

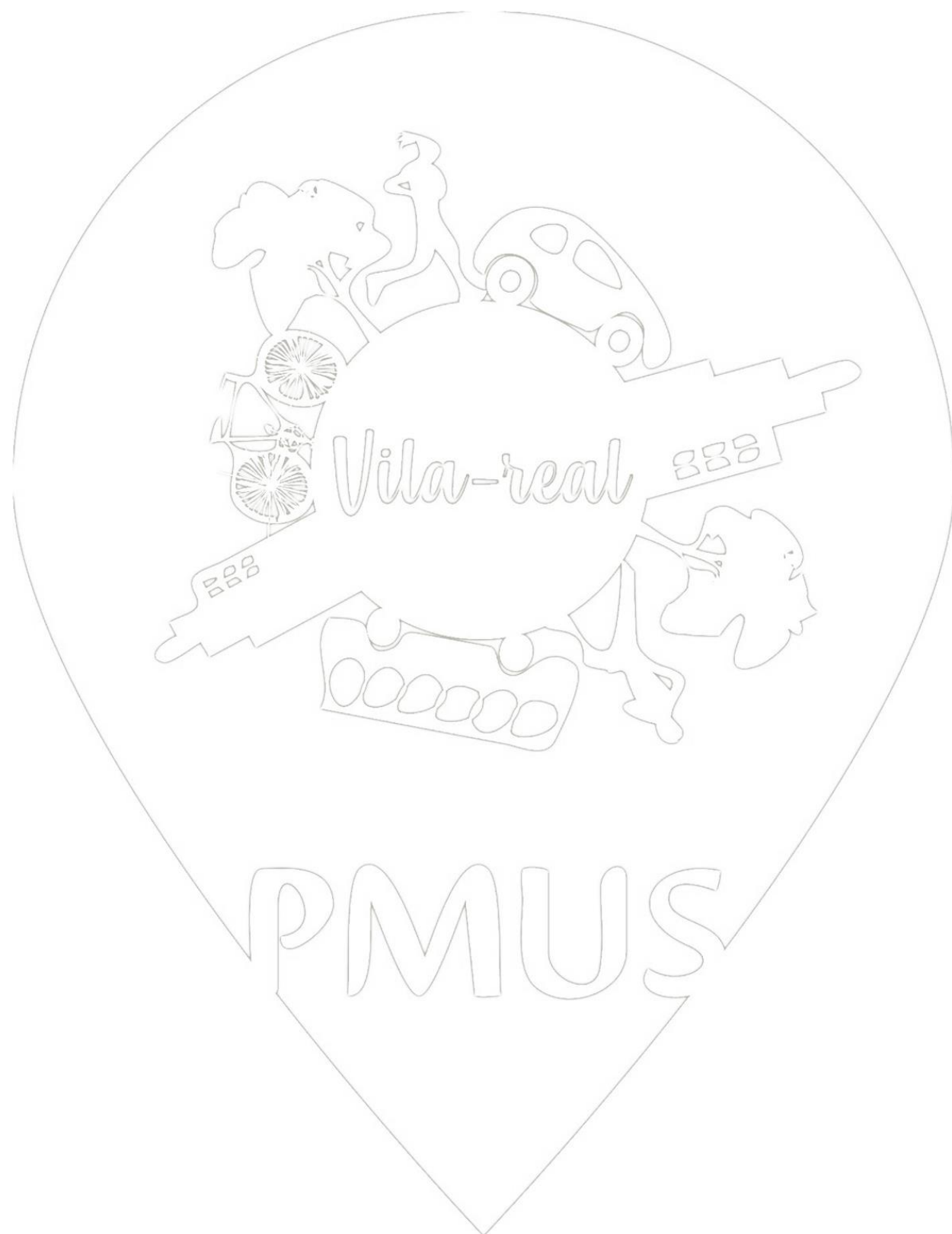


PMUS

PRESENTACIÓN PMUS DE VILA-REAL

**TALLER 2.- CONSEJO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y OTROS AGENTES
IMPLICADOS (30/08/18).**

AGOSTO DE 2018



AUTOR Y COORDINADOR PMUS:

D. GERARDO M. FERNÁNDEZ ALAGARDA
(ICCYP)

COORDINADOR CONTRATO:

D. FÉLIX FUENTES GARCÍA
(TÉCNICO MUNICIPAL MOVILIDAD)

EQUIPO REDACTOR:



D. GERARDO M. FERNÁNDEZ ALAGARDA (ICCYP)
D. XAVIER SALVADOR CENTELLES (Arquitecto)
D. JOSE MIGUEL OLEA CATALÁN (Arquitecto Técnico)
Dña. ELENA PASCUAL MARMANEU (I.Industrial)
D. LUIS ROGRIGUEZ RUBIO (I.Industrial)
D. MANUEL MELCHOR LLOMBART (ITOP)
D. JOSÉ RICART BORJA (I.T.Topógrafo)

AGOSTO DE 2018

ÍNDICE GENERAL

1 MOVILIDAD SOSTENIBLE: ¿QUÉ ES UN PMUS?	1
2 OBJETIVO Y BENEFICIOS DE UN PMUS	1
3 PROCESO DE ELABORACIÓN PMUS VILA-REAL	2
4 CONTENIDO PMUS	3
5 DATOS DE LA MOVILIDAD EN VILA-REAL Y SU ANÁLISIS.	4
6 DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD: DAFO.	7
7 ACTUACIONES A PROPONER	10
8 PARTICIPACIÓN CIUDADANA.	22
8.1 REGULACIÓN NORMATIVA SEGUIDA EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.	22
8.2 AGENTES PARTICIPANTES EN EL PPP.	22
8.3 FASES DEL PPP-TEMPORALIZACIÓN	23

1 MOVILIDAD SOSTENIBLE: ¿QUÉ ES UN PMUS?

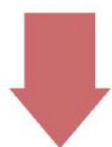
DEFINICIÓN de PMUS:

Un PMUS es un **INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN** de la movilidad urbana,
que **RECOPILA LA INFORMACIÓN** relativa la movilidad de un municipio,
realiza un **ANÁLISIS** de la misma,
hace un **DIAGNÓSTICO** de la situación de la movilidad urbana,
y con ello plantea un **CONJUNTO DE ACTUACIONES a implementar en la ciudad,**
para lograr una MOVILIDAD SOSTENIBLE,
basada en modos de **desplazamiento sostenibles** (caminar, bicicleta y transporte público), en detrimento del vehículo particular,
que garanticen una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE:



MODELO MOVILIDAD ACTUAL: Se preocupa de garantizar la capacidad de las infraestructuras para albergar al creciente tráfico motorizado → ESTUDIOS TRÁFICO



MODELO MOVILIDAD SOSTENIBLE: El PMUS apuestan por situar en el centro de la movilidad a las personas.

AMBITO del PMUS:

Los PMUS tienen un **ámbito de actuación local**, si bien pueden desarrollarse en colaboración con varios municipios, ya sea por pertenecer a un Área Metropolitana o a una Mancomunidad.

En el caso de Vila-real, **el PMUS se está coordinando con el PMoMe de Castellón**, que se encuentra en elaboración, de manera que las actuaciones necesarias para mejorar la movilidad en las que intervienen Administraciones supramunicipales (Ronda Sudoeste, boulevard metropolitano N-340, traslado FFCC,...) serán objeto del PMoMe, si bien son necesarias para lograr una movilidad sostenible en Vila-real y completar los objetivos del PMUS municipal.

OBJETIVO FUNDAMENTAL del PMUS:

Mejorar la movilidad urbana, con criterios de sostenibilidad, de modo que se garantice 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.

ERRORES HABITUALES EN EL ENFOQUE DEL PMUS:

- **Un PMUS no es un Estudio de Tráfico** o Plan de Circulación. NO enfocar el PMUS como un Estudio de Tráfico y Circulación.
- **El objeto del PMUS no es satisfacer la demanda del tráfico rodado**, sino GARANTIZAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE
- El PMUS debe **centrar sus actuaciones para resolver los problemas de movilidad del ciudadano**, no en satisfacer las necesidades de sólo los conductores.

Las propuestas de **los Estudios de tráfico, en muchas ocasiones incurren en políticas contradictorias con los criterios de movilidad sostenible** del PMUS, pues van encaminadas a aumentar la capacidad de las infraestructuras, lo que genera incremento del uso del vehículo particular, que entra en contradicción con el PMUS.

2 OBJETIVO Y BENEFICIOS DE UN PMUS

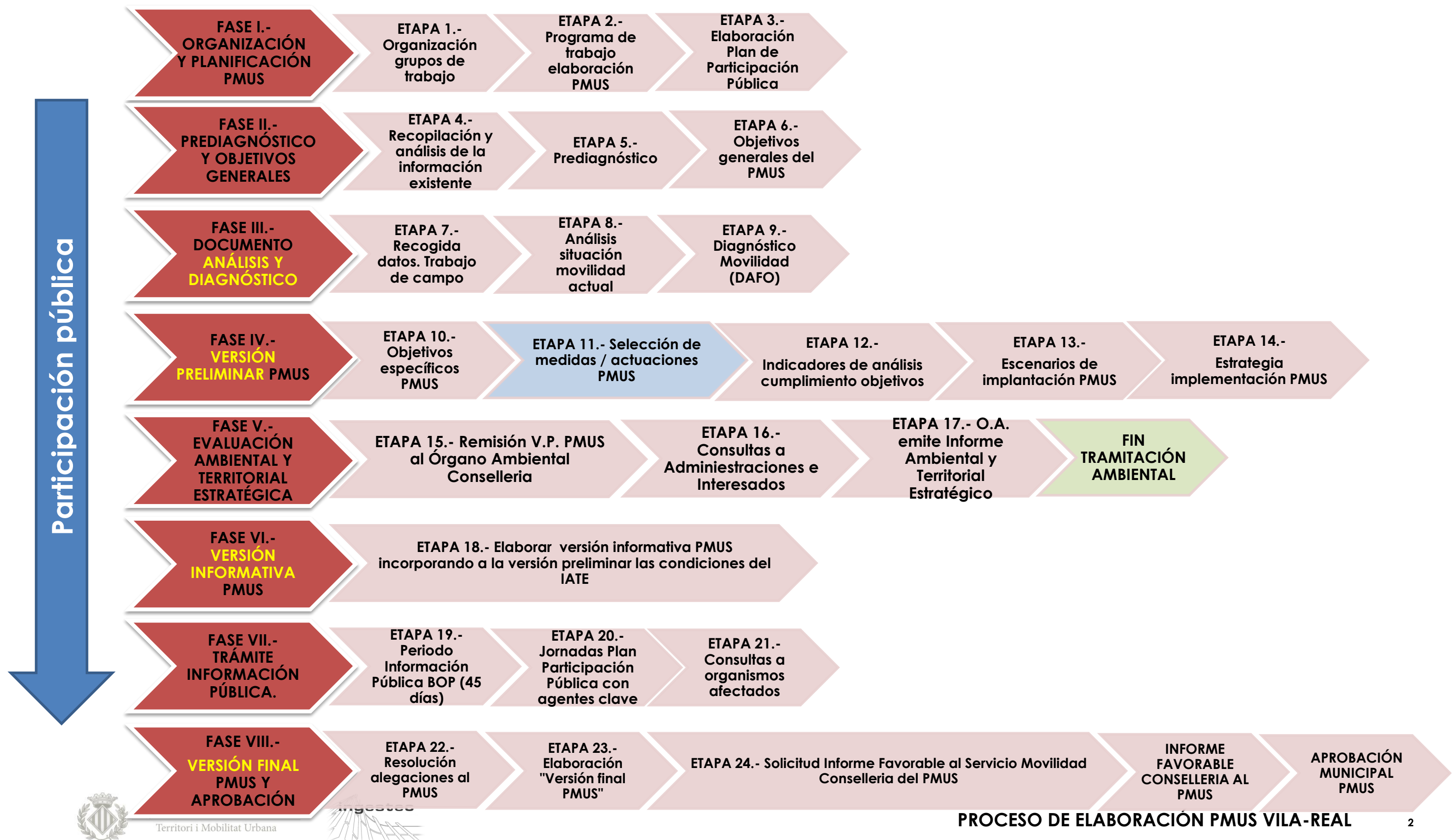
Los **principales objetivos** de un PMUS son:

1. Mejorar las condiciones de la movilidad peatonal y ciclista.
2. Aumentar del transporte público en la movilidad urbana.
3. Aumentar la eficiencia y la efectividad de costes del transporte de pasajeros y de mercancías.
4. Reducción y racionalización del uso del transporte privado.
5. Garantizar la accesibilidad para todos al lugar de trabajo y a los servicios.
6. Mejorar la seguridad viaria de todos los usuarios: peatones, ciclistas y vehículos.
7. Hacer más atractivo y mejorar la calidad del entorno urbano.
8. Contribuir a promover un planeamiento urbanístico sostenible.
9. Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía.

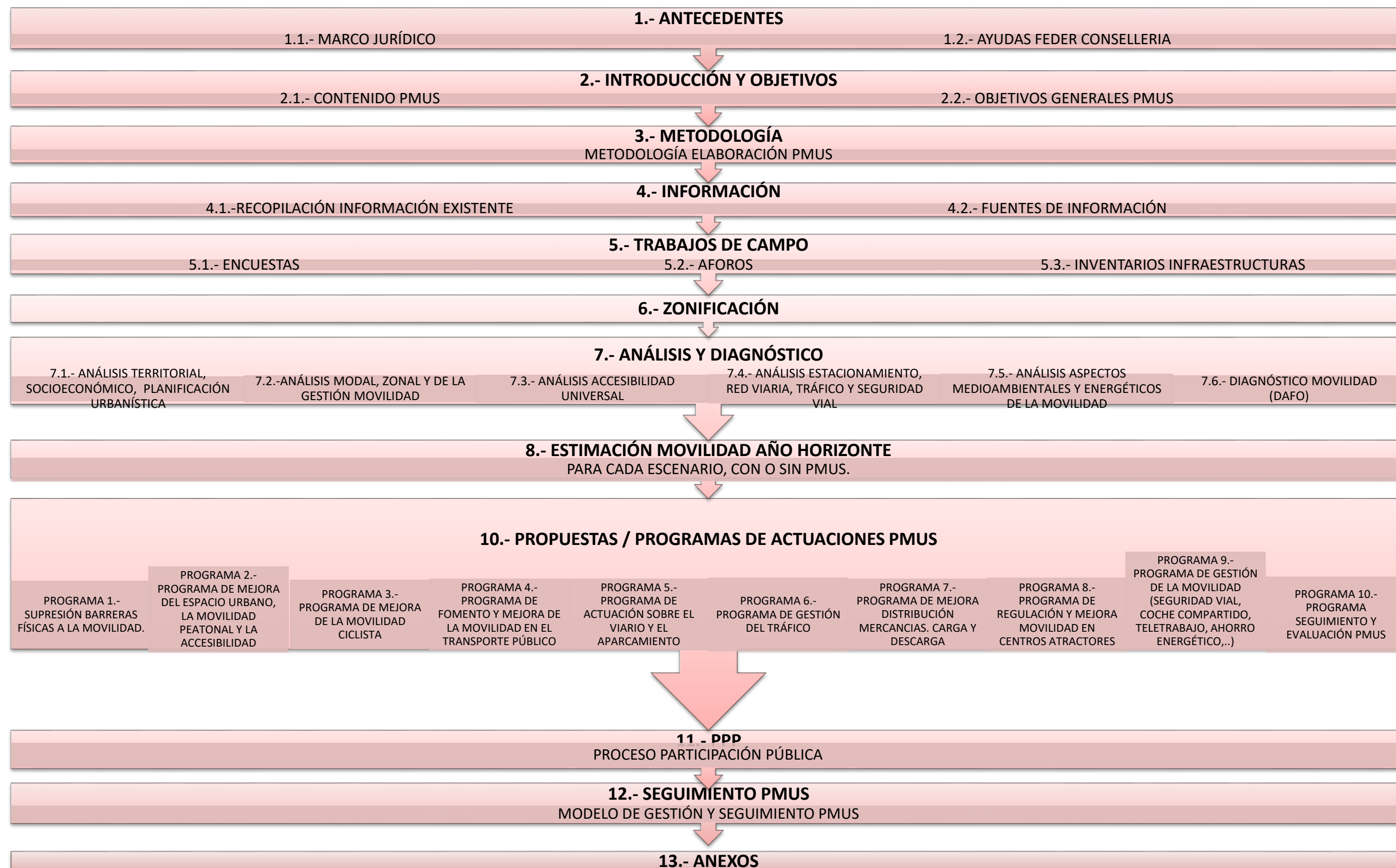
Los **principales beneficios** aportados por un PMUS son:

1. Disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
2. Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables, como los biocombustibles, y otras energías más limpias.
3. Mejora del transporte público.
4. Reducción del tiempo de los viajes.
5. Recuperación del espacio público disponible, al tener que destinarse menos al tráfico e infraestructuras.
6. Mejora, en consecuencia, de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
7. Mejora de la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido, y también gracias a la promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta (modos más saludables).
8. Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

3 PROCESO DE ELABORACIÓN PMUS VILA-REAL



4 CONTENIDO PMUS



5 DATOS DE LA MOVILIDAD EN VILA-REAL Y SU ANÁLISIS.

- ✓ **Nº viajeros/coche** es BAJO. El 63% de los coches sólo llevan 1 ocupante. → Fomentar el uso compartido para trabajo.
- ✓ **Nº VIAJES/PERSONA/DÍA** = 2,05 (es más bajo que la media del área metropolitana de Castellón que es de 2,32)
- ✓ El 94% viajes tienen por **ORIGEN/DESTINO la CASA** → MUY ELEVADO → Alta POTENCIALIDAD para el uso de TRANSPORTES SOSTENIBLES (BICI, PIE, TTE PÚBLICO)

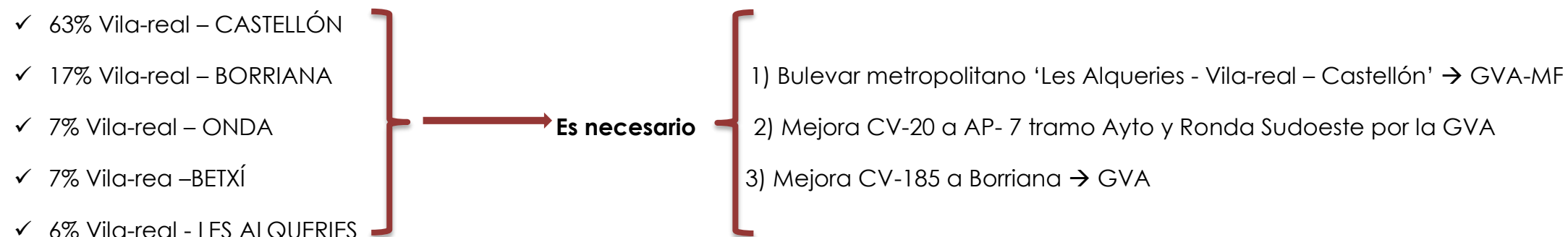
Situación del TRANSPORTE PÚBLICO

- ✓ El 14% de la población es viajero CAUTIVO del Tte PÚBLICO (no dispone de vehículo privado, ni como conductor ni como acompañante).
- ✓ Los viajes en transporte público, sólo son el 5% del total de los motorizados → Actuaciones del PMUS deben potenciar el TTe Público.
- ✓ ¿Por qué motivos la gente no usa el transporte público?
 - 53% no hay servicio, o el servicio u horario es inadecuado
 - 25% es incómodo
 - 22% otros

¿DÓNDE RESIDEN LOS TRABAJADORES DE LA ZONA INDUSTRIAL DE VILA-REAL?

- ✓ El **61,4% residen en Vila-real** → MUY ALTO PORCENTAJE → Como los polígonos industriales están anexos / cercanos (<2km) del casco urbano, las medidas del PMUS encaminadas a fomentar el uso bici y pie para ir a trabajar serán muy positivas por la cercanía de los con el.
- ✓ El 13,3% son de Borriana → Importante fomentar uso bici CV-185.
- ✓ El 9,9% son de Nules → poco que hacer.
- ✓ El 6,8% de Castellón → Ejecutar Bulevar Metropolitano N-340 con carriles bici y transporte público (¿TRAM?)
- ✓ El 8,6% en otros municipios.

¿Cuáles SON LOS PRINCIPALES ORIGENES/DESTINOS VINCULADOS CON VILA-REAL?



¿MOTIVOS DE LOS VIAJES?

- ✓ El **53%** de los viajes son por **trabajo o estudio**, que son viajes diarios recurrentes y cercanos → IMPORTANTE: fomentar usos bici y pie para estos viajes → PMUS proponer actuaciones mejora itinerarios peatonales y ciclistas a los centros educativos y de trabajo (polígonos industriales)
- ✓ El 47% de los viajes son por “otros motivos”

¿Cuál es el reparto MODAL de la movilidad?

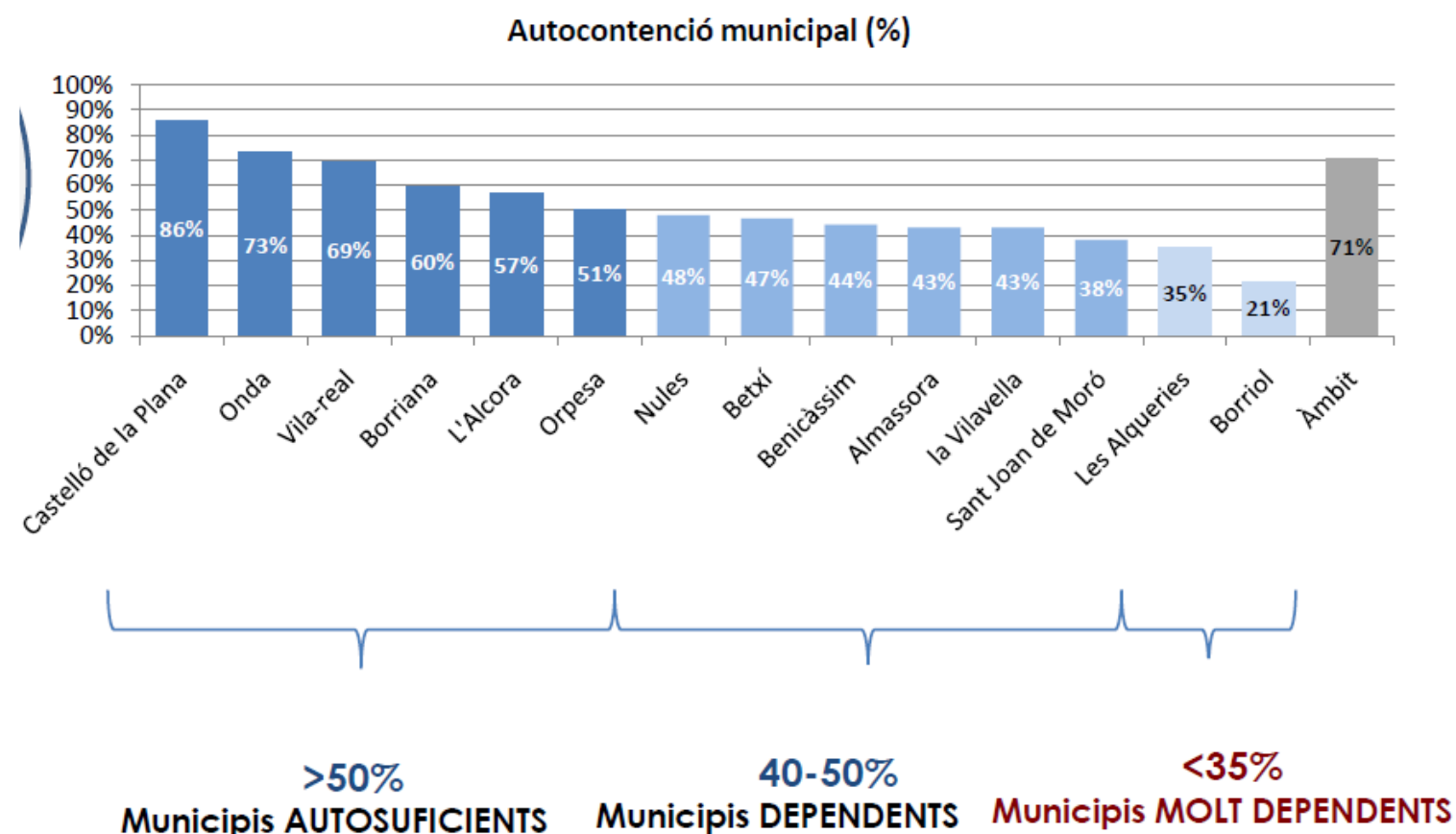
Modo de Transporte	Movilidad INTERURBANA	Movilidad URBANA
VEHÍCULO PRIVADO	87% → ALTO. Hay que bajarlo aumentando bici y tte público.	40% → RELATIVAMENTE BAJO → Intentar bajar a un 30%
TTE PÚBLICO	8% → HAY QUE POTENCIARLO MÁS hasta el 10-12%.	0% → debe ser OBJETIVO PRIORITARIO del PMUS POTENCIARLO hasta el 5-6%.
A PIE	6% → ¿dato alto extraño?	58% → Se camina mucho → Potenciarlo pq se dan <i>condiciones óptimas*</i> → MEJORAR ITINERARIOS PEATONALES Y ESPACIOS URBANOS DE CALIDAD.
BICI	0% → Es el modo que más hay que potenciar mejorando las vías ciclistas seguras entre municipios (Bulevar N-340, CV-185, CV-20, Camí Cabeçol a Alqueries...)	2% → BAJO → Se dan las <i>condiciones óptimas*</i> para mejorarlo hasta un 5% → CREAR RED DE VÍAS CICLISTAS URBANAS SEGURAS

Nota: “*condiciones óptimas*” = Climatología favorable, orografía llana, ciudad compacta, distancias cortas a puntos de trabajo y centros tractores.

“AUTOCONTENCIÓN” DE LA MOVILIDAD EN VILA-REAL

El 69% de los viajes en Vila-real son internos →
hay una **ALTA AUTOCONTENCIÓN** →

Es un municipio muy adecuado para conseguir una movilidad sostenible con la implantación de las actuaciones del PMUS.



CONCLUSION:

En VILA-REAL se dan las “CONDICIONES ID6NEAS” para implantar modos de transportes SOSTENIBLES (a pie, en bici y transporte p6blico-bus), y as6 poder lograr UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE,

Si hay { 1) concienciaci6n pol6tica y social
2) asignaci6n recursos econ6micos
3) Oficina de Movilidad municipal } → la implantaci6n actuaciones **PMUS** ser6 un **ÉXITO**

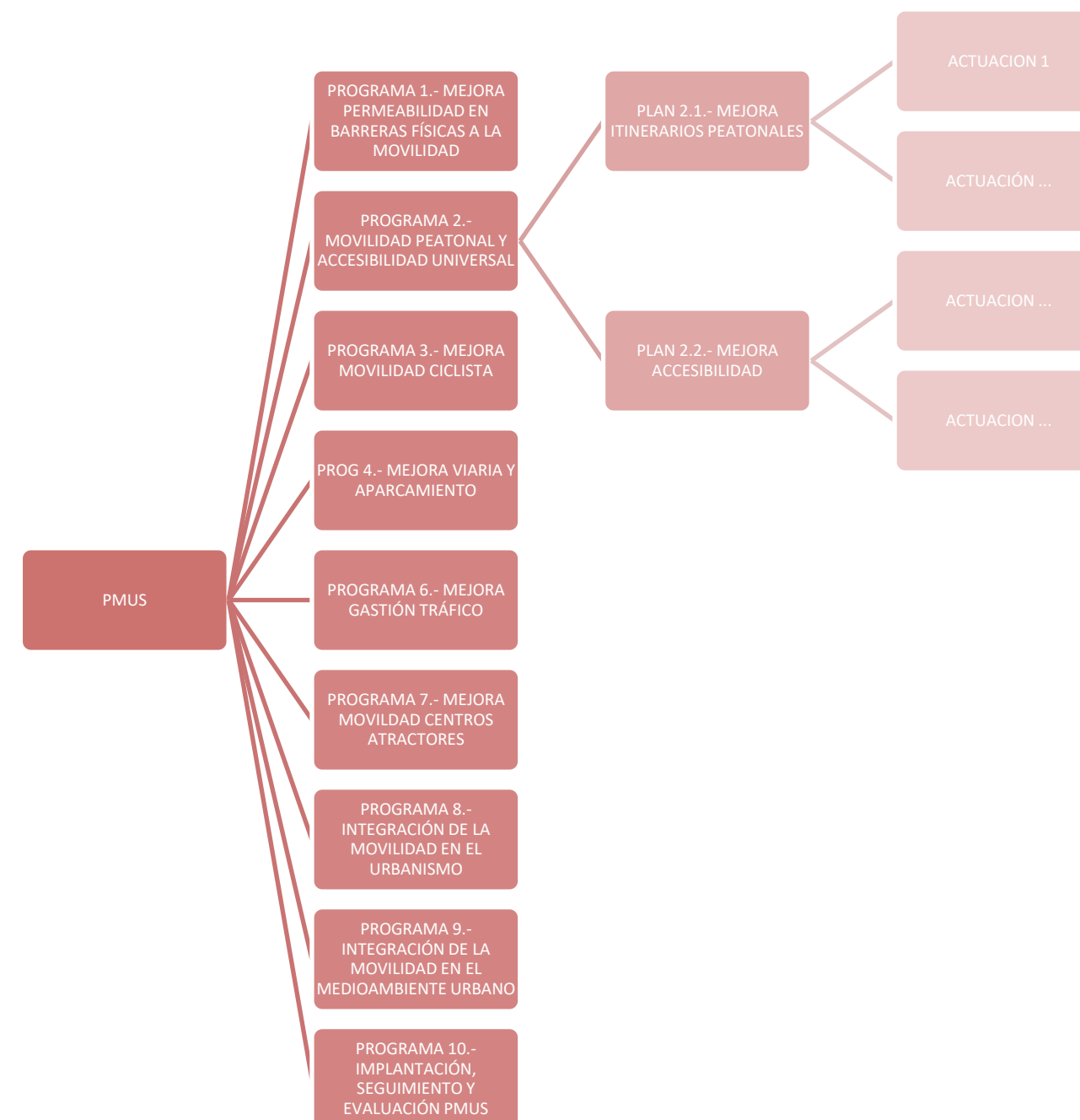
6 DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD: DAFO.

Análisis INTERNO movilidad	Análisis EXTERNO movilidad
DEBILIDADES	AMENAZAS
Respecto a las INFRAESTRUCTURAS Y RESERVAS DE SUELO para albergar modos de transporte: 1. Mala planificación urbanística respecto a la reserva de red viaria estructural y colectora. 2. Las infraestructuras internas de la ciudad no disponen de un potencial de actuación muy amplio para limitar el uso del vehículo privado y fomentar el uso del transporte público, siendo necesarias costosas intervenciones de mejoras viarias y expropiaciones para ello. 3. La ejecución de la necesaria red de rondas, implica una elevada inversión económica y en el caso de la ronda noroeste, superar a priori un rechazo social vecinos del Madrigal. 4. Problemas de accesibilidad y movilidad en zona residencial extensiva Madrigal, con ordenación viaria inadecuada basada en caminos agrícolas de anchura insuficiente. 5. Falta de espacios libres para implementar infraestructuras necesarias en PMUS: estación autobuses, aparcamientos de residentes en casco urbano, ronda noroeste, ampliación aparcamiento estación FFCC, carriles bici,... 6. Inadecuada accesibilidad y deficiente reserva de espacio en la Estación de Ferrocarril, lo que imposibilita la ejecución de la estación intermodal, debiendo buscar otra ubicación.	Respecto a condicionantes en el municipio de Vila-real: 1. La situación económica arcas municipales pone en riesgo la disponibilidad de suficientes recursos económicos para acometer las actuaciones del PMUS. 2. Se requiere una concienciación política y social para implementar el PMUS. 3. Se requiere una 'Oficina Municipal de Movilidad' dotada con un adecuado equipo técnico de profesionales con experiencia en movilidad.
Respecto a la Movilidad EN BICI: 1. Escasa oferta de carriles bici y puntos de préstamo BICIVILA'T. 2. Zonas industriales y equipamientos dotaciones periféricos (deportivos, educativos,...) carecen itinerarios ciclistas adecuados. 3. Escaso hábito de los ciudadanos a usar la bici.	Respecto a condicionantes de Administraciones supramunicipales: 1. La ejecución para resolver la falta de permeabilidad en las barreras físicas: N-340, AP-7 y FFCC previstas en el PMUS río Mijares, está condicionada a informes sectoriales de la Administración del Estado 2. Existen actuaciones necesarias para lograr el éxito total del PMUS, cuya ejecución es de competencia de administraciones supramunicipales (la ronda sur-oeste, el bulevar N-340, la variante N-340, la eliminación línea FFCC hacia el Este, TRAM,...) y en la actualidad no parece que su ejecución pueda ser a corto plazo.

Análisis INTERNO movilidad	Análisis EXTERNO movilidad
DEBILIDADES	AMENAZAS
<u>Respecto a la Movilidad en TRANSPORTE PÚBLICO:</u> 1. Inadecuado servicio de transporte público urbano de bus para fomentar su uso. 2. Zonas industriales y equipamientos dotaciones periféricos (deportivos, educativos,...) carecen de servicio de transporte público. 3. Escaso hábito de los ciudadanos a usar el transporte público.	
<u>Respecto a la Movilidad PEATONAL:</u> 1. Escasa peatonalización casco urbano. 2. Itinerarios peatonales no accesibles. 3. Zonas industriales y equipamientos dotaciones periféricos (deportivos, educativos,...) carecen de itinerarios peatonales adecuados.	
<u>Respecto al APARCAMIENTO:</u> 1. Escaso aparcamiento público. 2. No existe estacionamiento regulado de rotación en vía pública en centro urbano. 3. Hay déficit de aparcamiento de residentes en casco urbano antiguo para residentes con viviendas sin aparcamiento privado. 4. No aparcamientos de disuasión	Alto coste suelo urbano en centro urbano para ejecución aparcamientos
<u>Respecto a la GESTIÓN del TRÁFICO:</u> 1. Inexistente sistema central de gestión del tráfico de la Policía Local	

Análisis INTERNO movilidad	Análisis EXTERNO movilidad
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Se dan las condiciones idóneas para implantar modos de movilidad sostenible, en bici, a pie o transporte público: 1) Ciudad Mediterránea compacta con casco urbano pequeño. 2) Orografía llana y climatología favorable. 3) En el casco urbano compacto (excepto Madrigal) se aglutinan la mayoría de servicios y el 98% de la población. 4) Polígonos industriales anexos/cercanos al casco urbano residencial. 5) Elevada autocontención (69% viajes sin internos).	Aprovechar los fondos europeos existentes encaminados al fomento de la movilidad sostenible y disminución de emisiones de CO2, para implementar las actuaciones del PMUS.
	Aprovechar sinergias con planes supramunicipales: PMoME Castellón, PATECAS, Estrategia Uneix,... que ejecutan actuaciones estructurales básicas para movilidad de Vila-real.
	Las ayudas concedidas del IVACE para la mejora y modernización de los polígonos industriales: Molí Nou, Ctra Onda, Les Voltes y Miralcamp, van a conseguir fondos FEDER para implementar medidas de movilidad sostenible, sobre todo por implantación de carriles bici y apertura del vial de borde industrial suroeste.
Existe un <i>Plan de Accesibilidad</i> que define las actuaciones necesarias a acometer para conseguir la accesibilidad urbanística y de los edificios públicos.	La situación del equipo del Villarreal C.F. debe aprovecharse para llegar acuerdos con el club con objeto de fomentar y co-financiar actuaciones del PMUS que le incumben.
Posibilidad de fomentar fácilmente: 1. el Proyecto "BICIVILA'T" de servicio público de préstamo gratuito de bicicletas. 2. El Proyecto de caminos escolares seguros ya iniciado 3. <i>Plan Acústico municipal</i> revisado en 2017 que define las actuaciones a realizar.	Un alto porcentaje de la superficie industrial de la carretera Onda, polígonos les Voltes y Miralcamp, está ocupada y/o va a ser ocupada por las factorías del Grupo empresarial PORCELANOSA, con el que hay que llegar a acuerdos para fomentar la movilidad sostenible en dichos polígonos.
Con la <i>revisión del PGOU</i> se puede implementar los criterios de movilidad sostenible del PMUS en el planeamiento urbanístico municipal.	Existe voluntad de la asociación de transportistas para ejecutar un estacionamiento de pesados.
Ratio de motorización inferior a la media provincial. Alto porcentaje de viajes a pie en la actualidad.	La situación de mejora económica que afecta favorablemente a la industria azulejera predominante en Vila-real, puede aportar recursos para implantación de actuaciones necesarias del PMUS.

PROGRAMA		PLAN
PROGRAMA 1	SUPRESIÓN BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD	N-340, FFCC, AP7, ACEQUIA MAJOR
PROGRAMA 2	MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES
		PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA
PROGRAMA 3	MOVILIDAD CICLISTA	
PROGRAMA 4	MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO	
PROGRAMA 5	MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	PLAN DE MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA
		PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO
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
PROGRAMA 7	MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES	PLAN MEJORA MOVILIDAD POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS
		PLAN MEJORA MOVILIDAD CENTROS DEPORTIVOS Y DE OCIO
		PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS
		PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS SANITARIOS
		PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS COMERCIALES
PROGRAMA 8	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO	
PROGRAMA 9	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO	PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS
		PLAN DE DISMINUCIÓN CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA
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



Las medidas adoptadas por el PMUS se dividirán en función de su **temporalidad de aplicación**:

CORTO: Fín Periodo 2022-2023

MEDIO: Fín Periodo 2026-2027

LARGO: Fín Periodo 2030-2031

PROGRAMA 1: SUPRESIÓN BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD

ACTUACION 1: MEJORA PERMEABILIDAD PEATONAL Y CICLISTA EN FFCC

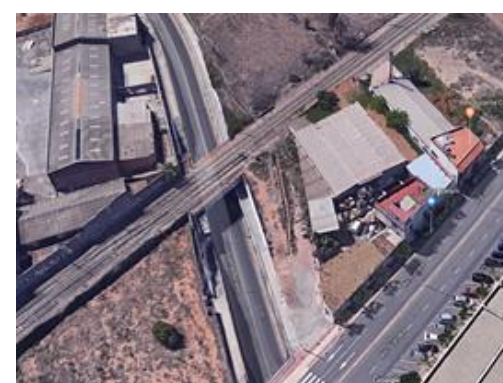
ACTUACION 2: MEJORA PERMEABILIDAD PEATONAL Y CICLISTA EN N-340

ACTUACION 3: MEJORA PERMEABILIDAD PEATONAL Y CICLISTA EN AP7

ACTUACION 4: MEJORA PERMEABILIDAD EN ACEQUIA MAJOR



Paso Peatonal en andenes estación ferrocarril



Paso Peatonal inferior camí Vell de Borriana.



Izqda.- Paso elevado CV185 sobre N-340. Dcha Sección paso elevado CV185 con insuficiente carril bici



A DEFINIR POR EL "PLA ESTRATÈGIC DE LA SÈQUIA MAJOR"



PROGRAMA 2: MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES

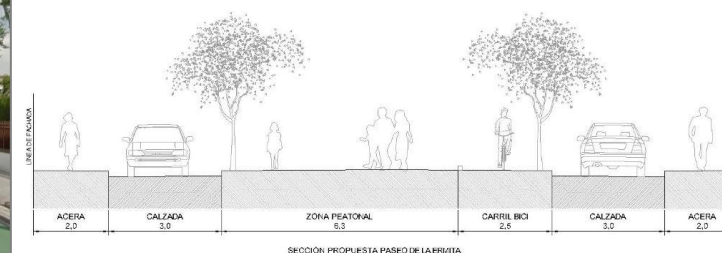
- A.5. ITINERARIO AL TERMET
- A.6. ITINERARIO AL BALCÓN DEL RIO MIJARES
- A.7. ITINERARIO CV20
- A.8. ITINERARIOS A CENTROS DEPORTIVOS
- A.9. ITINERARIO ESTACIÓN FFCC
- A.10. ITINERARIO HOSPITAL LA PLANA
- A.11. ITINERARIOS MADRIGAL

PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA

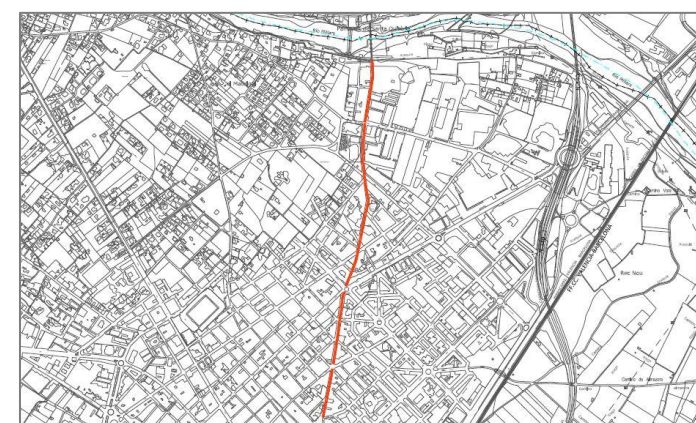
- A.12. AMPLIACIÓN DE ACERAS
- A.13. RETIRADA OBSTÁCULOS EN BANDA PEATONAL
- A.14. REMODELACIÓN VADOS Y PASOS PEATONALES
- A.15. SEMÁFOROS ACCESIBLES
- A.16. REMODELACIÓN PLAZAS APARCAMIENTO ACCESIBLES
- A.17. MEJORA ACCESIBILIDAD JARDINES Y ESPACIOS LIBRES
- A.18. MARQUESINAS AUTOBUSES ACCESIBLES
- A.19. MEJORA ACCESIBILIDAD ACEQUIA MAJOR
- A.20. MEJORA ACCESIBILIDAD ESCALERAS Y RAMPAS



Vista actual de la CALLE DE LA ERMITA



Propuesta de PASEO a la Ermita



Itinerario al "Balcón del Mijares"



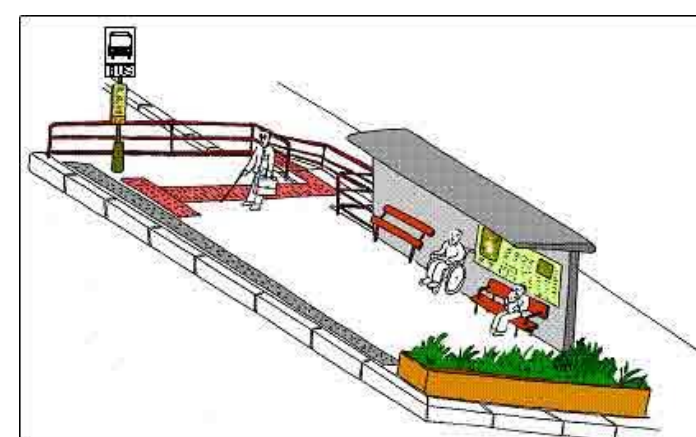
Vista del estado actual de la Ctra Vila-real Onda.



Obstáculo por vegetación



Obstáculo en acera



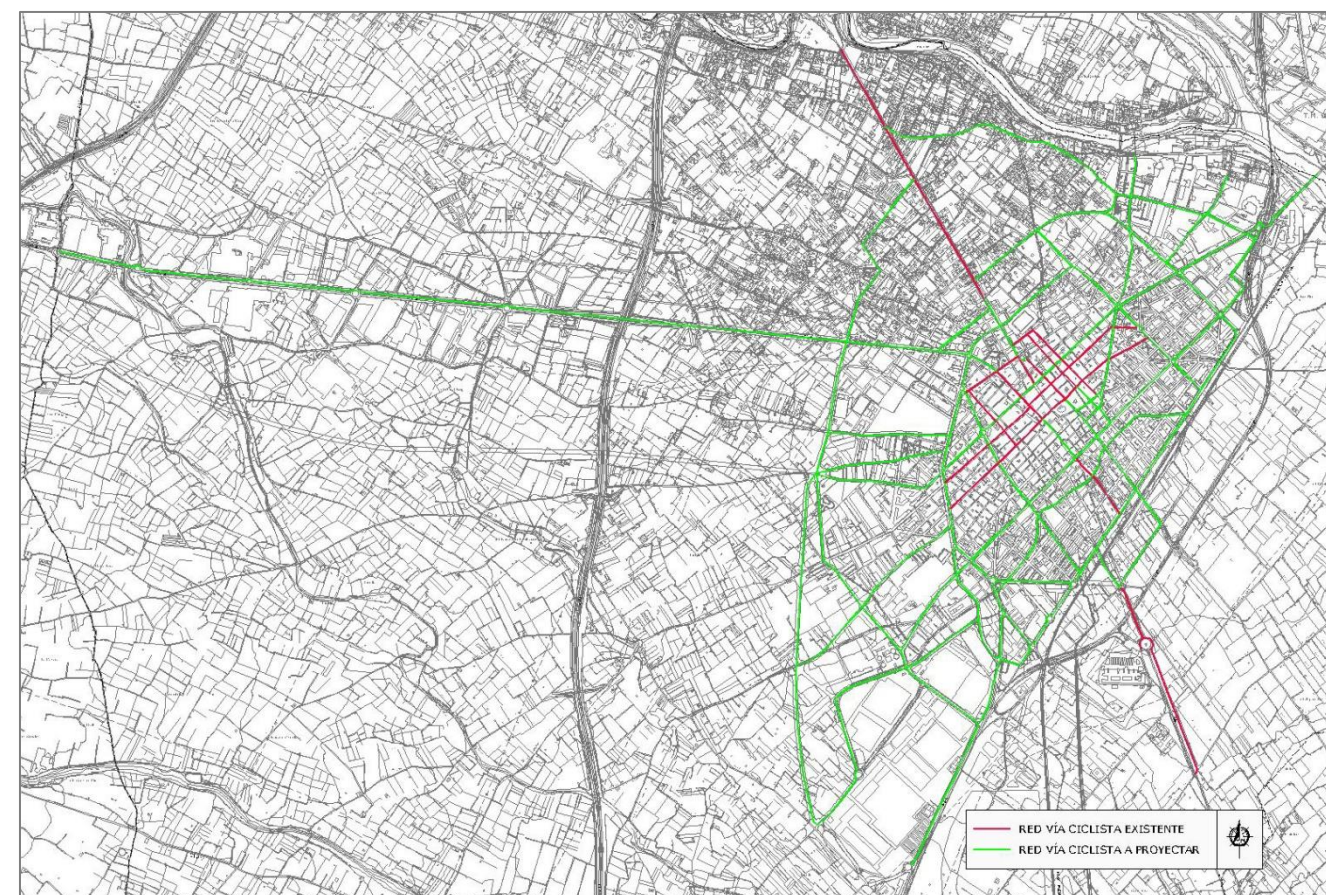
PROGRAMA 3: MOVILIDAD CICLISTA

A.21. CREAR RED DE VIAS CICLISTAS CONTINUA, SEGURA Y CÓMODA

A.22. RED DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS EN LA VÍA PÚBLICA

A.23. IMPULSAR EL PROYECTO "BICIVILA'T"

A.24. FOMENTO DEL USO DE LA BICI



Propuesta de Red VÍAS CICLISTAS de Vila-real



Aparcamiento seguro para bicicletas seguro



Puntos de préstamo BICIVILA'T

PROGRAMA 4: MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO

A.25. REMODELACIÓN DE LAS LÍNEAS URBANAS DE AUTOBUSES Y ADECUACIÓN A LAS INTERURBANAS

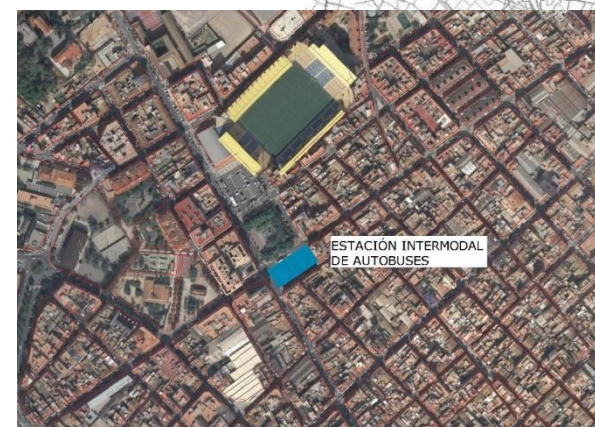
A.26. MEJORAS EN PARADAS DE AUTOBUS

A.27. PUNTOS DE INTERCAMBIO MODAL Y ESTACIÓN AUTOBUSES

A.28. MEJORAS EN EL SISTEMA DE TARIFAS TRANSPORTE PÚBLICO

A.29. IMPLANTACIÓN TECNOLOGÍA S.A.E.

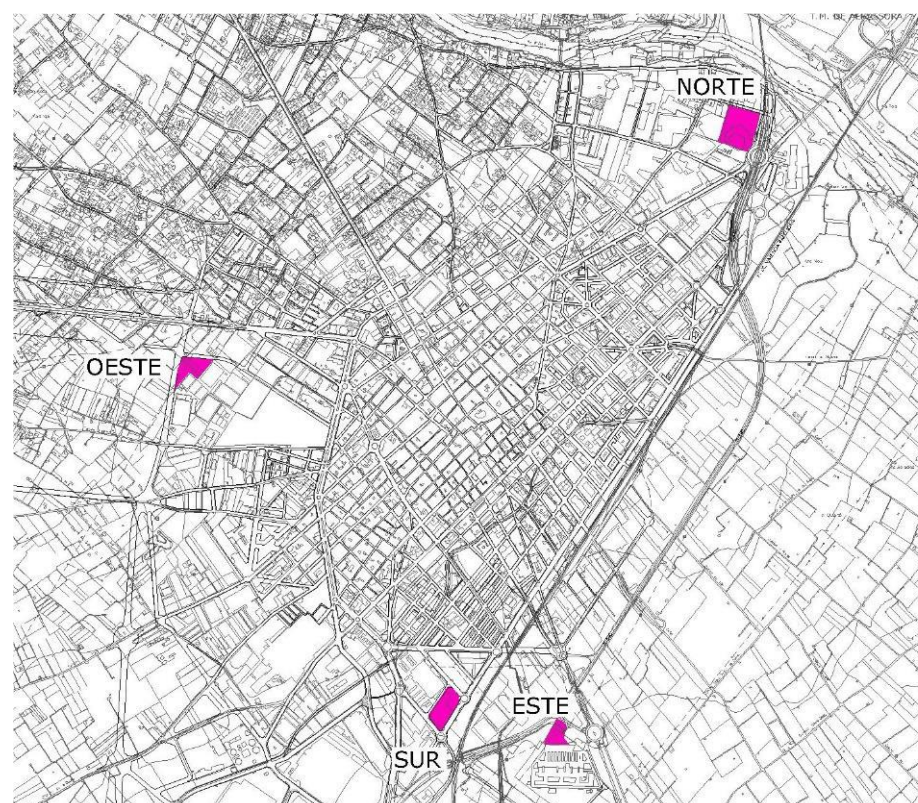
A.30. SISTEMAS CONCESIÓN DE PRIORIDAD PARA AUTOBUSES EN INTERSECCIONES



Propuesta Ubicación Estación Autobuses



PROPUESTA DE LÍNEAS URBANAS DE BUS



Estacionamientos disuasión e intercambio modal transporte.



Ampliación estacionamiento Estación FFCC

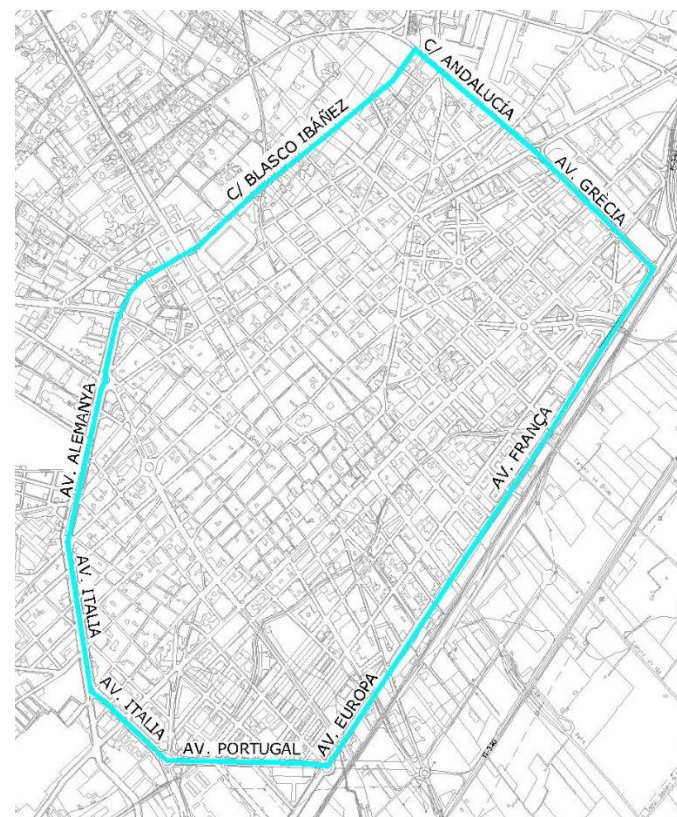


PROPUESTA DISEÑO PARADA AUTOBUS

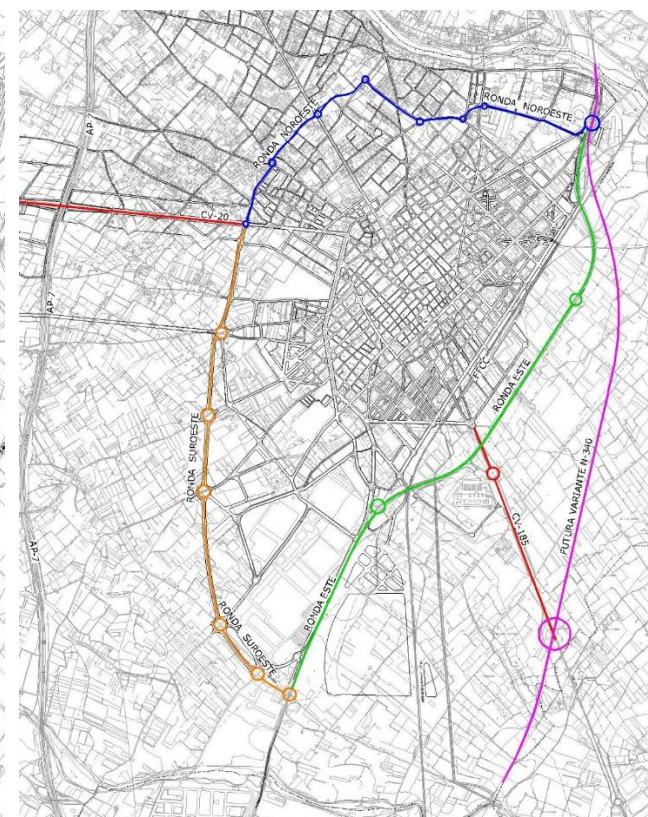
PROGRAMA 5:MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO

PLAN DE MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA

- A.31.ADECUACIÓN DE LA CIRCUNVALACIÓN INTERIOR
- A.32.EJECUTAR LAS RONDAS DE CIRCUNVALACIÓN
- A.33.REMODELACIÓN DE SECCIONES VIARIAS
- A.34.MEJORAS PUNTUALES EN VIARIO URBANO EXISTENTE



CIRCUNVALACIÓN INTERIOR CASCO URBANO

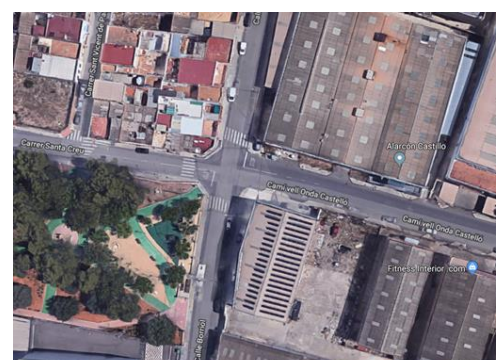


RED DE RONDAS DE CIRCUNVALACIÓN

Ejemplos de tramos de calle en los que hay que modificar la sección.

VÍA	SECCIÓN ACTUAL	SECCIÓN PROPUESTA
Tramo de c/ ERMITA desde Cerdó a carrer Calvari.	Sección variable con un único sentido de circulación salida hacia el Termet.	Habilitar: 1. doble sentido circulación desde c/ Cordón o c/ Ambaixador Mascarell, para que autobuses puedan acceder a la futura Estación de Autobuses a ubicar en parking plaza Llauredor junto carrer Calvari. 2. Crear carril bici por margen norte, desde la futura estación de autobuses hasta conectar con el existente en camí l'Ermita a la altura del carrer Serra d'Aitana Para ello hay que eliminar franjas de aparcamiento en cordón y batería y unificar la sección en todo el tramo.
Avenida Alemania desde CV-20 y la Av. Italia (hasta carrer Bégica).	Tiene una sección importante de unos 34m. de anchura, muy desaprovechada, pues dispone de un paseo o zona verde central de escasos 8m. que no puede ser aprovechado por ciudadanos, no dispone de carriles bici, aparcamientos en cordón o batería que llegan a invadir carriles de circulación, y cuyas maniobras de aparcamiento entorpecen la circulación, con giros peligrosos en mediana y lagos pasos de peatones para atravesar 4 carriles circulación.	Tras la ejecución de la ronda sudoeste, el importante tráfico pesado que acoge actualmente la vía desaparecerá en un alto porcentaje, debiendo transformarse en una vía más amable para el ciudadano, para lo que se plantea: 3. Llevar el tráfico al centro de la sección en calzada de 7 m ancho con 2 carriles (1 por sentido), delimitada lateralmente por sendas jardineras longitudinales de 1m ancho. 4. A continuación habilitar vía lateral de carril bus y de tráfico rodado para servicio a edificaciones (3,5m.), con franja de aparcamiento en cordón (2,5) 5. Colindante con edificaciones quedan 6,5m. de anchura en los que habilitar banda separación calzada de 1m, carril bici de 2,5m y acera de 3m.

Ejemplos de Mejoras Puntuales en viario.

TIPO DE PROBLEMA	EJEMPLOS
GLORIETAS CON DISEÑO DEFICIENTE	 Fig. 1.- Glorieta en Av Castellón y Camí Vell Onda. Diámetro insuficiente. Debe ampliarse  Fig. 2.- Glorieta en Av Grecia con ángulo de entrada desde A. Frances Tárrega deficiente. Debe corregirse
INTERSECCIONES PELIGROSAS A MEJORAR	 Fig. 3.- Ejecutar glorieta en cruce c/ Barriol-Encarnació con Camí Vell Onda  Fig. 6.- Cruce sin visibilidad en Camí Vell d'Onda con carrer Riu. Ejecutar glorieta y quitar tapia ladrillos cerramiento fábrica

PROGRAMA 5:MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO

PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO

- A.35.MEJORA DE LA OFERTA DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES
- A.36.REDUCCIÓN PROGRESIVA DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN SUPERFICIE EN RED VIARIA
- A.37.REGULACIÓN APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN (ORA) EN VÍA PÚBLICA
- A.38.SEAPARCAMIENTOS DE DISUASIÓN PARA VEHÍCULOS EN LAS AFUERAS
- A.39.ESTACIONAMIENTO DE PESADOS EN LAS AFUERAS
- A.40.REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN POLÍGONOS INDUSTRIALES
- A.41.MEJORA DE LAS CONDICIONES DE APARCAMIENTO PARA LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA
- A.42.REGULACIÓN NORMATIVA ESTÁNDARES DE DOTACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN PGOU

PROPUESTA APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS PARA RESIDENTES EN DOTACIONALES

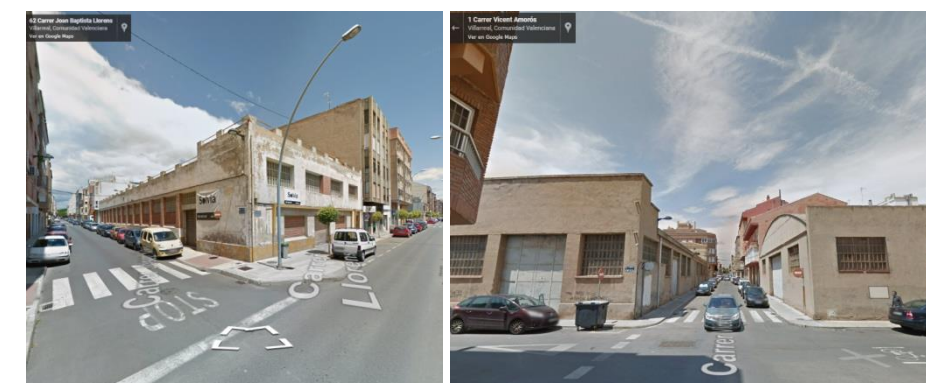


Plaza Bayarri

Pz. Colom

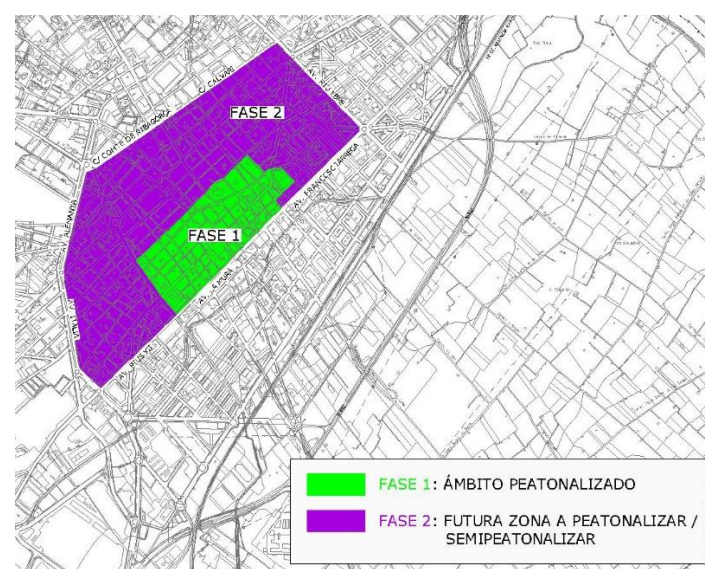
Plaza Sant Pasqual

PROPUESTA APARCAMIENTOS EN USOS TERCIARIOS/INDUSTRIALES EN CASO URBANO

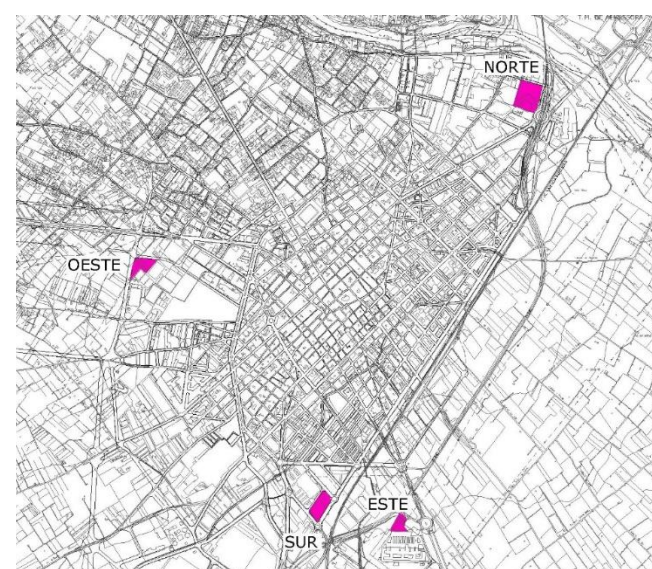


c/ Joan Baptista Llorens

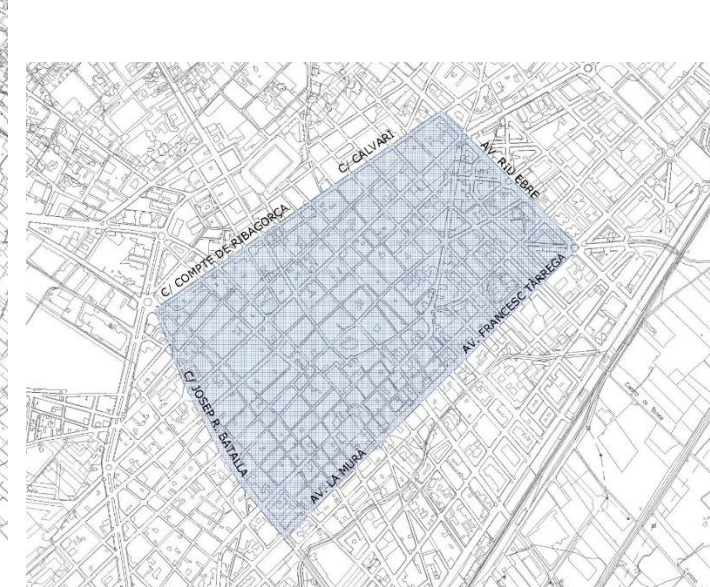
c/ Vicent Amorós



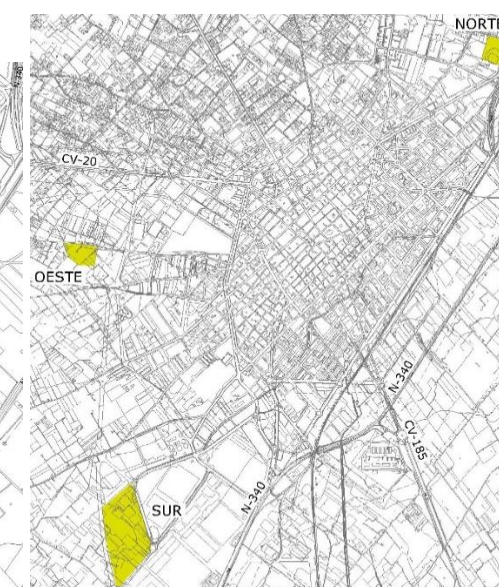
ZONAS EN LAS QUE REDUCIR APARCAMIENTO



APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN PROPUESTOS



Propuesta Zona aparcamiento ORA



Propuesta aparcamiento para camiones

Dotación aparcamiento en PGOU → “+” en privado y “-” en vía pública

PROGRAMA 6: MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO

PLAN DE REGULACIÓN VELOCIDAD TRÁFICO

- A.43. REGULACIÓN DE LAS VELOCIDADES DE CIRCULACIÓN EN FUNCIÓN DE LA JERARQUIZACIÓN VIARIA
- A.44. MEDIDAS DE CALMADO DEL TRÁFICO

PLAN DE CONTROL DEL TRÁFICO

- A.45. CREACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DEL TRÁFICO
- A.46. MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA A CONDUCTORES DE LOS DESTINOS

PLAN DE SEGURIDAD VIAL

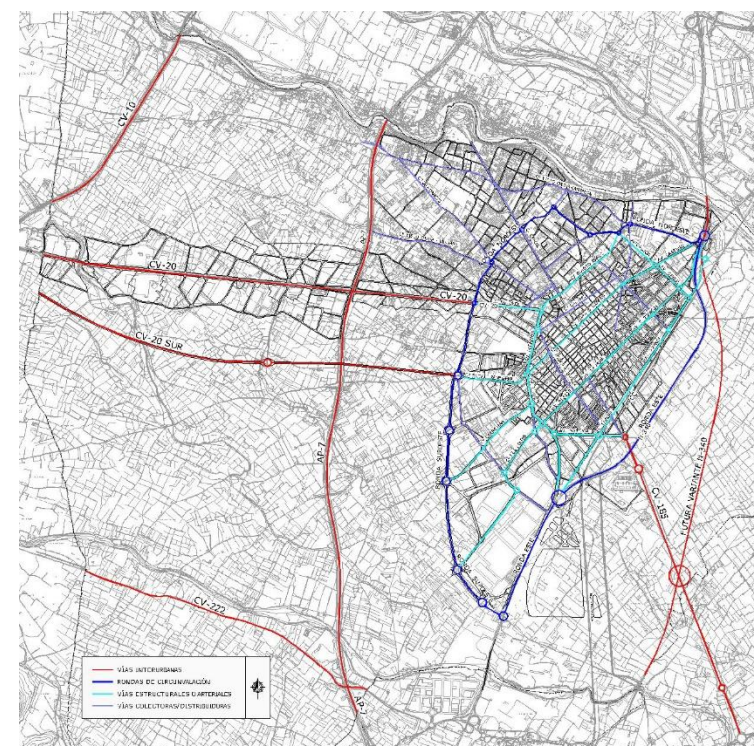
- A.47. CREACIÓN BASE ACTUALIZADA DE PUNTOS NEGROS RESPECTO A LA SEGURIDAD VIAL
- A.48. PLANES ESPECÍFICOS DE VIGILANCIA Y CONTROL DEL TRÁFICO Y USUARIOS MODOS NO MOTORIZADOS
- A.49. CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN DE ACCIDENTES

PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS

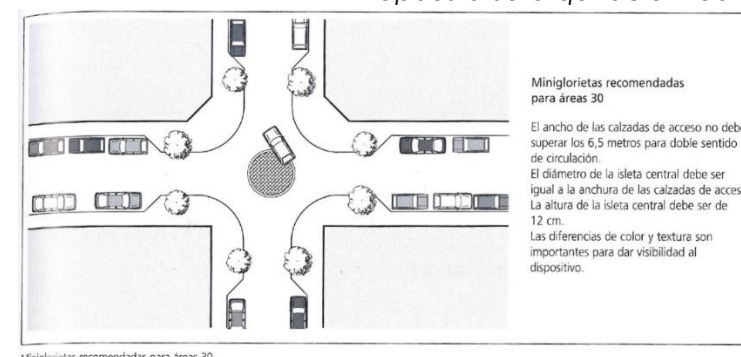
- A.50. ORDENANZA MUNICIPAL QUE REGULE EL REPARTO DE MERCANCÍAS
- A.51. ESTUDIO DE NECESIDADES DE PLAZAS RESERVADAS PARA CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS
- A.52. VIGILANCIA, DISUACIÓN Y SANCIÓN
- A.53. CIUDAD O CENTRO DEL TRANSPORTE
- A.54. CREACIÓN DE LA FIGURA DEL GESTOR DE LA LOGÍSTICA URBANA Y DEL FORO DEL TRANSPORTE URBANO
- A.55. FOMENTO DEL USO DE VEHÍCULOS DE REPARTO MENOS CONTAMINANTES
- A.56. REPARTO NOCTURNO DE MERCANCÍAS

PLAN DE CONTROL DE ACCESO DEL TRÁFICO AL CENTRO

- A.57. AMPLIACIÓN DEL CASCO URBANO PEATONAL CON ACCESO RESTRINGIDO AL TRÁFICO PARA RESIDENTES



Propuesta Jerarquización red viaria vs velocidad



Miniglorietas recomendadas para áreas 30.

se propone establecer la siguiente regulación de límites máximos de velocidad:

- 1.1 Vías **Interurbanas**: según legislación vigente
- 1.2 **Rondas de Circunvalación**:
 - 1.2.1 Ronda Noroeste: **50** km/h
 - 1.2.2 Ronda Suroeste: **80** km/h
 - 1.2.3 Ronda Este o boulevard N-340: **60** km/h
- 1.3 Vías **estructurales o arteriales**: **50** km/h
- 1.4 Vías **colectoras o distribuidoras**: **40** km/h
- 1.5 Vías **locales**:
 - 1.5.1 de tráfico segregados: **30** km/h
 - 1.5.2 de coexistencia de tráfico y de tráfico restringido: **20** km/h



Canalización del agua en lomo.

Medidas de calmado del tráfico



CENTRO DE CONTROL DEL TRÁFICO



UBICACIÓN PROPUESTA PARA EL CENTRO DE TRANSPORTE

PROGRAMA 7:MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES

PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS

- A.58.PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO
- A.59.MESA DE MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES, GESTOR DE MOVILIDAD DEL POLÍGONO Y OFICINA DE MOVILIDAD
- A.60.FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA AL TRABAJO
- A.61.FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL AL TRABAJO
- A.62.MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES

PLAN DE MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS DEPORTIVOS, DE OCIO Y ESPECTÁCULOS

- A.63.MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS DE PRÁCTICA DEPORTIVA
- A.64.MEJORA DE LA MOVILIDAD DEL ACCESO AL ESTADI DE LA CERÀMICA DEL VILLARREAL C.F.

PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS

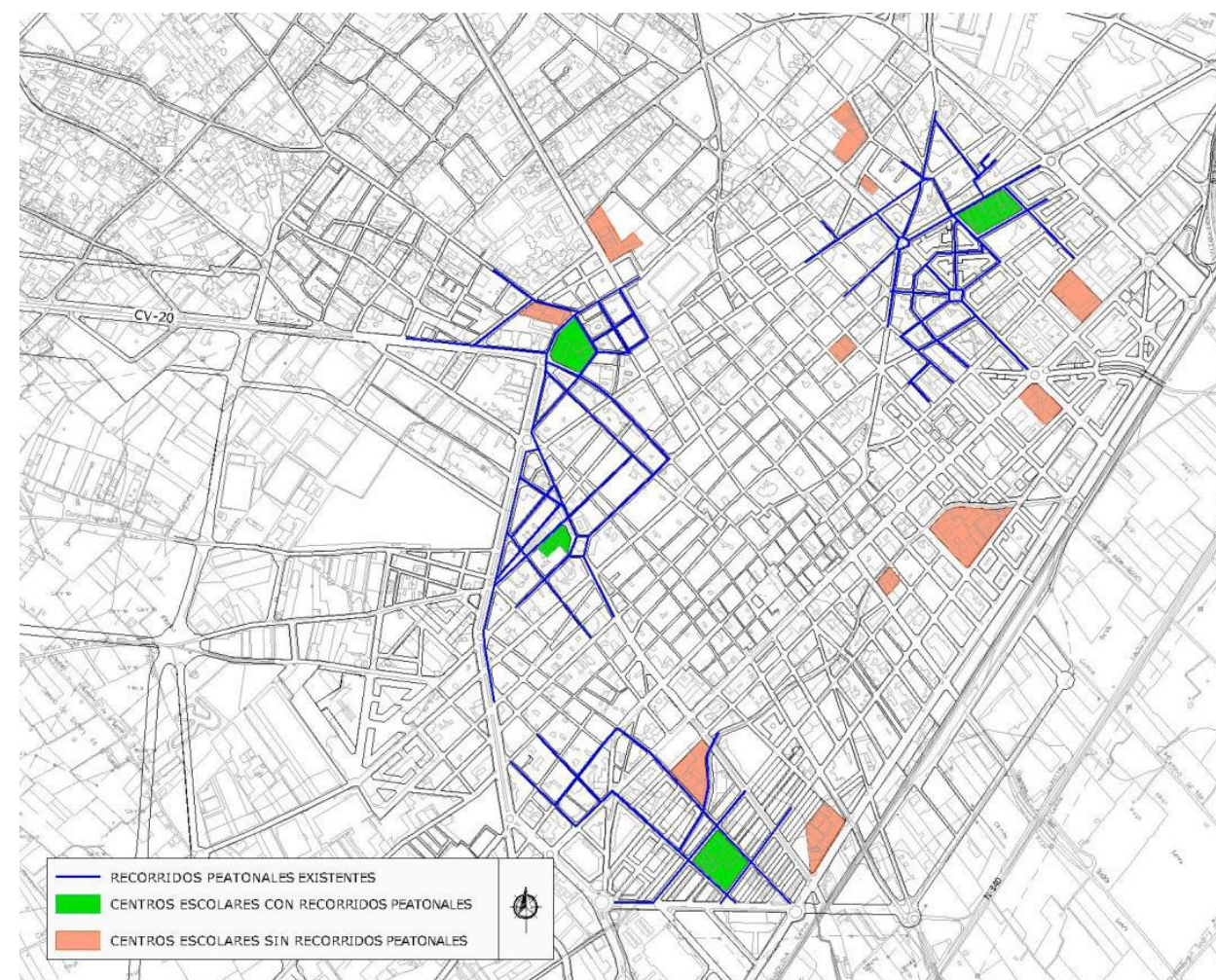
- A.65.PROTECCIÓN EN LOS ENTORNOS DE LOS CENTROS ESCOLARES
- A.66.FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO
- A.67.IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO "CAMINOS ESCOLARES SEGUROS" A PIE Y EN BICI
- A.68.IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO "CAMINOS ESCOLARES SEGUROS" EN BICI

PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS SANITARIOS

- A.69.MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS SANITARIOS – "PLAN DE MOVILIDAD DEL HOSPITAL DE LA PLANA

PLAN MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS COMERCIALES

- A.70.MEJORA DE LA MOVILIDAD A CENTROS COMERCIALES – "PLAN DE MOVILIDAD DEL CENTRO COMERCIAL CARREFOUR"



Proyecto de caminos escolares seguros a pie y en bici



Propuesta ampliacióndel aparcamiento Hospital



PROGRAMA 8: INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO

A.71.COORDINACIÓN DEL PMUS Y EL PGOU

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

1. Crear equipos técnicos municipales multidisciplinares para coordinar las planificaciones urbanística y de movilidad.
2. Elaborar Modificaciones puntuales del PGOU y/o Planes Especiales, todas ellas en suelo urbano, para poder ejecutar actuaciones siguientes:
 - a. **Plan Especial o MP PGOU de ampliación aparcamiento Estación Ferrocarril**, según la **actuación 26** del Programa 4 del PMUS.
 - b. Plan Especial **o MP PGOU de la Estación de autobuses** situada en LEL-1 de la Plaza Labrador Prevista en la **actuación 26** del Programa 4 del PMUS.
 - c. Plan Especial **o MP PGOU de creación de estacionamientos de disuasión** según la **actuación 26** del Programa 4 del PMUS.
 - d. Plan Especial **o MP PGOU de creación de estacionamientos de pesados** según la **actuación 38** del Programa 5 del PMUS.
 - e. Modificaciones Puntuales del PGOU para habilitar **aparcamientos de residentes en casco urbano** según **actuación 34** de ejecución de la red de rondas de circunvalación del programa 5 del PMUS.
 - f. Modificaciones puntuales PGOU de **alineaciones del viario** para conseguir las anchuras necesarias para implantar en cada caso las actuaciones previstas en el PMUS.
 - g. **Plan Especial de la Ronda Nor-Oeste en suelo urbano**, según la **actuación 31** de ejecución de la red de rondas de circunvalación del programa 5 del 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 39** 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 el 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.

PROGRAMA 9: INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO

PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS

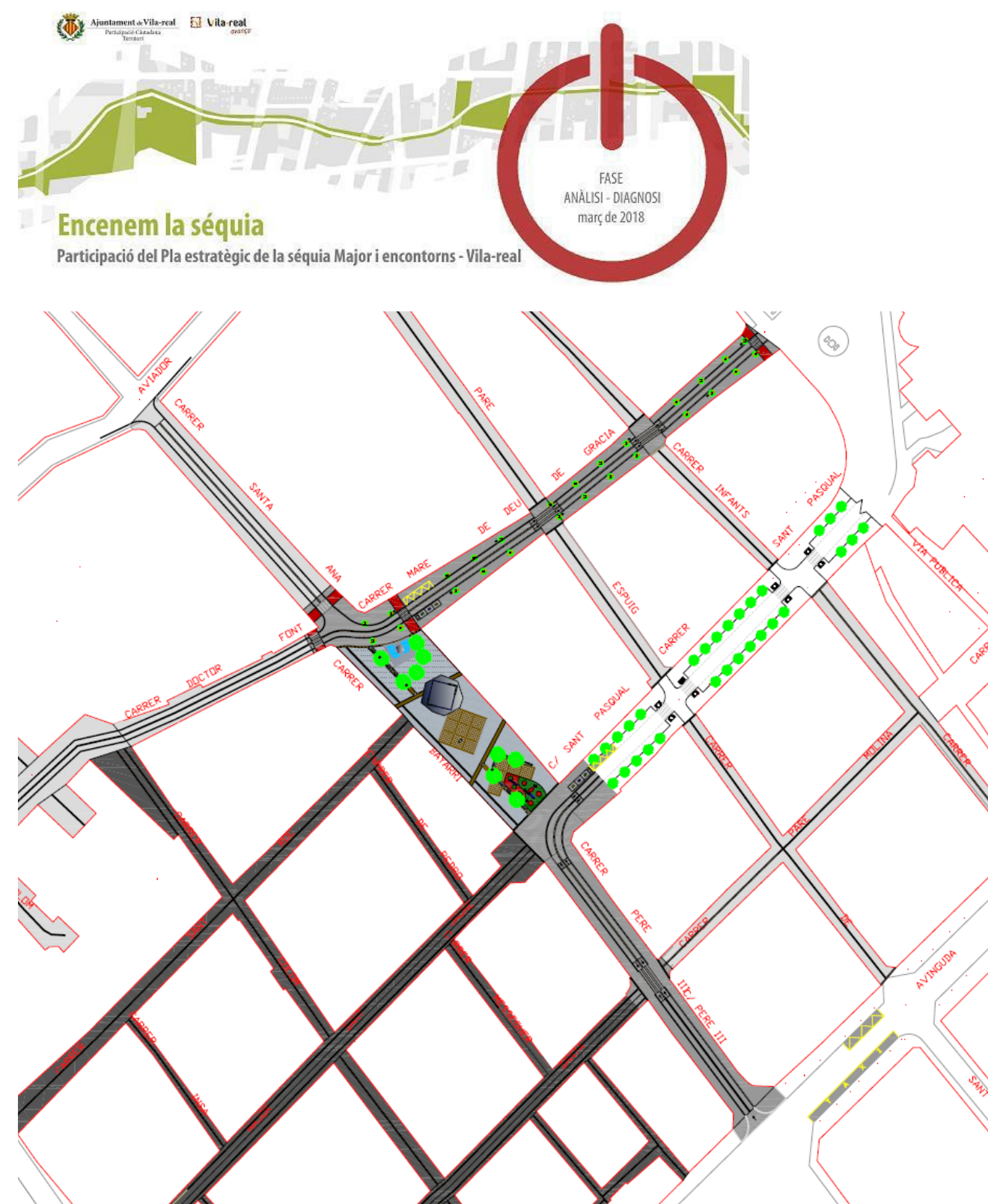
- A.72. INTEGRACIÓN COMERCIAL CENTRO: PZ MAYOR –PZ BAYARRI-SAN PASCUAL
- A.73. REMODELACIÓN DEL ESPACIO URBANO OCUPADO POR LA ACEQUIA MAJOR
- A.74. SEÑALES EMOCIONALES

PLAN DE DISMINUCIÓN CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA

- A.75. DISMINUIR EL TRÁFICO RODADO DEL CASCO URBANO
- A.76. IMPLANTACIÓN DE PANTALLAS ACÚSTICAS EN N-340 Y FFCC
- A.77. IMPLANTACIÓN DE PAVIMENTOS PHONOABSORBENTES
- A.78. INTENSIFICAR LAS CAMPAÑAS Y MEDIDAS DE CONTROL DE LA VELOCIDAD
- A.79. FOMENTO DEL USO DEL VEHÍCULOS DE ENERGÍAS MENOS CONTAMINANTES



EJEMPLOS VEHÍCULOS MENOS CONTAMINANTES



PROGRAMA 10: IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PMUS

PLAN DE RECURSOS MUNICIPALES PARA IMPLANTACIÓN PMUS

- A.80.CREACIÓN DE LA OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD
- A.81.CREACIÓN DEL OBSERVATORIO MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
- A.82.CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA WEB y APP'S DE MOVILIDAD MUNICIPAL SOSTENIBLE
- A.83.APROBACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE MOVILIDAD

PLAN DE COORDINACIÓN MUNICIPAL PARA IMPLANTAR PMUS

- A.84.CONCIENCIACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO
- A.85.COORDINACIÓN ENTRE LAS DIFERENTES CONCEJALÍAS

PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA

- A.86.CAMPAÑA FOMENTO USO COMPARTIDO
- A.87.FOMENTO DEL TELETRABAJO
- A.88.DISFUSIÓN TRANSPORTE PÚBLICO, AUTOBUSES LANZADERA,...
- A.89.DISFUSIÓN SISTEMA BICIVILA'T Y RED CARRILES BICI
- A.90.CAMPAÑA MOVILIDAD RESPETUOSA



cada **BICICLETA MÁS**



es un **COCHE MENOS**

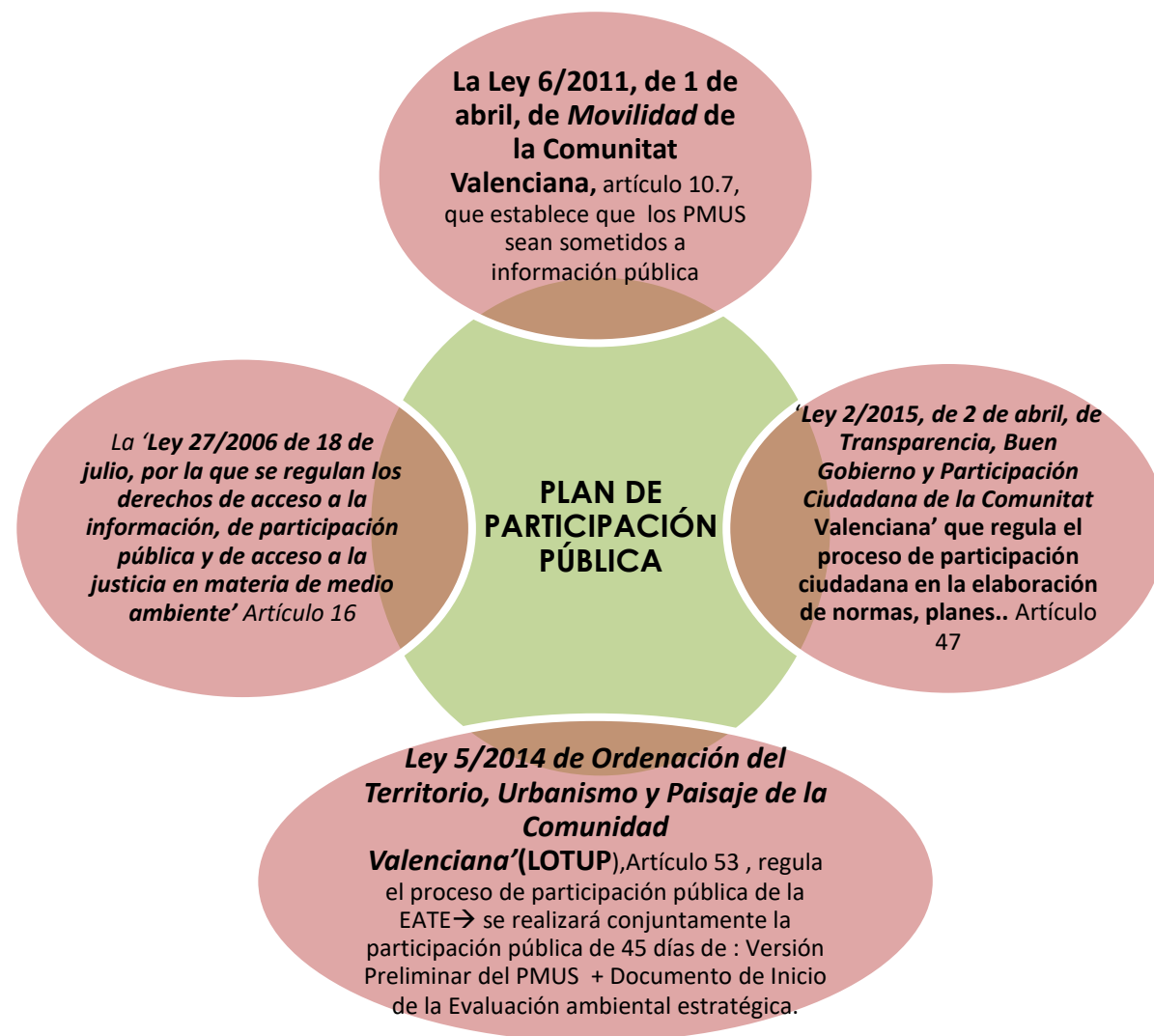
**LA BICI,
EL VEHÍCULO URBANO EFICIENTE**



EJEMPLO CAMPAÑA MOVILIDAD RESPETUOSA

8 PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

8.1 REGULACIÓN NORMATIVA SEGUIDA EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.



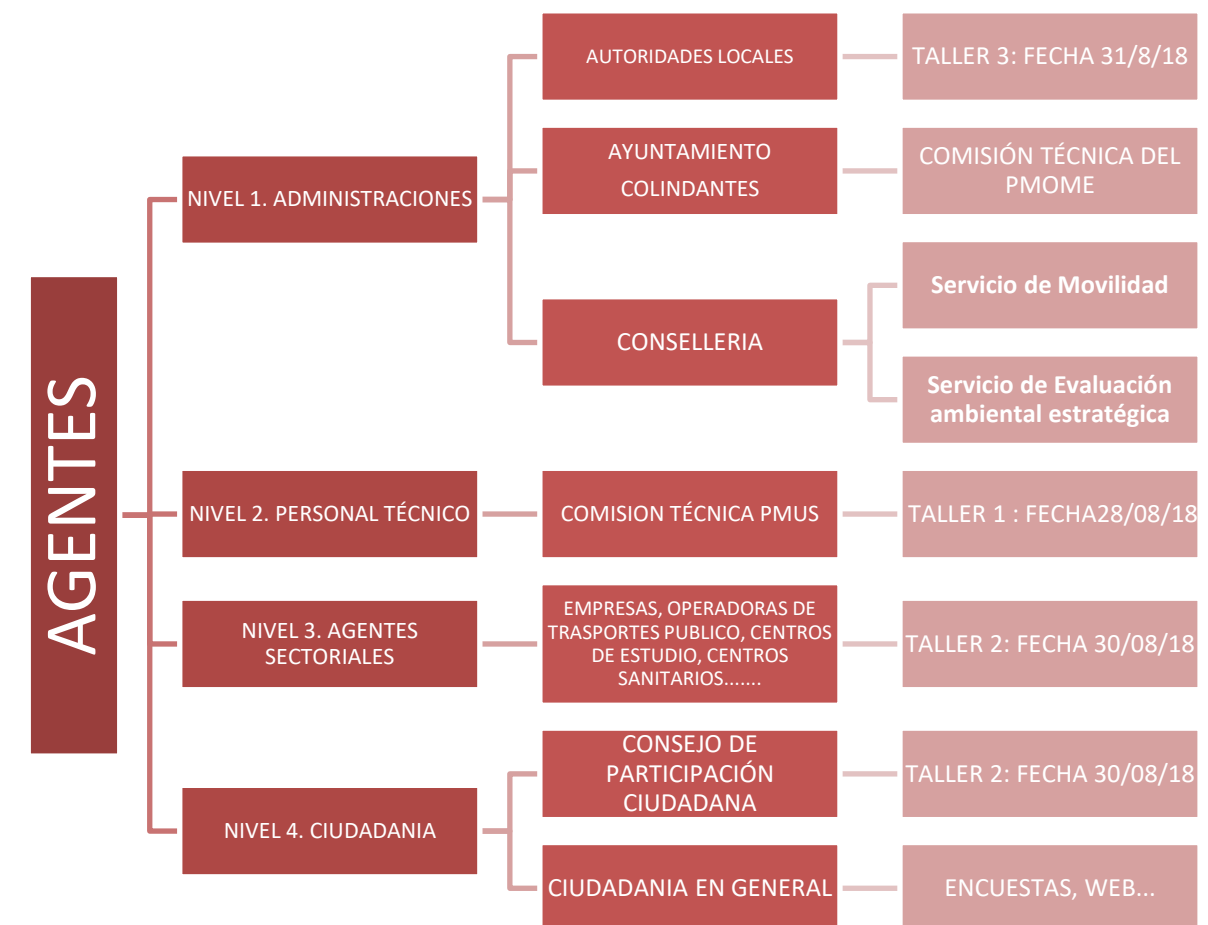
Artículo 47 de la 'Ley 2/2015, de 2 de abril, de Transparencia, Buen Gobierno y Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana' que regula el proceso de participación ciudadana en la elaboración de normas, planes, procedimientos y otros instrumentos de planificación. →

1. **Se publicará en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento (web municipal)** el PMUS y toda aquella documentación necesaria para su comprensión y valoración.
2. **Se informará** en dicho portal de:
 - a. los **plazos y mecanismos de participación**.
 - b. el **resultado de la participación y su valoración**.

Artículo 16 de la 'Ley 27/2006 de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente'

- a) **Se informará al público**, mediante avisos públicos u otros medios apropiados, como los electrónicos.
- b) El público tenga derecho a expresar **observaciones y opiniones** cuando estén abiertas todas las posibilidades, antes de que se adopten decisiones sobre el plan.
- c) Al adoptar esas decisiones sean debidamente **tenidos en cuenta los resultados de la participación pública**.
- d) Una vez examinadas las observaciones y opiniones expresadas por el público, **se informará al público de las decisiones adoptadas** y de los motivos y consideraciones en los que se basen dichas decisiones, incluyendo la información relativa al proceso de participación pública.

8.2 AGENTES PARTICIPANTES EN EL PPP.





PMUS

8.3 FASES DEL PPP-TEMPORALIZACIÓN

FASE 1: RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN DE AGENTES IMPLICADOS Junio-julio 2018

FASE 2: ELABORACIÓN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN Julio 2018

FASE 3: PRIMER PROCESO DE PARTICIPACIÓN: julio-agosto 2018

- 1º **Consultas previas a Conselleria.** Reuniones con los diferentes Departamentos implicadas :
 - **Servicio de Movilidad de la Conselleria** (D. José María Torner).
 - **Servicio de Evaluación ambiental estratégica de la Conselleria** (D. José del Valle Arocas).
- 2º **Asistencia** a reuniones de la **Comisión Técnica de Seguimiento del PMoMe Castelló**, por parte del INGESTEC y ayto. Reuniones 11-7-18, 26-7-18
- 3º El **ayuntamiento** de Vila-real, **crea una COMISIÓN TÉCNICA del PMUS**, formado por TÉCNICOS representantes de cada uno de los departamentos.
- 4º El **equipo** redactor del PMUS (INGESTEC), llevará a cabo reuniones privadas con otros agentes implicados, como las **operadoras de los servicios públicos de transportes**. P. ejemplo. 18-07-2018 Reunión con HICID, bus urbano, Luis Rubert.
- 5º **Publicación en la página web del Ayuntamiento de la encuesta** en la que se recoge la opinión de los Ciudadanos. <https://goo.gl/forms/EzCy5Y8XRtvAjQy1>
- 6º **Talleres participativos** para informar:
 - **TALLER 1:** 28/08/18, con la **COMISIÓN TÉCNICA DEL PMUS**
 - **TALLER 2:** 30/08/18, con el **CONSEJO PARTICIPACIÓN CIUDADANA** y otros agentes implicados que no tengan representación en él.
 - **TALLER 3:** 31/08/18, con la **COMISIÓN EJECUTIVA POLÍTICA**.

A los asistentes y convocados a cada Taller de PPP, el Ayuntamiento les remitirá un email con:

1. **Link para responder a la encuesta.**
2. **Link para descargar toda la documentación generada en la elaboración del PMUS.**
3. **Dirección de emails** participacio@vila-real.es o esimo@vila-real.es a los que podrán remitir sus sugerencias.

FASE 4:ANÁLISIS RESULTADOS DEL PRIMER PROCESO DE PARTICIPACIÓN.

Septiembre 2018

Tras la realización de los talleres y las encuestas, se realizarán las tareas necesarias para valorar las opiniones y propuestas recogidas, resaltando aquellas que pueden resultar de especial interés y que aparecerán explícitamente en el documento de participación del PMUS.

FASE 5: PRESENTACIÓN VERSIÓN PRELIMINAR DEL PMUS, DIE Y PPP AL ORGANO AMBIENTAL. Octubre 2018

Con los resultado del primer proceso de participación, se redactará la **Versión preliminar del PMUS y el documento de inicio estratégico (DIE)**, que se remitirán a la Conselleria de Medio ambiente, para el el órgano ambiental redacte **el Informe ambiental territorial estratégico. (IATE) (Máximo 4 meses)**

FASE 6: REDACCIÓN DE LA VERSIÓN INFORMATIVA DEL PMUS. Enero 2019

Una vez obtenido el IATE, el **equipo redactor** procederá a redactar la **Versión informativa del PMUS**, teniendo en cuenta las consideraciones que haga el órgano ambiental en su informe.

FASE 7. PUBLICIDAD. SEGUNDO PROCESO DE PARTICIPACIÓN Enero -febrero 2019

El Ayuntamiento de Vila-real publicará cumpliendo los procedimientos correspondientes, el Plan de Participación Pública, la Versión Informativa del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, el Documento de Inicio estratégico, y el Informe ambiental territorial estratégico.

Dicha publicación se colgará en la página web del Ayuntamiento, dando la información correspondiente en el Boletín Oficial de la provincia, en anuncios de prensa y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento, así como en la propia página web. Esta actividad tendrá una duración de 45 días, (según art 53 y 57.1 LOTUP) que será el tiempo disponible para realizar las alegaciones oportunas.

FASE 8. ALEGACIONES Marzo 2019

Los ciudadanos y entidades que así lo consideren podrán presentar alegaciones al PMUS publicado junto a este Plan de Participación.

FASE 9. EVALUACIÓN DE ALEGACIONES Marzo 2019

Al igual que con las encuestas, se evaluarán las alegaciones presentadas. Aquellas que se denieguen se comunicarán a los interesados de manera justificada; las que se acepten, se incorporarán al PMUS.

FASE 10: VERSION FINAL DEL PMUS Abril 2019

Con las **alegaciones aceptadas** se redactará la **versión definitiva del PMUS**, que se presentará con el resto de documntos ambientales ante el servicio de movilidad de la Conselleria de Infraestructuras, y que será el encargado de emitir informe favorable.

Con dicho informe favorable ya se podrá proceder a la aprobación por parte del Pleno municipal del PMUS. . Antes del

30 de abril 2019

