conservación de la biodiversidad. Por ello, el plan prioriza el uso de infraestructuras existentes, adaptándolas y mejorándolas.</p>	Km de nuevas infraestructuras que fragmenten Suelo Rural/año	0	Mantener a 0
<p>IND16. Actuaciones con afección negativa sobre la infraestructura verde.</p> <p>Objetivo: minimizar el nº de actuaciones sobre las zonas incluidas dentro de la infraestructura verde.</p> <p>Si alguna de las actuaciones planteadas en el programa de actuaciones afectara a la infraestructura verde, en los proyectos que desarrollen dichas alternativas se propondrán las medidas que sean compatibles con ella, de reducido impacto y que</p>	Nº actuaciones sobre infraestructura verde/año	0	Mantener a 0

<p>potencien la conectividad de personas y espacios naturales, y definiendo una serie de criterios paisajísticos para que se tengan en cuenta a la hora de su ejecución y se integre perfectamente en el entorno en el que se encuentran no generando barreras visuales y facilitando la conexión entre elementos de la infraestructura verde.</p>			
<p>IND17. Reducción del nivel de emisión en casco urbano.</p> <p>Objetivo: Reducir el número de zonas del casco urbano en las que se superan los valores objetivos de calidad acústica en más de 10 dB.</p> <p>Tanto la reducción de velocidades como la disminución del número de vehículos que accedan al casco urbano de Vila-real, así como la utilización de vehículos eléctricos o híbridos, favorecerá la disminución de los niveles acústicos generados por el tráfico rodado, que son la principal fuente de ruido del municipio. Se realizarán mediciones anualmente.</p>	Mediciones dB, en aquellas zonas **	Valores obtenidos de las mediciones en dB durante la revisión PAM 2017	dB después de realizar actuación.
	Disminución del nº de zonas que superan en más de 10dB los O.C.A.	Existen 20 zonas que superan los valores OCA en 2017	0 zonas que superen valores OCA. ↓
<p>IND18. Nº de campañas relacionadas con la movilidad incluidas dentro de las campañas de concienciación medioambiental que realiza el Ayto.</p> <p>El reto de la educación ambiental es promover una nueva relación de la sociedad con su entorno, con objeto de procurar a las generaciones actuales y futuras un desarrollo más justo, equitativo y sostenible, garantizando la conservación del apoyo físico y biológico sobre el cual se sustenta. Para afrontar los problemas ambientales, y dar respuesta desde la educación ambiental, se realizan varias campañas anualmente para los vecinos de Vila-real. Las campañas son realizadas por la Concejalía de Sostenibilidad con la colaboración de las entidades y colectivos municipales. Se incita a la concejalía de Sostenibilidad que junto a la concejalía de movilidad, lleve a cabo campañas para la concienciación de los ciudadanos en temas de movilidad sostenible.</p>	Nº campañas de movilidad sostenible incluidas dentro de las campañas de concienciación ambiental.	0	1 ↑

*Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica marca unos Objetivos de Calidad Acústica tabla 1 del anexo II de dicha ley:

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

Fig. 242.- Niveles sonoros según uso dominante.

**Tomar mediciones en dB(A) en caso de que se produzcan actuaciones en algunos de estos viales: Michalovce, camino Travessa, calle Sant Manuel, calle Vicente Sanchiz, calle Joan Baptista Llorens, avenida Castelló, calle Comte de Ribagorça, calle Calvari, calle Josep Ramón Batalla, calle Sant Joaquim, avenida Riu Ebre, avenida del Mediterrani, camí Vell Onda-Castelló, camino Ermita, calle Cordón, avenida Portugal, avenida Italia, avenida Alemania y la carretera Onda en su tramo urbano.



Disminución gradual del valor actual

Aumento gradual respecto al valor actual.

12.2.3 INDICADORES DE ACTUACIÓN

Los **INDICADORES DE ACTUACIÓN**, que miden la consecución de ejecución de cada una de las actuaciones propuestas, se indican en la ficha correspondiente de cada actuación.

Los indicadores han sido seleccionados de acuerdo con los resultados de la fase de diagnosis, por tanto, adaptados a las características de la movilidad de la ciudad de Vila-real y su problemática, siendo de este modo representativos de las propuestas de actuación. Así mismo, en su elección se ha considerado que sean parámetros accesibles, sencillos de obtener, significativos, comprensibles y sensibles a los cambios, tanto sean negativos como positivos.

Podemos distinguir los siguientes tipos de indicadores de actuación:

1. **Indicadores FÍSICOS:** La mayoría de los indicadores seleccionados están relacionados con parámetros físicos del sistema viario: longitudes de tramos, superficies, número de elementos, etc., y están formulados en porcentaje para que ofrezcan una descripción del sistema en su conjunto. Estos indicadores "físicos" podrán obtenerse a partir del Sistema de Información Territorial (SIT) del Ayuntamiento de Vila-real, que requerirá ser actualizado conforme se vayan implantando las actuaciones.
2. **Indicadores de CAMPO:** La obtención de los valores de este segundo paquete de indicadores, necesitará de campañas de toma de datos en campo, como por ejemplo: Relación tiempo

de viaje en transporte público / tiempo de viaje en vehículo privado, Número anual de usuarios de aparcamientos disuasorios, etc.

3. **Indicadores de TRANSPORTE PÚBLICO**, que tendrán que ser proporcionados por las empresas gestoras o concesionarias.
4. **Indicadores de REPARTO MODAL**, que determinan el reparto modal del uso de cada tipo de transporte, tendrán que ser obtenidos mediante encuestas de movilidad.

13 PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

La participación pública es un instrumento imprescindible para poder lograr la implicación de la ciudadanía en el cambio modal necesario en su movilidad cotidiana. Es un proceso de identificación e incorporación de las preocupaciones, necesidades y valores de los distintos agentes en la toma de decisiones a lo largo del proceso de elaboración del Plan.

El Documento IV del PMUS define el Plan de Participación Pública, que describirá el tipo de actividades a desarrollar, y definirá los papeles y responsabilidades de todas las partes y grupos de agentes a involucrar en la toma de decisiones.

Los objetivos del proceso de participación pública son los siguientes:

1. **Definir herramientas y metodologías** para que la ciudadanía pueda presentar ideas, consultas o propuestas razonadas a tener en cuenta en el PMUS. Informar de la Versión Preliminar del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y del Documento de Inicio Estratégico. Destacando su objetivo general, los ámbitos de actuación, los objetivos para esos ámbitos y las estrategias de acción para alcanzarlos.
2. **Informar del derecho a participar** en el proceso y de la forma en que se puede ejercer este derecho.
3. **Identificar e incorporar las preocupaciones, necesidades, preferencias y valores de los distintos agentes** en la toma de decisiones a lo largo del proceso de elaboración del Plan. Con especial atención a grupos de interés (residentes, asociaciones vecinales, de mujeres, de comerciantes, diversidad funcional, grandes centros atractores, transporte...).
4. **Obtener la necesaria implicación de la ciudadanía**, para garantizar la correcta implantación del PMUS. Gracias a la participación pública los ciudadanos entienden mejor la necesidad del proyecto, y estarán más dispuestos a aceptar compromisos y a sugerir cambios de acuerdo a los objetivos del PMUS y a los suyos propios.

Vila-real, julio de 2020
El autor



Gerardo M. Fernández Alagarda
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (N.º de colegiado 17.892)

14 ANEJO 1. INVENTARIO RED VIARIA LOCAL URBANA

A continuación se presentan una serie de fichas clasificadas según la tipología de vía. En cada ficha, se tiene:

- Nombre de la vía.
- Zona.
- Tipo de vía.
- Características.

14.1 VÍAS ESTRUCTURALES

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Castelló	Zona Ensanche	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 15 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Sin cambio.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Juan Bautista Llorens	Zona Casco urbano	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 12,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. Ambos lados.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Vicente Sanchiz	Zona Casco urbano	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 12,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. Ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle San Manuel	Zona Casco urbano	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 12,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. Ambos lados.		

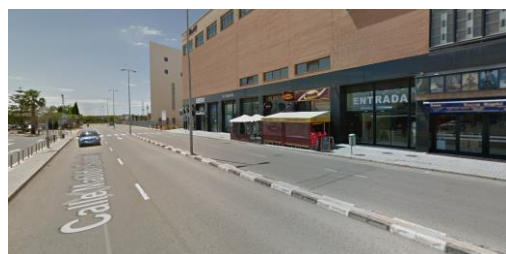
FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Alemania	Zona Ensanche	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 34 m Calzada Dos. Con mediana central Carriles Cuatro Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Tramos Batería un lado.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Italia	Zona Ensanche	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 34 m Calzada Dos. Con mediana central Carriles Cuatro Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Tramos Batería un lado. Cordón junto mediana.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Europa	Zona Ensanche	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 22 m Calzada Dos. Con mediana central Carriles Cuatro Doble sentido Con Aceras Aparcamiento En batería sólo un lado.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Portugal	Zona Ensanche	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 25 m Calzada Dos. Con mediana central Carriles Cuatro Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón. Ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Francia	Zona Ensanche	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 24 m Calzada Dos. Con mediana central Carriles Cuatro Doble sentido Con Aceras Aparcamiento En batería ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Matilde Salvador	Zona Ensanche	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 18 m Calzada Dos. Con mediana central Carriles Cuatro Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Sin aparcamiento		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Francesc Tàrraga	Zona Casco urbano	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 21 m Calzada Única Carriles Dos Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida La Murà	Zona Casco urbano	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 21 m Calzada Única Carriles Dos Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Discontinuo a tramos.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Pio XII	Zona Casco urbano	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 21 m Calzada Única Carriles Dos Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Grecia	Zona Casco urbano	Tipo de vía Estructural
Características Ancho 25 m Calzada Dos. Con mediana central Carriles Cuatro Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		

14.2 VÍAS COLECTORAS


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Onda	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 11,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle José Ramón Batalla	Zona Ensanche	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 21 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Batería un lado.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Río Ebro	Zona Ensanche	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 21 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Cardenal Tarancón	Zona Ensanche	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 21 m Calzada Dos. Con mediana central Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Calvario	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 12 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Conde de Ribagorza	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 12,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Borriol	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 10 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Avenida Cedre	Zona Ensanche	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 18,5 m Calzada Dos. Con mediana central Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Aviator Franco	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 8,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Camí Real	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 14,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Cordón / Batería un lado.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Ángeles	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 8,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Cristo Penitencia	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 8,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle San Juan Bosco	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 10 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Vilavella	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 12 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Ermita	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 13 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Cordón	Zona Casco urbano	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 13,5 m Calzada Única Carriles Dos Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Valencia	Zona Ensanche	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 12,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Batería un lado.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Hospital	Zona Ensanche	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 20 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Batería un lado.		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Padre Luis Maria Llop	Zona Ensanche	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 13,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Batería un lado.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Furs de Valencia	Zona Ensanche	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 12,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Joanot Martorell	Zona Ensanche	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 13,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Batería un lado.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Constitución	Zona Ensanche	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 13,5 m Calzada Única Carriles Dos Sentido Único / Doble (un tramo) Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Camí Ermita	Zona Madrigal	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 20 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Monestir Benifassà	Zona Madrigal	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 10 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Sin aparcamiento.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Camí Fornets	Zona Madrigal	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 8 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Sin Acera Aparcamiento Sin aparcamiento.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Monestir El Puig	Zona Madrigal	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 10 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Sin aparcamiento.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Camino viejo Vila-real Onda	Zona Madrigal	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 8 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Sin Acera Aparcamiento Sin aparcamiento.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Camino viejo Castellón Onda	Zona Madrigal	Tipo de vía Colectora - Distribuidora
Características Ancho 8 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Sin Acera Aparcamiento Sin aparcamiento.		

14.3 VÍAS LOCALES

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Pere III	Zona Histórico no peatonal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 9,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Plaza Bayarri	Zona Histórico no peatonal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 15 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Batería un lado.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Santa Ana	Zona Histórico no peatonal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 10,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle San Joaquín	Zona Histórico no peatonal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 7,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Raval San Pascual	Zona Histórico no peatonal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 14,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Polo Bernabé	Zona Histórico no peatonal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 12 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Raval del Carmen	Zona Histórico no peatonal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 13,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Michalovce	Zona Ensanche	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 12,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle La Sang	Zona Histórico peatonal	Tipo de vía Local. Peonatal
Características Ancho 7 m Calzada Única Carriles Peatonal Aparcamiento Sin aparcamiento		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Nápoles	Zona Ensanche	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 12,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Cova Santa	Zona Histórico peatonal	Tipo de vía Local. Peonatal
Características Ancho 7 m Calzada Única Carriles Peatonal Aparcamiento Sin aparcamiento		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Major	Zona Histórico peatonal	Tipo de vía Local. Peatonal
Características Ancho 7 m Calzada Única Carriles Peatonal Aparcamiento Sin aparcamiento		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Corazón de Jesús	Zona Casco urbano	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 7 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Sant Roc	Zona Histórico peatonal	Tipo de vía Local. Peatonal
Características Ancho 7 m Calzada Única Carriles Peatonal Aparcamiento Sin aparcamiento		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Zumalacárregui	Zona Casco urbano	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 7 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle José Nebot	Zona Casco urbano	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 9 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Borriana	Zona Ensanche	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 9 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Exèrcit	Zona Casco urbano	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 7 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Jaume Roig	Zona Ensanche	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 13 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Pietat	Zona Casco urbano	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 12,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Enric Valor	Zona Ensanche	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 14,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Santa Barbara	Zona Casco urbano	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 8,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Consolació	Zona Ensanche	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 12,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Benicarló	Zona Ensanche	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 14,5 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Cordón / Batería un lado.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Sant Marc	Zona Casco urbano	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 8 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Esilda	Zona Casco urbano	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 11 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle San Enrique	Zona Casco urbano	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 6 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Blas Infante	Zona Casco urbano	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 8 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		
		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Serra de Mariola	Zona Madrigal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 7 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Sin aparcamiento.		
		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Calle Riu Magre	Zona Madrigal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 7 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Con Aceras Aparcamiento Sin aparcamiento.		


FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Sedeny Madrigal	Zona Madrigal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 6 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Sin Acera Aparcamiento Sin aparcamiento.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Sedeny La Democracia	Zona Madrigal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 6 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Sin Acera Aparcamiento Sin aparcamiento.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Camí Bechí	Zona Àrea Industrial	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 10 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Sin Acera Aparcamiento Sin aparcamiento.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Camí Molí Paquero	Zona Madrigal	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 7 m Calzada Única Carriles Uno Sentido Único Sin Acera Aparcamiento Sin aparcamiento.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Camí Artana	Zona Àrea Industrial	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 15 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón un lado. Cordón / Bateria un lado.		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Camí La Carretera	Zona Área Industrial	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 11 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón. 1 lado. Cambio mensual		

FICHA RED VIARIA LOCAL		
Nombre Camí Les Voltes	Zona Área Industrial	Tipo de vía Local. Coexistencia traf.
Características Ancho 16 m Calzada Única Carriles Dos Doble sentido Con Aceras Aparcamiento Cordón ambos lados.	