

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
Memoria Técnica: I. Diagnóstico

PMUS

VIVER



PROMOTOR



CONTRATISTA



EQUIPO
REDACTOR

Dirección Técnica:
MIGUEL MATEOS ARRIBAS, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos en gea21 s.l.
JUAN FRONTERA PEÑA, arquitecto



ÍNDICE

0. INTRODUCCIÓN
 - 0.1 Estructura del documento
1. MARCO DE REFERENCIA
 - 1.1 Movilidad sostenible y PMUS
 - 1.2 Objetivos generales del plan
2. MARCO FÍSICO Y TERRITORIAL
 - 2.1 Condicionantes físicos
 - 2.2 Estructura territorial y urbana
3. MARCO SOCIOECONÓMICO E INSTITUCIONAL
 - 3.1 Población
 - 3.2 Actividad económica
 - 3.3 Motorización
 - 3.4 Ámbitos administrativos de la movilidad
4. MARCO ESTRATÉGICO Y DE PLANIFICACIÓN
 - 4.1 Planes y estrategias
 - 4.2 Marco legislativo
5. PROCESO PARTICIPATIVO
 - 5.1 Marco normativo y contextual
 - 5.2 Proceso participativo del PMUS en Viver
 - 5.3 Otros procesos participativos relacionados con el plan
6. PAUTAS DE MOVILIDAD
 - 6.1. Movilidad general
 - 6.2. Movilidad a los centros educativos
7. ANÁLISIS SECTORIAL DE LA MOVILIDAD
 - 7.1 Espacio público
 - 7.2 Peatones
 - 7.3 Movilidad ciclista
 - 7.4 Transporte público
 - 7.5 Coche
 - 7.6 Aparcamiento
 - 7.7 Movilidad a los grandes centros de actividad
8. ASPECTOS AMBIENTALES RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD
 - 8.1 Clima
 - 8.2 Calidad del aire. Contaminación atmosférica, acústica y lumínica.
 - 8.3 Cambio climático. Emisión de gases de efecto invernadero y consumo energético.
 - 8.4 Utilización del suelo y fragmentación del territorio
9. ASPECTOS SOCIALES RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD
 - 9.1 Seguridad vial
 - 9.2 Pérdida de autonomía infantil
 - 9.3 Movilidad accesibilidad y equidad
10. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD
 - 10.1 Análisis DAFO



0. INTRODUCCIÓN

La redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Viver (PMUS) persigue una planificación de la movilidad local capaz de resolver satisfactoriamente el acceso de la ciudadanía al empleo, a la formación o a los diferentes servicios preservando un entorno urbano saludable y con calidad ambiental.

Su objetivo fundamental consiste en definir una estrategia para la mejora de la movilidad del municipio desde criterios de sostenibilidad, contribuyendo con ello a algunos de los grandes retos de la actualidad, particularmente el de la lucha contra el cambio climático.

Para poder definir esta estrategia de actuación, un primer paso imprescindible consiste en el análisis y diagnóstico de la situación de partida en el municipio en cuanto a la movilidad. Se trata de identificar y explicar los principales problemas, retos y oportunidades actuales y futuros a los que se enfrenta la ciudad en relación con el desplazamiento de personas y mercancías y el uso del espacio público.

En definitiva, se trata de analizar y describir las principales características de la movilidad cotidiana de Viver, tanto en temporada baja como en temporada alta. Para, posteriormente, realizar una caracterización de los principales parámetros que están en el origen de dichos desplazamientos, ya sean internos al municipio o en conexión con territorios vecinos.

Para ello, se han desarrollado dos grandes líneas de trabajo:

- Desarrollo de una campaña de trabajo de campo que ha combinado la explotación de los datos existentes en las diferentes administraciones, organismos y entes privados con responsabilidad en la materia, con la observación directa del funcionamiento del sistema de movilidad en el municipio y la toma de datos en campo que complementen aquellos aspectos que sean necesarios.
- Proceso participativo que ha incluido una ronda de contactos con agentes claves de la administración local y el ámbito económico y social, con el objetivo de recabar información sobre las percepciones en cuanto a problemas, retos y oportunidades de un amplio espectro de la sociedad. Se introducen asimismo los aspectos relativos a la movilidad de otros planes sectoriales y estratégicos llevados a cabo.

0.1 ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

Este documento presenta las principales conclusiones de este proceso, estructuradas en torno a cinco bloques de información:

- 1) Descripción del marco general de referencia y los condicionantes que impone el medio físico y territorial, la realidad socioeconómica e institucional, así como las iniciativas previas en la materia
- 2) Aportaciones de la participación ciudadana
- 3) Caracterización de las pautas generales de la movilidad de la población de Viver, a partir de la información obtenida de la participación ciudadana
- 4) Análisis sectorial de los diferentes subsistemas del modelo de movilidad del municipio
- 5) Conclusión y análisis DAFO (Debilidades-Amenazas-Fortalezas-Oportunidades)

El resultado de esta fase constituye el fundamento sobre el que se formularán las propuestas de actuación del PMUS de Viver.



1. MARCO DE REFERENCIA

1.1 MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PMUS

Los planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) son los instrumentos que la mayor parte de las entidades locales utilizan para la planificación y la gestión de la movilidad en las ciudades.

Su desarrollo y aplicación cuenta con el apoyo de las diferentes administraciones públicas, que lo identifican como el instrumento idóneo para afrontar la problemática de la movilidad en las ciudades. Es, quizás, desde el ámbito de la Unión Europea desde donde mayores apoyos se están dando a estos planes últimamente, mediante el desarrollo de directrices metodológicas, así como de un marco institucional y de financiación para su fomento. Pero en el caso de algunas comunidades autónomas españolas, entre ellas la Comunidad Valenciana, el marco jurídico vigente obliga a su redacción, particularmente a los municipios de más de 20.000 habitantes en el caso de la Comunidad Valenciana.

Desde un punto de vista metodológico, un PMUS es una herramienta de planificación estratégica cuyo objetivo fundamental es mejorar la movilidad urbana y metropolitana desde criterios de sostenibilidad. Para ello desarrolla y coordina diferentes programas de actuación dirigidos a la mejora de las condiciones de accesibilidad de toda la ciudadanía a bienes y servicios, diseñando actuaciones de fomento de los modos de desplazamiento más respetuosos con el medio ambiente y socialmente más benignos (a pie, en bici, en transporte público), así como de racionalización del uso de los modos motorizados, particularmente el coche.

En ese sentido, el desarrollo de PMUS se debe alinear con un cambio de paradigma hacia una nueva cultura de la movilidad que aplique criterios de análisis y planificación que, como indica la propia Guía de PMUS de la UE (la denominada Guía ELTIS), difieran de la planificación tradicional:

Fig. 1.1.1. Planificación tradicional vs PMUS

Fuente: www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines



Planificación de Transporte Tradicional		Planes de Movilidad Urbana Sostenible
Centrado en el tráfico	→	Centrado en las personas
Objetivos principales: capacidad y velocidad de los flujos del tráfico	→	Objetivos principales: accesibilidad y calidad de vida, equidad social, salud y calidad ambiental
Enfoque modal.	→	Desarrollo equilibrado de todos los modos de desplazamiento y cambio hacia los modos menos contaminantes y más sostenibles
Centrado en la infraestructura	→	Conjunto integrado de acciones para lograr soluciones rentables
Documento de planificación sectorial	→	Documento de planificación sectorial coherente y complementario al resto de políticas relacionadas (usos del suelo, servicios sociales, salud, vigilancia, etc.).
Planes a corto/medio plazo	→	Planes a corto/medio plazo, en el marco de una estrategia a largo plazo
Dentro de los límites administrativos	→	Dentro de un área funcional definida por las pautas de movilidad cotidiana
Ámbito de los ingenieros de tráfico	→	Equipos interdisciplinarios de planificación
Desarrollado por especialistas	→	Implicación de los agentes económicos y sociales, a partir de un enfoque transparente y participativo
Evaluación de impacto limitada	→	Seguimiento y evaluación periódicos como parte de un proceso estructurado de aprendizaje y mejora



En síntesis, se podría concluir que, para dotar a los PMUS de una verdadera capacidad transformadora, el desarrollo de este tipo de planes debe regirse por una serie de principios metodológicos fundamentales, que a continuación se sintetizan:

Carácter estratégico: Sin renunciar a la consecución de objetivos a corto plazo, los PMUS deben trazar líneas de trabajo a largo plazo que contribuyan a materializar una visión consensuada de la ciudad, ya que la eficacia de una medida o de un paquete de medidas no siempre se comprueba en el corto plazo. El tempo de la movilidad no es el de las legislaturas, por lo que es necesario buscar acuerdos amplios en cuanto a la visión de ciudad que se quiere, en los que se implique el más amplio abanico posible de agentes y la ciudadanía, por ejemplo, mediante pactos por la movilidad.

Carácter interdisciplinar: Dado que la movilidad es una actividad fuertemente interrelacionada con otras disciplinas urbanas (urbanismo, medioambiente, turismo, salud, etc.), en las que los PMUS encuentran las raíces de sus retos y los límites a su actuación, éstos deben rediseñar las estructuras y aplicar nuevas formas de gobernanza que garanticen la eficiente implicación y coordinación entre sus diferentes departamentos y con el resto de administraciones competentes.

Carácter integrado: Atendiendo a los diferentes colectivos sociales y grupos de usuarios, con sus necesidades particulares y comportamientos diferenciados, cualquiera que sea su manera de desplazarse o modo de transporte, cuyas necesidades y condiciones de accesibilidad a bienes y servicios deben ser contempladas.

Dimensión territorial: Aunque se trate de planes impulsados desde el ámbito municipal, debe incorporarse la dimensión territorial, que habitualmente desborda la cuestión competencial, al darse numerosas relaciones de movilidad con origen o destino en territorios vecinos. El análisis pasa ahora a centrarse en un área funcional que va más allá de los límites administrativos y queda definida por la lógica de las pautas de movilidad cotidiana.

Arraigo en el concepto de sostenibilidad: Además de las medioambientales, la interpretación del concepto de movilidad sostenible incluye las variables sociales y económicas (salud, convivencialidad, deterioro del espacio público, autonomía, equidad, etc.). Perturbaciones que se presentan en un doble plano local y global.

Enfoque participativo: Que contemple la implicación de la comunidad en la toma de decisiones, la definición de objetivos y la elaboración de proyectos, dando voz a colectivos tradicionalmente poco representados (mujeres, infancia, personas con discapacidad, mayores, etc.).

Cambio cultural: No se trata sólo de mejorar infraestructuras y servicios, sino sobre todo de las mentalidades con las que la ciudadanía establece sus hábitos de desplazamiento, desarrollando estrategias de sensibilización, formación y fomento de una movilidad sostenible. Cambio cultural que debe penetrar también en los sectores técnicos y políticos, claves a la hora de enfocar el diagnóstico y las propuestas.

Proceso dinámico: El desarrollo de un PMUS se concibe como un proceso dinámico, en el que la elaboración del documento es sólo un punto de partida y donde cobran una importancia clave el seguimiento y la evaluación, como parte de un proceso estructurado de aprendizaje y mejora que actualiza el plan de manera constante. Se debe, por tanto, dotar al municipio estructuras adecuadas para cubrir todas las etapas de este ciclo y garantizar su continuidad.

1.2 OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN

Los objetivos generales previstos para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Viver, son:

- Garantizar la accesibilidad de todos al lugar de trabajo y a los servicios, en igualdad de condiciones, con independencia del modo de desplazamiento empleado.
- Aumentar la eficiencia y la efectividad del transporte de pasajeros y de mercancías.
- Mejorar la seguridad vial y ciudadana.
- Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido.
- Reducir el consumo energético y mejorar la eficiencia energética.
- Hacer más atractivo el entorno urbano y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Culminada la fase de análisis y diagnóstico, que aportará más detalle sobre los problemas y contradicciones del sistema, estos objetivos generales se concretarán en unos objetivos específicos, más precisos y operativos, que guiarán el diseño del plan de actuación y la selección de medidas.

2.1 CONDICIONANTES FÍSICOS

2. MARCO FÍSICO Y TERRITORIAL

Viver es un municipio histórico de interior ubicado en la comarca del Alto Palancia, en la provincia de Castellón. Alberga 1.691 habitantes (2023) y se encuentra localizado aproximadamente a 70 km de Castellón de la Plana, la capital de provincia (56' en coche - 3h 14' en transporte público - 4h 42' en bicicleta). El término municipal cuenta con una superficie de 49,93 km², limitando con los términos municipales de: Pina de Montalgrao, Benafer, Jérica, Teresa, Torás y Barracas.

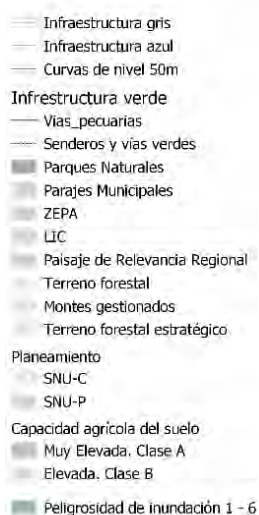
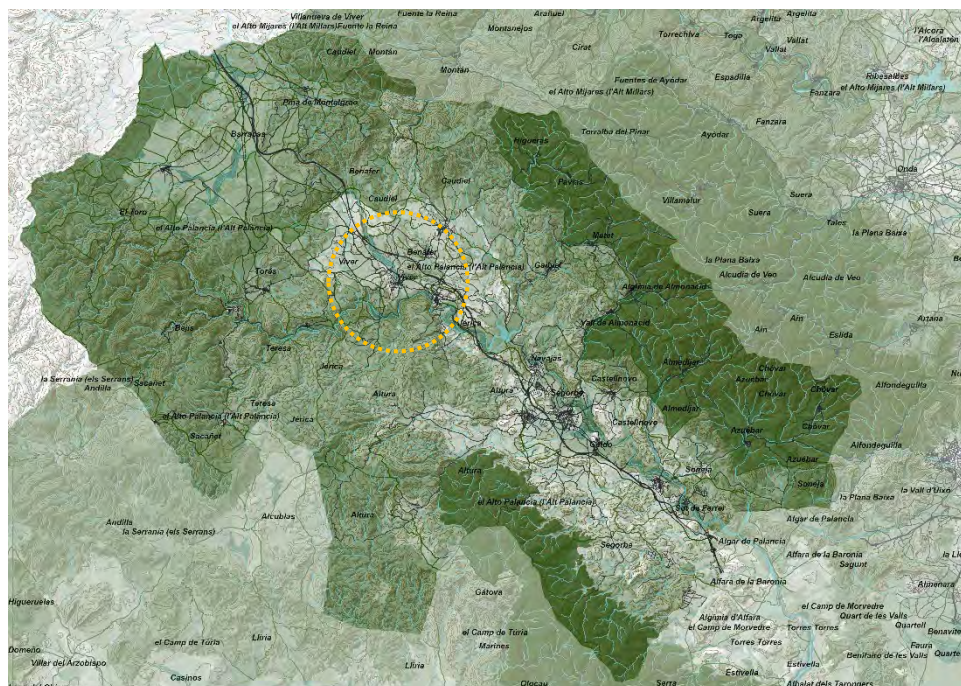
Fig. 2.1.1. Plano de Situación
de Viver
Fuente: ICV - GVA



Como ya se ha mencionado, el municipio de Viver se encuentra en la comarca del Alto Palancia, en pleno valle al norte del río homónimo, a una altitud de 561 m, entre las formaciones montañosas de la Serra Calderona al sur y la Serra d'Espadà al norte. En este sentido, en lo que se refiere a la Infraestructura Verde Regional, linda al sur con el Lugar de Interés Comunitario (LIC) del Curso Medio del Palancia, y el Paisaje de Relevancia Regional PRR12 de la Sierra Calderona. Asimismo, el núcleo urbano se ve atravesado de norte a sur por el barranco del Hurón, y por tanto se encuentra afectado por peligrosidad de inundación de nivel 1 según PATRICOVA; también existe una afección de peligrosidad nivel 6 en la cuenca del río Palancia y al norte del núcleo urbano en la zona de influencia del barranco.

Viver, por tanto, cuenta con un carácter estratégico al localizarse como un enclave intermedio entre grandes formaciones de interés paisajístico y ambiental, como son las sierras y el propio río Palancia. La buena comunicación de Viver por la autovía Mudejar también ayuda en este sentido a su potencial como centro de referencia de turismo paisajístico en la comarca del Alto Palancia.

Fig. 2.1.2. Plano de
Infraestructura Verde Regional
de Viver
Fuente: Estudio de Estrategias
Urbanas de Viver



Por otra parte, el clima se caracteriza por ser poco lluvioso y mediterráneamente seco con tendencia al continental debido a la altitud a la que se encuentra y a su lejanía de la costa, de temperatura suave y estable, pero con veranos calurosos. Pertenece a la zona climática C3.

Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 1 °C a 29 °C y rara vez baja a menos de -4 °C o sube a más de 32 °C. La temporada templada dura 3,0 meses, del 14 de junio al 12 de septiembre, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 26 °C. El mes más cálido del año en Viver es julio, con una temperatura máxima promedio de 29 °C y mínima de 17 °C.

La temporada fresca dura 3,8 meses, del 15 de noviembre al 9 de marzo, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 15 °C. El mes más frío del año en Viver es enero, con una temperatura mínima promedio de 1 °C y máxima de 12 °C.

Un día mojado es un día con por lo menos 1 milímetro de líquido o precipitación equivalente a líquido. La probabilidad de días mojados en Viver varía durante el año.

La temporada más mojada dura 9,2 meses, de 5 de septiembre a 11 de junio, con una probabilidad de más del 12 % de que cierto día será un día mojado. El mes con más días mojados en Viver es octubre, con un promedio de 5,2 días con por lo menos 1 milímetro de precipitación.

La temporada más seca dura 2,8 meses, del 11 de junio al 5 de septiembre. El mes con menos días mojados en Viver es julio, con un promedio de 1,9 días con por lo menos 1 milímetro de precipitación.

Entre los días mojados, distinguimos entre los que tienen solamente lluvia, solamente nieve o una combinación de las dos. El mes con más días con solo lluvia en Viver es octubre, con un promedio de 5,2 días. En base a esta categorización, el tipo más común de precipitación durante el año es solo lluvia, con una probabilidad máxima del 18 % el 7 de octubre.

La temporada de lluvia dura 11 meses, del 8 de agosto al 26 de junio, con un intervalo móvil de 31 días de lluvia de por lo menos 13 milímetros. El mes con más lluvia en Viver es octubre, con un promedio de 41 milímetros de lluvia.

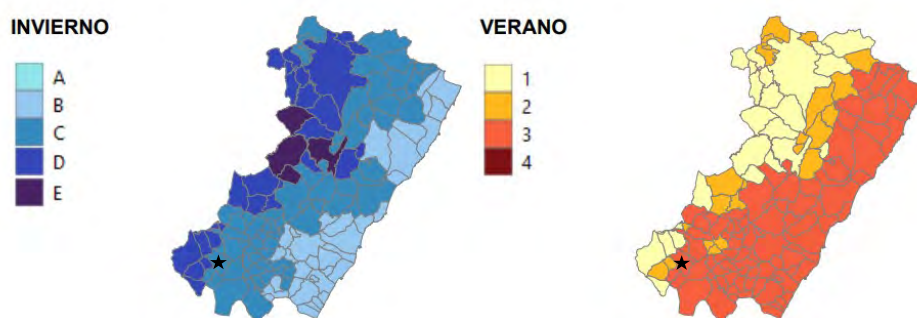
El periodo del año sin lluvia dura 1,5 meses, del 26 de junio al 8 de agosto. El mes con menos lluvia en Viver es julio, con un promedio de 8 milímetros de lluvia.

La duración del día en Viver varía considerablemente durante el año. En 2024, el día más corto es el 21 de diciembre, con 9 horas y 20 minutos de luz natural; el día más largo es el 20 de junio, con 15 horas y 0 minutos de luz natural.

En general se constata que las condiciones para fomentar la movilidad sostenible son muy favorables.

Fig. 2.1.3. Zonas climáticas de Viver

Fuente: Zonificación climática de la Comunitat Valenciana por municipios para su uso en el CTE DB-HE 2019: Condiciones para el control de la demanda energética. IVE (Instituto valenciano de la Edificación)



2.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL Y URBANA

El núcleo urbano de Viver se ubica territorialmente en un llano en torno a la cuenca del barranco del Hurón, entre varias elevaciones que constituyen los hitos naturales visuales del paisaje entre los que destaca el Alto de San Roque al norte, separado por la autovía; el alto de Santa Cruz y Los Domingos al oeste; y el Alto del Roquetillo al sureste, separado por el río Palancia.

En lo que se refiere a la estructura urbana de Viver, se observa como el barranco divide al pueblo en dos zonas urbanas con un carácter y morfología muy diferenciada.

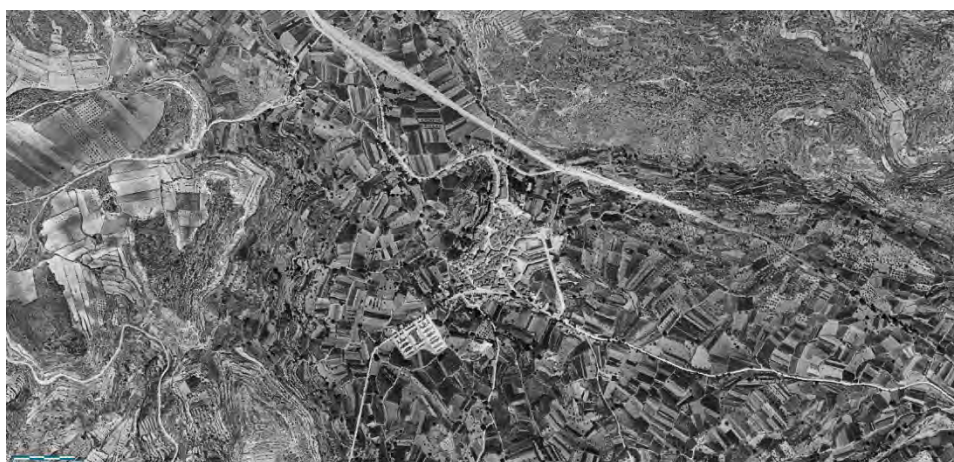
Al este, el núcleo urbano histórico tradicional, con una trama más irregular de calles estrechas que se adaptan a la orografía del terreno, que describen y cierran espacios compuestos por un parcelario también estrecho que da como resultado a una escena edificada compacta y densa.

Al oeste del barranco, se encuentran los crecimientos surgidos a partir de la segunda mitad del s.XX, a excepción de algunas villas aisladas y una agrupación de viviendas unifamiliares bajas al sur de la avenida de València, entre las calles Ntra. Sra. de Grac y Joaquín Puig. Estos nuevos crecimientos urbanos se caracterizan por una tipología de edificación más abierta, de parcela cerrada (tipo chalet), por lo general sin una coherencia volumétrica o compositiva definida, y agrupadas en manzanas irregulares separadas por calles de anchura considerable.

En lo que se refiere a la red de infraestructuras viarias de comunicación, es destacable la ejecución de la carretera nacional N-234 a mediados del s.XX como puede apreciarse en el fotoplano de 1956, que acabaría constituyendo en su momento el principal eje comunicativo con las poblaciones de mayor envergadura. En este sentido también es reseñable como a mediados de la década de los 2000 se ejecuta el tramo de la Autovía Mudejar que permitió el desvío de la circulación al norte de las poblaciones de Viver y Jérica, quedando la antigua carretera N-234 como un ramal de conexión de la autovía con ambas poblaciones.

Fig. 2.2.1. Evolución urbana
de Viver.
Fuente: ICV - GVA

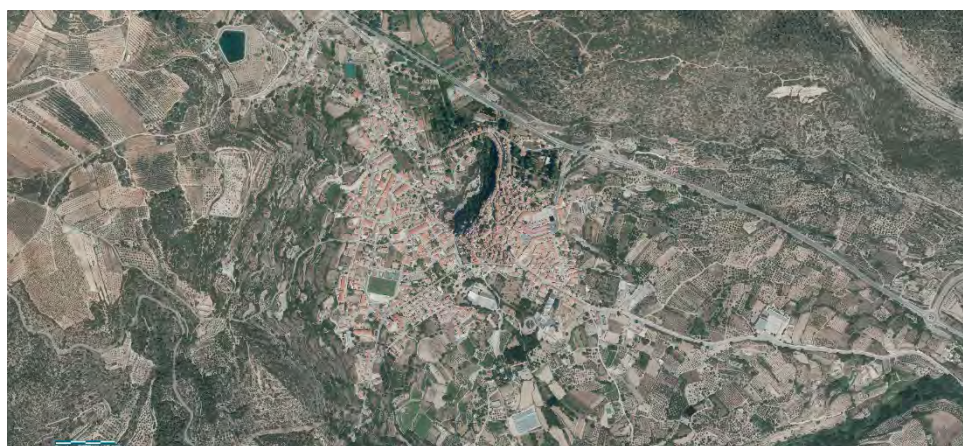
1956



2003



2023

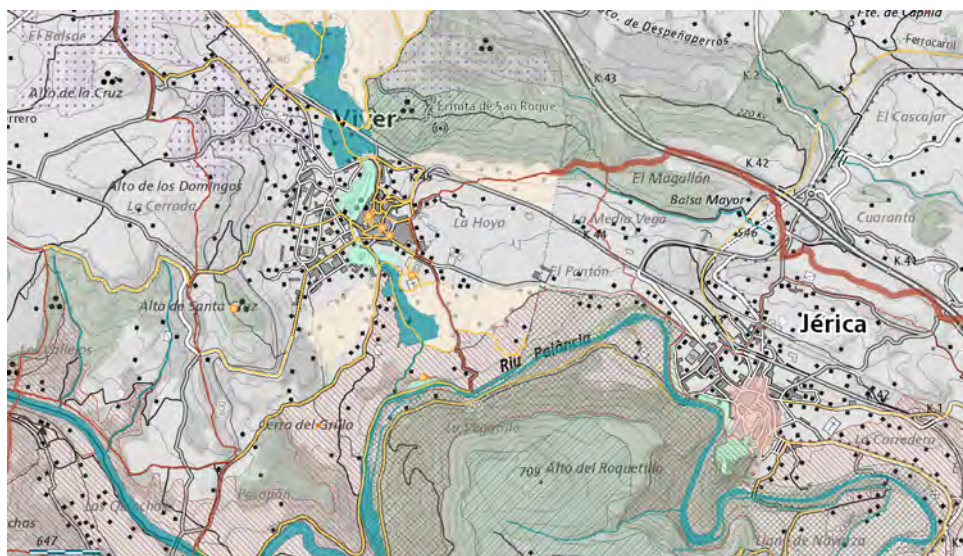


Entremedias de estas dos zonas urbanas diferenciadas, formando parte de la propia cuenca del barranco y separadas por la avenida, se encuentran: el parque de la Floresta, al norte; y el parque del Chorrillo, al sur; que constituyen el pulmón verde y el elemento principal y central de la Infraestructura Verde urbana del pueblo. Se forma así un gran conector central ecológico urbano – no urbano en dirección N-S de gran importancia estratégica, ya que conecta la zona forestal de San Roque y el llano agrícola al norte de la carretera, con el río Palancia, el paraje del Sargal, y el resto de zonas de gran valor ecológico de la Red Natura 2000 al sur del núcleo urbano que queda dominada por el Alto del Roquetillo.

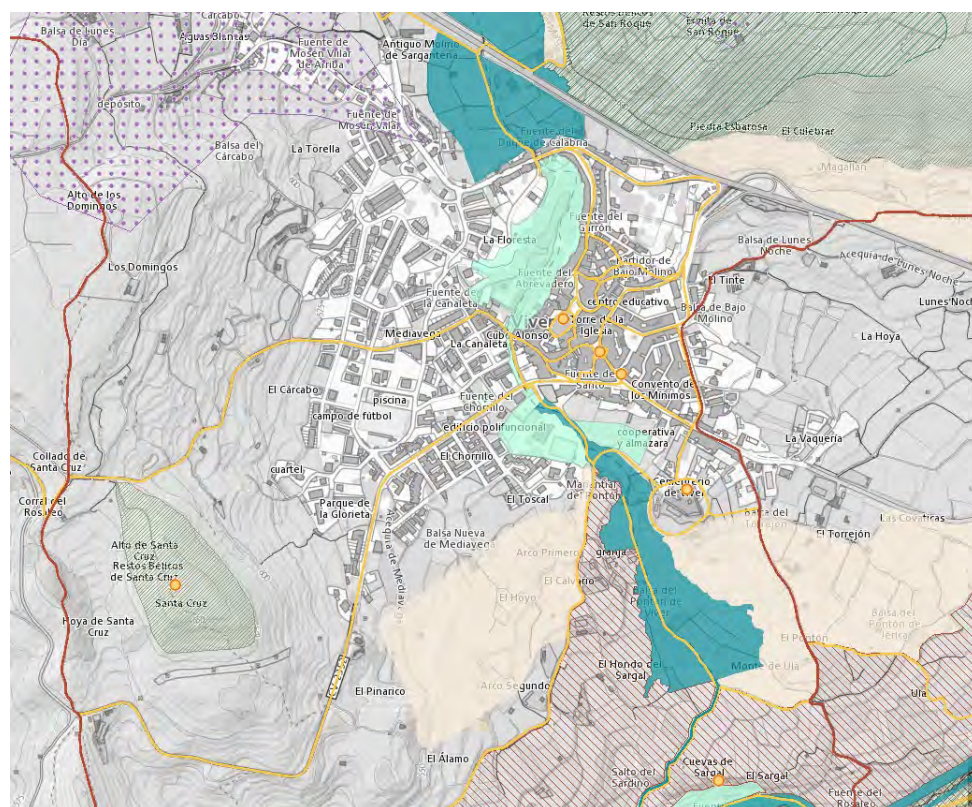
En otro sentido, también observamos en las proximidades las vías pecuarias de la Vereda de la Hoya de la Cruz al oeste del núcleo urbano, y al este, entrelazada con la avenida Castellón, la Colada de Viver. Estas vías terminan por enmarcar la definición de una trama de recorridos esenciales para articular la IV urbana. Estos recorridos se encuentran en su mayoría en el centro histórico que es donde también se ubican la mayoría de los Bienes de Relevancia Local del pueblo: Iglesia Parroquial Virgen de Gracia, Fuente de la Asunción, Iglesia de San Francisco de Paula y el Cementerio de Viver.

Mención aparte merece el Alto de Santa Cruz, una hoya aislada al suroeste del núcleo urbano, con una gran presencia a nivel paisajístico que bien merece considerarse también como un elemento importante de conexión en la red de IV.

Fig. 2.2.2. Plano de Infraestructura Verde Municipal de Viver.
Fuente: ICV - GVA



- IVM Conectores y Corredores (lin.)
- Cauces
 - Vías pecuarias
 - Rutas
 - Caminos históricos
 - Acequias
 - Recorrido escénico
 - Suelo forestal no estratégico conector
- IVM Espacios Valor Cultural (pun.)
- BIC
 - BRL
 - Elementos del Catálogo de Bienes
 - Árboles monumentales
- IVM Conectores y Corredores (pol.)
- Acequias
 - Cauces
 - Rutas
 - Suelo forestal no estratégico conector
 - Vías pecuarias
- IVM Red Natura 2000
- LIC
 - ZEPA
 - ZEC
- IVM Suelo Urbano y Urbanizable
- Infraestructura verde urbana
- IVM Áreas agrícolas
- Zona agrícola
- IVM Montes y suelo forestal
- Masas forestales
 - Suelo Forestal Estratégico del PATFOR
 - Montes
- IVM Delimitación planeamiento
- Áreas delimitadas
 - Afección visual
 - Mirador



Por otra parte, la avenida de València, así como la avenida de San Francisco, que constituye su prolongación en sentido sureste a partir de la calle San Francisco, ocupan el mismo espacio que la carretera comarcal CV-2352. La carretera, en paralelo a la autovía, hacia el este, conecta Viver con Jérica, la población vecina; mientras que hacia el suroeste se ramifica y conecta con varias poblaciones de la comarca como Torás, Teresa y varios senderos y lugares de interés natural y paisajístico en el entorno del río Palancia. En otro sentido, la carretera también es un eje de conexión de equipamientos como: el instituto, al oeste del núcleo urbano a mitad camino de Jérica; la cooperativa; varios comercios de alimentación y negocios de hostelería; el parque del Chorrillo con el pabellón polifuncional; y el polideportivo.

La avenida es así, un eje de comunicación funcional interurbano y de conexión de los principales equipamientos y servicios dentro y en las proximidades del pueblo; y, por tanto, un elemento fundamental de articulación para el desarrollo de la Infraestructura Verde y actuaciones estratégicas tanto a escala regional como urbana.

Infraestructuras de comunicación

Las infraestructuras de comunicaciones tienen en su mayoría una importancia local, con las excepciones de la Autovía A-23 (que atraviesa el municipio por su mitad noreste en sentido sureste-noroeste) y de la N-234, cada vez menos transitada por viajeros de largo recorrido y con un trazado quasi paralelo a la mencionada A-23 y que es colindante al núcleo principal de población.

Las principales vías existentes y proyectadas son las siguientes:

De la Administración estatal:

- Autovía A-23 "Sagunto-Frontera Francesa por Somport" o Autovía Mudéjar.
- Carretera Nacional N-234 "Sagunto a Burgos". Esta vía será en el futuro la vía principal de comunicación de la zona industrial ubicada junto al nudo de conexión entre la N234 y la Autovía A-23 del casco, en su parte sur.

De la Administración autonómica:

- CV-235. Variante de Viver a Teresa. Con acceso desde la N-234 en sentido NoresteSuroeste y que conecta con la CV-236 y continua como CV-235 hasta la población de Teresa en sentido Norte-Sur.

De la Administración provincial:

- CV-209. de Viver a Pina de Montalgrao. Conecta con la antigua N-234 y se localiza con cierto paralelismo a la A-23 al oeste de la misma hasta que abandona el término municipal.
- CV-211, de Viver a Benafer. Conectando en la antigua N-234, atraviesa por debajo la A23 y discurre por un lateral del Barranco Hurón hasta salir del término municipal.
- CV-236, de Viver a Torás. Se trata de un tramo que se inicia en la variante de la CV-235 y tiene un sentido este-oeste hasta su salida del término municipal.
- CV-2352 antigua de Viver a Torás.
- CV-2390 antigua N-234 Puerto de Ragudo.

En cuanto a la existencia de infraestructuras ferroviarias, el término municipal de Viver es atravesado por la línea ferroviaria "Valencia-Teruel-Zaragoza", esta línea soporta la línea C-5 de Cercanías de RENFE entre Valencia y Caudiel y atraviesa el término municipal inicialmente en su parte noreste, para abandonarlo momentáneamente y después cruzarlo por su parte norte en sentido noroeste-sudeste.

Las Vías Pecuarias están consideradas como las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discuriendo tradicionalmente el tránsito ganadero. Aquellas que se encuentran catalogadas en el término municipal de Viver son las siguientes:

- Vía Pecuaria nº 1. Cañada Real de Benabal, con una anchura legal de 75 m. Longitud aproximada de 8.500 m.
- Vía Pecuaria nº 2. Vereda de la Hoya de la Cruz, con una anchura legal de 20 m. Longitud aproximada de 9.000 m.

- Vía Pecuaria nº 3. Vereda del Contador, con una anchura legal de 20 m. Longitud aproximada de 9.700 m.
- Vía Pecuaria nº 4. Colada de Monleón, con una anchura legal de 8 m. Longitud aproximada de 5.000 m. • Vía Pecuaria nº 5. Colada de los Algezares, con una anchura legal de 5 m. Longitud aproximada de 3.000 m.
- Vía Pecuaria nº 6. Colada de Viver, con una anchura legal de 3 m. Longitud aproximada de 1.800 m. • Vía Pecuaria nº 7. Colada del Corral del Calvo, con una anchura legal de 7 m. Longitud aproximada de 5.500 m.
- Vía Pecuaria nº 8. Colada del Mazorral, con una anchura legal de 7 m. Longitud aproximada de 2.600 m.
- Vía Pecuaria nº 9. Colada de la Masía del Río, con una anchura legal de 6 m. Longitud aproximada de 1.200 m. • Vía Pecuaria nº 10. Colada del Paso, con una anchura legal de 6 m. Longitud aproximada de 1.400 m.
- Vía Pecuaria nº 11. Vereda del Cerro Jaime a los Altos del Ragudo, con una anchura legal de 10 m. y una longitud aproximada de 2.800 m. en el primer tramo y de 20 m. y una longitud aproximada de 1.400 m. en el segundo tramo.

Se ha tenido en cuenta lo recogido en la Instrucción de 13 de enero de 2012 de la Dirección del Medio Natural sobre vías pecuarias (DOCV nº 6.694, de 18 de enero de 2012), puesto que la misma es una herramienta de gestión de los proyectos y actuaciones que afectan a las vías pecuarias, con el objeto de contribuir a la dinamización de la economía y generación de empleo. Además en ella, se regulan los procedimientos de clasificación, deslinde, amojonamiento, desafección, así como la modificación de trazado por ordenación territorial, de autorización de ocupación temporal, o la concesión demanial.

Sobre los trazados de estas vías está prohibida la edificación. No obstante, según los artículos 11 y 12 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, está permitido variar el trazado de las mismas siempre y cuando se asegure el mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y de los trazados junto con la continuidad de tránsito ganadero y los demás usos compatibles y complementarios con el mismo.

Fig. 2.2.6. Plano de carreteras
Fuente: ICV - GVA

- Autopista/Autovía del Ministerio
- Autopista/Autovía de la Generalitat
- Red de carreteras del Estado
- Red Básica de la Generalitat
- Red Local del Ministerio
- Red Local de la Generalitat
- Red Local de la Diputación
- Red Local
- Otras titularidades

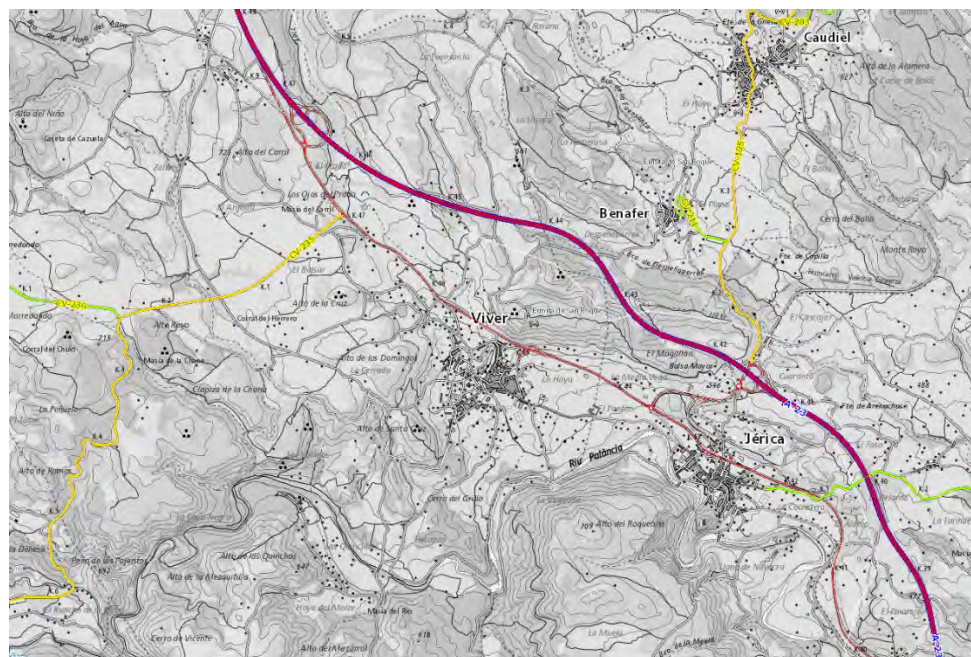
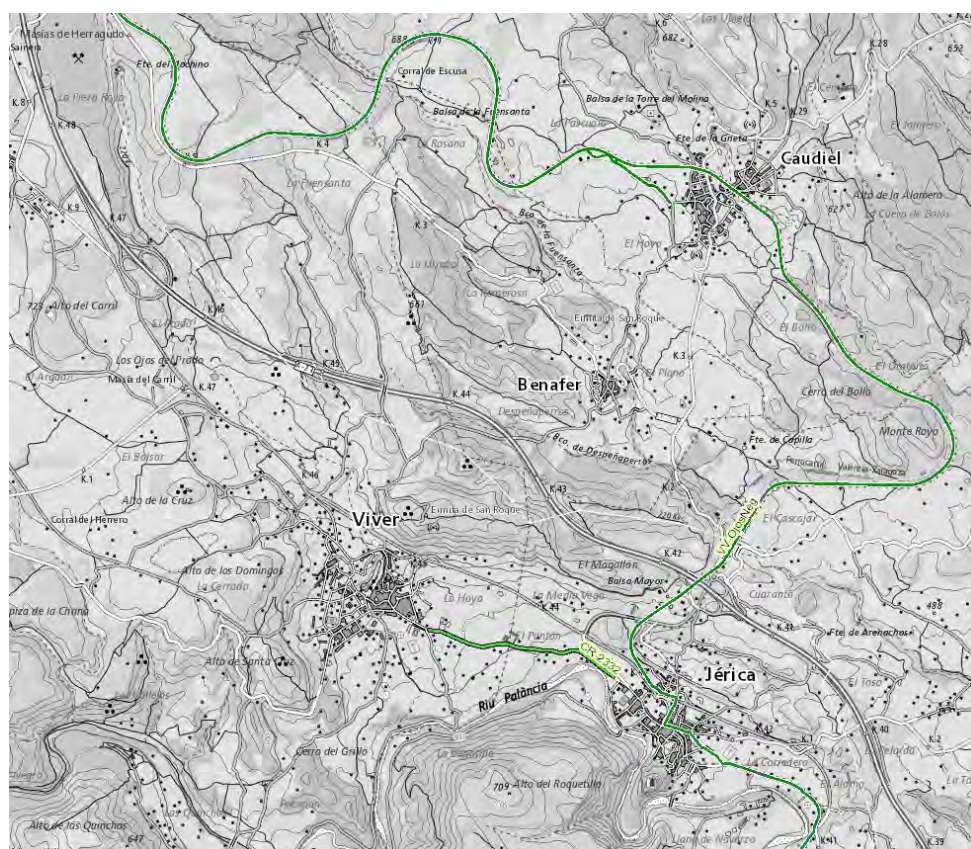


Fig. 2.2.7. Plano de red no motorizada (ciclo-rutas)
Fuente: ICV - GVA

- Xarxa bàsica
- Xarxa complementària



Cabe destacar finalmente que la vía verde Ojos Negros pasa por el núcleo urbano de Jérica en dirección a Caudiel, muy próxima a Viver. Desde Viver la red complementaria no motorizada CR-2332 conecta con la vía verde por el mismo eje de la av. San Francisco que une Jérica y Viver y a su vez ambas poblaciones con el instituto.

Otros asentamientos urbanos del municipio

El núcleo urbano se sitúa en la parte sureste del término, limitando con el término municipal de Jérica, teniendo el casco urbano una extensión aproximada de unas 61 hectáreas, a las que se tienen que añadir las pedanías de Masía de Parrela y la Masada del Sordo.

Estos pequeños conjuntos urbanos tienen un carácter eminentemente residencial, constituyendo una agrupación heterogénea de tipologías tipo casa unifamiliar de parcela adosada, algunas con jardín propio.

Desde el punto de vista de la movilidad, la comunicación con el núcleo urbano de Viver se lleva a cabo en coche principalmente por la N-234 / CV-211. Destaca la proximidad a la autovía A-23. Desde el punto de vista de la movilidad blanda, los caminos más recurrentes de enlace con Viver son el Camino del Carril y el Camino del Herragudo, este último para conectar también con el Alto de Santa Cruz, el río Palancia y los parajes de la Chana, Sargal, etc. al sur de Viver.

Fig. 2.2.8. Plano de situación de los asentamientos urbanos sobre el planeamiento urbanístico
Fuente: ICV - GVA

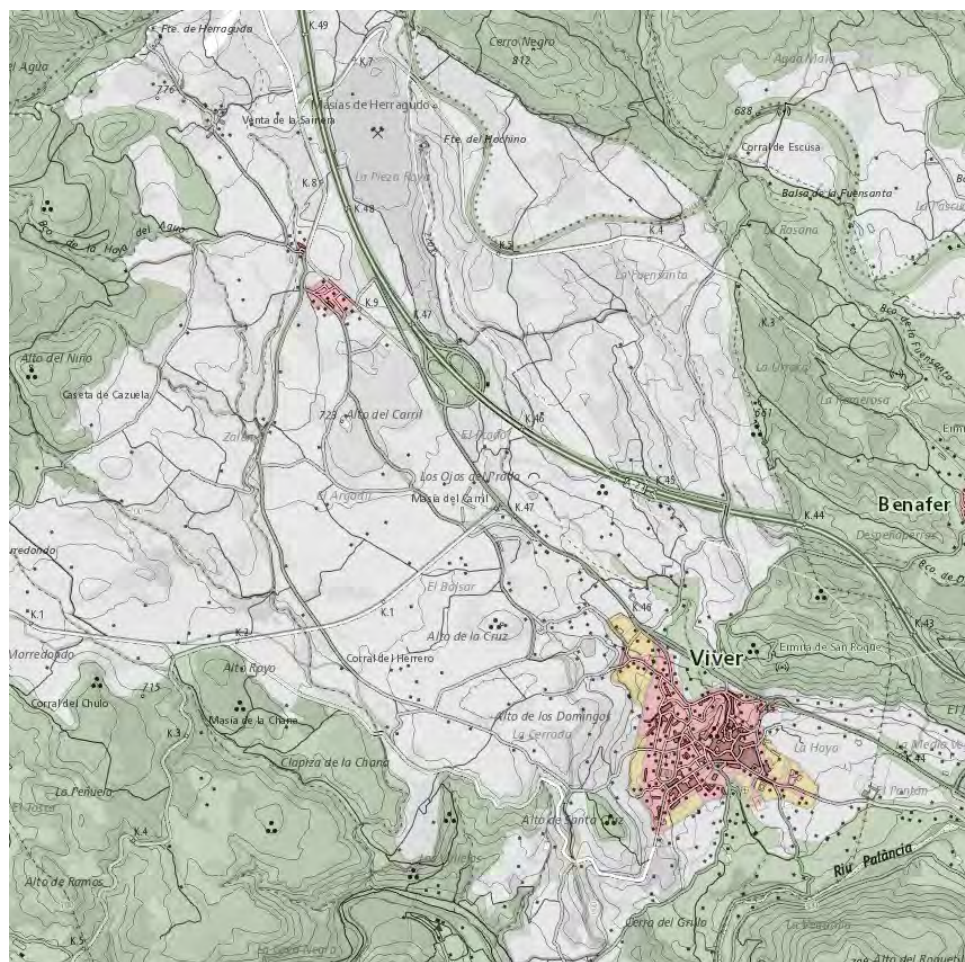


Fig. 2.2.9. Plano de los
asentamientos urbanos
pedáneos de Viver
Fuente: ICV - GVA



3. MARCO SOCIOECONÓMICO E INSTITUCIONAL

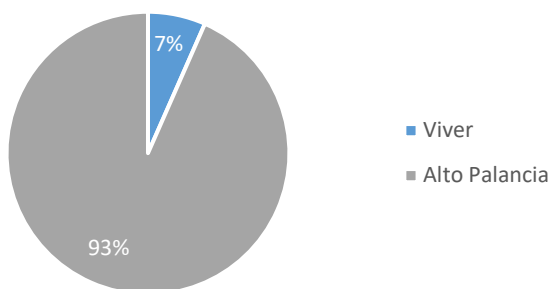
3.1 POBLACIÓN

a) Aspectos generales

El municipio de Viver pertenece a la comarca del Alto Palancia. Su población es de 1.683 personas (2023), que representa un 6,66% del total que reside en la comarca 25.269 personas (2023).

Fig. 3.1.1. % población del municipio respecto de la comarca 2020

Fuente: elaboración propia. ARGOS GVA



Con respecto a su origen de nacimiento, Según los datos publicados por el INE procedentes del padrón municipal de 2022 **el 21,53% (364) de los habitantes empadronados en el Municipio de Viver han nacido en dicho municipio**, el 62,57% han emigrado a Viver desde diferentes lugares de España, el 17,03% (288) desde otros municipios de la provincia de Castellón, el 33,53% (567) desde otras provincias de la Comunidad Valenciana, el 12,00% (203) desde otras comunidades autónomas y el 15,91% (269) han emigrado a Viver desde otros países.

En lo que se refiere a las variaciones residenciales, la mayoría de los inmigrantes proceden del resto de la CV (85 personas) y en menor medida de otra comunidad autónoma (24) y del extranjero (14). En el mismo sentido, en las emigraciones también es mayor el porcentaje de personas cuya procedencia es la CV (53) que del extranjero (13) o de otra comunidad autónoma (13). Se observa que tanto para el año 2021 que es para el que se obtienen los últimos datos, como en años anteriores, la inmigración supera a la emigración, contribuyendo así positivamente al incremento poblacional.

Por otra parte, la evolución demográfica de Viver presenta una notable irregularidad a lo largo del tiempo. A pesar de que en las últimas décadas, desde mediados de los años 80 hasta principios de los 90 del siglo pasado, se registraron cifras mínimas de alrededor de 1.200 habitantes, parece que el municipio está experimentando gradualmente un aumento en su población. Sin embargo, estas cifras aún se encuentran muy por debajo de los máximos alcanzados en los años 50 y en la década de 1910.

El descenso poblacional más significativo ocurrió en la primera mitad del siglo pasado, posiblemente como resultado de la crisis de la filoxera. A pesar de haber experimentado un notable crecimiento en los años posteriores a la posguerra, llegando a alcanzar un máximo histórico de 3.000 habitantes, la población volvió a disminuir, probablemente debido al éxodo rural hacia zonas costeras y ciudades más industrializadas. No fue hasta finales de los años 90 cuando se empezaron a observar algunos incrementos, aunque estos han sido irregulares, interrumpidos por eventos como la crisis económica de 2008, que provocó un nuevo descenso en la población hasta el año 2017. Desde entonces, la población de Viver ha experimentado un crecimiento sostenido que continúa hasta el día de hoy.

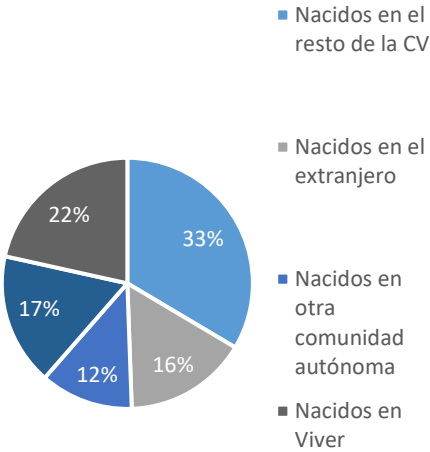
Fig. 3.1.2. Evolución de la población

Fuente: ARGOS GVA



Fig. 3.1.3. % habitantes según lugar de nacimiento 2022

Fuente: elaboración propia. INE – Foro Ciudad



Fecha	Valor (personas)
2023	1.683
2022	1.691
2021	1.661
2020	1.572
2019	1.536
2018	1.538
2017	1.509
2016	1.536
2015	1.558
2014	1.594
2013	1.633
2012	1.666
2011	1.681
2010	1.695
2009	1.754
2008	1.703
2007	1.611
2006	1.479
2005	1.441
2004	1.413
2003	1.386
2002	1.314
2001	1.285
2000	1.297
1999	1.265
1998	1.237
1996	1.202

Fig. 3.1.4. Evolución histórica de la población 1900 - 2023

Fuente: INE – Foro Ciudad

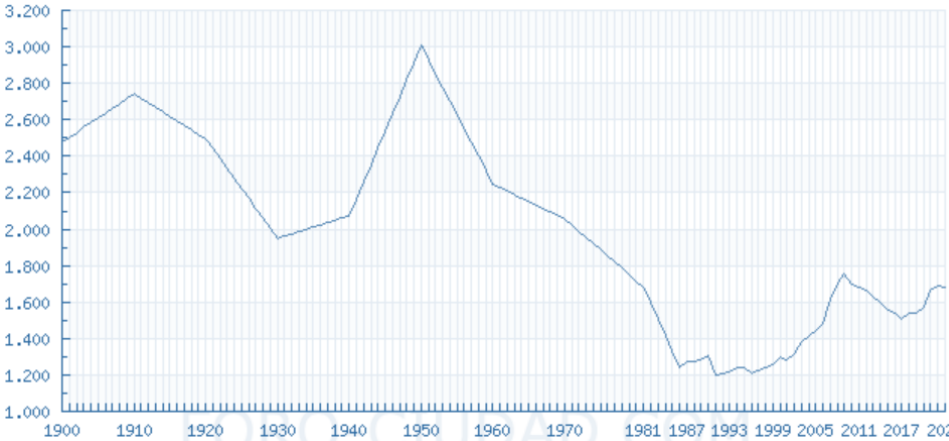
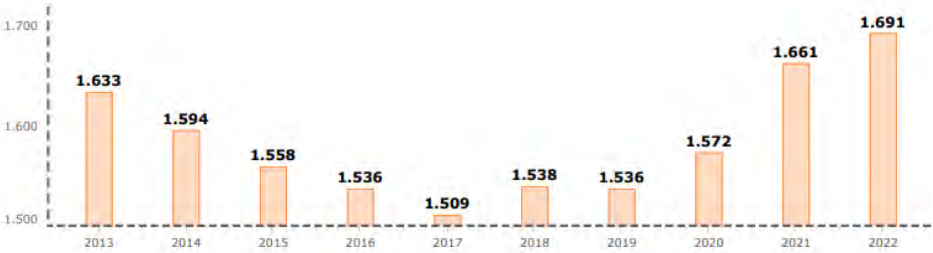


Fig. 3.1.4. Evolución de la población 2013 - 2022

Fuente: Ficha municipal IVE 2023. Pegv.gva.es



En cuanto a la edad de la población, los mayores de 64 representan el 25,49% y los menores de 16 corresponden a 13,96% de la población, encontrándose el grueso de edad en la población adulta, de 30 a 64 años, representando un 49,20%. La media de edad de la población se sitúa por tanto en 47 años y medio.

Por otra parte, la proporción entre hombres y mujeres es del 51% hombres y 49% mujeres aproximadamente.

Fig. 3.1.5. % Habitantes según edad de la población 2023
Fuente: elaboración propia. ARGOS GVA

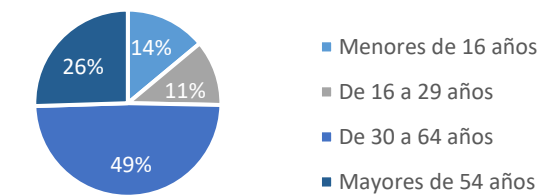


Fig. 3.1.6. % Habitantes según el sexo de la población 2023
Fuente: elaboración propia. ARGOS GVA

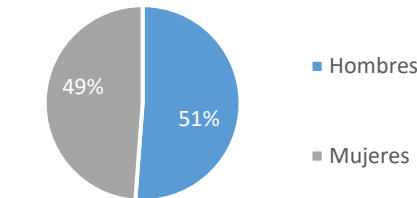


Fig. 3.1.7. Pirámide de población 2020
Fuente: Ficha municipal IVE 2023. Pegv.gva.es

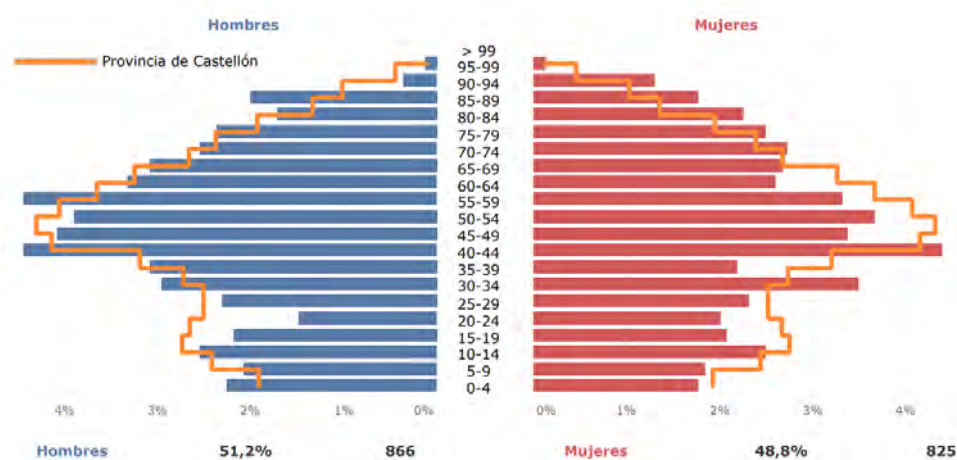


Fig. 3.1.8. Indicadores demográficos 2020
Fuente: Ficha municipal IVE 2023. Pegv.gva.es

	Municipio	Provincia	Comunitat Valenciana
Dependencia	65,1%	54,2%	53,8%
Dependencia población <16 años	23,0%	23,6%	23,1%
Dependencia población >64 años	42,1%	30,6%	30,7%
Envejecimiento	182,6%	129,7%	133,2%
Longevidad	56,8%	49,1%	48,0%
Maternidad	20,3%	17,7%	17,2%
Tendencia	103,0%	79,0%	79,5%
Renovación de la población activa	59,3%	72,8%	73,4%



De estos datos se extrae que en Viver existe una tendencia al envejecimiento, que incluso supera al del resto de la provincia y la CV. Igual que sucede también en la provincia y la CV, la dependencia de la población menor de 16 años es menor que la dependencia de la población mayor de 64 años, siendo los índices de dependencia en este último caso superiores a los de la provincia y la CV. Por contrapartida, en Viver existe un índice mayor de longevidad entre la población, y el índice de maternidad también supera porcentualmente a los valores de la provincia y CV. Por otra parte, el porcentaje de renovación de la población activa es bastante inferior a la media provincial y de la CV.

b) Distribución de la población

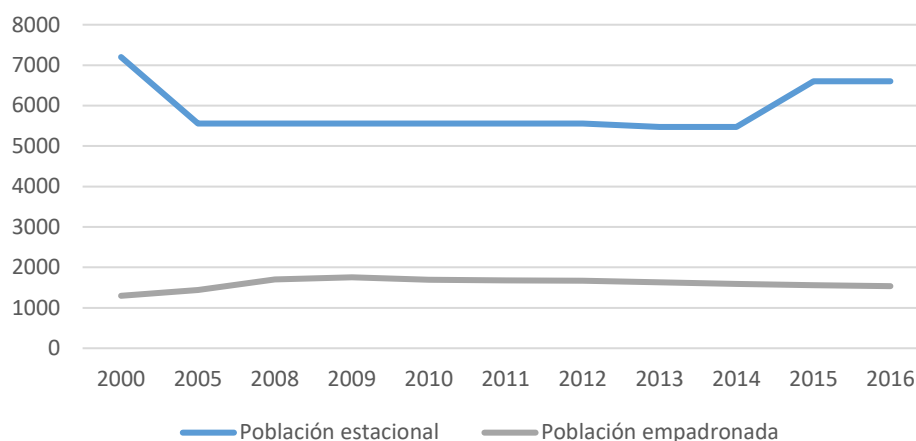
La población estacional máxima es una estimación de la población máxima que soporta Viver. En el cálculo se incluyen las personas que tienen algún tipo de vinculación o relación con el municipio, ya sea porque residen, trabajan, estudian o pasan algún período de tiempo en él.

La población estacional en Viver tiene un efecto notable a la hora de analizar la movilidad y las posibles consecuencias derivadas de las variaciones poblacionales a lo largo del año que repercuten en la misma.

La población estacional máxima que soporta Viver se sitúa en valores que cuadruplican o quintuplican al de la población empadronada. Mostrando por tanto una gran fluctuación a lo largo del año, alcanzándose grandes repuntes en periodos estivales.

Según los datos de ARGOS fechados en 2021, de las 1.942 viviendas de Viver, un 37,64% están registradas como viviendas principales, mientras que un 11,9% son viviendas de alquiler, un 23,79% se encuentran vacías, y un 17,51% son de uso esporádico.

L Fig. 3.1.9. Población estacional en Viver
Fuente: INE – Foro Ciudad



3.2 ACTIVIDAD ECONÓMICA

a) Caracterización de la actividad económica

La actividad económica de Viver ha estado ligada históricamente al sector primario agrícola de secano, especialmente al cultivo de la vid hasta que la crisis de la filoxera hizo necesario encontrar otras explotaciones de cultivo como el almendro entre otros frutales no cítricos, y el olivar. Según datos de la Ficha Municipal del IVE-GVA la superficie de cultivo de frutales no cítricos es de 1.037 ha, representando un 70,3% de la superficie cultivada, y el olivar de 374 ha, representando un 25,3%.

Actualmente, aunque la producción de aceite representada principalmente por la

Cooperativa de Viver, es un gran motor económico, el sector servicios representa con diferencia el mayor porcentaje de ocupación en el municipio (75.2%), seguido de la construcción (9,9%), industria (6,9%), agricultura (4%), sin actividad económica (4%).

El número de empresas activas en el municipio (excepto sector primario) es de 101, según datos aportados por la Ficha Municipal del IVE - GVA. 74 de ellas pertenecen al sector servicios, 22 al de la construcción y 5 a la industria.

Fig. 3.2.1. Evolución del número de empresas 2022
Fuente: ARGOS GVA

Fecha	Valor (empresas)
2022	101
2021	102
2020	108
2019	99
2018	100
2017	98
2016	101
2015	107
2014	104
2013	102
2012	97

Fig. 3.2.2. Distribución de empresas por sector de actividad.
Fuente: Ficha municipal IVE 2023. Pegv.gva.es



Fig. 3.2.3. Número de empresas activas por sector de actividad 2023 (exceptuando sector primario).
Fuente: Ficha municipal IVE 2023. Pegv.gva.es



Respecto al sector agrícola, ocupa una superficie, según datos extraídos de ARGOS, GVA referentes a 2011, de 91,44% de la superficie total del municipio. Como ya se ha comentado, según la Ficha municipal PEGV la superficie agrícola estaba dedicada en 2023 en su mayor parte al cultivo de frutales no cítricos (70,3%) y de olivar (25,3%).

Fig. 3.2.4.
Distribución % de
superficies de cultivo
2023
Fuente: Ficha
municipal IVE 2023.
Pegv.gva.es



Aunque este sector, que en otras épocas fue esencial para la economía local y en la actualidad su peso en términos de ocupación e incidencia económica es menor, todavía mantiene muy presente su actividad y constituye un motor económico.

Por otra parte, la actividad agrícola constituye a nivel identitario un factor de vital importancia para Viver, pues su historia, su paisaje y su cultura se ven referenciadas en ello.

b) Mercado de trabajo

La movilidad de un municipio tiene una relación directa con la actividad productiva que se desarrolla en el mismo, de tal forma que atrae flujos de viaje desde otros municipios y genera viajes dentro del propio municipio y hacia el exterior.

Como ya se ha comentado, la incidencia del sector servicios en la economía es muy importante en el municipio, y eso se refleja en el empleo, superando ampliamente la afiliación a la seguridad social en el sector servicios al resto de sectores de actividad. De los gráficos se extrae asimismo el aumento del número de afiliaciones y que estas aunque siguen siendo más en el caso de los hombres que de las mujeres, se mantienen constantes con leve tendencia hacia el crecimiento.

Fig. 3.2.5. Personas
afiliadas a la seguridad
social.
Fuente: Ficha
municipal IVE 2023.
Pegv.gva.es

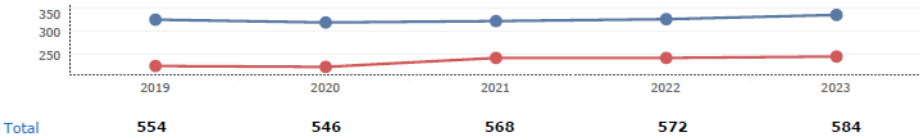


Fig. 3.2.6. Paro registrado.

Fuente: Fuente:
Ficha municipal IVE
2021. Pegv.gva.es

Fecha	Valor (%)
31/01/24	10,74
31/03/23	9,86
31/03/22	9,88
31/03/21	10,32
31/03/20	9,27
31/03/19	8,32
31/03/18	9,14
31/03/17	11,09
31/03/16	10,92
31/03/15	13,51
31/03/14	15,90
31/03/13	16,45
31/03/12	16,30
31/03/11	12,52
31/03/10	11,75
31/03/09	9,43
31/03/08	4,68
31/03/07	3,37
31/03/06	4,82

Fig. 3.2.7. Evolución de la tasa de paro.

Fuente: ARGOS GVA



El paro no obstante registra niveles parecidos a la comarca y la CV, aunque levemente superiores. Se observa una tendencia sostenida pero al alza, que, aunque no alcanza los niveles de desempleo de los años posteriores a la crisis, todavía se encuentran lejanos a los bajos índices de desempleo de los años previos a la misma.

3.3 MOTORIZACIÓN

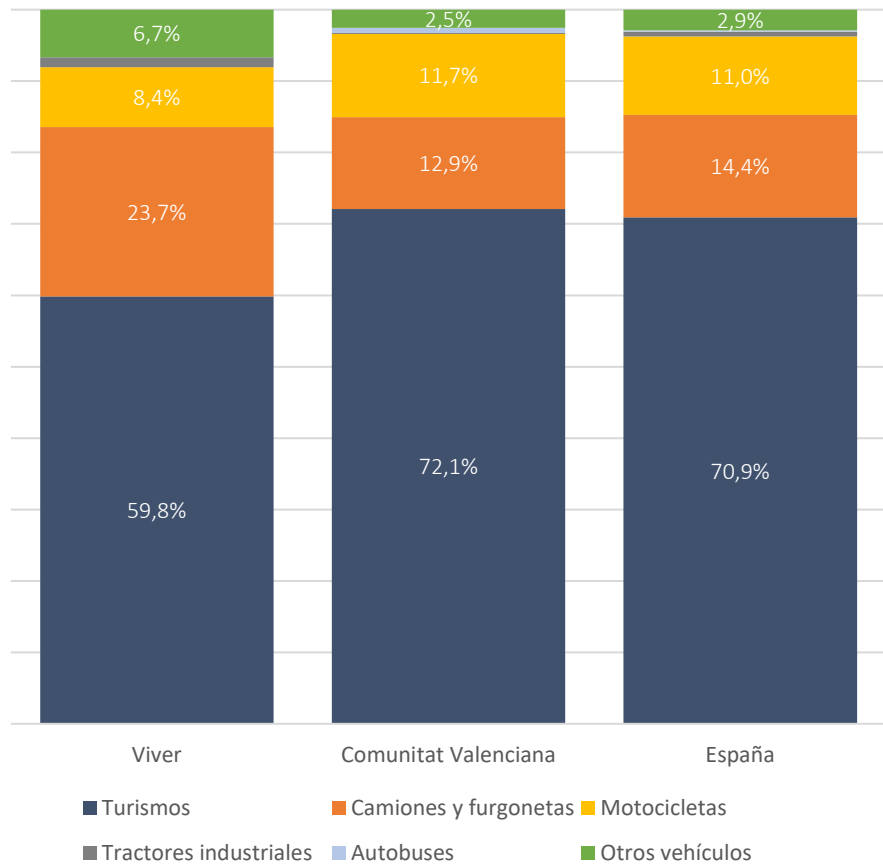
La disponibilidad de vehículo en propiedad predispone a su utilización. De ahí que sea relevante analizar el índice de motorización de la población de Viver, comparando su evolución con la de su entorno más inmediato, con objeto de valorar si la situación de partida de sus habitantes es más o menos favorable que la de su entorno en cuanto a la utilización de los modos más sostenibles.

Los últimos datos disponibles en el Banco de Datos Territorial del Instituto Valenciano de Estadística (IVE, provenientes de la Dirección General de Tráfico (DGT), correspondientes al año 2021, indican que en Viver existe un parque de 1.337 vehículos, de los cuales son 800 turismos (59,8%), 317 camiones y furgonetas (23,7%) y 112 motocicletas (8,4%). Repartiéndose los 108 que quedan entre tractores industriales y otro tipo de vehículos.

En comparación con la media regional y nacional, esta distribución del parque presenta unas cifras con una menor proporción de turismos y una mayor proporción de camiones y furgonetas, así como de otros vehículos (en los que se incluirían los vehículos agrícolas).

Fig. 3.19 Parque de vehículos.

Fuente: Elaboración propia a partir de IVE.



Considerando el parque móvil municipal y la clase de carburante, el diésel es el tipo de carburante más utilizado, con un 58,3% del total del parque de vehículos, seguidos por los vehículos de gasolina, 39,1%. En el caso de los turismos, la presencia de la motorización a diésel se ve acentuada, con un porcentaje del 63,5%, frente al 36,1% de gasolina. La presencia de vehículos eléctricos es muy reducida, suponiendo únicamente el 0,1% del parque de vehículos.

Fig. 3.20 Vehículos por tipo y carburante.

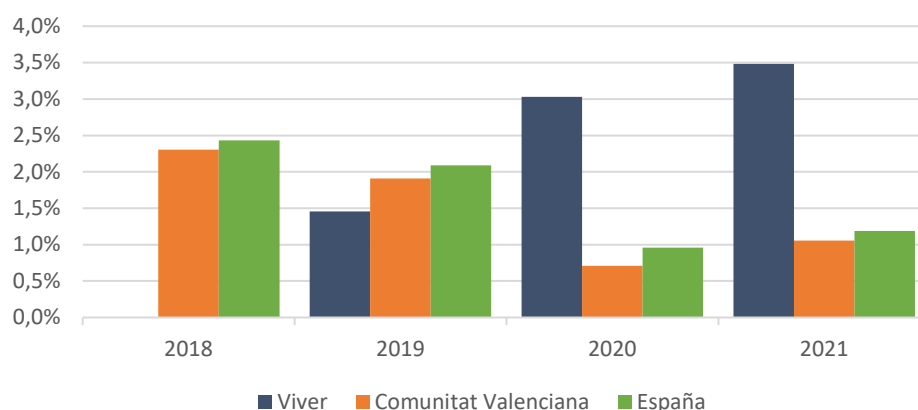
Fuente: Elaboración propia a partir de IVE.

	Diesel	Gasolina	Electrico	Sin especificar	Otros	Total
Turismos	508	289	2	0	1	800
Motocicletas	0	112	0	0	0	112
Furgonetas y camiones	287	30	0	0	0	317
Autobuses	0	0	0	0	0	0
Tractores industriales	19	0	0	0	0	19
Otros	37	16	0	36	0	89
Total	851	447	2	36	1	1337

En cuanto a la evolución del parque de vehículos, se observa un crecimiento constante a lo largo de los últimos años, con una tasa promedio del 2% anual. En comparación con la evolución experimentada en la Comunidad Autónoma y el conjunto el país, este crecimiento se produce con unas tasas significativamente más elevadas en los últimos dos años en Viver.

Fig. 3.21 Tasa de crecimiento del parque de vehículos.

Fuente: Elaboración propia a partir de IVE.

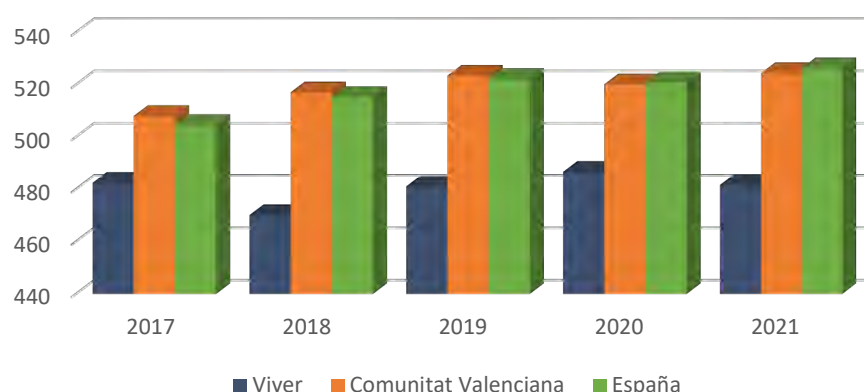


El índice de motorización, que relaciona el número de vehículos con la población, es significativamente mayor en Viver (805 vehículos/1.000 habitantes) que el promedio de la Comunitat Valenciana (727 vehículos/1.000 habitantes) o el conjunto del país (742 vehículos/1.000 habitantes).

Analizando el caso particular de los turismos, el índice de motorización de Viver (482 turismos/1.000 habitantes) se sitúa, sin embargo, por de la media regional (524 turismos/1.000 habitantes) y nacional (526 turismos/1.000 habitantes). Si bien esta diferencia se ha ido aminorando a lo largo de los últimos años, con un crecimiento del -0,2% a lo largo del último lustro en el caso de Viver, frente al 3,2% de la Comunitat Valenciana y el 4,6% en el conjunto de España.

Fig. 3.22 Evolución del índice de motorización (turismos/1.000 habitantes).

Fuente: Elaboración propia a partir de IVE.

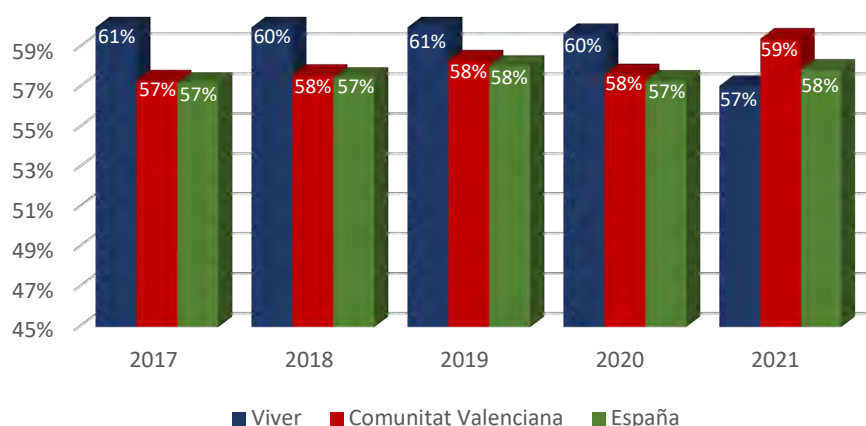


Pero además del parque de vehículos, es necesario conocer el nivel de acceso a los mismos de la población. Es decir, el número de personas que disponen de carné de conducir y pueden, por tanto, hacer uso de los mismos.

En ese sentido, según los datos del censo de la DGT, en 2021 había un total de 948 conductores en Viver, lo que equivale a un 57% de la población municipal, cifra que se ha reduciendo ligeramente a lo largo de los últimos años. Esta proporción es similar a la que se observa en el resto de la Comunidad Autónoma y el conjunto del País.

Fig. 3.23 Población con carné de conducir.

Fuente: Elaboración propia a partir de DGT.



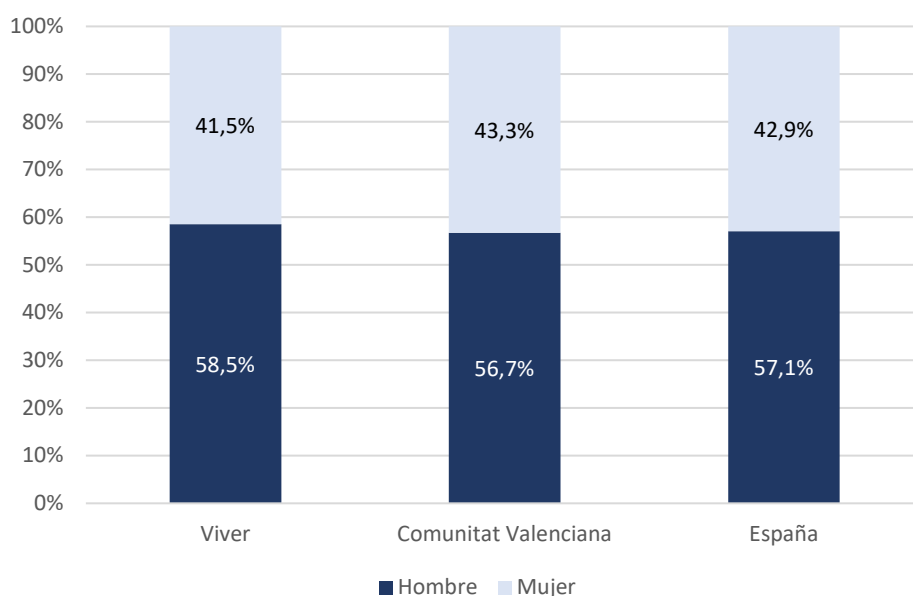
Poniendo en relación el número total de vehículos con el de conductores, el ratio resultante es de 1,41 vehículos por conductor. Si bien, restringiendo al caso de los turismos, el ratio es de 0,84 turismos por conductor.

En este sentido, hay que tener en cuenta que disponer de carné de conducir no siempre implica disponer de un vehículo para realizar los desplazamientos. De acuerdo con la encuesta de movilidad llevada a cabo entre la población de Viver, un 6,4% de las personas que declaran tener carné de conducir señalan que no disponen de vehículo.

Finalmente, es importante constatar que el número de conductores hombres supera al de conductoras mujeres, representando estas el 41,5% del censo.

Fig. 3.24 Distribución de la población con carné de conducir según sexo.

Fuente: Elaboración propia a partir de DGT.



3.4. ÁMBITOS ADMINISTRATIVOS DE LA MOVILIDAD

Desde el punto de vista competencial, dos administraciones participan en la gestión de la movilidad en Viver: la administración regional y la administración local.

La Administración Regional interviene principalmente en su faceta de responsable de infraestructuras de transportes, como el viario de su competencia. Por ello, cualquier proyecto u obra relacionado con el mismo tiene que gestionarse desde la Consellería de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori. Además, la Administración Regional es también responsable de la planificación y gestión (que hace en régimen de concesión) del servicio de autobús interurbano.

En la estructura municipal, las competencias que tienen relación con la movilidad se atribuyen a la Concejalía de Urbanismo y Deportes.

En cualquier caso, como es lógico, dada la transversalidad de la movilidad, gran parte de las Concejalías del gobierno local de Viver están involucradas o afectan al sistema de movilidad con su actividad, ya sea por los grupos sociales afectados (niños, mayores, jóvenes, mujeres), por la temática (turismo, patrimonio, comercio), por su intervención en el espacio público (obras), etc.

4. MARCO ESTRATÉGICO Y DE PLANIFICACIÓN

4.1 PLANES Y ESTRATEGIAS

A continuación se sintetizan las principales iniciativas estratégicas y de planificación que afectan a la movilidad de Viver:

PLANES TERRITORIALES

Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2011 ETCV

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana de 2011-2030 identifica a Viver en el Área Funcional del Valle del Palancia. Sobre esta área, en relación a las infraestructuras de comunicación, se comenta que:

Por su localización, este territorio cuenta con grandes ventajas para convertirse en uno de los más dinámicos del eje mediterráneo. Potencial que aumentará con su integración en el eje de la CV-50 y su continuidad por La Vall d'Uixó para enlazar Segorbe con su capital provincial.

Las conexiones ferroviarias de mercancías con la plataforma logística de Zaragoza y la alta velocidad ferroviaria con Aragón y el eje cantábrico mejorarán el posicionamiento estratégico del territorio.

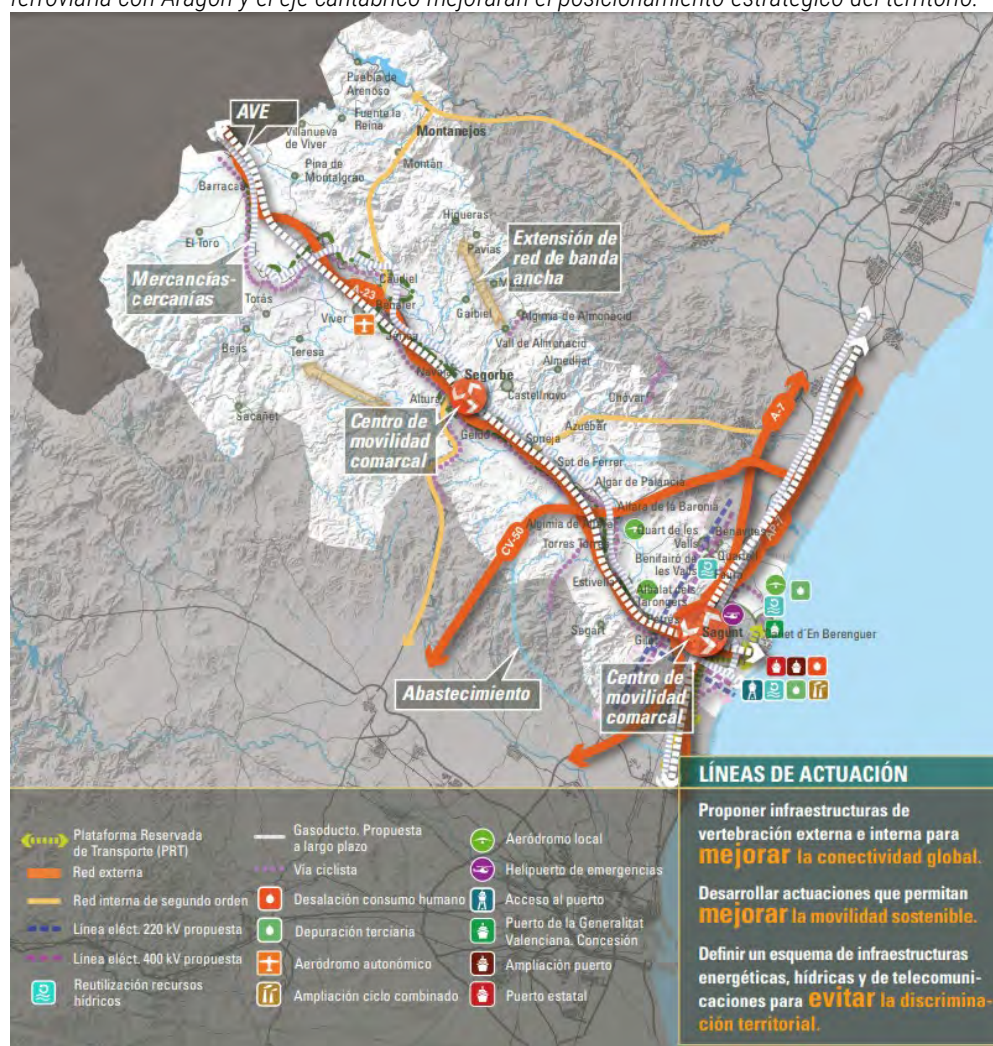


Fig. 4.1 Propuestas estratégicas para las infraestructuras de comunicación, energéticas e hídricas del AF del Valle del Palancia

Fuente: ETCV 2011 GVA.



Por otra parte, en relación con la movilidad, la ETCV establece:

Directriz 118. Principios directores en materia de infraestructuras de movilidad

Las administraciones públicas integrarán en sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de infraestructuras de movilidad a los siguientes principios directores:

- a) Contribuir a la vertebración territorial del sistema de ciudades de la Comunitat Valenciana reforzando el Sistema Nodal de Referencia propuesto por la estrategia territorial.*
- b) Vincular la accesibilidad a los nuevos usos en el territorio, tanto a los suelos de uso residencial como a los suelos para la actividad económica.*
- c) Potenciar los sistemas de transporte no motorizados y fomentar el uso del transporte público para todos los colectivos ciudadanos, adecuándolo a las demandas territoriales específicas.*
- d) Incluir la infraestructura verde en las políticas de movilidad sostenible, conectando los centros de movilidad del transporte público con vías verdes, itinerarios paisajísticos y sendas adaptados a sistemas de transporte no motorizados y peatonales.*
- e) Fomentar sistemas de transporte cada vez más eficientes desde el punto de vista del consumo energético y de la disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas con efectos negativos sobre la salud y el bienestar de las personas.*
- f) Fomentar los tejidos urbanos que mejoren la movilidad no motorizada, recuperar la calle para el peatón e integrar en su trama, de forma prioritaria, los equipamientos y servicios generadores de un gran número de desplazamientos.*
- g) Desarrollar planes de movilidad para municipios, áreas urbanas integradas y áreas funcionales del territorio y fomentar la creación de entes de coordinación del transporte para el desarrollo de dichos planes.*
- h) Priorizar la mejora de la gestión del actual parque de infraestructuras de movilidad y, en su caso, los desdoblamientos de las vías actuales frente a la construcción de nuevas vías.*

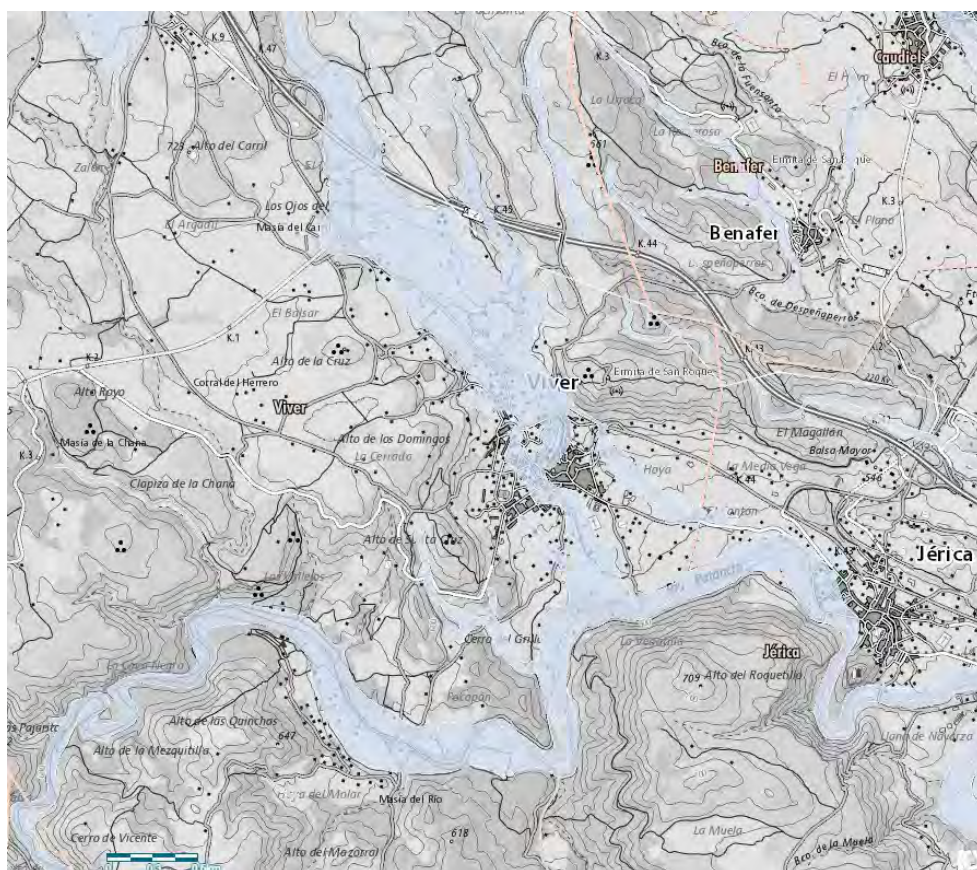
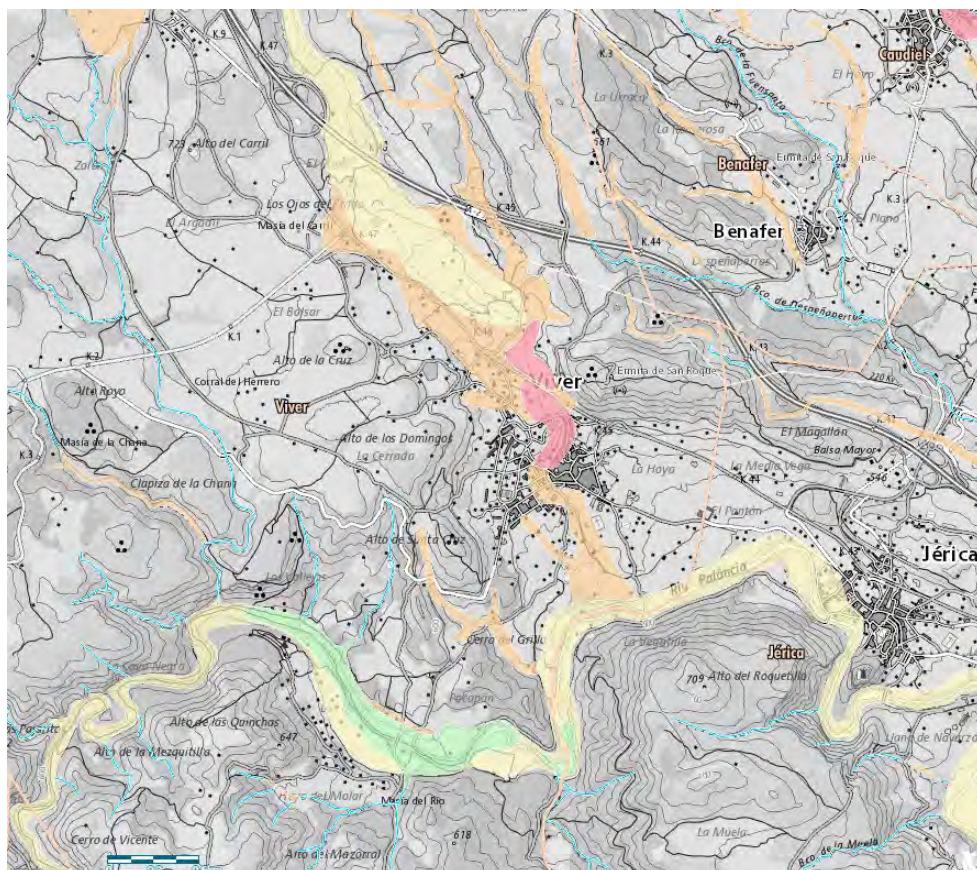
Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de inundación (PATRICOVA)

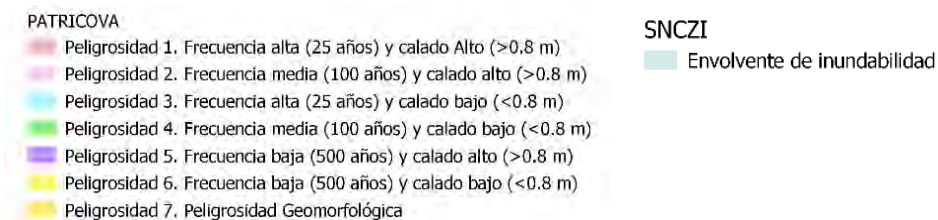
Respecto al riesgo de inundación y la peligrosidad, las cartografías del PATRICOCA junto con los mapas del sistema nacional de cartografías inundables (SNCZI), muestran las zonas afectadas por riesgo de inundación en la zona.



Fig. 4.2 Cartografía del riesgo de inundación

Fuente: Elaboración propia a partir de PATRICOVA y SNCZI





En el ámbito de estudio se detecta por el PATRICOVA un nivel de peligrosidad (1) en el núcleo urbano, ya que este se encuentra atravesado por el barranco del Hurón. El nivel de peligrosidad máximo se ubica concretamente en el área del parque de la Floresta abarcando así mismo toda la cornisa urbana lindante con ella (calles Castillo, Teruel y Serrallo). Asimismo, la zona al norte de la Floresta siguiendo el trazado del barranco, también cuenta con este índice máximo de peligrosidad llegando hasta la partida de la Chorra.

El trazado menos expuesto del barranco del Hurón que sigue el mismo que el de la calle Calvario cuenta ya con un nivel de peligrosidad mucho más bajo (7 geomorfológico) hasta desembocar al sur en el río Palancia cuya peligrosidad de inundación en el tramo de Viver es bastante baja (6).

En la zona norte a partir de la partida de la Chorrera, el nivel de peligrosidad en torno al barranco del Hurón baja considerablemente (6 o 7 geomorfológico).

La única zona del municipio con una peligrosidad algo superior a las anteriormente citadas (4) es el tramo del río Palancia al sur del término, en la partida de Las Quinchas.

Por parte de la cartografía del SNCZI, la huella de la envolvente por peligrosidad se halla presente en todo el municipio y especialmente también en torno al trazado del barranco del Hurón y el río Palancia.

Plan de Acción Territorial Forestal (PATFOR)

El PATFOR sirve para definir un nuevo modelo forestal para los montes valencianos del siglo XXI y su traducción en instrumentos prácticos de gestión y ordenación forestal. Más concretamente, el PATFOR: Permitirá identificar las diferentes tipologías de terreno forestal, así como sus compatibilidades y limitaciones de uso. Permitirá identificar la cesta de servicios ambientales ofrecidos por el conjunto de hábitats mediterráneos. Facilitará los instrumentos de gestión de los terrenos forestales mediante la adopción de una normativa específica. Identificará las potencialidades de gestión de los diferentes tipos de montes, según su propiedad, tamaño, etc. Identificará metodologías y técnicas de gestión más adecuadas a la realidad valenciana, al entorno ambiental cambiante y a las diferentes tipologías de terreno forestal y servicio ambiental del que se trate.

El PATFOR es un plan a considerar especialmente en la movilidad de Viver en la media distancia ya que tanto Viver como las poblaciones vecinas se hayan en entornos forestales con un gran valor ecológico.

Estrategia Valenciana de Cambio Climático y Energía 2030 (octubre de 2018)

Se definen medidas estratégicas establecidas para la minimización de las emisiones atribuidas al sector de Movilidad y Transporte, trabajando en una estrategia a tres niveles: reducción de la movilidad, mejora del reparto modal y actuaciones sobre los vehículos.

Estrategia Española de Movilidad Sostenible

Pretende ser un marco estratégico que recoja líneas directrices y un conjunto de medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Este marco se tendrá en cuenta en los procesos planificadores que afecten al sector transporte. Las directrices generales de actuación establecidas en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible sobre las que se diseña la nueva orientación del transporte se resumen en el fomento del transporte público y del no motorizado, la intermodalidad y el desarrollo de la movilidad mediante programas de cooperación entre las Administraciones Públicas competentes.

Estrategia Uneix 2018-2030. Programa estratégico para la mejora de la Movilidad, Infraestructuras y el Transporte de la Comunitat Valenciana. (marzo 2019)

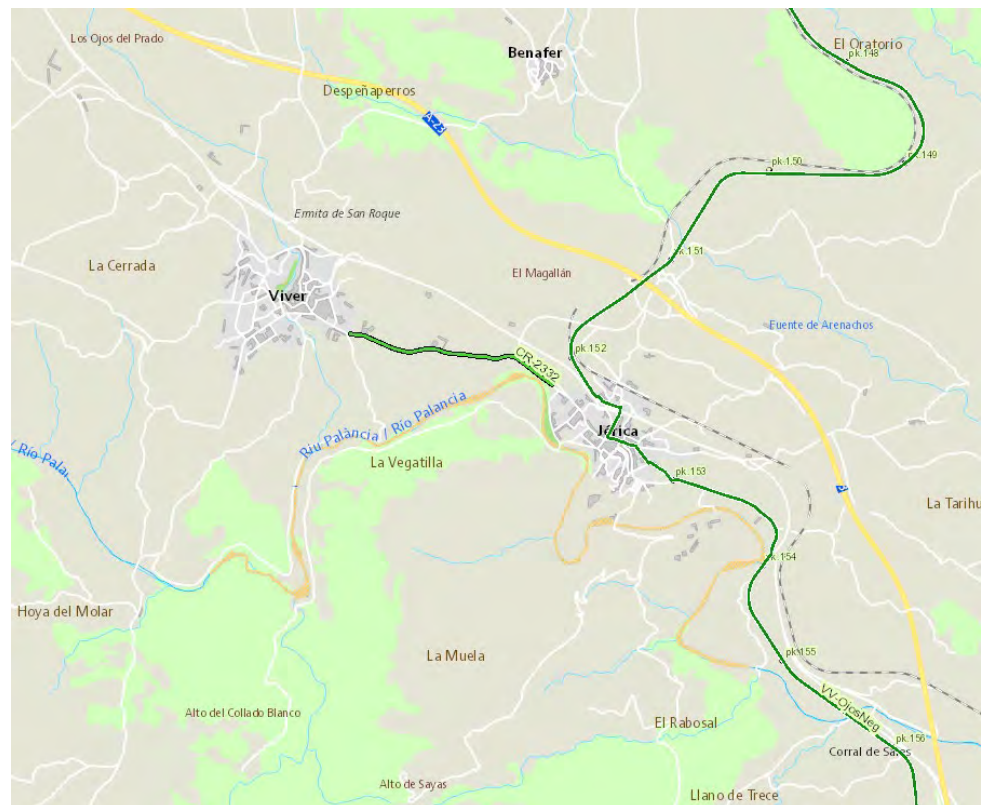
Se trata de un documento estratégico que define líneas de actuación para la mejora de la movilidad, las infraestructuras y el transporte, que no prevé actuaciones concretas en Viver, pero sí a escala territorial, muy relevantes, que tendrían incidencia en la localidad.

Xarxa d'Itineraris No Motoritzats (XINM)

El objetivo general del Estudio de la Red de Itinerarios No Motorizados de la Comunidad Valenciana es el desarrollo de una red básica de itinerarios no motorizados de carácter interurbano y metropolitano (que conecte con las redes de carácter urbano y metropolitano) en el ámbito de la Comunitat Valenciana, armonizando y mejorando las infraestructuras existentes y promoviendo el desarrollo de las necesarias para completar la misma y dotarla de total funcionalidad en el conjunto del territorio de la Comunitat Valenciana.

La comarca del Alto Palancia donde se ubica Viver es uno de las zonas servidas por la propuesta de actuación de la red XINM, en concreto para el desarrollo de la ciclo ruta VV Ojos Negros, tramo RENFE Segorbe – Altura. En el caso de Viver se incorpora la propuesta del eje CR-2332 Jérica – Viver (la actual av. San Francisco) para bicis que conecta con la VV Ojos Negros.

Fig. 4.3. Propuesta de actuación de la XINM en el entorno de Viver
Fuente: ICV - GVA Estudio de la XINM



Pacto de los Alcaldes para el Clima y la Energía

Viver es un municipio adherido al Pacto de Alcaldes para el Clima y la Energía en 2024, liderado por la UE (Comisario Europeo de la Energía), bajo el objetivo general de reducción de emisiones de CO₂, comprometiéndose a reducir sus emisiones de CO₂ en un 40% para el año 2030 y a un aumento de la resiliencia ante el cambio climático

Con ello desde el municipio se asume firmemente los siguientes compromisos:

- Sobrepasar los objetivos comunitarios de reducción de las emisiones de CO₂, mediante actuaciones de eficiencia energética y las relacionadas con las fuentes de energías renovables.
- Elaborar un inventario de referencia de las emisiones, como base del Plan de Acción para la Energía Sostenible.
- Elaborar y presentar el Plan de Acción para la Energía Sostenible, en el plazo de un año, a partir de la firma oficial del Pacto de Alcaldes.
- Adaptar las estructuras urbanas del municipio, para el desarrollo de las acciones necesarias para la puesta en marcha del Plan.
- Poner en común sus experiencias y organizar "Días de la Energía" o "Días del Pacto de Alcaldes" para dar a conocer a la ciudadanía las ventajas de un uso energético más inteligente.
- Elaborar un informe bianual de evaluación, control y verificación de los objetivos.

Catálogo de Vías Pecuarias

Están consideradas como las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero. Las vías pecuarias en Viver ocupan una superficie de 1.207.200 m² y forman parte de la red estructural del Plan General de Viver, encontrándose convenientemente protegidas en el mismo. Las vías pecuarias de Viver son:

- 1- Cañada Real de Benabal - 75 m ancho legal
- 2- Vereda de Hoya de la Cruz - 20 m ancho legal
- 3- Vereda del Contador - 20 m ancho legal
- 4- Colada de Monleón - 8 m ancho legal
- 5- Colada de los Algezares - 8 m ancho legal
- 6- Colada de Viver - 3 m ancho legal
- 7- Colada del Corral del Calvo - 7 m ancho legal
- 8- Colada del Mazorral - 7 m ancho legal
- 9- Colada de la Masia del Río - 6 m ancho legal
- 10- Colada del Paso - 6 m ancho legal
- 11- Vereda del Cerro Jaime a los Altos de Ragudo (Tramo 1) - 10 m ancho legal
- 12- Vereda del Cerro Jaime a los Altos de Ragudo (Tramo 2) - 20 m ancho legal

No existen afecciones a las vías pecuarias en suelo no urbanizable. Únicamente existe afección a las vías pecuarias a su paso por los núcleos urbanos "Masías de Parrela" y "Masada del Sordo". Cabe indicar que éstos tienen su origen histórico precisamente en la confluencia de diversas vías pecuarias.



Estos bienes de dominio público están regulados en:

- Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat Valenciana,
- Ley de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana.
- Ley 3/1995, de 23 de marzo, Ley de Vías Pecuarias.
- Orden de 13 de julio de 1984 por la que se aprueba la clasificación de la vías pecuarias existentes en el término municipal de Viver, provincia de Castellón.
- INSTRUCCIÓN de 13 de enero de 2012, de la Dirección General del Medio Natural, sobre vías pecuarias.

ESTUDIO DE ITINERARIOS DOTADOS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN ESPACIOS PÚBLICOS DE LA COMUNITAT VALENCIANA

el objeto del presente estudio tiene como finalidad definir los itinerarios peatonales accesibles de cada uno de los 442 municipios, de tal modo que se relacione los espacios y edificios públicos de referencia. Una vez identificado el itinerario, se ha inventariado para poder plantear las actuaciones de mejora necesarias para garantizar la accesibilidad universal del itinerario.

En el presente documento de resumen se explica la metodología y el proceso de trabajo que se ha seguido para el desarrollo del estudio de itinerarios dotados de accesibilidad universal en espacios públicos de la Comunitat Valenciana.

Por su parte, el estudio cuenta con tres documentos básicos:

- • Documento final
- • Manual de soluciones tipo
- • Fichas, que a su vez se dividen en:
 - Fichas de municipios
 - Fichas de itinerarios y tramos
 - Fichas de incidencias

PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

El Plan General de Ordenación Urbana fue aprobado en 2018.

Del contenido del PGOU se destaca, que, es un instrumento básico de ordenación integral del territorio, que incluye:

- a) Parte sin eficacia normativa:
 - Memoria Informativa.
 - Memoria Justificativa.
 - Memoria de sostenibilidad económica
 - Planos de Información
- b) Parte con eficacia normativa:
 - Directrices definitorias de la estrategia de evolución urbana y ocupación del territorio.
 - Normas Urbanísticas.
 - Fichas de planeamiento y de gestión.
 - Catálogo de bienes y espacios protegidos. Anexo Catálogo de paisaje
 - Planos de Ordenación estructural y pormenorizada.
- c) Estudios complementarios:



- Estudio Acústico
- **Estudio de movilidad y transporte**
- Estudio de inundabilidad
- Estudio de paisaje

El estudio de movilidad y transporte incluido en el Plan General tiene el objetivo de analizar la situación actual del tráfico y la movilidad en el municipio de Viver así como el impacto en las infraestructuras viarias actuales y futuras que la propuesta del nuevo PGOU pueda tener. Como conclusión general en el Estudio se destaca que podemos indicar las infraestructuras planteadas son suficientes y que no se producen situaciones de agotamiento de las mismas ni en el caso de situaciones accidentales.

OTROS PLANES, PROYECTOS E INICIATIVAS RELACIONADOS

Estudio de estrategias urbanas: Propuesta de reurbanización de la avenida de València

Se trata de un estudio estratégico encargado por el Ayuntamiento de Viver en 2021 a la empresa TALP s.l.p que recoge un análisis territorial y del área urbana, detectando posibles áreas de intervención. Este estudio introduce diversos conceptos que servirán como marco para las diferentes actuaciones propuestas y como criterios clave a la hora de solicitar su subvención: "la apuesta por un modelo sostenible, la defensa de una concepción ecosistémica del medio urbano, la defensa de lo público como un modelo ejemplarizante y, por último, la implementación de mecanismos de gobernanza innovadora".

El estudio, aunque se centra particularmente en la avenida de València, esta no se entiende como un proyecto aislado, sino que se incardina dentro del marco que supone la estrategia de rehabilitación del entorno construido. Es decir, se incluye como para vital dentro de una estrategia de desarrollo de la Infraestructura Verde de Viver.

La priorización de la avenida como ámbito para su regeneración urbana, se entiende así, por su condición de elemento articulador del resto de posibles intervenciones que se resaltan en el diagnóstico general del área urbana en presente estudio.

Este estudio también pretende enmarcarse en una estrategia de implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 en Viver. Que son indispensables a la hora de pensar en la obtención de ayudas para mejorar la calidad y sostenibilidad urbana.

El estudio a parte del desarrollo de la propuesta de la avenida, recoge un listado de varias actuaciones estratégicas en el núcleo urbano entre las que se encuentra la **redacción de un PMUS** y un decálogo de objetivos que tienen como premisa alcanzar un modelo urbano más sostenible, de proximidad, flexible e inclusivo; potenciar la resiliencia y la renaturalización de la ciudad; priorizar lo público; e introducir sistemas de gobernanza innovadores que tengan en cuenta los consensos, la cooperación y la participación ciudadana.

Las actuaciones estratégicas propuestas y que, aquellas que tengan como objeto la mejora de la movilidad, serán de consideración para su desarrollo en el PMUS, son:

Actuaciones estratégicas en el núcleo urbano de Viver:

1. Redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)
2. Operaciones de mejora en la av. Valencia como eje vertebrador del núcleo urbano de Viver



3. Creación de eje cívico - comercial de preferencia peatonal en calle San Francisco - plaza de la Constitución - calle Enmedio - plaza General Rossell - calle Molino - calle Julio Orts - calle Mayor - plaza Mayor Palancia - calle Duque de Calabria y Calle de la Cadena
4. Rehabilitación de la Ermita de Santa Bárbara y habilitación para uso cultural / espacio museístico
5. Dignificación del entorno del lavadero de Caseras
6. Ámbito de regeneración urbana en calle Teruel - Castillo - Paz. Creación de vivienda pública, tratamiento paisajístico de la fachada hacia el paraje de la Floresta y tratamiento del espacio público.
7. Mejora de la accesibilidad de la plaza del Ángel
8. Mejora del acceso a la escuela de música
9. Conexión del parque de la Floresta - parque del Chorrillo - zona verde eras bajas mediante la naturalización del paseo de la Floresta y actuaciones de mejora de la accesibilidad
10. Integración del área de juegos junto a Teleclub con la av. València. Mayor permeabilidad de paso entre ambas zonas.
11. Rehabilitación de equipamientos como "teleclub" o la escuela de música
12. Plan de mejora de la eficiencia energética de edificios municipales
13. Desarrollo de nuevas zonas verdes: parque público el chorrillo y parque público eras bajas
14. Creación de alojamientos temporales en edificaciones de interés en el núcleo histórico tradicional
15. Amabilización de recorrido hacia el centro de salud: calle Cazadores - av. Santa Cruz - av. Mariané
16. Mejora paisajística del entorno y acceso al cementerio
17. Impulso a la puesta en marcha de bolsas de aparcamiento inteligentes mediante sistema de información y sensorización de los aparcamientos. Actuaciones de integración paisajística de los aparcamientos.
18. Creación de ruta circular desde el núcleo urbano de Viver: puesta en valor de la colada de Viver - camino de Ula hacia el Paraje del Sargal y conexión con el barranco de Hurón (camino del Calvario).

Fig. 4.4. Planos de Actuaciones estratégicas del núcleo urbano de

Viver

Fuente: Estudio de estrategias urbanas de

Viver

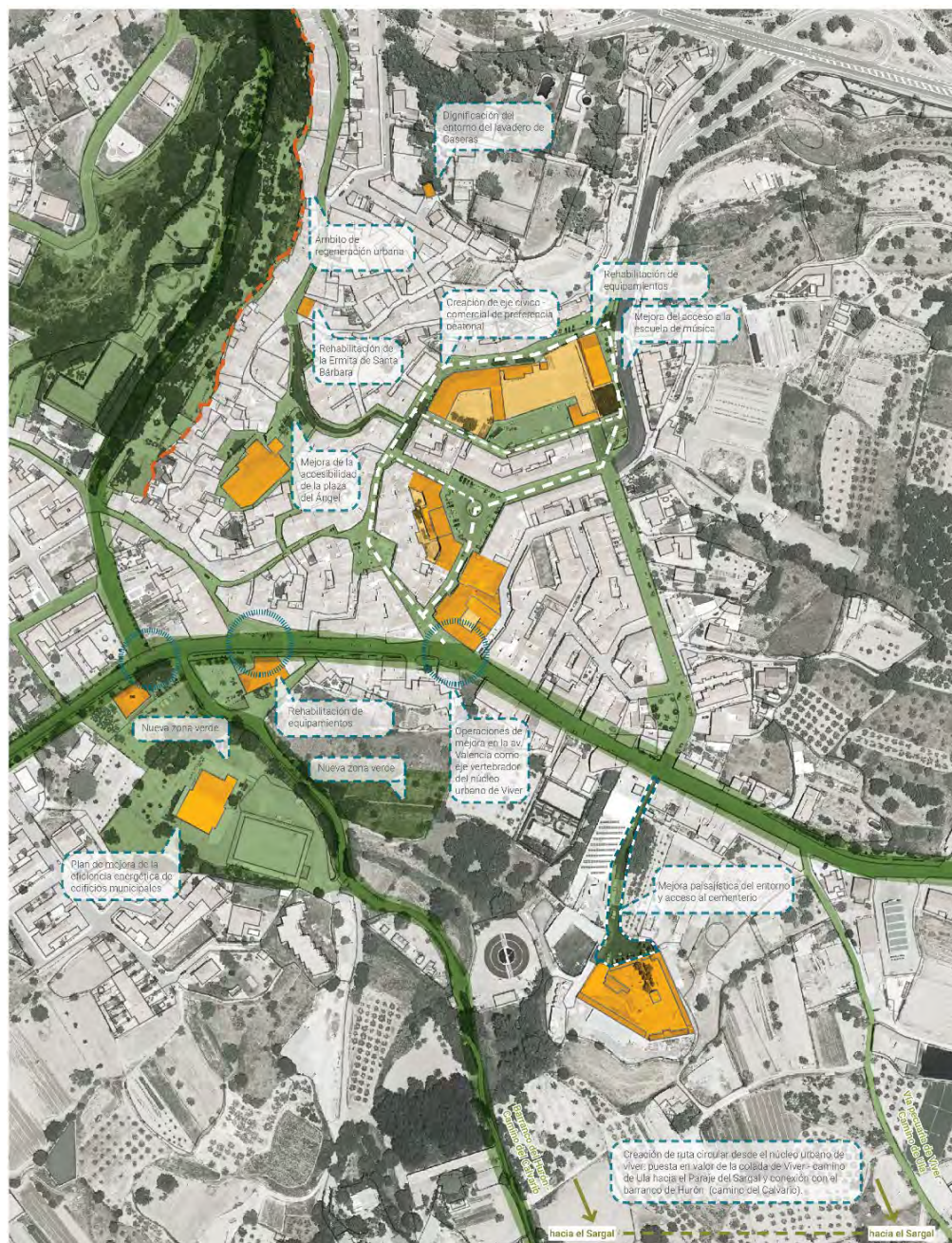


Fig. 4.4. Planos de
Actuaciones estratégicas
del núcleo urbano de
Viver

Fuente: Estudio de
estrategias urbanas de
Viver



Actuación de mejora del itinerario ciclopeatonal de la Vía Verde Ojos Negros en Jérica

La actuación consiste en recuperar el trazado original de la Vía Verde de Ojos Negros en prácticamente 1 km, ofreciendo a los usuarios de la vía verde un espacio continuo reservado únicamente para peatones y ciclistas de forma que puedan disfrutar del recorrido en condiciones de seguridad y comodidad, recuperando parte del espacio invadido por la presión urbanística, dando continuidad hacia el este al recorrido de esta vía por el entramado urbano y consiguiendo una mejora general y sustancial del entorno con la que poner en valor esta vía como espacio de esparcimiento y disfrute tanto para los visitantes habitantes de Jérica.

A pesar de que no se trata de una actuación de Viver propiamente dicha, sí lo es del municipio vecino con el que mantiene una estrecha relación de proximidad. La actuación además hace referencia a una adecuación de un itinerario de la Vía Verde que a nivel territorial es especialmente relevante en la comunicación no motorizada de Viver.

Se encuentran asimismo elementos de diagnóstico y propositivos que pueden considerarse como referencia para las actuaciones que se puedan proponer en el presente PMUS:

Esquema Conceptual: Estado Inicial

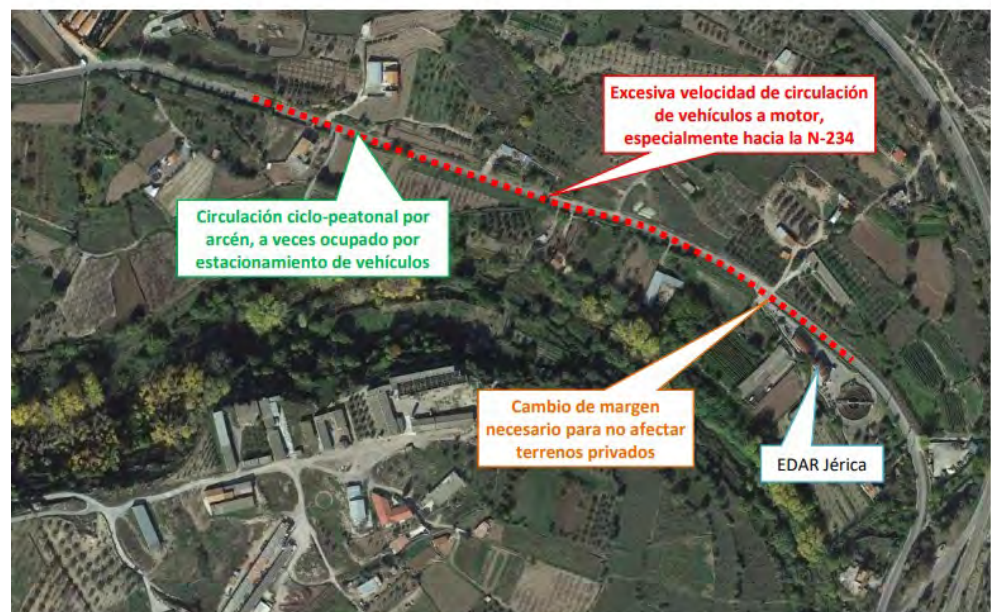


Fig. 4.5. Planos de la actuación de mejora del itinerario ciclopeatonal de la Vía Verde Ojos Negros en Jérica
Fuente: ICV - GVA

Estado final



Fig. 4.5. Planos de la actuación de mejora del itinerario ciclopeatonal de la Vía Verde Ojos Negros en Jérica
Fuente: ICV - GVA



A nivel autonómico, la norma legal con incidencia en el PMUS es la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. Este texto integra la normativa referente a los distintos modos de transporte para favorecer el uso de los sistemas públicos y de los desplazamientos peatonal y ciclista frente al coche particular.

Con la Ley de Movilidad, la Comunitat València se convierte en la primera autonomía que adapta el reglamento 1370/2007 de la Unión Europea sobre los servicios de transporte por ferrocarril y carretera y avanza en la asunción de competencias previstas en la reforma del Estatuto de Autonomía de 2006.

La normativa se adelantó al escenario previsto en materia de transporte en 2020, para cuando se preveían 2.500 millones de desplazamientos anuales en la Comunitat Valenciana. El objetivo del Parlamento Europeo y del Consejo es que el 40% de los desplazamientos se realice en transporte público en esta fecha.

Los principios generales de la Ley de Movilidad, definidos en su artículo 2, son los siguientes:

1. *Las administraciones públicas facilitarán la movilidad de las personas como elemento esencial de su calidad de vida y de sus posibilidades de progreso en relación con el desarrollo de sus oportunidades de acceso al trabajo, a la formación, a los servicios y al ocio.*
2. *Las administraciones públicas orientarán el crecimiento de la movilidad de manera que se satisfagan simultáneamente los siguientes objetivos:*
 - a) *La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los modos más seguros y, dentro de cada modo, la disminución de los índices de accidentalidad.*
 - b) *La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y a las demás oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.*
 - c) *La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas.*
 - d) *La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.*
 - e) *La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.*
 - f) *La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.*

La Ley Movilidad contempla, en su Capítulo III, los Planes de Movilidad Urbana, como el mejor instrumento para la consecución de patrones más equilibrados de movilidad.

Según el artículo 9, "los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley, y en particular el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano".

5. PROCESO PARTICIPATIVO

5.1 MARCO NORMATIVO Y CONTEXTUAL

Los procesos de información y consulta en la toma de decisiones son reconocidos en la actualidad como elemento fundamental en la elaboración de un plan, tal y como reconoce la propia Ley de Movilidad de la GV en sus principios generales.

El PMUS será sometido a información pública, en el procedimiento sustantivo, de acuerdo con la legislación sectorial (art. 10.7 de la Ley de Movilidad). Tras su aprobación el PMUS será público y la administración que lo promueve debe asegurar su publicidad mediante procedimientos telemáticos. Previamente se llevarán a cabo los trámites de información y consultas que forman parte inseparable de la evaluación ambiental. Anualmente el ayuntamiento elaborará y hará público un informe sobre el grado de avance de las actuaciones en él previstas y sobre la programación para el siguiente ejercicio (art. 10.9 de la Ley de Movilidad).

El PMUS ha contado con la participación y se ha coordinado con los diferentes departamentos de la administración, y se tiene en cuenta su relación con otros instrumentos de planificación, como los planes urbanísticos, territoriales y sectoriales.

Fig. 5.1 La Estrategia Española de Movilidad Sostenible y los Gobiernos Locales. FEMP, 2010

ELEMENTOS QUE CONTRIBUYEN A LA CONFIGURACIÓN DE LA MOVILIDAD

	Influencia sobre la movilidad
Urbanismo	Define las variables espaciales a escala local de modo que establece el patrón de desplazamientos en términos de distancias a recorrer y accesibilidad o facilidad de acceso a bienes y servicios
Ordenación del territorio	La localización de las actividades en el territorio es fruto de un balance entre criterios económicos, ambientales y sociales del que se deducen consecuencias para la movilidad
Infraestructuras de transporte	Estimulan unos modos y disuaden otros; propician unos usos y relegan otros
Sistema económico y fiscalidad	Determinan los incentivos o las penalizaciones económicas a las diferentes formas de movilidad
Sistema educativo	Uno de los elementos que definen el modelo educativo es la relación entre las viviendas de los alumnos y profesores y los centros de estudio, lo que determina la utilidad de los diferentes medios de transporte en el acceso a los mismos
Sistema sanitario	El modelo de sanidad se define también en términos de proximidad entre los ciudadanos y los centros sanitarios
Ordenación del comercio	También en este caso se generan ventajas e inconvenientes para los diferentes modelos comerciales de mayor o menor proximidad a las viviendas

La movilidad no es una decisión puramente técnica sobre el medio de transporte más idóneo, sino que también tiene un carácter subjetivo y forma parte de la construcción cultural de las necesidades y deseos de la población.

La solución a los problemas de movilidad urbana no se conseguirá exclusivamente a partir de cambios infraestructurales, de ordenación urbana o normativos, de servicios o de nuevas tecnologías, sino que precisa de la modificación de las pautas culturales vinculadas a los desplazamientos, la velocidad, el uso del espacio público, etc. Por ese motivo, la participación es condición indispensable para esta necesaria transformación cultural.

La participación e implicación de la ciudadanía en la elaboración del PMUS permite la divulgación del nuevo modelo de movilidad, que precisa de este cambio de mentalidad y de hábitos de las personas.

Las jornadas de participación deben servir para visibilizar la problemática medioambiental asociada a la movilidad en las áreas urbanas y resaltar los beneficios de los desplazamientos a pie o en bicicleta, del transporte eficiente, para el medioambiente y la salud pública.

5.2 PROCESO PARTICIPATIVO DEL PMUS DE VIVER

Los trabajos de desarrollo del PMUS de Viver incluyen un proceso abierto de participación ciudadana que va arrojando datos al equipo técnico para que quede garantizado que tanto el análisis y diagnóstico, como los objetivos y las actuaciones y medidas del Plan de Acción, responden a la realidad del municipio y a las necesidades de sus ciudadanos.

FASES DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

Las actividades previstas en el proceso de participación del PMUS de Viver son las siguientes:

FASE DE INICIO – Análisis y Diagnóstico

Celebración de reuniones e intercambio de información con la corporación y con técnicos municipales

Jornada presencial en Viver para dar a conocer el Plan a la ciudadanía

Cuestionario en soporte digital difundido en la web y redes sociales del Ayuntamiento

Cuestionario en soporte de papel disponible en las oficinas del Ayuntamiento

FASE DE PROPUESTA – Plan de Acción, Evaluación Ambiental

Celebración de reuniones e intercambio de información con la corporación y con técnicos municipales

Consulta a las Administraciones públicas afectadas

Consulta a las personas interesadas (Órganos municipales, Asociaciones)

FASE DE TRAMITACIÓN Y APROBACIÓN – Procedimiento sustantivo

Información pública en el procedimiento sustantivo

Consulta a las Administraciones públicas afectadas

FASE DE IMPLANTACIÓN DEL PMUS – Divulgación, implementación y seguimiento

Publicidad del PMUS aprobado

Publicación de informes de seguimiento

Fig. 5.2.1 Captura del anuncio del Plan de movilidad en el diario El Mediterráneo.



Fig. 5.2.2 Captura del anuncio de la jornada informativa de presentación del Plan de movilidad la web del Ayuntamiento.



Fig. 5.2.3 Captura del anuncio de la encuesta de participación del Plan de movilidad la web del Ayuntamiento.



RESULTADOS DEL PROCESO DE PARTICIÓN

a) Encuesta de movilidad

Durante los meses de abril y mayo de 2024 se puso en marcha una encuesta de movilidad abierta a la ciudadanía de Viver en general. Dicha encuesta tuvo por objetivo recoger las percepciones y opiniones de la población interesada de manera individual, permitiendo caracterizar las pautas de movilidad de la población y realizar una valoración subjetiva de los diferentes elementos que componen el sistema de transportes de la ciudad. Los resultados de esta encuesta han servido para contrastar, desde una óptica ciudadana, las cuestiones abordadas en el diagnóstico de la movilidad desde el punto de vista técnico.

Fig. 5.2.4 Captura de la encuesta de participación del Plan de movilidad en papel.

PMUS PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VIVER

El Ayuntamiento de Viver ha iniciado el proceso para la elaboración del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** del municipio, para cuyo desarrollo el Ayuntamiento contará con una subvención de la Generalitat Valenciana destinada a la realización de acciones de implementación y promoción de los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 en la Comunitat Valenciana.

Los PMUS son una herramienta de planificación estratégica cuyo objetivo fundamental es mejorar la movilidad urbana desde criterios de sostenibilidad. Pero un PMUS no sólo contribuye a **mejorar las condiciones de movilidad** de un municipio y a **reducir sus efectos negativos**, sino que contribuyen a **mejorar la calidad de vida** de la población, a **romper barreras de desigualdad** y a **mejorar el atractivo urbano**.

En el caso de Viver, esta visión se traduce en unos objetivos específicos, que servirán como guía para definir el conjunto de actuaciones que conformarán el plan de acción del PMUS:

- Garantizar que todo el mundo goce de **iguales condiciones** para llevar a cabo su vida cotidiana, con **independencia del modo de transporte** empleado
- Aumentar la **eficiencia del transporte** de pasajeros y de mercancías, disminuyendo el consumo energético de fuentes no renovables y contribuyendo a la **lucha contra el calentamiento global**
- Mejorar la seguridad vial** y ciudadana, reduciendo los accidentes de tráfico y sus consecuencias, disminuyendo también el riesgo percibido
- Reducir las emisiones contaminantes y de ruido, preservando su entorno del deterioro ambiental y contribuyendo así a una mayor calidad de vida
- Hacer **más atractivo el espacio público**, con más espacio para las personas, de tal forma que la calle sea un elemento clave para la convivencia y socialización, favoreciendo la cohesión de su población

Para ello, a lo largo de los próximos 6 meses, el PMUS de Viver desarrollará actuaciones para la mejora de las condiciones de accesibilidad de toda la ciudadanía a bienes y servicios, diseñando actuaciones de fomento de los modos de desplazamiento más respetuosos con el medio ambiente y socialmente más benignos (a pie, en bici, en transporte público), así como de racionalización del uso de los modos motorizados, particularmente el coche.

ENCUESTA

El proceso de elaboración del PMUS deposita una gran importancia en la participación ciudadana. Desde las fases iniciales de trabajo, se pone en marcha un conjunto de iniciativas para recabar las opiniones y sugerencias de vecinos y vecinas de Viver.

Como primer paso, este cuestionario tiene como objetivo entender mejor las pautas de movilidad en Viver y recabar la opinión de los habitantes sobre los problemas relacionados con la movilidad en el municipio.

Por lo que rogamos su colaboración en relación a las siguientes cuestiones, que le llevarán **menos de 10 minutos**. Muchas gracias de antemano

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VIVER: ¿Cómo nos movemos?

Nombre: _____

1. Acepto el tratamiento de mis datos personales conforme a la ley de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales*.

☐ Sí consiento

☐ No consiento

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

2. Género:

☐ Masculino

☐ Femenino

☐ Otro

3. Edad:

☐ Menos de 16 años

☐ 16 - 25 años

☐ 26 - 40 años

☐ 40 - 65 años

☐ 66 - 79 años

☐ Mayor de 80 años

4. Lugar de residencia:

☐ En el núcleo urbano de Viver

☐ Fuera del núcleo urbano de Viver, pero dentro del municipio

☐ En otro municipio

5. Situación laboral:

☐ Trabajador/a por cuenta ajena

☐ Trabajador/a autónomo/a

☐ No realizo trabajo remunerado (trabajo doméstico)

☐ Desempleado/a

☐ Estudiante

☐ Jubilado/a

☐ Otro:

* Respuesta obligatoria

IDENTIFICACIÓN:

Se obtienen un total de 104 respuestas entre encuestas en formato papel y digital, que se corresponden con los siguientes perfiles de encuestados:

Fig. 5.2.5 ¿Dónde reside usted? Encuesta de movilidad.

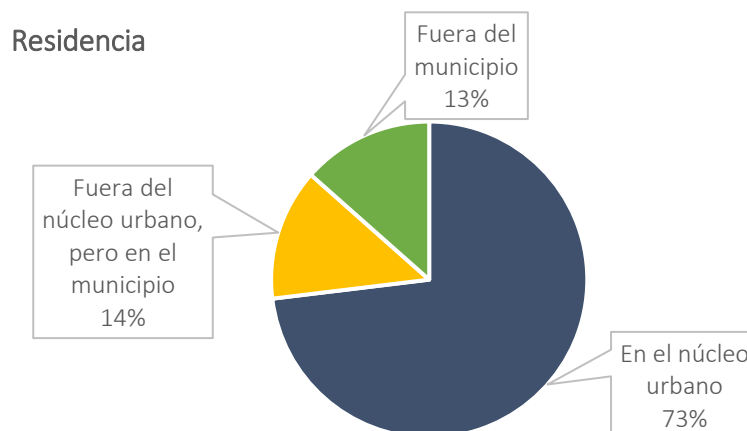


Fig. 5.2.6 ¿A qué género pertenece?
Encuesta de movilidad.

Género

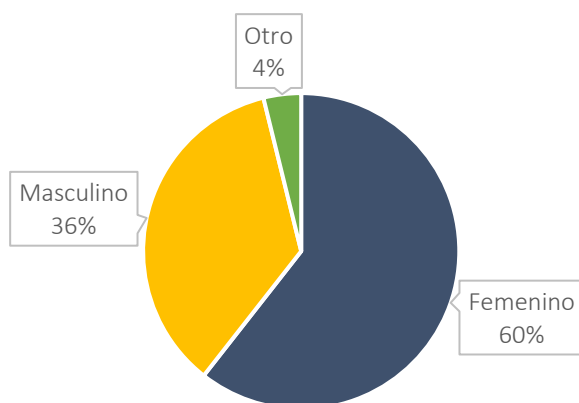


Fig. 5.4 Indique su franja de edad
Encuesta de movilidad.

Edad

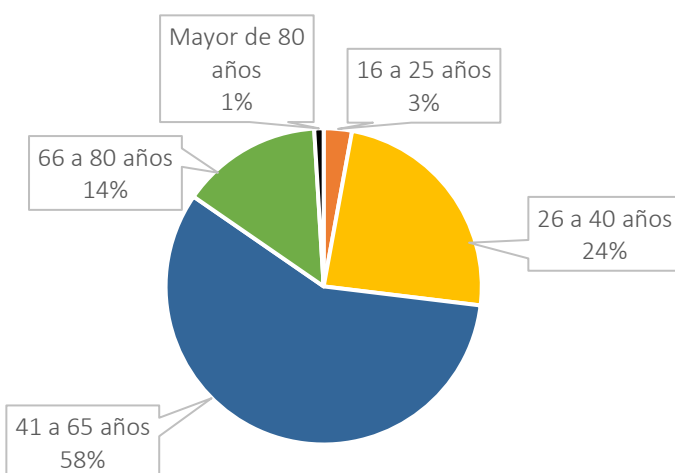
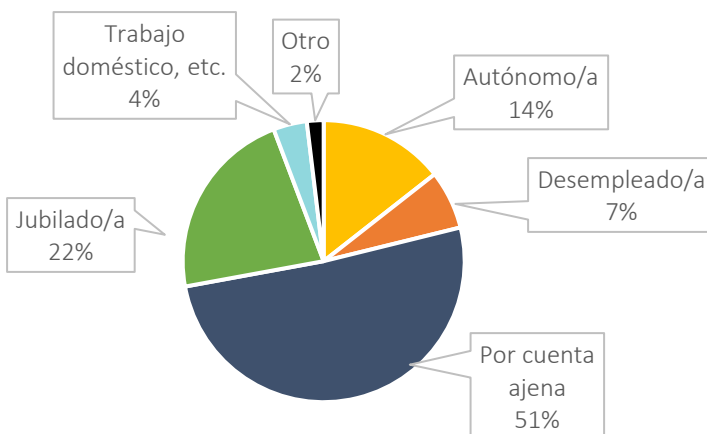


Fig. 5.5 ¿Cuál es su situación laboral?
Encuesta de movilidad.

Situación laboral



El perfil de los encuestados muestra: una gran mayoría de residentes del núcleo urbano del pueblo de Viver (73%); una proporción ligeramente superior de mujeres que de hombres (60% - 36% respectivamente); que el grupo de edad mayoritario son las personas de mediana edad, especialmente la franja de 41 a 65 (58%), mientras que el grupo de encuestados menor de 25 y mayor de 65 representan un 3% y un 11,5% respectivamente; que la situación laboral presenta una mayoría de empleados por cuenta ajena (51%), seguido de un 22% de jubilados, un 14 de autónomos y un 7% de desempleados.

Se llevará primero una interpretación global de los resultados, pero viendo los diferentes perfiles, se optará también por interpretar según sesgos de edad y género principalmente.

PAUTAS DE MOVILIDAD:

La caracterización de las pautas de movilidad resultante de la encuesta on-line (única fuente de información disponible) se realiza en el capítulo "6. Pautas generales de la movilidad", incorporando también algunas cuestiones en los análisis sectoriales del capítulo 7.

VALORACIÓN DE LOS DIFERENTES MODOS DE DESPLAZAMIENTO EN VIVER:

Fig. 5.7 Circular en coche por el núcleo urbano es:
Encuesta de movilidad.

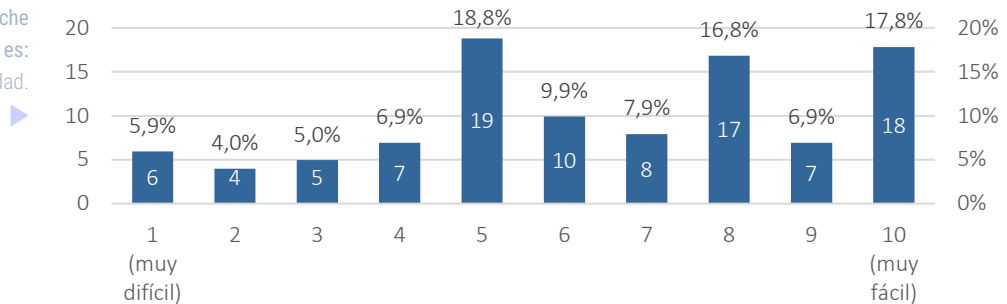


Fig. 5.8 Aparcar en el núcleo urbano es:
Encuesta de movilidad.

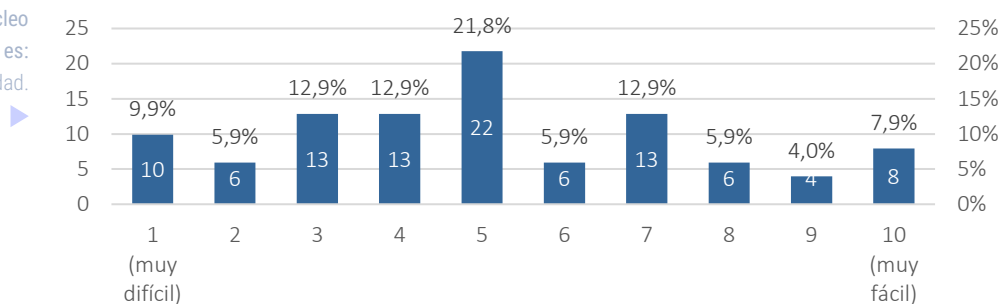


Fig. 5.9 Utilizar el transporte público para llegar/salir a/de Viver es:
Encuesta de movilidad.

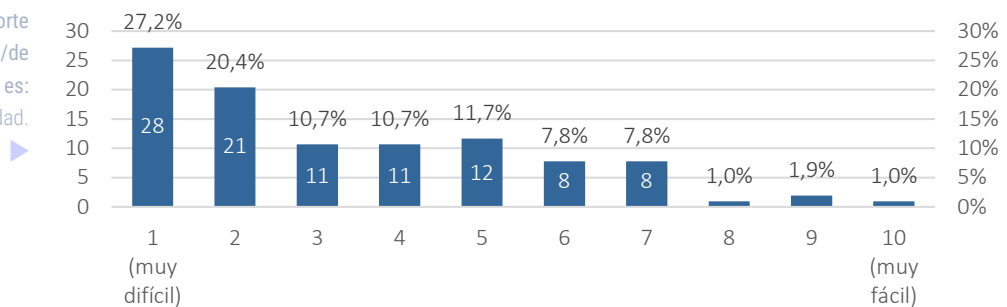


Fig. 5.10 Desplazarse en bicicleta (o patinete) en Viver es:
Encuesta de movilidad.

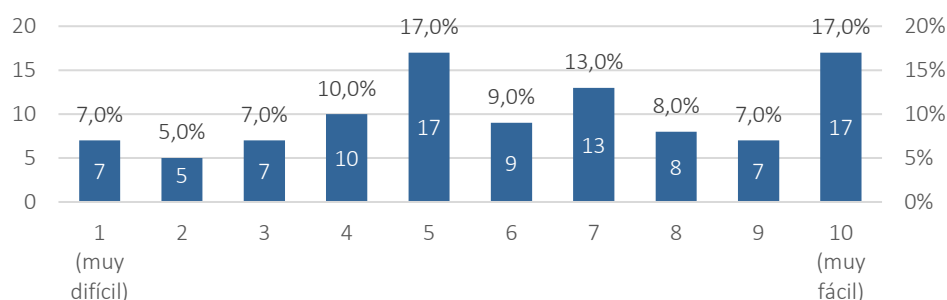
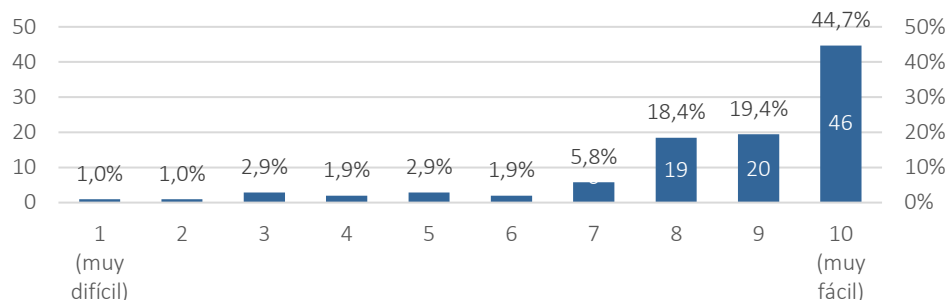


Fig. 5.11 Desplazarse a pie en Viver es:
Encuesta de movilidad.



Calculando la media de las respuestas obtenidas, se observa como el modo de transporte mejor valorado, en cuanto a las condiciones actuales en Viver para realizar desplazamientos en él, es la **marcha a pie**, que recibe una puntuación media del **8,6** (con casi la mitad de la población encuestada asegurando que es “muy fácil” desplazarse a pie en el núcleo urbano). El siguiente de los modos mejor valorados es la **circulación en coche**, que se percibe como un modo de transporte con bastantes facilidades, con una puntuación media de **6,4**. Si bien, a la hora de **aparcarse**, la percepción de su dificultad aumenta, recibiendo una puntuación media de **5,1** puntos. La facilidad para el uso de la **bicicleta** recibe una puntuación media de **6,1**. Siendo el **transporte público** el único modo que claramente “suspende”, habiendo recibido una puntuación media de **3,4** puntos.

De esta manera se infiere que hay una percepción general por parte de los encuestados de que la circulación en coche cuenta con importantes facilidades en Viver (no tanto para aparcar, a pesar de que no existen restricciones para ello, lo que puede tener que ver la percepción de dificultad para aparcar en el lugar desado). No obstante, en el caso de los modos no motorizados, pese a estas facilidades para el coche y existir ciertas carencias en términos de infraestructura (aceras con secciones estrechas y problemas de diseño; así como falta de una red ciclista propiamente dicha), la percepción general es que desplazarse a pie o en bicicleta en Viver no presenta dificultades significativas. Siendo claro el descontento con la oferta de transporte público en el municipio.

DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN VIVER:

En este apartado se exponen las respuestas abiertas obtenidas en la encuesta al respecto de los problemas de movilidad identificados en Viver. Las respuestas obtenidas se han clasificado y ordenado en función del número de respuestas similares recibidas.

Fig. 5.12 ¿Cuáles cree que son los principales problemas de movilidad en Viver?
Encuesta de movilidad.

Problemas de accesibilidad: aceras muy estrechas, con barreras y obstáculos.
Pendientes muy pronunciadas. Especialmente en el caso de las personas mayores. Falta de barandillas de apoyo.
Oferta de transporte público muy escasa.
Aparcamiento de coches en las aceras y zonas peatonales. Indisciplina en el aparcamiento.
Falta de aparcamiento en el centro del pueblo.
Calles estrechas de doble sentido.

Colapso del tráfico y el aparcamiento en verano.
Demasiados coches por el centro del pueblo.
Terrazas ocupando aceras, sobre todo en verano.
Exceso de velocidad en algunas calles (p. ej. Av Valencia)
Iluminación deficiente
Falta de señalización

Entre los aspectos más señalados destacan cuestiones relacionadas con la movilidad peatonal, por una parte, relacionadas con las dificultades que la propia orografía de Viver impone a este tipo de desplazamiento, con **fuertes pendientes**, para las cuales se percibe que no se han realizado actuaciones que ayuden a salvarlas con mayor comodidad. Mientras que, por otro lado, se apunta en numerosas ocasiones a la **estrechez y presencia de obstáculos en las aceras**, a veces por el propio diseño de la infraestructura, pero también ocasionados por el aparcamiento ilegal sobre las zonas peatonales.

Otro de los aspectos más destacados es la **escasa oferta de transporte público**, en cuanto a los destinos alcanzables, pero, sobre todo, en relación al bajo número de servicios, con horarios muy limitados y una frecuencia muy escasa.

La cuestión del aparcamiento suscita dos tipos de críticas contradictorias, pero frecuentes en ambos casos: por un lado, un grupo significativo de la población refiere **problemas para aparcar**, sobre todo en el centro del pueblo. Mientras que otro grupo apunta a **descontrol del aparcamiento** como uno de los problemas de movilidad en Viver.

En cuanto al tráfico, se señalan problemas de **velocidad excesiva** en algunas calles, siendo la Avenida de Valencia una de las más señaladas. También se menciona el problema de los **sentidos de circulación en calles estrechas**, generalmente doble, que genera conflictos. Así como el **excesivo tráfico en algunas zonas céntricas** de Viver.

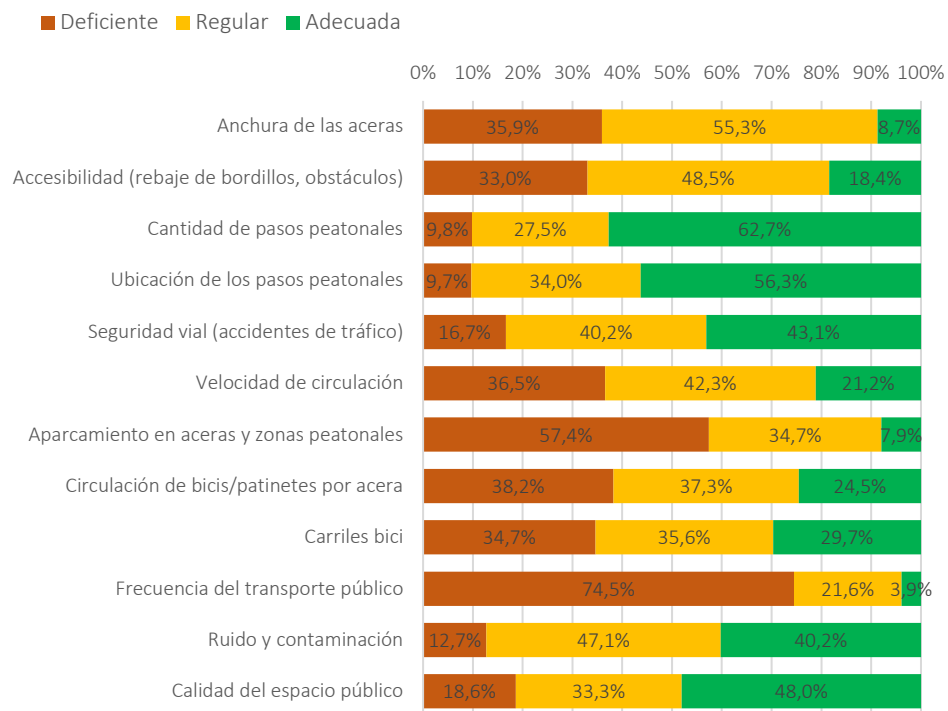
Finalmente, se mencionan de forma más aislada cuestiones como: necesidad de más zonas de aparcamiento para discapacitados, mejor iluminación, vías ciclistas, etc..

VALORACIÓN DE ASPECTOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD EN VIVER:

En este apartado los encuestados valoran los siguientes aspectos relacionados con la movilidad peatonal:

- a. Anchura de las acera
- b. Accesibilidad (rebaje de los bordillos, obstáculos en las aceras)
- c. Cantidad de pasos peatonales para cruzar la calle
- d. Ubicación de los pasos peatonales (cruce directo o mucho rodeo)
- e. Seguridad vial (accidentes de tráfico)
- f. Aparcamiento en aceras y zonas peatonales
- g. Circulación de bicis y patinetes por la acera
- h. Carriles bici
- i. Frecuencia del transporte público
- j. Ruido y contaminación
- k. Calidad del espacio público (arbolado, bancos, fuentes, etc.)

Fig. 5.13 Valore los siguientes aspectos relacionados con la movilidad en Viver. Encuesta de movilidad.



Los aspectos valorados de forma más positiva tienen que ver con la cantidad y ubicación de pasos peatonales y la calidad del espacio público. Estando también bien valorada la seguridad vial en el municipio y su calidad ambiental (ruido y contaminación).

Sin embargo, al margen de la mala percepción del transporte público, son también aspectos relacionados con la dimensión peatonal los que reciben una peor valoración, como son la ocupación de aceras y espacios peatonales por el aparcamiento, la circulación de bici y patinetes por las aceras o la anchura y condiciones de accesibilidad de éstas.

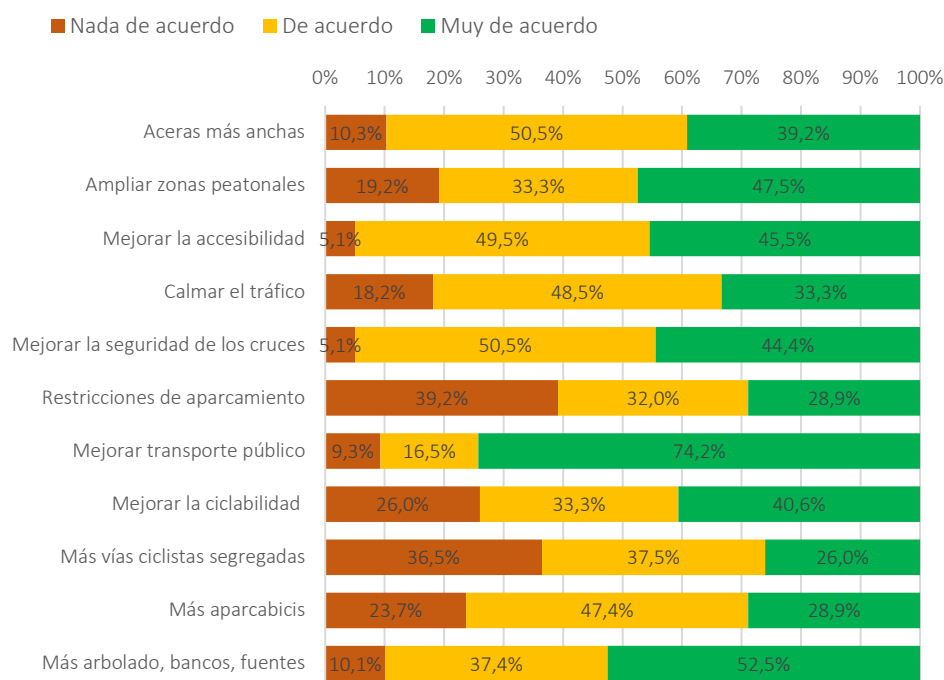
Por su parte, se valora negativamente la velocidad de circulación de coches y motos por el núcleo urbano. Como tampoco es muy apreciada la calidad de la infraestructura ciclista de Viver.

VALORAR ESTRATEGIAS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN VIVER:

En este apartado los encuestados valoran las siguientes estrategias relacionadas con la movilidad del municipio:

- Aceras más anchas
- Ampliar zonas peatonales
- Mejorar la accesibilidad (barreras y obstáculos)
- Reducir la velocidad / Calmar el tráfico
- Mejorar la seguridad de los cruces
- Restricciones de aparcamiento
- Mejorar la oferta de transporte público
- Mejorar la ciclabilidad de las calles (uso compartido de la calzada incluyendo a ciclistas)
- Más vías ciclistas segregadas
- Más aparcabicis
- Más calidad del espacio urbano (árboles, bancos, fuentes)

Fig. 5.14 ¿Cómo se podría mejorar la movilidad en Viver?
Encuesta de movilidad.



Sobre las líneas de actuación propuestas para mejorar la movilidad sostenible en Viver, se observa cómo, además de la mejora del transporte público, cuentan con un amplio acuerdo la ampliación y mejora de las condiciones de las aceras (anchura y accesibilidad). Así como la mejora de la calidad estancial del espacio público, que cuenta con un amplio respaldo.

En cuanto a la movilidad en bicicleta, parece haber mayor acuerdo en la necesidad de mejorar la clabilidad de las calles de Viver, para propiciar un uso compartido del viario en condiciones de seguridad, que en la necesidad de más vías ciclistas segregadas.

También parece claro el acuerdo en cuanto a la necesidad de mejorar la seguridad en los cruces y, en menor medida, de moderar la velocidad y calmar el tráfico.

La propuesta que recibe menor apoyo es la introducción de restricciones al aparcamiento.

Fig. 5.15 Sugerencias de los encuestados para mejorar la movilidad en Viver.
Encuesta de movilidad.

Síntesis de las cuestiones más demandadas en relación a la movilidad en Viver:

Problemas y conflictos principales:

1. Infraestructura para bicicletas y peatones:

- **Carril bici en Avenida de Valencia:** Se considera innecesario y poco funcional. Se sugiere su sustitución por una ciclocalle o la peatonalización parcial de la avenida.
- **Acera en Avenida de Valencia:** Necesidad de una acera segura hasta el final de la avenida (nº 91) para alargar el paseo.

2. Peatonalización y acceso limitado:

- **Plaza Vieja y calles adyacentes:** Propuesta de peatonalización con acceso limitado a residentes y garajes, mejorando la estética y funcionalidad del espacio.
- **Centro del pueblo:** Restricciones de tráfico, especialmente en fines de semana y festivos, para mejorar la circulación y la seguridad peatonal.

3. Aparcamiento:

- **Problemas estacionales:** La llegada de veraneantes y eventos como la plaza de toros en verano y octubre empeoran la situación del aparcamiento.
- **Regulación y sanciones:** Propuestas para zonas de aparcamiento reguladas y mayor control de estacionamiento indebido, especialmente durante horas pico.
- **Nuevas áreas de aparcamiento:** Creación de aparcamientos fuera del casco urbano para aliviar la congestión.

4. Señalización y seguridad vial:

- **Señalización deficiente:** Necesidad de actualizar y mejorar la señalización vertical y horizontal en todo el municipio.
- **Cruces peligrosos:** Implementación de soluciones como una glorieta en el cruce de Avenida Valencia con Avenida San Francisco y la mejora de la señalización en cruces conflictivos.
- **Calmado del tráfico:** Medidas para reducir la velocidad en avenidas principales y en áreas residenciales.

5. Movilidad y transporte público:

- **Transporte público:** Propuesta de un minibús que conecte Viver con Sagunto, haciendo paradas en Segorbe.
- **Acceso a servicios:** Vehículo disponible para los vecinos que necesiten transporte puntual a un precio asequible.

6. Mejora de infraestructuras y accesibilidad:

- **Aceras y pavimentación:** Ampliación y mejora de las aceras, especialmente en calles estrechas y resbaladizas. Eliminación de bordillos altos para facilitar el tránsito peatonal.
- **Iluminación y limpieza:** Mejorar la iluminación en áreas de paseo y mantener la limpieza y seguridad en caminos rurales y accesos a espacios naturales.

Otras preocupaciones recurrentes:

1. Áreas verdes y arbolado:

- Incrementar la cantidad de árboles y vegetación autóctona en plazas y calles para proporcionar sombra y mejorar el entorno urbano.

2. Concienciación y cumplimiento normativo:

- Campañas de concienciación sobre la necesidad de respetar las normas de tráfico y estacionamiento.
- Mayor control y sanciones para infractores, especialmente en relación a la velocidad, estacionamiento indebido y uso de vehículos no contaminantes.

3. Infraestructura de apoyo:

- Instalación de aparcabicis y aparcamotos en puntos estratégicos del municipio.
- Espacios de socialización para mascotas y más papeleras para limpieza urbana.

4. Eventos y uso del espacio público:

- Reubicación de eventos que ocupan los principales aparcamientos del pueblo, como la plaza de toros, para no afectar la disponibilidad de plazas de aparcamiento.
- Utilización de áreas como La Floresta para eventos y mercadillos, manteniendo libres los aparcamientos para uso cotidiano.

6. PAUTAS DE MOVILIDAD

6.1 MOVILIDAD GENERAL

En este capítulo se describen las características generales de la movilidad con origen o destino en Viver, a partir de la información recabada con el cuestionario on-line de movilidad realizado en el marco del presente PMUS.

Por sus características, esta fuente de información no permite realizar una cuantificación del volumen de desplazamientos realizados por la población de Viver, pero sí permiten obtener información relevante en cuanto al ámbito territorial de la movilidad, su reparto modal y los motivos detrás de dicha elección, pudiéndose diferenciar entre las pautas de movilidad en los desplazamientos internos al municipio y los de conexión exterior.

DESTINO DE LOS VIAJES

La encuesta ha permitido identificar los destinos de viaje más habitualmente referido, dependiendo de los diferentes motivos para la realización los desplazamientos.

Se observa cómo Valencia es el principal destino por motivos laborales, seguido con bastante distancia por Segorbe y Sagunto. Mientras que, cuando se trata de desplazamientos por motivos médicos, Sagunto es el principal destino, casi con igual prevalencia que Valencia. En el caso de las compras, Segorbe y Valencia son los municipios más señalados, casi en idéntica proporción, seguido de Sagunto. En los desplazamientos por ocio, Valencia se constituye como el principal destino.

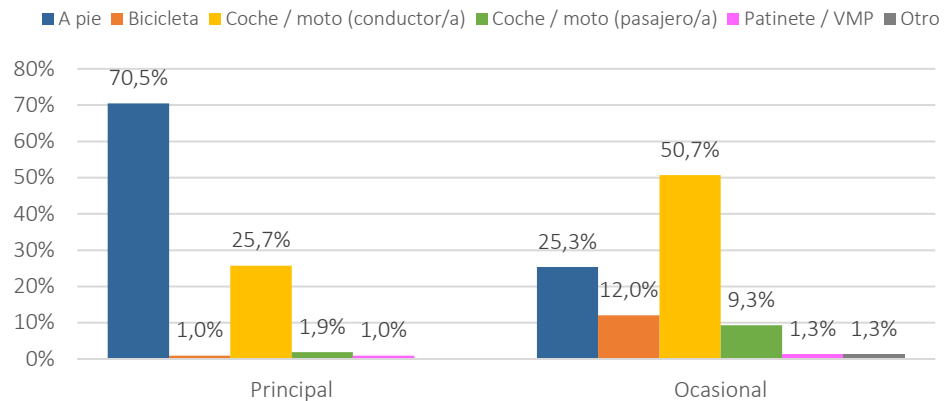
Fig. 6.1 Destino habitual de los viajes fuera de Viver
Encuesta de movilidad

Trabajo/Estudios		Médico	
Destino	Nº	Destino	Nº
Valencia	47	Sagunto	43
Segorbe	13	Valencia	42
Sagunto	8	Segorbe	18
Castellón	6	Castellon	3
Jérica	2	Alaquás	1
Caudiel	2	Jérica	1
Compras		Ocio	
Destino	Nº	Destino	Nº
Segorbe	44	Valencia	72
Valencia	43	Sagunto	16
Sagunto	32	Jérica	5
Altura	5	Castellón	4
Castellon	5	Teruel	3
Mora de Rubielos	1	Alto palancia	2

Analizados todos los desplazamientos en su conjunto, Valencia es el principal foco de atracción de Viajes respecto a Viver, siendo el destino señalado en 204 ocasiones (combinando los diferentes motivos de viaje), mientras que en el caso de Sagunto han sido 99 respuestas y Segorbe 76. Por detrás de ello, con bastante distancia, encontramos municipios como Castellón (18) y Jérica (8).

MODOS DE DESPLAZAMIENTO MÁS HABITALES EN DESPLAZAMIENTOS DENTRO DE VIVER:

Fig. 6.2 ¿Qué modo de transporte utiliza habitualmente para desplazarse dentro de Viver?
Encuesta de movilidad.



Se aprecia que el modo de desplazamiento más habitual para los desplazamientos internos a Viver es a pie, con 7 de cada 10 desplazamientos dentro de Viver realizados de esta forma. Seguido del coche, que se utiliza en un 27,6% de los casos como modo de transporte principal (más del 90% de las veces como conductor/a). Destacando, también, como el principal modo de transporte alternativo al habitual.

Por su parte, los desplazamientos en bicicleta apenas alcanzan un 2% de los viajes habituales. Aunque este modo de transporte si aparece con algo más de representación como modo de transporte ocasional. Los VMP representan un 1% de los viajes dentro de Viver.

No se aprecian diferencias significativas cuando se analiza el uso de los diferentes modos de desplazamiento por género, si bien, en el caso de las mujeres, se registran desplazamientos en bici y patinete, mientras que nos sucede así en el caso de los hombres.

En cuando al análisis por rango de edad, la principal diferencia que muestra la encuesta es un menor uso del coche a partir de la edad de jubilación, lo que revela que el coche se utiliza, sobre todo, por motivos asociados a movilidad recurrente (laboral o estudios). Por otro lado, destaca la ausencia de desplazamientos en bici o patinete en el rango de edad entre los 16 y los 25 años.

Fig. 6.3 Modo de transporte habitual para desplazarse dentro de Viver por género
Encuesta de movilidad

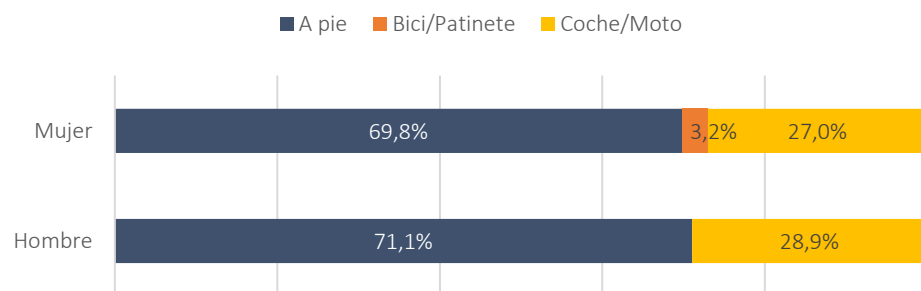
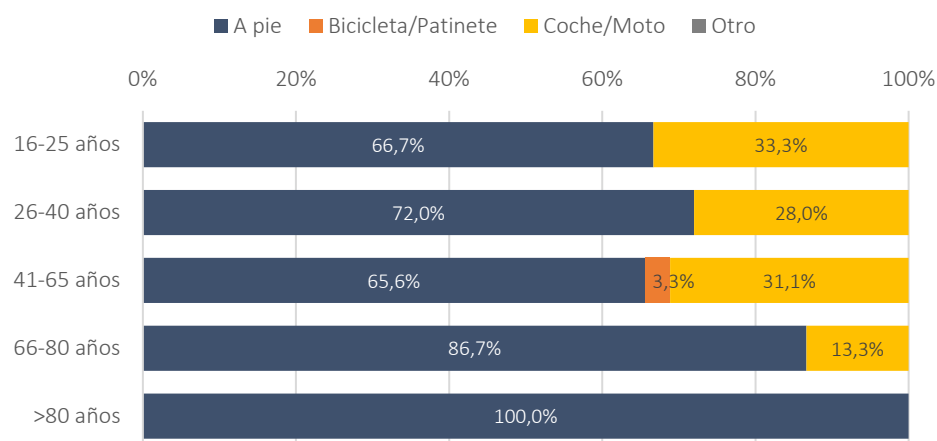
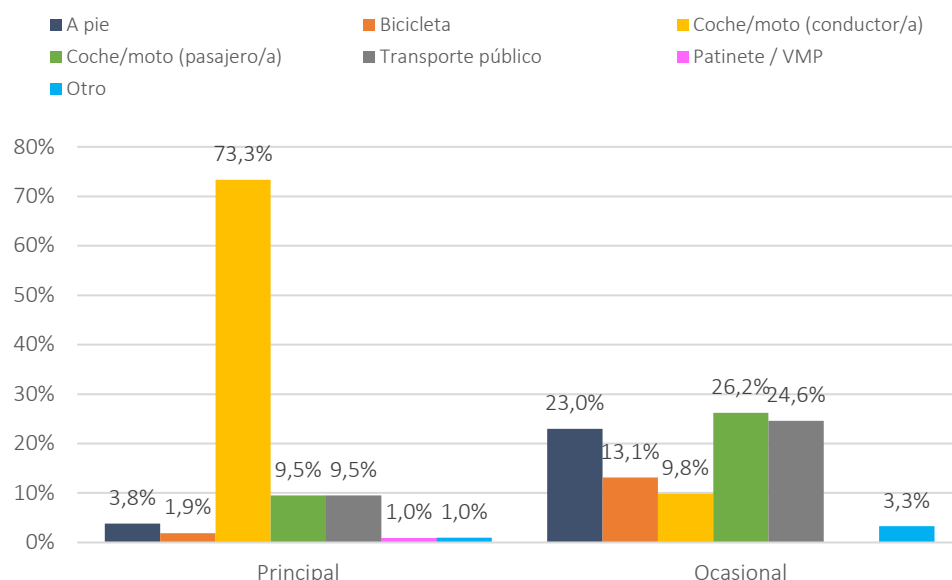


Fig. 6.4 Modo de transporte habitual para desplazarse dentro de Viver por edad
Encuesta de movilidad



MODOS DE DESPLAZAMIENTO MÁS HABITALES EN DESPLAZAMIENTOS FUERA DE VIVER:

Fig. 6.5 ¿Qué modo de transporte utiliza habitualmente para desplazarse fuera de Viver?
Encuesta de movilidad.



En el caso de los desplazamientos externos a Viver, el modo de desplazamiento más predominantes, con un 82,8% de los viajes, es el coche o moto (un 89% de las veces como conductor). Siendo solo un 9,5% los desplazamientos que se realizan en transporte público. Los desplazamientos en bici representan un 2% del total de modos de transporte habituales. La dependencia respecto al coche en los desplazamientos al exterior la revela el hecho de que el modo ocasional más señalado es también el coche, aunque como acompañante.

El análisis por género revela un uso ligeramente inferior del coche en el caso de los hombres. Así como la realización de desplazamientos en otros modos, como el taxi, por ejemplo. Aunque los cambios de pauta de desplazamiento no son muy acusado.

En el caso del análisis por rango de edad, se observa un mayor uso del transporte público a partir de los 40 años, representando el 9,7% de los desplazamientos habituales en el grupo entre los 41-65 años y del 28,6 en el caso de los mayores de 65 años y menores de 80 años (grupo en el que mayor uso del transporte público se da). Destaca la elevada dependencia del coche en el caso de los menores de 25 años. Así como la ausencia de desplazamientos en bici o patinente en este grupo de edad, a priori más proclive a usar estos modos de transporte.

Fig. 6.6 Modo de transporte habitual para desplazarse fuera de Viver por género
Encuesta de movilidad

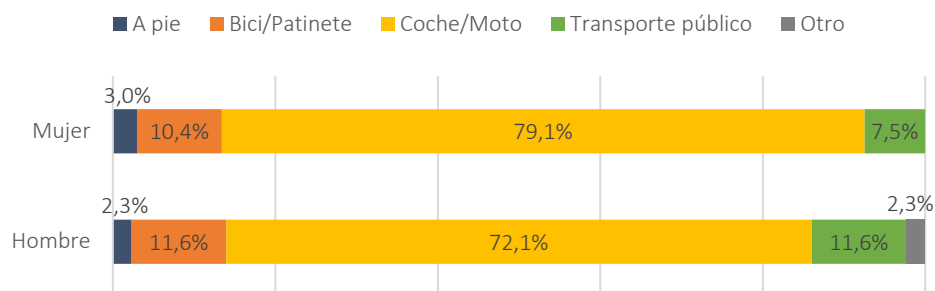
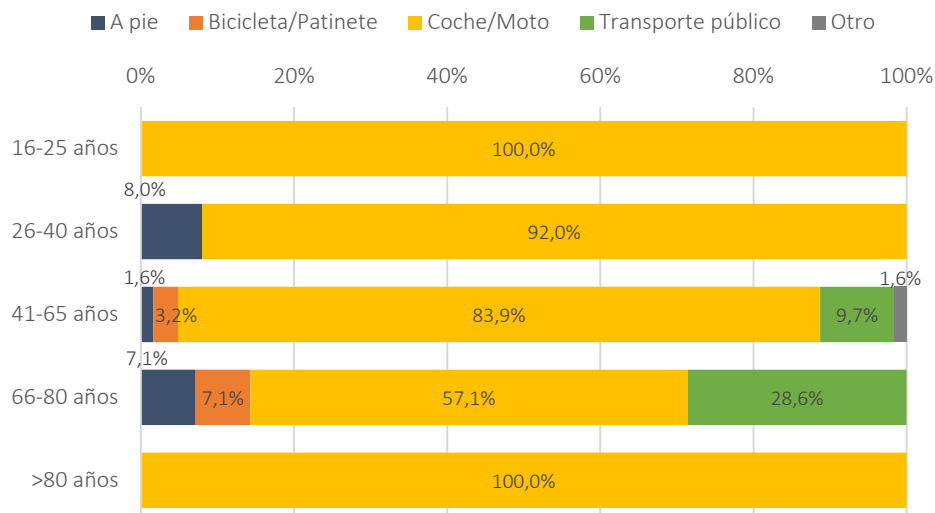
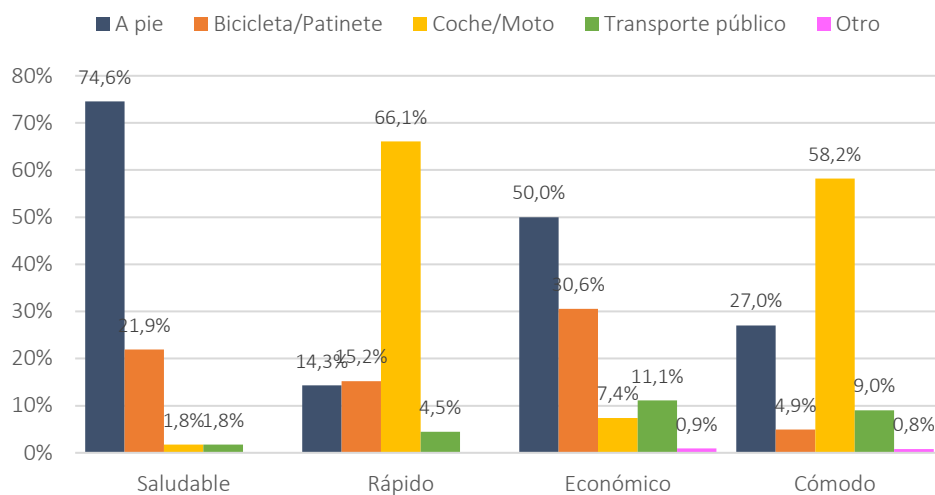


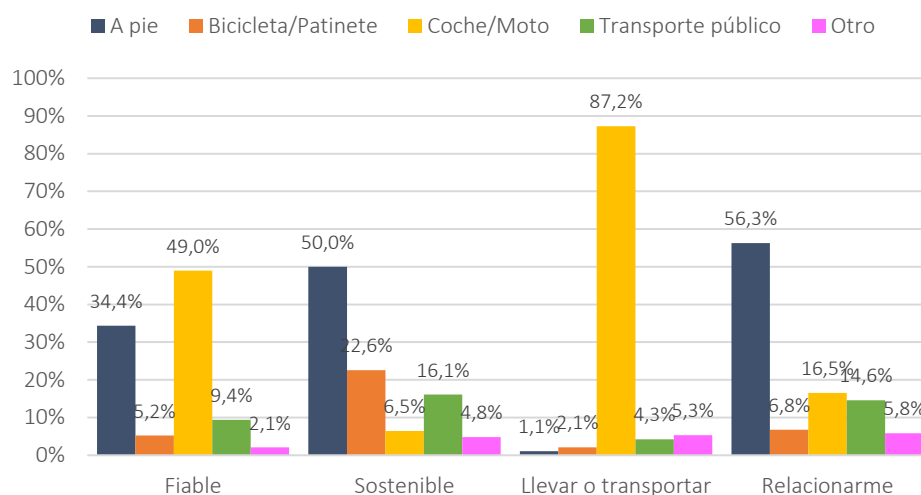
Fig. 6.7 Modo de transporte habitual para desplazarse fuera de Viver por edad
Encuesta de movilidad



LOS MOTIVOS PARA UTILIZAR LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE:

Fig. 6.8 ¿Cuáles son los motivos para utilizar los distintos medios de transporte?
Encuesta de movilidad.





La opción de desplazamiento **a pie** es la opción preferida por motivos de salud y económico, así como por favorecer la relación con otras personas. Es, además, el modo de transporte que se asocia en mayor medida al concepto de sostenible. Mientras que la **bicicleta** se sitúa en segunda posición en estos mismos conceptos, a excepción del de su carácter social, para relacionarse con otras personas.

Por su parte, la elección del **coche/moto** se justifica, sobre todo, por aspectos como la rapidez y comodidad, incluida la capacidad para transportar a otras personas y cosas, donde destaca sobre el resto de modos. No así en términos de fiabilidad, donde es el modo más señalado en relación a este motivo para la elección modal, pero a poca distancia del caminar.

Los desplazamientos en **transporte público** a penas encuentran justificación por algún motivo entre los encuestados, ya que se utiliza poco. Sin embargo algunos aluden a razones de sostenibilidad, socialbilidad, economía y comodidad.

6.2 MOVILIDAD A LOS CENTROS EDUCATIVOS

Por otro lado, también como parte de los trabajos de participación, se ha llevado a cabo una campaña de encuestas entre el alumnado del CEIP Historiador Diago y el IES Jerica-Viver, cuyos principales resultados son los siguientes:

MOVILIDAD AL COLEGIO

Analizada la movilidad de los niños y niñas de entre 3º y 6º de primaria en su conjunto, incluidos los que acuden al colegio desde otras localidades, se observa cómo el coche es el modo más utilizado para el acceso al centroeducativo, con un 57,4% de los desplazamientos de ida y el 50% de los de vuelta. Mientras que los desplazamientos a pie representan el 35,3% y el 41,2% de los viajes de ida y vuelta, respectivamente.

Cuando el análisis se restringe al alumnado que reside en el pueblo de Viver, cuya movilidad está menos condicionada por las distancias, se observa cómo aumenta la proporción de viajes realizados andando (48,9 % en la ida y 60,9% en la vuelta). Si bien, los desplazamientos en coche siguen presentando una cuota modal elevada (48,9% ida y 37% vuelta).

Fig. 6.9 Modo de transporte al colegio. Todo el alumnado. Ida. Encuesta de movilidad.

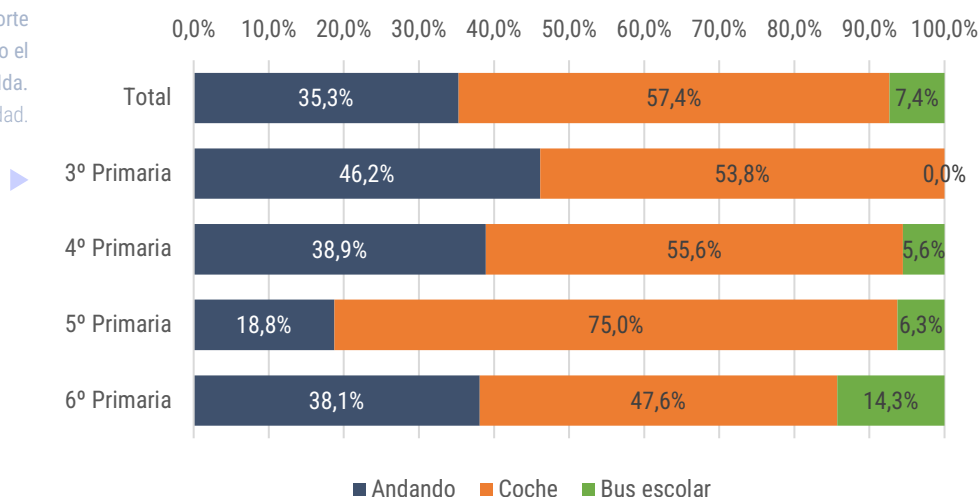


Fig. 6.10 Modo de transporte al colegio. Todo el alumnado. Vuelta. Encuesta de movilidad.

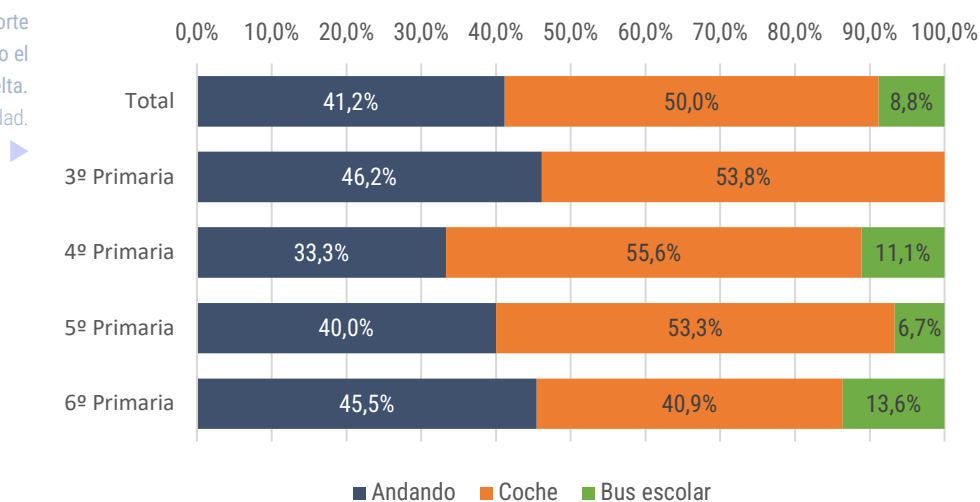


Fig. 6.11 Modo de transporte al colegio. Alumnado residente en Viver. Ida. Encuesta de movilidad.

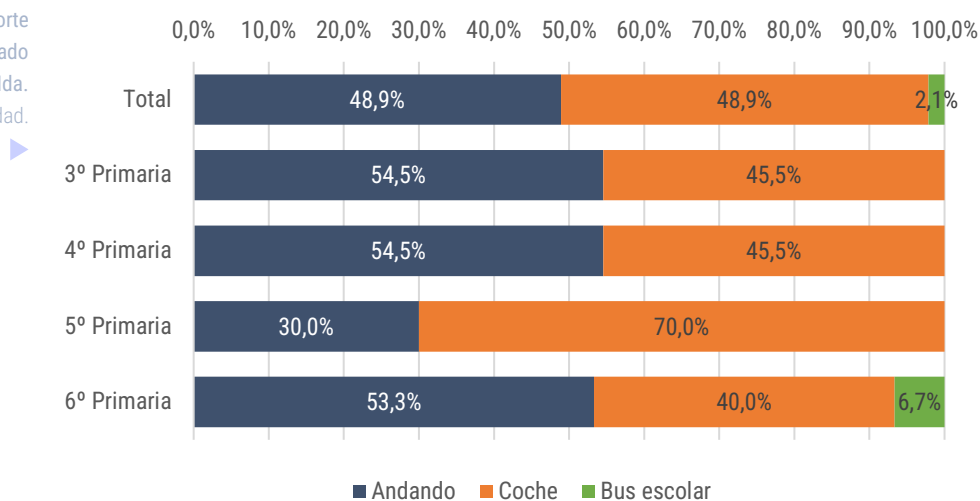
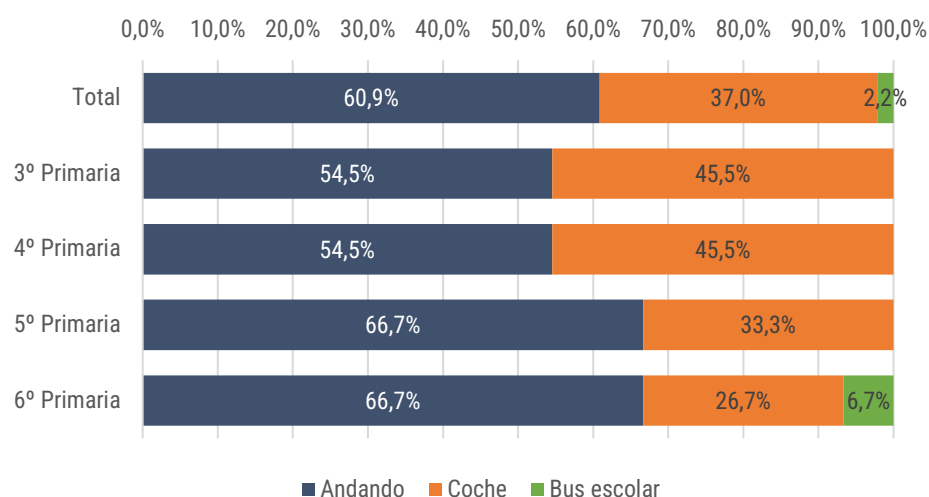


Fig. 6.12 Modo de transporte al colegio. Alumnado residente en Viver. Vuelta. Encuesta de movilidad.



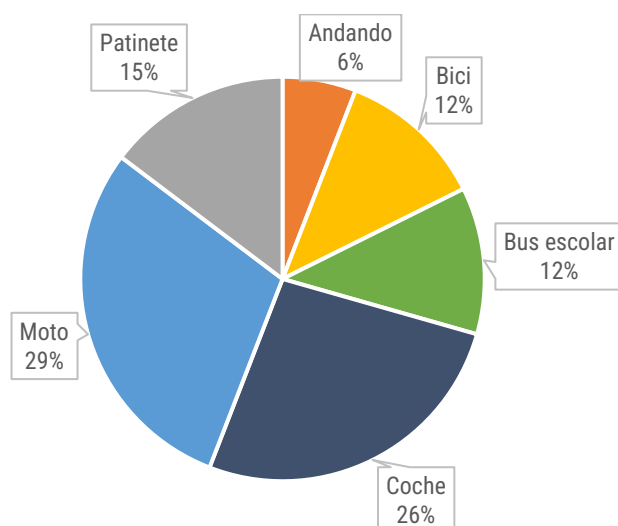
No se registra ningún desplazamiento en bicicleta, aunque el 95% de los niños y niñas encuestados declaran saber montar en bici. Y más del 85% dice disponer de bici en su hogar. Si bien es cierto que se trata de distancias bastante pequeñas, por lo que es razonablemente normal que no se elija la bicicleta para esos desplazamientos.

Los tiempos medios de recorrido nos dan una idea de esas distancias:

- A pie: 6 minutos
- Coche: 5,5 minutos
- Bus escolar: 20,4 minutos

Se ha preguntado a los niños y niñas que usan habitualmente el coche para ir al colegio cual sería su modo de transporte preferido, observándose que un 33% de los niños y niñas desearían ir al cole en modos que les otorgan mayor autonomía, tales como el patinete, la bici o andando (15%, 12% y 6%, respectivamente).

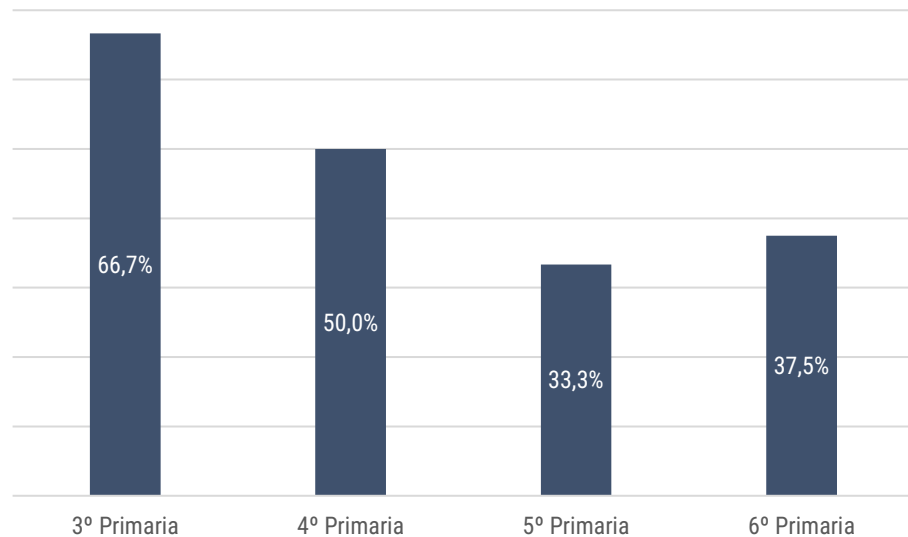
Fig. 6.13 ¿Cómo te gustaría ir al colegio? Alumnado usuario del coche. Encuesta de movilidad.



En relación con la autonomía, la encuesta ha revelado que casi la mitad de los niños y niñas que acuden al cole andando (un 47,8%) realizan el desplazamiento acompañados por adultos.

Como cabría esperar, este porcentaje es mayor en los cursos más bajos, entre niños y niñas de menor edad, pero se ve significativamente reducido en los cursos más altos (5º y 6º de primaria).

Fig. 6.14 Proporción de desplazamientos al cole andando que se hacen acompañados por adultos. Encuesta de movilidad.



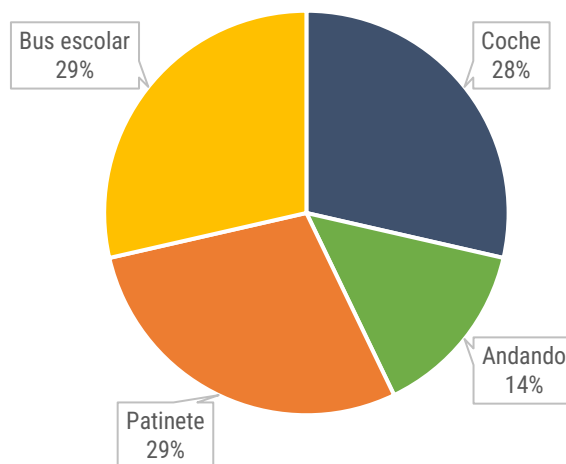
MOVILIDAD AL INSTITUTO

El nivel de participación en la encuesta de movilidad al instituto ha sido bastante reducido. Tan solo se han obtenido 7 encuestas válidas (todas ellas de residentes en Viver), cantidad menor a la esperada, que resta representatividad al sondeo, pero que sirve para hacer una composición aproximada sobre los modos de movilidad de la población adolescente de Viver.

Un primer aspecto a destacar es el hecho de que la totalidad de los encuestados declaran saber montar en bicicleta, aunque un 28% dice no disponer de una para sus desplazamientos. Sin embargo, aún cuando existe un itinerario ciclista bien acondicionado en la carretera de acceso al instituto, no se ha registrado ninguna respuesta que declare ir al instituto en bici.

En cuanto al modo de desplazamiento, tanto el desplazamiento de ida como el de vuelta muestra una distribución idéntica, con un uso similar del coche, el bus escolar y el patinete. Mientras que los desplazamientos a pie reciben menor cuota.

Fig. 6.15 Modo de transporte al instituto. Encuesta de movilidad



Como se ha mencionado, todas las respuesta recibidas corresponden a residentes en el pueblo de Viver, por lo que los tiempos de desplazamiento son reducidos, observándose únicamente una mayor duración del viaje en el caso del bus escolar (que probablemente incluye tiempos de espera y acceso):

- Andando: 7 minutos
- Coche: 7,5 minutos
- Bus escolar: 22,5 minutos
- Patinete: 5 minutos

Como era de esperar, al tratarse de una población algo más mayor, su grado de autonomía es elevado, tan solo declarando que se desplazan acompañados por adultos quienes responden que usan el coche para ir al instituto.

Por lo que respecta a los motivos para no usar la bicicleta, no existe una pauta, ofreciéndose una amplia diversidad de respuestas: dificultad por las cuestas del pueblo, la necesidad de conciliar desplazamientos con familiares, no tener bici disponible, los amigos no van en bici, exceso de peso, o ruta no segura.

7. ANÁLISIS SECTORIAL DE LA MOVILIDAD

7.1 ESPACIO PÚBLICO

La calidad del espacio público se relaciona estrechamente con su función como soporte y condicionante para los desplazamientos no motorizados, pues un espacio público de calidad será un incentivo para desplazarse a pie y/o en bicicleta. Pero es seguramente su función como soporte para las relaciones sociales y el intercambio el principal indicador de calidad del espacio público. En este sentido, la Infraestructura Verde jugará un papel clave en su desarrollo, como la red que aúne los espacios públicos dentro de una red integrada y continua cuyos ejes y puntos de conexión son áreas de trabajo fundamentales para la implementación de la movilidad sostenible.

Del adecuado diseño de los espacios públicos dependerá su capacidad de conectar con la red urbana de movilidad sostenible. En este sentido, hay varios elementos que intervienen en la capacidad integradora de los espacios públicos y garantizar su calidad. Estos razonamientos se hacen extensivos al espacio peatonal del viario (la acera), donde también se deben garantizar condiciones óptimas.

Uno de los factores más determinantes a tener en cuenta, es **el reparto del espacio disponible** entre superficie dedicada a los peatones y superficie dedicada a la circulación y estacionamiento de vehículos.

Este aspecto afecta sobre todo a las calles con función circulatoria, donde tiene sentido realizar ese planteamiento cuando se dispone de un ancho superior a 10-12m. Para anchos menores lo más aconsejable es la plataforma única y la disminución de la velocidad a paso humano en régimen de convivencia. Hay que tener en cuenta que, para garantizar su función estancial, la acera debe tener espacio suficiente para el cruce o encuentro sin obstaculizar la acera.

En este sentido, Viver en los últimos años ha realizado algunas acciones encaminadas a la mejora del espacio público y la pacificación del centro; como el encargo del Estudio de Estrategias Urbanas; algunas actuaciones de urbanismo táctico como en la plaza Constitución; o la ejecución de plataformas únicas en algunas calles del centro como la calle Paz, la calle Pajares, la plaza del Ángel, o la calle Cazadores. En esta última calle precisamente, la actuación es más antigua, y ello puede notarse en la elección de un pavimento diferente, más oscuro, en la solución de la plataforma. En el futuro será importante tener como criterio la homogeneidad en el empleo de soluciones de repavimentación del espacio público para evitar afecciones al paisaje urbano.

En general estas medidas establecidas abogan por facilitar el acceso a espacios públicos seguros, además de una urbanización inclusiva y sostenible para los vecinos de Viver. Aspectos incluidos en el ODS 11 *ciudades y comunidades sostenibles*.

Fig. 7.1.1. Fotos de actuaciones de plataforma única en el pueblo: plaza del Ángel, calle Paz, calle Pajares, calle Cazadores
Fuente: propia 2024.



Fig. 7.1.2. Plaza Constitución con la actuación de urbanismo táctico.
Fuente: propia 2024.



Sin embargo, algunos espacios del municipio no presentan condiciones idóneas de **accesibilidad**. Ciertas calles del núcleo urbano presentan aceras inferiores a los 80 cm o incluso 50 cm, dificultando sino imposibilitando el paso de peatones. A excepción de algunas zonas de paseo localizadas en las calles más amplias, como la calle del barranco del Hurón que conecta con el parque de la Floresta, no existen calles peatonales, aspecto que provoca una falta importante de conectividad peatonal, primando el vehículo motorizado.

A parte de los anchos libres de las aceras, se añaden varios problemas que tienen que ver también con la accesibilidad, como la excesiva altura de bordillos o falta de continuidad de los itinerarios peatonales, especialmente en las zonas de paso de peatones, donde no se detectan tampoco por lo general rebajes con pendientes y anchuras adecuadas, pavimentos táctiles y otros elementos urbanos de atención a la accesibilidad, no adaptándose así la normativa vigente en esta materia. Estos aspectos se desarrollarán de manera más pormenorizada en el punto siguiente que analiza la movilidad peatonal.

Fig. 7.1.3. Conflictos de accesibilidad en el espacio público.

Fuente: propia 2024.



Por otro lado, la ausencia de mobiliario urbano y elementos de arbolado o verde urbano también es una constante por lo general en todas las calles, ya que el reducido espacio peatonal no permite albergar en muchas ocasiones elementos de este tipo.

En general el **espacio dedicado al coche** se encuentra sobredimensionado haciendo que gran parte de los espacios con un gran potencial estancial tales como la plaza de la Constitución, la plaza Mayor Palancia o la zona del convento San Francisco y la Fuente del Santo, se vean totalmente recubiertas por asfalto y sirviendo como rotondas y amplias zonas de aparcamiento, lo cual reduce su condición de espacio cívico y su carácter paisajístico. Sintomático de esto, es que las zonas estanciales de terraza de los negocios hosteleros, se ubican en todo el pueblo en zonas de asfalto.

Fig. 7.1.4. Conflictos de sobredimensión del espacio dedicado al coche y la excesiva presencia de asfalto en el espacio público.

Fuente: propia 2024.



Lo mismo ocurre con las calles de sección más amplia de la zona de ensanche al oeste del centro histórico. Donde se puede observar que se cumple el mismo patrón de acera estrecha y vial asfaltado sobredimensionado.

Fig. 7.1.5. Conflictos de sobredimensión del espacio dedicado al coche y la excesiva presencia de asfalto en el espacio público.

Fuente: propia 2024.



Por otro lado, en lo que respecta a la **infraestructura verde urbana**, el barranco del Hurón, que discurre a lo largo de los parques de la Floresta y el Chorrillo, constituye el principal conector ecológico que atraviesa el núcleo urbano de Viver. Es necesario completar la red de zonas verdes planificadas, especialmente aquellas ubicadas en este eje, así como en las principales rutas ciclopeatonales, proporcionando condiciones de calidad para fomentar su utilización.

En este sentido, el Paseo Barranco del Hurón constituye un eje peatonal de amplia sección que conecta directamente la Floresta con el Chorrillo, y, a su vez, con la avenida de València, el principal conector E-O del pueblo. El paseo aunque correctamente pavimentado presencia cierta ausencia de elementos de mobiliario o verde urbano, y el punto de conexión con la avenida se materializa en un paso de peatones – badén, que a todas vistas puede ser objeto de una intervención para mejorar la accesibilidad y dignificar el itinerario que sigue al barranco.

Por otra parte, mencionar que en este punto de conexión se localizan varios equipamientos como el pavellón multifuncional, el restaurante, el teleclub, y varias bolsas de aparcamiento disuasorio.

Además, se pueden mejorar las conexiones del núcleo urbano con otros elementos de interés paisajístico y natural, como el paraje del Sargal, que conecta con el Chorrillo y la Foresta a través del camino del Calvario.

Fig. 7.1.6. Parques de la Floresta y el Chorrillo.

Fuente: propia 2024.



Fig. 7.1.7. Paseo Barranco
del Hurón.
Fuente: propia 2024.



Por lo tanto, se puede afirmar que la gestión y el estándar del espacio público presentan deficiencias tanto de manera general como en particular en áreas que reúnen aspectos de relevancia social, cultural o paisajística, así como en aquellas que concentran mayor actividad (como el tramo que abarca desde la calle San Francisco hasta la plaza de la Constitución, pasando por la plaza Mayor Palancia y la calle Enmedio, hasta el colegio), o aquellas que conectan puntos clave como el centro de salud.

No obstante, es importante señalar que hay dos **soluciones de pavimento** que se utilizan de manera sistemática y aportan identidad al espacio público: una es la losa de hormigón prefabricado coloreado con pigmentos rojizos donde se imprime el escudo de la localidad, y otra es una losa de hormigón con árido visto, un acabado similar a un enmorrillado de árido de pequeño tamaño, que se combina con ladrillo macizo formando encintados y delimitaciones del pavimento.

Fig. 7.1.8. Soluciones de
pavimento habitual en
Viver.
Fuente: propia 2024.



En cuanto al espacio reservado al **estacionamiento**, no siempre es el reparto entre espacio de circulación y acera lo determinante. Muchas veces es la presencia de vehículos estacionados la que condiciona el atractivo del espacio y, con ello, su calidad. En el caso de Viver, hay posibilidad de estacionamiento en prácticamente todos los viales rodados, excepto aquellos demasiado estrechos para albergarlo. Viver no obstante cuenta con poca disponibilidad de suelo para la ejecución de aparcamientos disuasorios, sin embargo se destaca la existencia de varias bolsas de aparcamiento en el parque del Chorrillo y algunos solares que hacen función

de aparcamiento como el localizado junto al colegio, o ensanchamientos como el de la calle Molino.

Hay que destacar asimismo, la falta de señalización para la organización del tráfico que genera en ciertas áreas un cierto descontrol que hace que se pierda eficiencia en el aprovechamiento del espacio de aparcamiento.

No obstante, una de las principales problemáticas causadas por el estacionamiento y la presencia del coche en el espacio público, es la existencia de espacios susceptibles de presentar otra morfología y diseño más propicias para el peatón que han sido colonizados por el automóvil. Las zonas verdes de esta forma presentan en la mayoría de los casos un diseño incómodo para el peatón, de tipo rotonda con espacios ajardinados o estanciales poco accesibles y residuales. Los casos más paradigmáticos en Viver en este sentido son las ya comentadas plaza Constitución y la plaza Mayor Palancia. Ambas plazas albergan gran parte de la vida cívica de Viver, especialmente la segunda, donde además se encuentran la mayoría de los servicios y usos terciarios del pueblo, así como el ayuntamiento y la oficina de correos.

Fig. 7.1.9. Zonas de estacionamiento en Viver. Aparcamientos del Chorrillo y solar junto al colegio.
Fuente: propia 2024.



En cuanto al espacio destinado a las **bicicletas**, se observa que, a pesar de ser bastante común el uso de estas, así como el de patinetes o VMP, Viver carece de una infraestructura adecuada, más allá de la ciclovía que conecta con Jérica y el instituto. Recientemente, se ha implementado un carril segregado en la avenida de València; sin embargo, esta iniciativa ha sido a expensas del espacio peatonal, reduciendo la sección de una de las pocas aceras amplias que había en la avenida, además de quedar dentro de un recorrido inconexo. Más allá de esto, este carril segregado parece que no se utiliza mucho, ya que es común ver ciclistas que prefieren circular por la calzada, como lo han hecho siempre.

En este sentido, sería más adecuado considerar la pacificación del tráfico en esta avenida y la transformación de su calzada en una vía de uso compartido entre coches, ciclistas y VMP.

Fig. 7.1.10. Carril segregado de la av. València.
Fuente: propia 2024.



De esta manera la cuestión del reparto de espacio no es exclusiva de la calle, teniendo también su reflejo en el diseño y configuración de las **plazas, parques y jardines**. Viver cuenta con varias plazas y jardines con diseños que en su mayoría han quedado bastante obsoletos. En estas zonas se disponen elementos de mobiliario, arbolado, farolas, postes, contenedores, etc. que deben presentar unos repartos equilibrados en su organización para no fragmentar demasiado el espacio y proveer de elementos necesarios para su uso.

En numerosas ocasiones las plazas y parques se presentan rodeadas de calzada, donde la permanente presencia de vehículos introduce la duda del carácter del lugar como en las ya citadas Plaza Constitución y la Plaza Mayor Palancia. Asimismo, esto también se evidencia en otras localizaciones como el ensanchamiento de la avenida València con la calle Cazadores. En estos espacios, la constante presencia de vehículos cuestiona su naturaleza peatonal. Por otro lado, áreas como el Paseo Barranco del Hurón se presentan como zonas peatonales bien pavimentadas y urbanizadas, aunque en el caso de esta última, podría beneficiarse de una mayor inclusión de elementos de mobiliario urbano y generadores de sombra, como arbolado o pérgolas.

Es relevante resaltar de manera positiva la Plaza del Ángel, la cual cuenta con un pavimento distintivo que realza la belleza de los edificios históricos, especialmente la Iglesia de Gracia. Además, su entorno ha sido reacondicionado con una plataforma única, como se ha mencionado anteriormente.

Por otra parte, los parques son sin duda el gran atractivo paisajístico de Viver junto a su excelente entorno natural. El parque de la Floresta es el más emblemático con una gran presencia de vegetación, la mayoría asociada al barranco, y el gran atractivo de la cascada, junto con zonas estanciales diversas, un circuito de "pump track" y pistas de pádel. El parque del Chorrillo, en otro sentido, cuenta con un diseño más heterogéneo donde conviven el eje natural del barranco con zonas más rígidas como el polideportivo, áreas de estacionamiento, y zonas de juego.

El atractivo y función estratégica de ambas zonas, hace que esa esencial su integración en una red continua peatonal que las comunique de forma que se favorezca el paseo y los desplazamientos de este tipo, como ya se ha comentado en el apartado de Infraestructura Verde.

Fig. 7.1.11. Parque de la Floresta y plaza del Ángel.
Fuente: propia 2024.



Se puede concluir, por tanto, viendo el reparto de espacio en el viario dentro del núcleo urbano del pueblo, que nos encontramos con vías donde la concepción motorizada del espacio ha relegado al peatón a un espacio casi inexistente, con calzadas sobredimensionadas, nula o deficiente integración de la bicicleta en el viario, falta de definición del aparcamiento y superficie peatonal exigua y muy poco accesible. Esto ocurre de manera generalizada en el pueblo a excepción de intervenciones recientes como las ya citadas calles de plataforma única en el centro, el paseo Barranco del Hurón o la actuación también reciente en la avenida de Valencia, aunque esta última con matices.

7.2 Los condicionantes de partida para los desplazamientos peatonales en Viver son muy favorables, ya que es perfectamente posible abarcar a pie todos los recorridos dentro del área urbana. En sentido N-S recorreste todo el núcleo urbano llevaría un máximo de 20'-25', mientras que en sentido E-O unos 15'. Esto hace que todos los recorridos en el interior del pueblo puedan tener una media que no supere los 10' - 12'.

PEATONES

Sin embargo al no ubicarse en un terreno llano, ello puede dificultar los desplazamientos, especialmente en las zonas más al norte del centro histórico con pendiente más elevada. En este sentido, es habitual ver en Viver barandillas en estas calles de cuevas más empinadas. Asimismo, estas calles de la zona norte del centro histórico, a parte de presentar un trazado más irregular, secciones estrechas y mayor desnivel que en resto de calles del pueblo, también adolecen de una pavimentación adecuada, pues esta consiste principalmente en una solera de hormigón parcheada en estado deficiente sin presentar ningún tipo de diseño.

Urge por tanto, llevar la solución de plataforma única a todas las calles del centro histórico, como ya se ha puesto en práctica en algunas ya mencionadas en el punto anterior. Asimismo, también conviene unificar criterios de diseño para evitar afecciones innecesarias al paisaje urbano y facilitar una lectura coherente del entorno.

Fig. 7. 2.1. Fotos de calles con pendiente pronunciada en Viver en la zona norte del centro histórico.
Fuente: Propia 2024



En lo que se refiere a la conexión con los núcleos urbanos y centros de actividad próximos, las distancias a pie (tomando como referencia la entrada a la Floresta como zona central del pueblo) serían unos 20' al instituto, unos 35' a pie hasta Jérica, 1h aproximada hasta las pedanías de Masías de Parrela y Masada del Sordo, 30' hasta el paraje de El Sargal, 45' hasta Benafer, y aproximadamente 1h 50' hasta Teresa y Torás.

No obstante, aunque los desplazamientos a pie son los más frecuentemente empleados por la población para moverse dentro del núcleo urbano, la presencia del vehículo privado motorizado, ha colonizado el espacio público, convirtiéndolo en un elemento omnipresente del paisaje urbano e impactando sobre la comodidad y seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Si bien la infraestructura peatonal de la ciudad abarca el total del ámbito urbanizado (estando compuesta por el conjunto de aceras de calles con tráfico motorizado, calles o zonas peatonales, calles con prioridad peatonal y sendas y caminos independientes de la red viaria), dentro de ella se pueden identificar una serie de itinerarios principales, que constituirían la red básica de itinerarios peatonales de la ciudad, que conecta los principales equipamientos y centros de actividad del núcleo urbano, siendo por tanto el soporte de una gran parte de los desplazamientos a pie.

Fig. 7. 2.2. Plano de movilidad peatonal e Infraestructura Verde Urbana. Con equipamientos resaltados en amarillo. Fuente: Propia 2024



El análisis de las condiciones de dichos itinerarios principales revela la presencia de una serie de problemas que, con mayor o menor incidencia, afectan al conjunto de la red peatonal, y que tienen que ver principalmente con la accesibilidad. A continuación, y apoyándonos en el estudio de itinerarios accesibles de la GVA disponible en el ICV, destacamos diferentes casos:

Fig. 7. 2.3. Plano de accesibilidad de los itinerarios peatonales

Fuente: GVA-ICV

Accesibilidad universal en los espacios públicos urbanizados

Itinerarios accesibles peatonales:

-  Itinerarios accesibles | Itinerarios accesibles - Accesible | Accesible
-  Itinerarios accesibles | Itinerarios accesibles - Deficiente lleu | Deficiente leve
-  Itinerarios accesibles | Itinerarios accesibles - Deficiente greu | Deficiente grave
-  Itinerarios accesibles | Itinerarios accesibles - Inaccessible | Inaccessible



Itinerario TR-294:

- Plz/ Constitución – Av/ San Francisco – Av/ València*
- Longitud de tramo: 407 m
- Número de incidencias: 17
- Grado de accesibilidad: DEFICIENTE GRAVE
- Inversión estimada para su adecuación (IVA incluido): 83.574,27 €

El tramo analizado se han identificado un total de 17 incidencias. En lo que se refiere a los indicadores que más reducen la accesibilidad del medio urbano, como son la infraestructura de aceras y pasos peatonales, se han identificado un total de 1 elem. Por estos motivos, se ha clasificado el tramo como Deficiente grave.

* Diagnòstico previo a la intervención del carril bici segregado y repavimentación de ese tramo de la av.València.

Itinerario TR-295:

- Plz/ Mayor Palancia – c/ Duque de Calabria – c/ de la Cadena – c/ Mayor
- Longitud de tramo: 348 m
- Número de incidencias: 20
- Grado de accesibilidad: DEFICIENTE LEVE
- Inversión estimada para su adecuación (IVA incluido): 181.730,17€

El tramo analizado se han identificado un total de 20 incidencias. En lo que se refiere a los indicadores que más reducen la accesibilidad del medio urbano, como son la infraestructura de aceras y pasos peatonales, se han identificado un total de 9 elem. Por estos motivos, se ha clasificado el tramo como Deficiente leve.

Itinerario TR-296:

- Av/ Santa Cruz – c/ Cazadores – c/Quatre Cantons
- Longitud de tramo: 464 m
- Número de incidencias: 13
- Grado de accesibilidad: DEFICIENTE LEVE
- Inversión estimada para su adecuación (IVA incluido): 298.479,16 €

El tramo analizado se han identificado un total de 13 incidencias. En lo que se refiere a los indicadores que más reducen la accesibilidad del medio urbano, como son la infraestructura de aceras y pasos peatonales, se han identificado un total de 6 elem. Por estos motivos, se ha clasificado el tramo como Deficiente leve.

Itineario TR-297:

- Av/ Diputación – c/ Molino – plz/ General Rosell – c/ En medio – c/ Castillo
- Longitud de tramo: 452 m
- Número de incidencias: 20
- Grado de accesibilidad: DEFICIENTE GRAVE
- Inversión estimada para su adecuación (IVA incluido): 259.640,80 €

El tramo analizado se han identificado un total de 20 incidencias. En lo que se refiere a los indicadores que más reducen la accesibilidad del medio urbano, como son la infraestructura de aceras y pasos peatonales, se han identificado un total de 11 ele. Por estos motivos, se ha clasificado el tramo como Deficiente grave.

Incidencias - Itineario TR-294:

Fig. 7. 2.4. Incidencia
En el itinerario TR-294
Fuente: GVA



Nº total de incidencias inventariadas en el tramo		17	
1. Incidencias accesibilidad en acera	1	8. Incidencias en semáforos existentes	0
2. Incidencias en arbolado existente	0	9. Incidencias en señalética e iluminación existentes	0
3. Incidencias en pasos de peatones	12	10. Incidencias en estacionamientos PMR existentes	0
4. Incidencias en mobiliario urbano	1	11. Incidencias en vados vehiculos existentes	0
5. Incidencias en escaleras existentes	2	12. Incidencias elementos urbanos T.Pub/Carril bici	0
6. Incidencias en ascensores existentes	0	13. Otras incidencias identificadas	0
7. incidencias en rampas existentes	1		



Incidencias - Itinerario TR-295:

Fig. 7. 2.5. Incidencia
En el itinerario TR-295
Fuente: GVA



Incidencias

- 1. Incidencias accesibilidad en acera
- 2. Incidencias en arbolado existente
- 3. Incidencias en pasos de peatones
- 4. Incidencias en mobiliario urbano
- 5. Incidencias en escaleras existentes
- 6. Incidencias en ascensores existentes
- 7. Incidencias en rampas existentes
- 8. Incidencias en semáforos existentes
- 9. Incidencias en señalética e iluminación existentes
- 10. Incidencias en estacionamientos PMR existentes
- 11. Incidencias en vados vehículos existentes
- 12. Incidencias elementos urbanos T.Pub/Carril bici
- 13. Otras incidencias identificadas

Nº total de incidencias inventariadas en el tramo		20	
1. Incidencias accesibilidad en acera	9	8. Incidencias en semáforos existentes	0
2. Incidencias en arbolado existente	0	9. Incidencias en señalética e iluminación existentes	0
3. Incidencias en pasos de peatones	6	10. Incidencias en estacionamientos PMR existentes	2
4. Incidencias en mobiliario urbano	0	11. Incidencias en vados vehículos existentes	0
5. Incidencias en escaleras existentes	2	12. Incidencias elementos urbanos T.Pub/Carril bici	1
6. Incidencias en ascensores existentes	0	13. Otras incidencias identificadas	0
7. Incidencias en rampas existentes	0		

- 1. Incidencias accesibilidad en acera
- 2. Incidencias en arbolado existente
- 3. Incidencias en pasos de peatones
- 4. Incidencias en mobiliario urbano
- 5. Incidencias en escaleras existentes
- 7. Incidencias en rampas existentes
- 11. Incidencias en vados vehiculos existentes
- 13. Otras incidencias identificadas

Incidencias

- 1. Incidencias accesibilidad en acera
- 2. Incidencias en arbolado existente
- 3. Incidencias en pasos de peatones
- 4. Incidencias en mobiliario urbano
- 5. Incidencias en escaleras existentes
- 10. Incidencias en estacionamientos PMR existentes
- 12. Incidencias elementos urbanos T.Pub/Carril bici
- 13. Otras incidencias identificadas

Nº total de incidencias inventariadas en el tramo		20	
1. Incidencias accesibilidad en acera	11	8. Incidencias en semáforos existentes	0
2. Incidencias en arbolado existente	1	9. Incidencias en señalética e iluminación existentes	0
3. Incidencias en pasos de peatones	5	10. Incidencias en estacionamientos PMR existentes	0
4. Incidencias en mobiliario urbano	1	11. Incidencias en vados vehículos existentes	0
5. Incidencias en escaleras existentes	2	12. Incidencias elementos urbanos T.Pub/Carril bici	0
6. Incidencias en ascensores existentes	0	13. Otras incidencias identificadas	0
7. Incidencias en rampas existentes	0		

A continuación se destacan varias incidencias tipo en el municipio de Viver que tienen que ver con la conflictividad en los desplazamientos peatonales y la calidad del espacio público en este sentido:

01. Incidencias accesibilidad en acera

Fig. 7. 2.8. Ejemplo de incidencia de accesibilidad en aceras en la calle Santa Cruz.

Fuente: GVA

CALLE SANTA CRUZ Nº 6

Descripción: Se ha detectado una sección de calle con un ancho de acera insuficiente para ser considerado accesible. La sección se encuentra por debajo del 1,50m mínimo exigible según la norma autonómica.

Normativa: Annex III DECRET 65/2019 del Consell /

Tipo de actuación: Mejora de la sección.

Propuesta: Se propone la transformación de la calzada existente en plataforma única. Esta plataforma tendrá que mantener las características estéticas con pavimento similares a las existentes en el municipio, siempre garantizando la diferente tonalidad del pavimento y la colocación de pavimento táctil en los límites siempre que sea necesario según normativa. Al inicio de la plataforma tendrá que localizarse la señalética adecuada vertical así como una señalización de puerta de entrada. El estacionamiento en estas plataformas no es recomendable. En caso de permitirse, tendrá que señalizarse adecuadamente, siempre dejando un espacio útil entre los vehículos y las fachadas de forma que permita un recorrido practicable.



Fig. 7.2.9. Ejemplo de incidencia de accesibilidad en aceras en la plaza General Rosell.
Fuente: GVA

PLAZA GENERAL ROSELL Nº 12

Descripción: Se ha detectado una sección de calle con un ancho de acera insuficiente para ser considerado accesible. La sección se encuentra por debajo del 1,50m mínimo exigible según la norma autonómica.

Normativa: Annex III DECRET 65/2019 del Consell /

Tipo de actuación: Mejora de la sección.

Propuesta: La actual anchura de la acera dificulta un tráfico peatonal accesible para ser menor al ancho mínimo establecido por normativa. Por eso, se propone la ampliación de la acera hasta conseguir el mínimo ancho de 1,50m, siendo recomendable conseguir los 1,80m si es posible. La ampliación de acera se propone hacia el estacionamiento, diseñando el espacio de forma que pueda intercalarse estacionamiento con acera. Se tiene que garantizar que los estrechamientos de acera debidos al estacionamiento no sean mayores de 1,20m en un tramo de máx 20m.

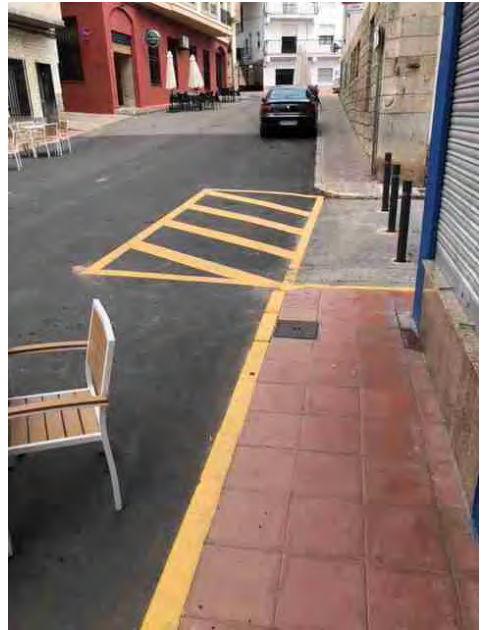


Fig. 7.2.10. Ejemplo de incidencias en arbolado existente en la plaza del Ángel.
Fuente: GVA

02. Incidencias en el arbolado existente

PLAZA ÁNGEL Nº 5

Descripción: Se han detectado alcorques de arbolado sin cubrición, con el peligro de caída y la reducción del ancho útil de la acera que esto genera.

Normativa: Article 12.2. Ordre TMA/851/2021 /

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: El diseño de los alcorques no resulta en la actualidad adecuado, con el consiguiente peligro de caídas. Es por eso que se propone su cubrición bien mediante rejillas metálicas, bien mediante material compactado. En ambos casos, la diferencia entre el nivel de acera y el del alcorque tendrá que ser mínimo. En el caso de solución de rejilla, esta tendrá que cumplir lo establecido en la normativa en cuanto a diámetros de vacíos.



Fig. 7.2.11. Ejemplo de incidencias en pasos peatonales en la av. València.
Fuente: GVA

03. Incidencias en pasos de peatones

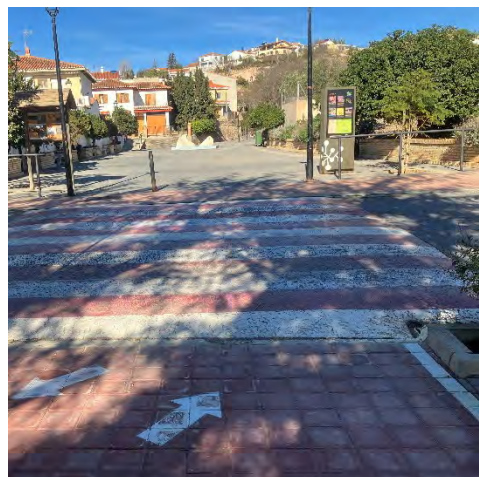
AVENIDA VALENCIA Nº 28

Descripción: Las franjas y superficies pavimento táctil no cumplen los mínimos de diseño según normativa, con pavimento podotáctil y direccional correctamente implementados.

Normativa: Artículo 46.3. Ordre TMA/851/2021/

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: Se tiene que garantizar un adecuado pavimento táctil en el paso peatonal. Es por eso que tiene que sustituirse el pavimento actual adoptándose una solución de baldosa podotáctil en el borde según lo establecido en norma mientras que se incluye un pavimento direccional desde el borde del podotáctil hasta la fachada más próxima. En caso de



proximidad con otro paso peatonal tendrá que garantizarse el enrutamiento entre ambos pasos.

Fig. 7.2.12. Ejemplo de incidencias en pasos peatonales en la plaza General Rosell.

Fuente: GVA

PLAZA GENERAL ROSELL Nº 5

Descripción: Se ha identificado que el plano vado y calzada no se encuentran enrasados. Existencia de desnivel en vados ya ejecutados o no existencia de vado. Las franjas y superficies pavimento táctil no cumplen los mínimos de diseño según normativa, con pavimento podotáctil y direccional correctamente implementados. Elementos en vado reducen el ancho libre de obstáculos min 1,80m.

Normativa: Article 20.3. Ordre TMA/851/2021 / Article 46.3. Ordre TMA/851/2021 / Article 20.2. Ordre TMA/851/2021 /

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: La falta de enrase entre los planos del vado peatonal hacen necesario su reconstrucción, adaptando las pendientes del vado al que se establece según normativa así como la diferencia entre el borde del vado y la calzada. Tiene que valorarse el crecimiento del paso peatonal hacia la calzada o el estacionamiento, de forma que junto con la adaptación del vado se genera un espacio amplio y accesible, mejorando el propio diseño del paso así como la seguridad viaria del peatón. Se tiene que garantizar un adecuado pavimento táctil en el paso peatonal. Es por eso que tiene que sustituirse el pavimento actual adoptándose una solución de baldosa podotáctil en el borde según lo establecido en norma mientras que se incluye un pavimento direccional desde el borde del podotáctil hasta la fachada más próxima. En caso de proximidad con otro paso peatonal tendrá que garantizarse el enrutamiento entre ambos pasos. La existencia de elementos en el vado dificulta el cumplimiento del ancho libre accesible. Es por eso que tienen que trasladarse o eliminarse para permitir un paso libre de obstáculos de al menos 1,8m.



Fig. 7.2.13. Ejemplo de incidencias en el mobiliario urbano en calle Molino.

Fuente: GVA

04. Incidencias en mobiliario urbano

CALLE MOLINO Nº 27

Descripción: Se ha identificado un contenedor con unas características o ubicación no accesibles.

Normativa: Article 28. Ordre TMA/851/2021 /

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: Los contenedores identificados tienen que sustituirse por otros con características accesibles, con una proporción y altura que permita su uso de manera autónoma. La apertura tiene que estar a una altura practicable así como la configuración de la misma tiene que ser cómoda y con elementos de apoyo. De igual manera, el recorrido hasta los contenedores tiene que ser posible, localizando la boca en dirección a la acera o a la calzada única.



Fig. 7.2.14. Ejemplo de incidencias en el mobiliario urbano en la av. València.

Fuente: GVA



AVENIDA VALENCIA Nº 33

Descripción: Se han observado bancos no accesibles por obstáculos que impiden el acceso.

Normativa: Article 26. Ordre TMA/851/2021 /

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: Se tiene que garantizar unos bancos accesibles, sin bordillos o elementos que lo impidan. Es por eso que se tiene que reducir los bordillos existentes así como trazar un enrutamiento adecuado con pavimento sólido. En caso de no poder ejecutarse una intervención urbana de adecuación, tiene que considerarse un cambio de localización de los bancos a un entorno más adecuado.



05. Incidencias en escaleras existentes

Fig. 7.2.15. Ejemplo de incidencias en escaleras existentes av. València.

Fuente: GVA



AVENIDA VALENCIA Nº 31

Descripción: Se ha observado una falta de señalización táctil en pavimento de escalas, así como en comienzo y final de esta. La escala no dispone pasamanos ambos lados y con configuración doble.

Normativa: Article 15. Ordre TMA/851/2021 / Article 30.3. Ordre TMA/851/2021 /

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: La colocación de pavimento táctil tiene que situarse tanto al final como el inicio de la escala. Este pavimento tendrá que disponerse de acuerdo con lo establecido en normativa, con una tipología de pavimento tipo direccional en inicio y final de cada tramo. Tienen que colocarse pasamanos con configuración doble en la escala de acuerdo con la normativa (dos barras superior, entre 0,95 y 1,05 m, y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m).



Fig. 7.2.16. Ejemplo de incidencias en escaleras existentes av. València.

Fuente: GVA



PLAZA MAYOR DEL PALANCIA Nº 5

Descripción: Se ha observado una falta de señalización táctil en pavimento de escalas, así como en comienzo y final de esta.

Normativa: Article 15. Ordre TMA/851/2021 /

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: La colocación de pavimento táctil tiene que situarse tanto al final como el inicio de la escala. Este pavimento tendrá que disponerse de acuerdo con lo establecido en normativa, con una tipología de pavimento tipo direccional en inicio y final de cada tramo.



07. Incidencias en rampas existentes

Fig. 7.2.17. Ejemplo de incidencias en rampas existentes calle Cazadores.

Fuente: GVA

CALLE CAZADORES N°48

Descripción:

Desnivel importante con barandilla con un diseño potencialmente escalable en la rampa.

Normativa: Article 30.2. Ordre TMA/851/2021 /

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: Se propone la sustitución de la barandilla existente por una de tipo no escalable.



Fig. 7.2.18. Ejemplo de incidencias en escaleras existentes av. València.

Fuente: GVA

AVENIDA VALENCIA N° 26

Descripción: Se ha observado una falta de señalización táctil en pavimento de rampa, así como en comienzo y final de esta. La rampa no dispone pasamanos ambos lados y con configuración doble (dos barras superiores, entre 0,95 y 1,05 m, y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m) .

Normativa: Article 14.4. Ordre TMA/851/2021 / Article 30.3. Ordre TMA/851/2021 /

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: La colocación de pavimento táctil tiene que situarse tanto al final como el inicio de la rampa. Este pavimento tendrá que disponerse de acuerdo con lo establecido en normativa, con una tipología de pavimento tipo direccional en inicio y final de cada tramo. Tienen que colocarse pasamanos con configuración doble en la rampa de acuerdo con la normativa (dos barras superior, entre 0,95 y 1,05 m, y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m).



10. Incidencias en estacionamientos PMR existentes

Fig. 7.2.19. Ejemplo de incidencias en estacionamientos PMR EN plaza Mayor Palancia.

Fuente: GVA

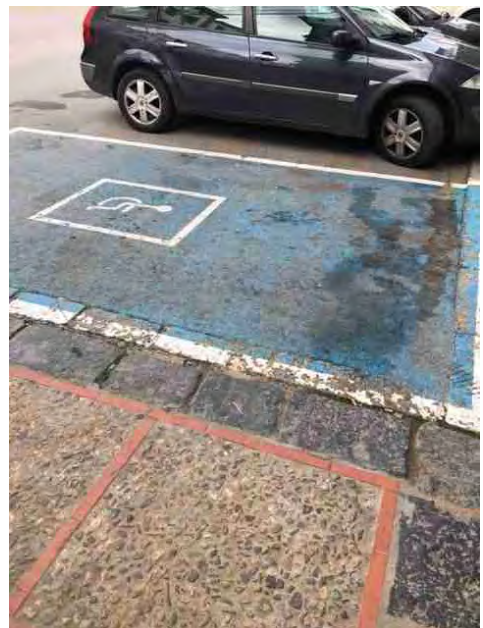
PLAZA MAYOR DEL PALANCIA N° 2

Descripción: Se ha detectado un diseño de plaza de estacionamiento PMR en perpendicular o diagonal con incumplimiento zona de aproximación y transferencia, paralela y al mismo nivel que la plaza de aparcamiento de ancho 1,50 m.

Normativa: Article 35.3. Ordre TMA/851/2021 /

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: Se tiene que modificar el diseño del estacionamiento PMR existente mediante la adaptación de los cebreados establecidos por norma así como la disposición de rampas de acceso desde calzada a acera. El estacionamiento tendrá que disponer de la adecuada señalización vertical y horizontal.



11. Incidencias en vados vehículos existentes

Fig. 7.2.20. Ejemplo de incidencias en vados existentes en calle Cazadores.
Fuente: GVA

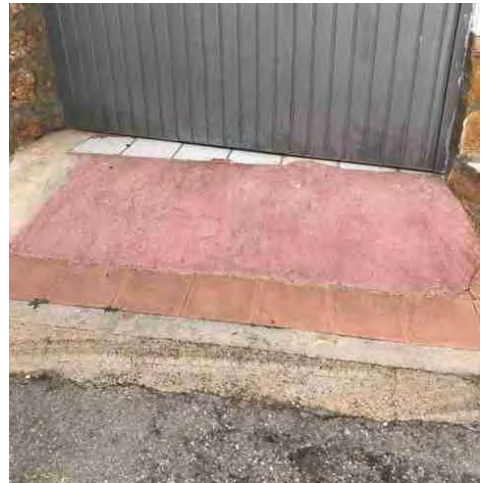
CALLE CAZADORES Nº 26

Descripción: Se ha detectado una pendiente transversal en la acera superior al 2% establecido por normativa por motivo del acceso a garaje.

Normativa: Annex III DECRET 65/2019 del Consell /

Tipo de actuación: Mejora incluida en otra propuesta

Propuesta: Se propone la transformación de la calzada existente en plataforma única. Esta plataforma tendrá que mantener las características estéticas con pavimento similares a las existentes en el municipio.



12. Incidencias en elementos urbanos

Fig. 7.2.21. Ejemplo de incidencias en elementos urbanos en av. Castellón.
Fuente: GVA

AVENIDA CASTELLÓN Nº 1

Descripción: Marquesina no dispone de apoyo isquiático. No disposición pavimento táctil en parada y direccional entre la parada y el límite de fachada más próximo.

Normativa: Article 15. LLEI 9/2009, del Consell

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: Se tiene que colocar apoyos isquiáticos dentro de la parada, junto a los bancos existentes. Las paradas tienen que incluir un pavimento táctil que conecte el espacio de parada con la fachada más próxima. Este pavimento táctil constará de una franja podotáctil paralela al área de parada y una franja direccional perpendicular hasta la fachada más próxima, con las características establecidas según normativa.



13. Otras incidencias identificadas

Fig. 7.2.22. Ejemplo de otras incidencias identificadas en plaza del Ángel.
Fuente: GVA

PLAZA DEL ÁNGEL Nº 7

Descripción: La localización del estacionamiento actualmente reduce la accesibilidad del medio urbano así como la atraktividad de este. Se tiene que reconsiderar permitir estacionar en el entorno indicado.

Normativa:

Tipo de actuación: Mejora puntual

Propuesta: Consideración de la eliminación del estacionamiento en el entorno urbano o señalización adecuada de los espacios permitidos, reduciendo su presencia al mínimo.

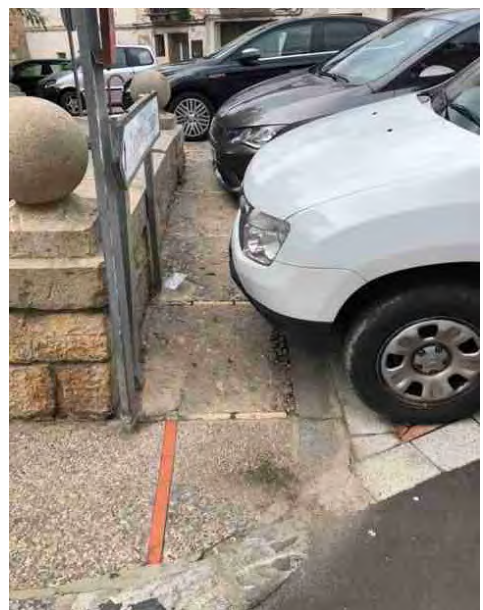
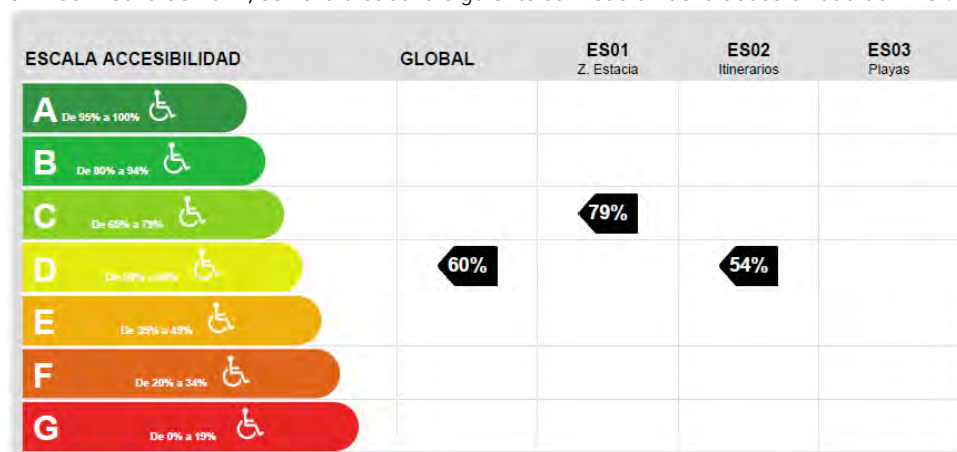


Fig. 7.2.23. Estudio diagnóstico de accesibilidad por municipios.
Fuente: ICV-GVA

Como resumen, destacar que en el Estudio diagnóstico de accesibilidad por municipios de la GVA con fecha de 2021, se lleva a cabo la siguiente calificación de la accesibilidad de Viver:



A continuación se recogen los ámbitos de actuación prioritarios para desarrollar las propuestas de mejora de los itinerarios peatonales. Más allá de mejoras puntuales para solventar las incidencias ya comentadas, las propuestas que tienen que ver con la reurbanización de las calles se darán según el tipo de sección de calle, obteniéndose de manera general:

Para viales de menos de 10m de ancho: Transformación en plataforma única

La propuesta busca ampliar el espacio de circulación peatonal, acorde con el dimensionado exigido según las normativas de accesibilidad en vigor, principalmente en zonas donde las dimensiones de vía dificultan la ampliación de aceras, por lo cual se propone el enrasamiento de la calzada y las aceras a un mismo nivel, convirtiéndola en una plataforma única mixta, que permitiría la circulación adecuada de los itinerarios peatonales y permitiría una circulación accesible para todos los usuarios salvando la diferencia de nivel.

Para viales de ancho superior a 10m: Ampliación de espacio de acera

La ampliación de las aceras busca mejorar las características de los espacios para los peatones, proporcionando una mayor amplitud del dimensionado mínimo para itinerarios peatonales accesibles, disminuyendo el espacio destinado al tráfico rodado, para mejorar las condiciones de accesibilidad y seguridad de los usuarios mediante la incorporación de mobiliario urbano en el eje de la vialidad, lo cual separaría el flujo peatonal del vehicular.

Fig. 7. 2.24. Plano de propuestas de adecuación de la accesibilidad en el espacio público
Fuente: GVA-ICV

- Àmbit d'actuació | Ámbito de actuación
- Zones verdes | Zonas verdes
- Equipaments | Equipamientos



7.3 MOVILIDAD CICLISTA

Como se ha visto al analizar las pautas de movilidad de la población de Viver, el uso de la bicicleta en el municipio es bajo (1-2%). Eso, a pesar de que, según la encuesta de movilidad realizada, un 93% de las personas que han participado en el cuestionario declaran saber montar en bici y un 59% declara disponer de bicicleta en su domicilio.

La explicación para ello combina múltiples factores:

- **Accesibilidad:** Viver es un municipio bastante dependiente de otros municipios de su entorno, no necesariamente cercanos (ver apartado sobre "Destinos" del capítulo 6), cuya distancia no siempre es abordable en bicicleta. Mientras que su entorno más próximo, el del propio casco urbano, presenta una escala mercadamente peatonal.
- **Orografía:** Viver es un municipio caracterizado por diversos accidentes geográficos que impone cierta dificultad a los desplazamientos cotidianos en bicicleta.
- **Percepción del riesgo:** frente a un crecimiento de la motorización, fundamentalmente cuando la circulación en bicicleta se realiza en coexistencia con el tráfico motorizado o al llegar a intersecciones de cierta entidad
- **Cultura ciclista:** cierta falta de sensibilización y fomento de este modo de desplazamiento, que impide configurar la bicicleta en el colectivo ciudadano como una alternativa a otros modos.

Sobre todo en el caso de las dos últimas cuestiones, la existencia de una infraestructura adecuada para la circulación en bicicleta, ya sea en forma de vías ciclistas segregadas o mediante la aplicación de técnicas de calmado del tráfico para garantizar la compatibilidad del uso ciclista del viario con el tráfico motorizado, contribuye a incrementar el uso de la bicicleta, que en el caso de Viver podría ser una alternativa muy eficiente para determinados grupos de usuarios y conexiones con el entorno más próximo (p.ej. movilidad escolar al instituto).

En ese sentido, las principales infraestructuras ciclistas de Viver son:

- **Conexión con Jérica:** vía ciclista bidireccional, paralela a la carretera de conexión entre Viver y Jérica. Se trata de una vía segregada del tráfico motorizado y peatonal, a cota intermedia entre la calzada y la acera. A lo largo de aproximadamente 1,5 km, conecta los núcleos de Viver y Jérica, aunque sin llegar a penetrar en ninguno de ellos; dando acceso, además, el IES Jérica-Viver, situado a mitad de camino de los dos núcleos. En el caso de Viver, la infraestructura arranca en la Av. de San Francisco, junto a la zona verde que da inicio al casco urbano. Se trata de una infraestructura con un buen diseño, que proporciona niveles de seguridad adecuados para su uso potencial como vía de acceso al instituto, pero que adolece de problemas de continuidad en sus dos extremos, en los núcleos de Viver y Jérica. También es posible resolver mejor su paso frente al IES, donde no está habilitada la correspondiente señalización que ofrecería mayor visibilidad y seguridad al itinerario.

Fig 7.3.1. Vía ciclista de conexión Viver-Jérica
Fuente: Elaboración propia



- **Av. de Valencia:** vía ciclista de apenas 250 metros de longitud que discurre sobre la acera de un tramo corto de la Avenida de Valencia. Se trata de una vía con un diseño dudos, potencialmente conflictivo con el uso peatonal de ese tramo de acera, que además pasa frente a lugares concurridos, como El Chorrillo. Además, se trata de una vía con poca utilidad desde el punto de vista conectivo, ya que, aunque proporciona acceso a la zona peatonal del barranco de Val de Huron y la Floresta, no tiene continuidad hacia otros potenciales destinos.

Fig 7.3.2.
Vía ciclista de la Av. de
Valencia
Fuente: Elaboración propia



Se trata de un conjunto de infraestructuras aisladas, que no se complementa con acondicionamientos viarios que favorezcan la circulación en bici por calzada, por lo que no se puede hablar de la existencia de una red ciclista de soporte a la movilidad cotidiana del municipio. Y si bien es cierto que, dadas las dimensiones y características del tráfico de Viver, los requerimientos de infraestructura exclusiva ciclista son pequeños, tampoco abundan las medidas de calmado de tráfico en los ejes principales de la red viaria de la ciudad que contribuyan a mejorar la ciclabilidad.

Por último, en relación con el ámbito comarcal, Viver forma parte del corredor por el que discurre la Vía Verde de Ojos Negros, pero su trazado oficial (publicado en la web de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, órgano gestor de la red de Vías Verdes de España) se desvía hacia Caudiel al llegar a las proximidades del municipio, para posteriormente regresar a su ámbito más próximo en Jérica. No obstante, se trata de una infraestructura de interés para el municipio de Viver, que no cuenta con rutas señalizadas de acceso a la misma.

Fig 7.3.3.
Trazado de la Vía Verde de
Ojos Negros a su paso por
Viver
Fuente: FFE

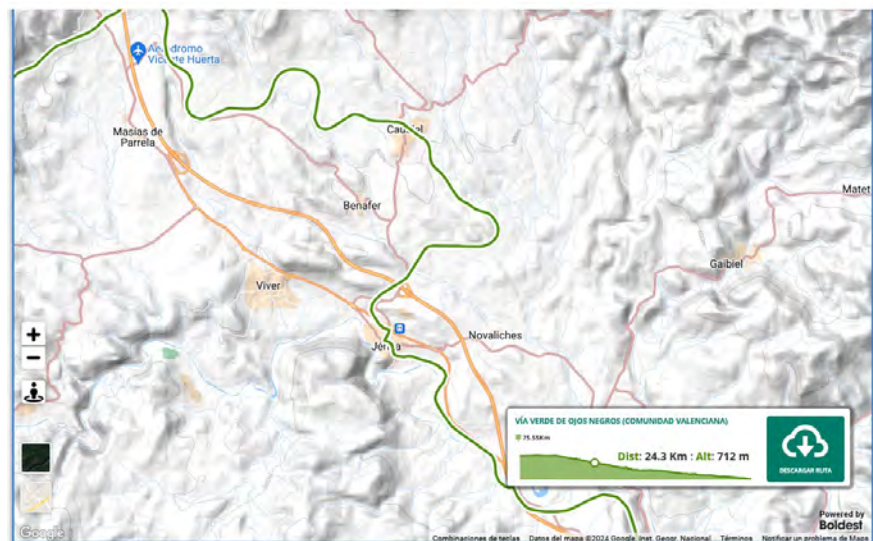
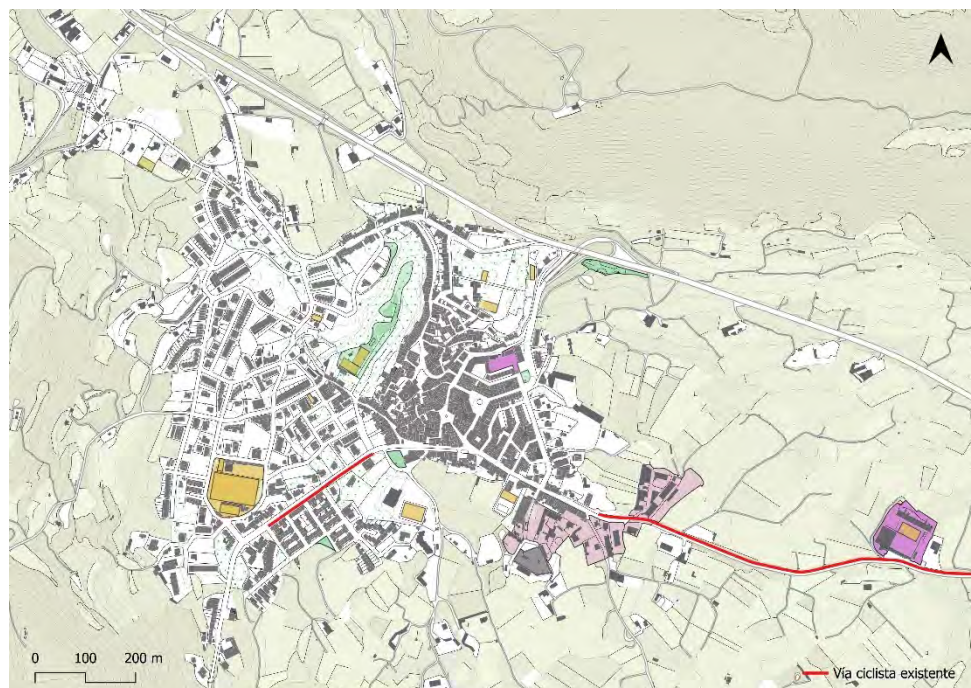


Fig. 7.3.4. Infraestructura ciclista. Viver
Fuente: Elaboración propia



7.4 TRANSPORTE PÚBLICO

Los habitantes de Viver cuentan con una oferta de transporte público muy limitada, consistente en una única línea de autobús interurbano que realiza el trayecto Teruel-Valencia, con parada en Viver y algunos municipios de su entorno.

Existe una parada de ferrocarril, con servicio de Cercanías (C-5), denominada Jérica – Viver, pero se encuentra al norte de la localidad vecina de Jérica, lo que, unido a su baja frecuencia de servicios, dificulta que la misma se considere como parte del sistema de transporte público de la localidad.

El sistema se completa con el servicio de Taxi y los servicios de transporte discrecionales asociados a determinados centros escolares y laborales del municipio.

A continuación, se describen las principales características de estos servicios.

a) Bus interurbano

Como se ha mencionado, actualmente, la oferta regular de autobús interurbano de Viver se limita a la línea Teruel-Valencia, operada por SAMAR (www.samar.es), con una frecuencia de apenas 3 servicios diarios en día laborable (oferta que se reduce en fin de semana y festivos).

La duración del viaje es de:

- Viver – Valencia: 70 minutos
- Viver – Teruel: 60 minutos

El autobús cuenta con una única parada en el municipio, en la rotonda al final de la Av. de la Diputación. Dicha parada cuenta con marquesina y un cartel informativo sobre la oferta de servicios.

Fig. 7.4.1. Oferta del servicio de autobús interurbano. Viver Fuente: SAMAR



VAC-255 MADRID - TERUEL-VALENCIA

1 Julio al 31 Agosto

	LUNES A SÁBADO	LUNES A VIERNES Laborable	DOMINGO Y FESTIVOS	DIARIO
TERUEL	7:15	10:30	9:00	16:00
PUEBLA DE VALVERDE	7:35	10:50	9:20	16:20
SARRIÓN	7:45	11:00	9:30	16:30
VENTA DEL AIRE	7:55	11:10	9:40	16:40
BARRACAS	8:05	11:20	9:50	16:50
VIVER	8:15	11:30	10:00	17:00
JERICA	8:20	11:35	10:05	17:05
SEGORBE	8:30	11:45	10:15	17:15
SAGUNTO	8:50	12:05	10:35	17:35
PUZOL	8:55	12:10	10:40	17:40
VALENCIA	9:15	12:30	11:00	18:00

LOS HORARIOS DE PASO SON APROXIMADOS

INFORMACIÓN
TLF: 984 689 912 - 900 377 613

Enlace línea de Acala de la Selva destino Valencia
www.samar.es



VAC-255 MADRID - TERUEL-VALENCIA

1 Julio al 31 Agosto

	LUNES A SÁBADO	LUNES A VIERNES Laborable	DOMINGO Y FESTIVOS	DIARIO
VALENCIA	9:45	14:30	11:30	19:00
PUZOL				
SAGUNTO	10:10	14:55	11:55	19:25
SEGORBE	10:25	15:10	12:10	19:40
JERICA	10:40	15:25	12:25	19:55
VIVER	10:45	15:30	12:30	20:00
BARRACAS	10:55	15:40	12:40	20:10
VENTA DEL AIRE	11:05	15:50	12:50	20:20
SARRIÓN	11:15	16:00	13:00	20:30
PUEBLA VALVERDE	11:25	16:10	13:10	20:40
TERUEL	11:45	16:30	13:30	21:00

LOS HORARIOS DE PASO SON APROXIMADOS

INFORMACIÓN
TLF: 984 689 912 - 900 377 613

Enlace línea de Acala de la Selva destino Valencia
www.samar.es

Fig. 7.4.2. Parada de bus. Viver Fuente: Elaboración propia



b) Taxi

Viver no pertenece a ningún “Área de prestación conjunta de Taxi” de la Comunidad Valenciana, por lo que el servicio es prestado por aquellos vehículos en posesión de la correspondiente licencia, cuya cuantía se desconoce.

c) Transporte discrecional

Si bien no se trata de un transporte público en sentido estricto, dado que sus características se asemejan a las de los servicios de transporte público en autobús, conviene destacar que en Viver opera una serie de servicios de transporte discrecional en autobús, asociados a centros educativos y empresas. No se dispone, sin embargo, de datos sobre su nivel de utilización en el conjunto de la movilidad de la ciudad.

7.5 COCHE

JERARQUÍA VIARIA

El análisis funcional del actual esquema viario de Viver permite establecer la siguiente jerarquía:

a) Red de conexión exterior

De carácter interurbano, está constituida por carreteras de los diferentes niveles de la Administración (estatal, autonómica, provincial y municipal). Desde el punto de vista funcional, en esta red se superpone la función comarcal, de conexión con municipios de su entorno más próximo; con su función como canalizadora de los recorridos de larga distancia de conexión con Sagunto, Valencia, Teruel y otros destinos dentro del entorno regional.

De ella forman parte vías tales como:

- A-23: Autovía Mudejar. De titularidad estatal. Esta vía conecta Sagunto con la frontera francesa, atravesando el valle del Palancia, dando servicio a sus territorios, fundamentalmente en las conexiones de largo recorrido. Bordea el término municipal de Viver por el noreste, alejada de su núcleo.
- N-234: carretera de titularidad estatal que conecta Sagunto con Burgos. A su paso por la provincia de Castellón, a través del valle del Palancia, discurre en paralelo a la A-23, sirviendo de vía alternativa para la conexión entre municipios de la comarca, habitualmente utilizada para desplazamientos de menor recorrido, entre municipios vecinos. Se trata de la vía principal de salida de Viver, cuyo núcleo urbano bordea por el noreste.
- CV-235: carretera de titularidad autonómica, que sirve de conexión con Teresa, Bejís y Torás, discurriendo alejada del núcleo urbano, por el norte del término municipal.
- CV-2352, antigua carretera de conexión con Teresa, Bejís y Torás que enlaza con el núcleo urbano de Viver por su suroeste, sirviendo de vía de acceso al Camping.
- Ctra. Viver – Jérica: eje de conexión con el municipio vecino de Jérica, sirviendo de acceso al IES que comparten estas dos localidades.

Además de estas carreteras, el municipio de Viver está atravesado por una serie de carreteras locales y caminos asfaltados que, en algunos casos, cumplen una importante función conectiva con pedanías y núcleos urbanos próximos a Viver.

b) Red principal

Se trata del viario, fundamentalmente urbano, que, enlazando con la red de conexión exterior (o incluso superponiéndose con este, en algunos de sus tramos), canaliza los principales recorridos dentro del municipio, facilitando el acceso al pueblo y conectando los diferentes núcleos y puntos de interés del mismo.

En el caso de Viver, los ejes que cumplen esta función son:

- Av. de San Francisco
- Av. de Valencia
- Av. de la Diputación
- Calle Mayor
- Calle de la Cadena
- Av. de Castellón
- Calle Teruel
- Calle Castillo
- Calle de Enmedio
- Calle Serrallo
- Calle Segorbe
- Av. de Mariané
- Calle Enrique Villalonga
- Calle Carcabo
- Av. Santa Cruz
- Calle Cazadores

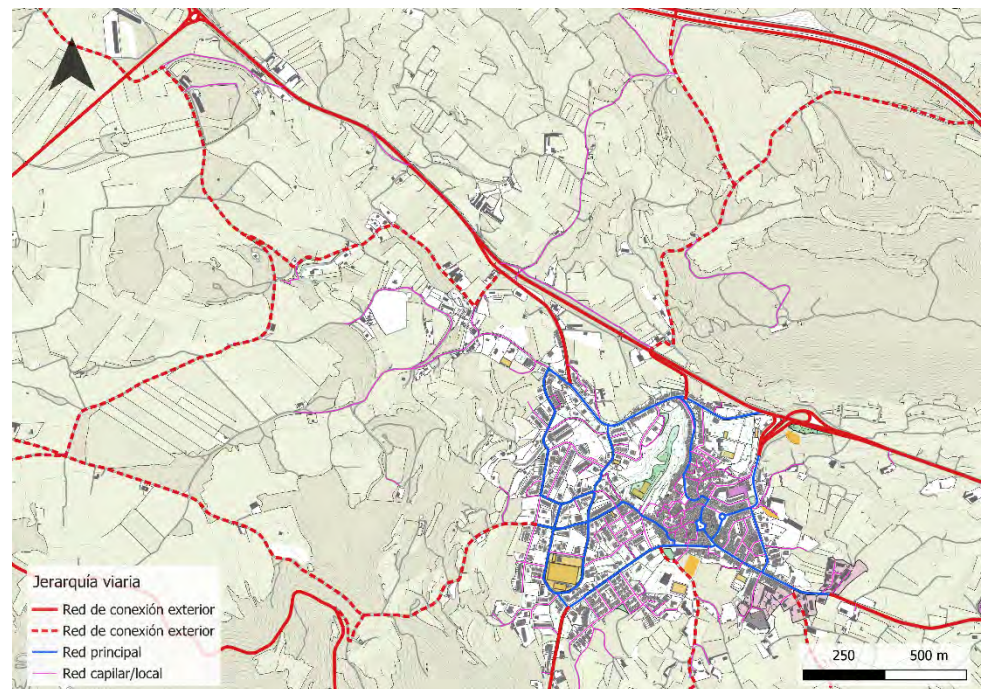
c) Red local o capilar

Red que cuelga del viario principal y tienen la función de capilarizar el tejido urbano y dar acceso a residencias y equipamientos. Incluye el viario del centro urbano, con trazados más sinuosos y menores secciones. Así como el viario de los nuevos desarrollos, de dimensionamiento más generoso y trazados más rectilíneos.

Fig 7.5.1. Jerarquía viaria.

Viver

Fuente: Elaboración propia



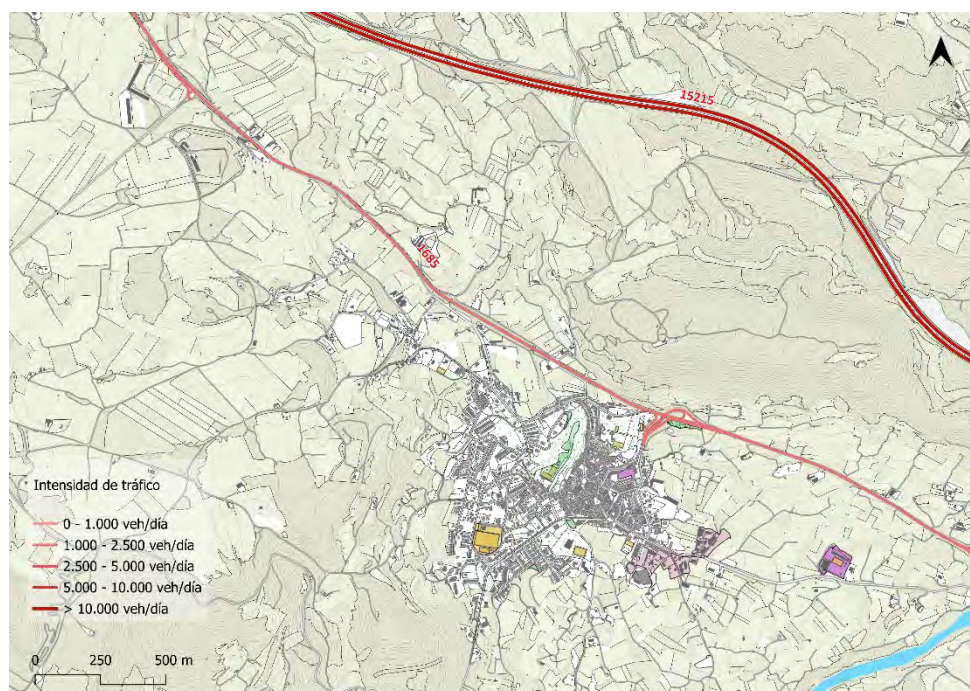
LA INTENSIDAD DEL TRÁFICO

Para el análisis de las intensidades del tráfico en el viario de Viver tan solo se cuenta con la información de las Intensidades Medias Diarias (IMD) provenientes de la red de aforo del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, publicados anualmente en “Mapa de tráfico”. Los últimos datos disponibles corresponden a 2022.

Dicho “Mapa de Tráfico” ofrece información sobre la intensidad de tráfico en:

- Autovía Mudéjar (A-23): 15.215 vehículos/día
- N-234: 1.685 vehículos/día.

Fig. 7.5.2. Intensidad de tráfico.
Viver
Fuente: Elaboración propia a partir de MTMS








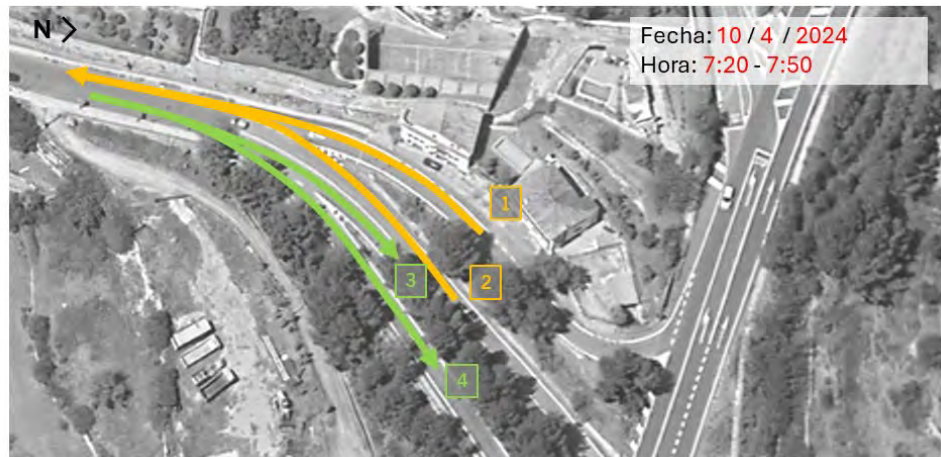
No se dispone de datos de tráfico en la trama urbana de Viver. Si bien se ha realizado un aforo manual en alguna de las intersecciones clave de acceso al núcleo urbano, cuyos resultados se presentan a continuación:

Acceso N-234 por la Av. Diputación

En total, se ha registrado el paso de 50 vehículos en los 30 minutos aforados (correspondientes a la hora punta de la mañana de movilidad cotidiana laboral), con un equilibrio entre entradas (26) y salidas (24) desde Viver.

En el caso de las entradas al núcleo urbano, se observa un mayor número de las procedentes de la N-234 por el norte (sentido Teruel – Sagunto), aunque las diferencias no son muy acusadas (61,5%, frente al 38,5% de las procedentes en sentido Sagunto-Teruel). Mientras que en el caso de las salidas de Viver se observa cómo son mayores las que se producen en sentido Sagunto (66,7%).

					
1					
2					
3					
4					

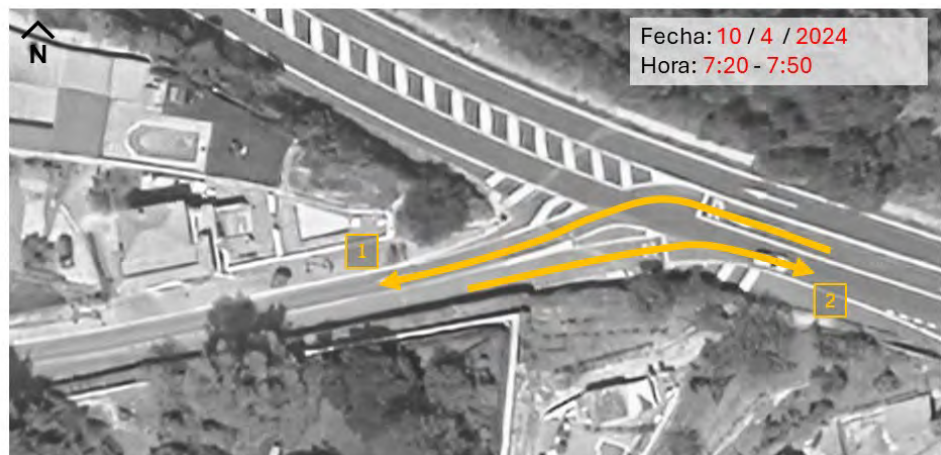


Acceso N-234 por la c/ Segorbe

Este acceso permite solo las entradas o salidas desde el núcleo urbano de Viver en sentido Sagunto. En total, se ha registrado el paso de 38 vehículos en los 30 minutos aforados (correspondientes a la hora punta de la mañana de movilidad cotidiana laboral), lo que representa un 76% del tráfico registrado en el acceso principal de la N-234.

Se observa un mayor peso de las salidas (30), frente a las entradas al núcleo urbano de Viver (8), quizás motivado por la mayor complejidad del acceso de entrada, que requiere el giro a la izquierda desde el centro de la calzada, donde hay un Stop.

					
1					
2					





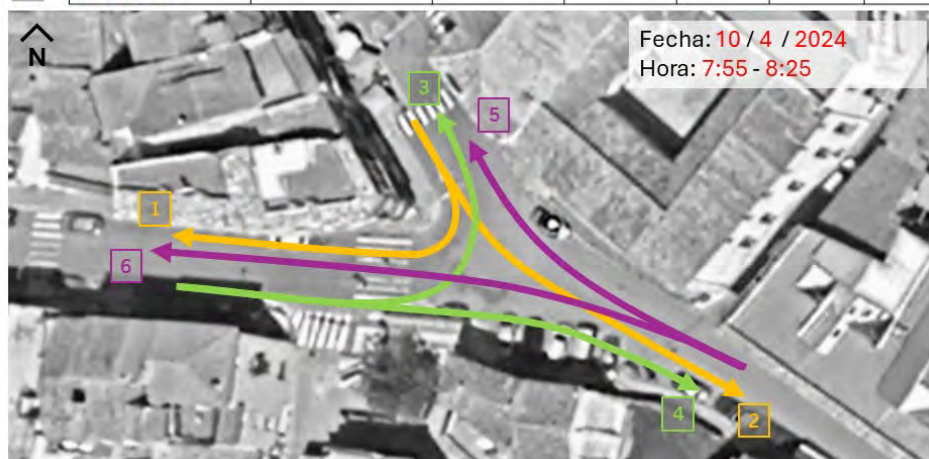
Intersección Av. Valencia – Av. San Francisco – c/San Francisco de Paula

Este cruce constituye una de las intersecciones principales del viario urbano de Viver, en el que confluyen itinerarios procedentes del centro urbano de Viver (algunos provenientes de la N-234), de Jérica (incluidos los accesos al IES y la Cooperativa) y del ensanche oeste del pueblo.

En total se ha registrado el paso de 80 vehículos en la media hora aforada (hora punta de la mañana), Siendo mayoritario el tráfico en dirección Jérica (40% del tráfico aforado), seguido del tráfico de acceso al centro por la calle San Francisco de Paula (31%).

Se ha observado un tráfico bastante reducido de bicicletas y patinetes (un 5%), especialmente al tratarse de una ruta de acceso a un centro escolar.

							
1							
2							
3							
4							
5							
6							



GESTIÓN DEL TRÁFICO

Los criterios de gestión del tráfico tienen una gran influencia en el comportamiento de los usuarios de la vía pública y, por lo tanto, en la convivencia, la seguridad vial y al atractivo para optar por uno u otro modo de transporte.

Las herramientas con las que más habitualmente se materializa esta gestión del tráfico son:

a) Límites de velocidad

Al no contar Viver con una ordenanza de movilidad que regule el régimen de velocidades en el núcleo urbano, el límite de circulación en todo el viario, salvo aquel que cuente con señalización específica para su limitación, es el establecido por el régimen general de circulación en vías urbanas, es decir:

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación

Dado que el viario de Viver no cuenta con vías de más de un carril por sentido de circulación, la limitación general se sitúa en 30 km/h, lo que se considera una limitación de velocidad, a priori, adecuada.

Aunque en algunos ejes, como el de Av. Valencia – Av. San Francisco, la limitación a 30 km/h no es siempre respetada, algo que en cierta medida viene propiciado por su diseño, con calzadas sobredimensionadas y trazados rectilíneos.

Esto tiene importantes implicaciones en términos de seguridad, especialmente para la convivencia con los modos no motorizados, y de calidad de vida, restando atractivo al espacio público y mermando con ello su función socializadora y estancial.

Por su parte, fuera del núcleo urbano rige el límite de velocidad establecido por la normativa general de circulación para cada tipo de vía.

b) Sentidos de circulación

El viario de Viver no cuenta con una regulación clara acerca de los sentidos de circulación, utilizándose la gran mayoría de sus calles como doble sentido, aun cuando muchas de sus calles no permiten el cruce de dos automóviles, especialmente en el caso de las calles del casco histórico o cuando existe banda de aparcamiento. Situación que se ve agravada en periodos vacacionales, donde aumenta la población, por las segundas residencias o la afluencia de visitante.

Sin embargo, además de evitar la conflictividad por el cruce de vehículos en calles estrechas, la introducción de sentidos únicos de circulación es una herramienta con capacidad de incidir en la reducción de la velocidad e intensidad del tráfico, disponiendo “bucles” que, garantizando la accesibilidad, disuaden el tráfico de paso que utiliza ese viario como ruta a otras zonas de la localidad.

Cuando se emplean calles de sentido único, para mejorar esa capacidad de moderación del tráfico, es necesario ajustar su diseño, por ejemplo, ampliando aceras o propiciando espacios compartidos o de calzada única.

c) Restricciones de tráfico

Viver carece de lo que habitualmente se considera un “centro peatonal” (zona en torno al casco histórico o algún elemento patrimonial/cultural, donde solo se permite el acceso a vecinos y servicios). Tan solo existe un tramo de calle peatonal, el de Barranco de Val del Hurón entre la Av. de Valencia y el Parque de la Floresta, que conecta esta zona verde del pueblo con el Parque del Chorrillo.

Fig. 7.5.3.
Calle peatonal. Barranco de
Val del Hurón. Viver
Fuente: Elaboración propia



Con carácter temporal, los martes de 7 a 14:30 horas, se restringe el tráfico en la Plaza Mayor de Viver y sus calles aledañas, para celebrar el mercadillo de la localidad.

Fig. 7.5.4.
Plaza Mayor en día de
mercado. Viver
Fuente: Elaboración propia



d) Calmado del tráfico

Viver no cuenta con medidas generalizadas de calmado de tráfico (más allá de la utilización de algún resalto para la reducción de la velocidad o algún paso peatonal sobre elevado), aunque algunas calles del casco histórico presentan un diseño de calzada en cota única y pavimentación diferenciada, que da mayor protagonismo a la movilidad no motorizada y favorece una conducción más pacificada.

Fig 7.5.5.
Paso peatonal sobre
elevado. Av. de Valencia.
Viver
Fuente: Elaboración propia



Fig 7.5.6.
Calles con calzada a cota
única. Viver.
Fuente: Elaboración propia



e) Régimen de prioridades

A través de la introducción de Zonas 30 o calles de prioridad residencial, es posible invertir el orden de prioridad en el uso del viario, que bajo esta normativa pasaría a ser peatonal (permitiendo el cruce a lo largo de toda la calle e incluso el juego en ella).

Viver no cuenta con ninguna Zona 30. Tampoco calles señalizadas como residenciales (señal S-28), en las que, según la normativa de circulación, rigen las siguientes normas especiales:

- La velocidad máxima de los vehículos no puede exceder los 20 km/h.
- Los conductores deben conceder prioridad a los peatones.
- Los vehículos sólo pueden estacionarse en los lugares designados por señales o marcas viales.
- Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación, pero no deben estorbar a los conductores.
- Los juegos y deportes están autorizados en la vía.

f) Carriles especiales

Viver no cuenta con carriles especiales dedicados a algún tipo de vehículo (bus, taxi...), más allá de las infraestructuras de uso exclusivo ciclista, analizadas con anterioridad.

g) Gestión de intersecciones

Ninguna intersección de Viver cuenta con regulación semafórica, siendo al criterio general de regulación de intersecciones como sigue (aunque con algunas excepciones):

- Red principal: intersecciones gestionadas con señalización vertical
- Red local: intersecciones con prioridad a la derecha

7.6 APARCAMIENTO

La facilidad para el aparcamiento constituye un condicionante fundamental a la hora de elegir el modo de desplazamiento. Una amplia oferta, sin restricciones de tipo económico o temporal, favorece el uso del coche. Mientras que la dificultad para aparcar es una de las principales razones para no usarlo.

En relación con este aspecto, conviene señalar que en Viver el aparcamiento está permitido en la mayor parte del viario municipal. Siendo además un aparcamiento libre, sin ningún tipo de restricción de duración o pago.

Por su parte, la encuesta de movilidad realizada a la población de Viver ha revelado que un poco más de la mitad de la población dispone de cochera (54% de los encuestados). Sin embargo, de los encuestados que han respondido que sí tienen cochera, solamente un poco más de un tercio indican que aparcan el coche siempre en ella. Esto revela que existe un hábito moderadamente extendido en Viver de aparcar el coche fuera, lo que denota una oferta excesiva que no “obliga” al uso de las cocheras.

Fig. 7.6.1 ¿Dispone usted o su familia de cochera o plaza de aparcamiento privado en el municipio de Viver?
Encuesta de movilidad.

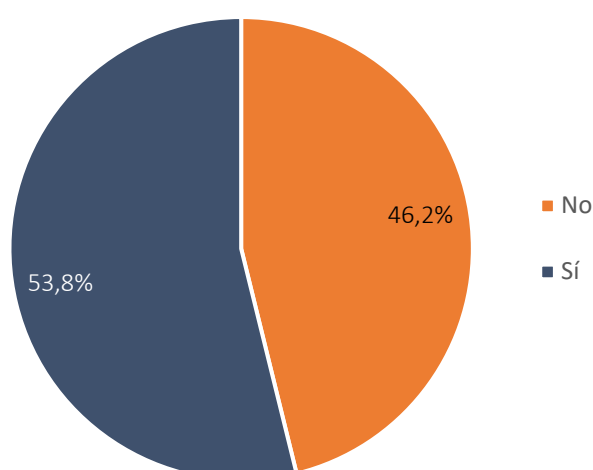
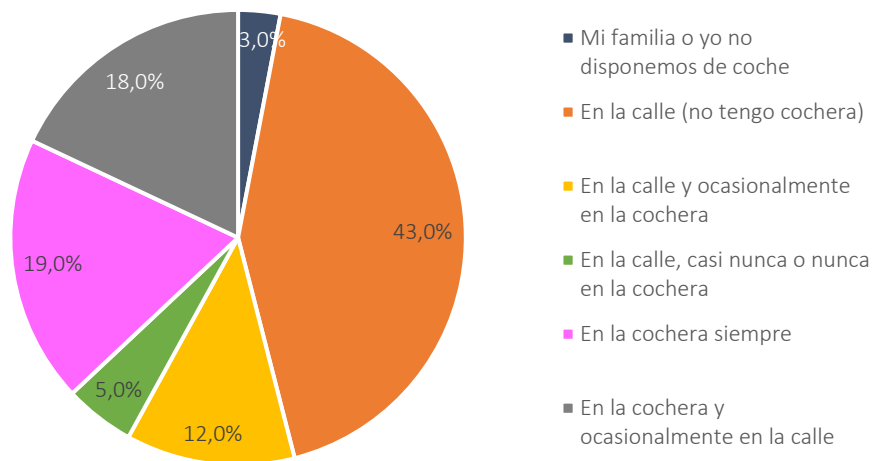


Fig. 7.6.2 ¿Dónde suele aparcarse usted o su familia el coche?
Encuesta de movilidad.



Como se ha mencionado a la hora de valorar los resultados de la encuesta, ésta ha revelado que existe cierta problemática percibida en relación a la cuestión del aparcamiento. Por un lado, se señala dificultad para el aparcamiento. Mientras que, por otro, se refiere un problema de indisciplina en el estacionamiento.

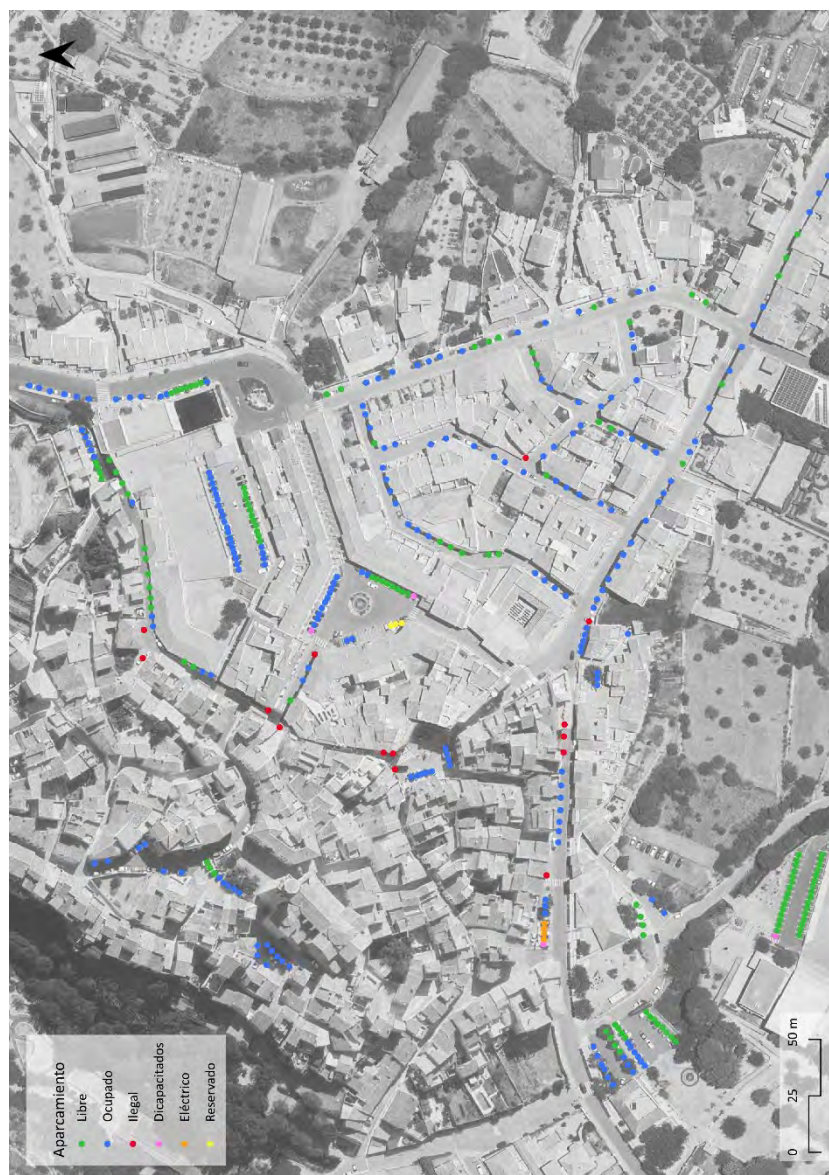
Para contrastar estas cuestiones se ha llevado a cabo un inventario del aparcamiento sobre una muestra del viario de Viver, en la zona céntrica del pueblo (donde se refiere que son mayores los problemas), en un día laborable tipo¹, cuyos resultados han sido los siguientes:

- Plazas ocupadas: 203 plazas
- Plazas libres: 122 plazas
- Vehículos aparcados ilegalmente: 14 plazas
- Plazas reservadas para personas con discapacidad: 4 plazas
- Plazas reservadas para vehículos eléctricos: 4 plazas
- Otras plazas reservadas: 3 plazas

Se observa cómo el índice de ocupación del aparcamiento es del 62,5%, contabilizándose más de 120 plazas libres. Esto permite inferir que las 14 plazas aparcadas ilegalmente no lo están a causa de la inexistencia de plazas libres, si no que se trata de una cuestión de búsqueda de la máxima proximidad al lugar de destino o residencia. En ese sentido, conviene señalar que la zona inventariada se inscribe dentro de un radio de unos 250-300 metros, lo que equivale a unos 5 minutos a pie.

¹ Martes 9 de abril de 2024 a las 17h

Mapa 7.6.3. Inventario de
aparcamiento en viario.
Viver
Fuente: Elaboración propia



7.7 MOVILIDAD DE LOS GRANDES CENTROS DE ACTIVIDAD

a) Centros de actividad comercial e industrial, equipamientos y otras zonas de interés estratégico.

Los empleos terciarios y administrativos en Viver, se sitúan en los ejes comerciales principales del núcleo del pueblo, que se encuentran principalmente en la **plaza Mayor Palancia** y sus alrededores, como la cercana plaza Constitución y el eje que forma junto con la calle San Francisco, calle de En medio y plaza General Rossell, donde se concentran mayoritariamente los negocios de restauración. Asimismo, en la avenida València también se localizan algunos bares y algún otro negocio.

Por otro lado, no existen grandes superficies comerciales en las proximidades del centro urbano.

Sobre las relaciones laborales, familiares y de servicios con los vecinos de las poblaciones colindantes, se destaca la proximidad de varios núcleos de población vecinos muy cercanos, entre ellos, el que cuenta con mayor relación con Viver es **Jérica** que se encuentra a 30 minutos a pie desde el centro de Viver y a 6 minutos en bicicleta.

Jérica es un municipio de tamaño similar con el que además se comparten servicios de manera estratégica, como es el caso del instituto **IES Alto Palancia**, que se encuentra a mitad camino de la vía de enlace entre ambos municipios. El instituto es así un centro de actividad importante ubicado a 15 minutos a pie y a 3 minutos en bicicleta del centro de Viver.

Otro importante centro de actividad en Viver que merece destacarse es la **Cooperativa Oleícola de Viver**, ubicada en el camino de la Abadía, al este del pueblo, pero dentro del tejido urbano. Esta instalación de producción cuenta con una almazara capaz de moler 120 toneladas diarias en dos líneas continuas, así como una bodega con capacidad para almacenar hasta 300 toneladas de aceite. Además, está equipada con depósitos con sistema de inertización con nitrógeno, una producción automatizada y un sistema innovador de refrigeración para la extracción del aceite de oliva virgen extra. La cooperativa ofrece sus servicios tanto a socios como a no socios.

Además de la producción de aceite, la cooperativa alberga un secadero de almendras y otro de nueces, una agrotienda, una gasolinera y una bodega con capacidad para elaborar hasta 50.000 litros de vino al año. Esta última cuenta con una línea de embotellado y una sala de catas. Es importante destacar que la cooperativa está ubicada junto al cementerio de Viver, lo que la convierte (todavía más) en un importante centro de actividad y movilidad en el municipio.

Los desplazamientos que se realizan fuera del término municipal, se llevan a cabo mayoritariamente en coche por carretera, especialmente por la autovía Mudejar A-23 y la carretera nacional N-234 que conecta con la **estación de FFCC de Jérica**, con líneas de cercanías C5 y de media distancia MD.

En cuanto a la **actividad industrial**, dado que la cooperativa es considerada un centro de producción agrícola, en Viver y sus alrededores no se encuentra ninguna industria destacada, excepto algunas naves ubicadas en la zona este del pueblo, junto a la carretera. No obstante, en el recientemente aprobado Plan General se ha contemplado el desarrollo de una nueva área destinada a suelo industrial/terciario. Este plan tiene como objetivo consolidar y ampliar la presencia industrial en la mencionada zona este, adyacente a la carretera. Además, se planea la construcción de un **nuevo vial** que conecte esta área industrial con la carretera, lo que también servirá como un eje perimetral en la zona sur del pueblo.

Otros centros de actividad importante dentro del pueblo son las **zonas de uso dotacional docente, sanitario y deportivo**. Al ya comentado instituto, a poca distancia fuera del núcleo urbano, hay que añadir la zona del colegio y escuela de música entre la Av. Diputación y la plaza General Rossell; el centro sanitario ubicado en la zona oeste del pueblo en la av. Santa Cruz; el polideportivo localizado en la av. Mariané y la calle Enrique Villalonga; y la zona de reserva de suelo dotacional en la zona noreste en la calle de los Almendros. Estas zonas presentan deficiencias ya analizadas en apartados anteriores, que tienen que ver especialmente con conflictos relacionados con la falta de accesibilidad peatonal.

Mapa 7.7.1. Plano de nuevo vial previsto y zonas de nuevo desarrollo del PG Viver.

Fuente: Estudio de movilidad y transporte PG Viver 2017.

LEYENDA	
	AVENIDA VALENCIA
	NUEVA CIRCUNVALACIÓN DEL NUEVO PGOU
	USO RESIDENCIAL
	NUEVO DESARROLLO
	USO INDUSTRIAL/TERCIARIO
	NUEVO DESARROLLO
	USO DOTACIONAL
	SANITARIO/DOCENTE

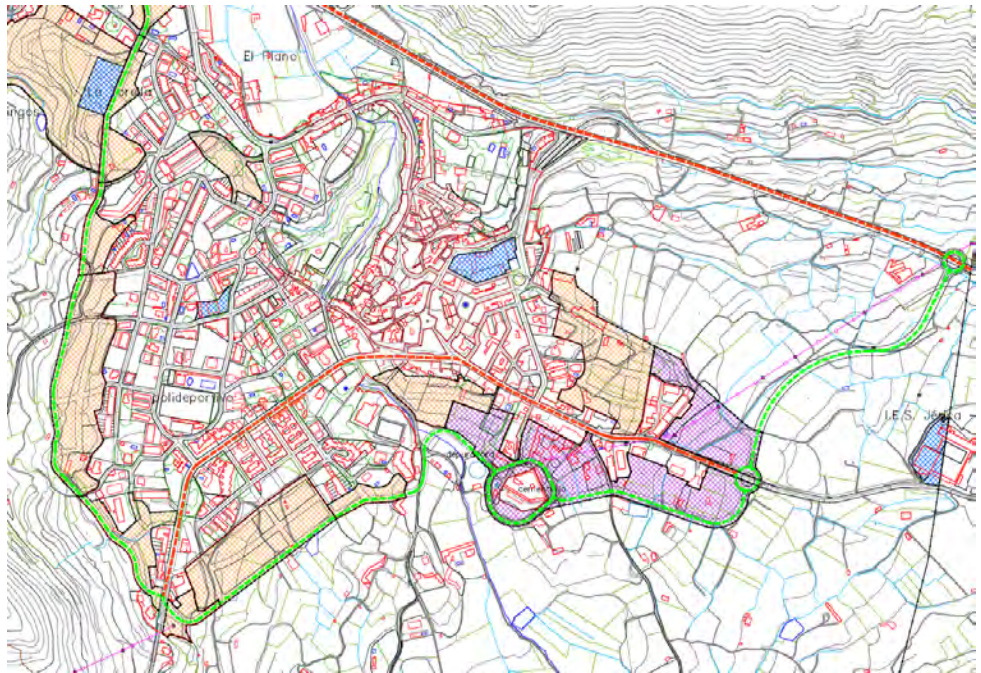


Fig. 7.7.1. Zonas de afluencia comercial en el centro de Viver.

Fuente: Propia 2024



Fig. 7.7.2. Cooperativa Oleícola de Viver

Fuente: Propia 2024



Fig. 7.7.3. Colegio público
de Viver
Fuente: Propia 2024



Fig. 7.7.4. Centro sanitario
de Viver
Fuente: Propia 2024

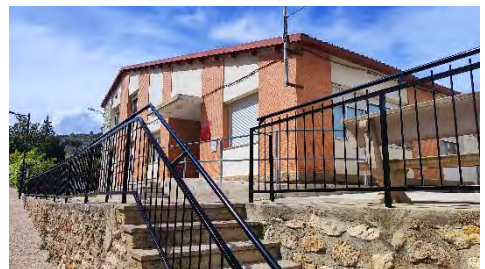


Fig. 7.7.5. IES Alto Palancia
Fuente: Propia 2024



b) Infraestructuras de Viver

Según el Plan General de reciente aprobación, las infraestructuras municipales y servicios puestos a disposición de los ciudadanos se pueden clasificar del siguiente modo:

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES:

Red Viaria:

- N-234 tramo casco urbano
- CV-211 tramo urbano Masías Parrela y Masada del Sordo
- Avenida San Francisco – Avenida Valencia
- Avenida Diputación – Avenida Castellón
- Calle Segorbe-Serrallo
- Avenida Mariané-Tramo C/ Santa Cruz-Avenida Campo de deportes

Espacios Libres:

- Parque “ La Floresta”
- Parque “El Chorrillo”
- Parque “Masías de Parrela” (previsto en NN.SS. y no ejecutado)

Equipamientos:

- Campo de Fútbol y Piscinas
- Pabellón multiusos/ biblioteca
- Grupo escolar
- Centro Educativo Mancomunado
- Centro Médico
- Iglesia Parroquial
- Ayuntamiento, Juzgados y Correos y Telégrafos
- Cementerio
- E.D.A.R. existente (a trasladar)

INFRAESTRUCTURAS EN PROYECTO:

Red Viaria:

- Nuevo vial y acceso Este casco a la N-234
- Vial de borde y conexión a Avda. Diputación
- Vial de borde
- Vial de borde Oeste
- Tramo conexión sobre Barranco Hurón
- Acceso Oeste casco a la N-234

Espacios Libres:

- Parque Público Natural "Monte San Roque"
- Parque "Eras Bajas"

Equipamientos:

- Reserva Cementerio
- Reserva suelo nueva E.D.A.R.
- Ecoparque
- Subestación eléctrica



8. ASPECTOS AMBIENTALES RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD

Los principales aspectos ambientales relacionados con la movilidad y sus infraestructuras pueden englobarse en los siguientes grupos:

- Clima favorable para los modos no motorizados
- Emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, causadas por la quema de combustibles fósiles del tráfico.
- Contaminación acústica
- Contaminación lumínica
- Consumo energético y emisión de gases de efecto invernadero
- Reparto desigual del espacio público para los distintos modos de desplazamiento; en favor del vehículo privado que tiene una demanda excesiva de espacio, para circular y aparcar.
- Frangmentación del territorio por las infraestructuras de transporte y comunicación, con destrucción del paisaje, y pérdida de biodiversidad, afectando a otros elementos vertebradores del territorio como la hidrografía superficial.

8.1

CLIMA

a) Climatología

La caracterización climática de las zonas de la modificación exige, además del estudio contextual macroclimático, prestar atención a las peculiaridades mesoclimáticas y microclimáticas que, según Querada (1985), dentro del clima generalizado Mediterráneo Occidental en el que se encuentra Viver, son factores modificadores del mismo.

La caracterización climática se ha realizado utilizando la información de las estaciones del Instituto Nacional de Meteorología provista en la publicación coordinada por Pérez Cueva (1994). Para la caracterización del clima se ha utilizado las estaciones meteorológicas de Segorbe y Viver.

Fig. 8.1.1. Caracterización climática
Fuente:
Estudio de Paisaje del PG de Viver

ESTACIÓN	CÓDIGO	LATITUD	LONGITUD	ALTITUD	SERIE Pluviométrica	SERIE Termométrica
SEGORBE	8-438	39°51'N	0°29'W	364	1961-90	1964-90
VIVER	8-434 ^a	39°55'N	0°36'W	562	1961-80	1971-90

a) Temperaturas

Los datos de temperaturas están limitados a las estaciones de Segorbe y Viver, por lo que no se pueden establecer gradientes térmicos de la comarca que sean representativos. De todas formas, en función del gradiente altitudinal se puede hacer una aproximación, distinguiéndose en la comarca dos pisos bioclimáticos mediterráneos:

Piso Mesomediterráneo: caracterizado por temperaturas medias anuales de 13 a 17° C. Ocupa una gran parte del territorio, situándose entre los 400 y 900 metros de altitud.

Piso Supramediterráneo: caracterizado por temperaturas medias anuales de 8 a 13° C. Ocupa el territorio comprendido entre 900 y 1.300m de altitud.

Puntualmente aparecen rasgos climáticos del piso termomediterráneo (17 a 19°C) en las zonas más bajas, así como el piso oromediterráneo (4 a 8°C) en las mas altas careciendo de importancia por su escasa representación.

Se refleja a continuación los datos termométricos de las estaciones del Instituto Meteorológico zonal de Levante de Viver.

Las variables utilizadas para la determinación de las características generales de la temperatura son la temperatura máxima absoluta, la mínima absoluta, la máxima de las medias, la mínima de las medias y la media.

Por lo que respecta a las características de los valores de temperaturas, cabe destacar que los principales elementos que determinan sus variaciones son la continentalidad, es decir, la mayor o menor influencia marina, y la altitud. Los gráficos de variación de temperatura muestran contrastes térmicos mayores en las zonas interiores, estaciones de Segorbe y Viver. La variación tanto de los valores mínimos y máximos como de las temperaturas medias de verano e invierno son mayores a medida que se gana altitud y continentalidad. Destacan sobre todo los máximos y mínimos absolutos: en las estaciones de Segorbe y Viver los valores de verano, presentan registros en julio y agosto superiores a 40° y en invierno valores del mes de enero próximos a 10°C bajo cero son más extremos.

Consecuencia de ese mayor rigor térmico de los observatorios de interior es la recurrencia de las heladas. Se da una relación directa entre la altitud-continentalidad con el aumento del número de días de heladas, el inicio (fecha de la primera helada) y fin (fecha de la última helada), así como la duración estimada del período de heladas. Por tanto, son Viver y Segorbe, por ese orden, las estaciones que presentan mayores posibilidades de incidencias de heladas, estando en Viver en un número medio de días cercano a trece, y con un período estimado de 64 días que se distribuirían entre el 20 de diciembre y el 16 de febrero. La tendencia evidenciada en Viver de mayor rigurosidad de las heladas indicaría que en zonas del término municipal con altitudes superiores a 600 metros y poco expuestas a la insolación (umbrías), con facilidad se superarían los registros de la estación de Segorbe, igualando o incluso superando los de Viver.

Fig. 8.1.2. Recurrencia de las heladas en Viver
Fuente: Estudio de Paisaje del PG de Viver

ESTACIÓN	NÚMERO MEDIO DE DÍAS DE HELADAS	FECHA 1ª HELADA	FECHA DE LA ÚLTIMA HELADA	DURACIÓN DÍAS TEMPORADA HELADAS
SEGORBE	7,6	20 diciembre	16 febrero	41
VIVER	12,9	18 diciembre	27 febrero	64

c) Precipitaciones

Al igual que con las temperaturas, la doble influencia continental y mediterránea se mantiene en el transepto altitudinal de los dos observatorios. El transepto Sagunto-Segorbe-Viver

evidencia el incremento de las lluvias a lo largo del eje fluvial del Palancia, según aumenta la altitud. De esta manera cabría esperar que, dentro del término municipal de Viver, las zonas montañosas con orientaciones (principalmente norte o noroeste) favorable a las masas húmedas recibieran mayores precipitaciones.

Se evidencia también un reparto mensual de las lluvias más homogéneo con la altitud. Si bien en todas las estaciones se mantienen los meses de sequía estival, en los centrales de verano. También se constata la reducción de los picos de otoño y el aumento de los de primavera.

Fig. 8.1.3. Cuadro de precipitaciones
Fuente:
Estudio de Paisaje del PG de Viver

Estación	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Anual
Segorbe	26.7	27.7	29.4	41.4	51.8	35.7	15.3	25.8	57.1	70.9	57.8	45.7	485.3
Viver	34.3	30.6	28.6	50.3	60.3	44.4	15.8	34.7	55.0	75.5	72.0	47.4	548.9

d) Vientos

El término municipal de Viver se inserta en el sistema de distribución de vientos valenciano-catalano-balear, con unos rumbos característicos: del norte (tramontana), noreste (gregal), este (levante), sudeste (xaloc), sur (migjorn), sudoeste (llebeig), oeste (poniente) y noroeste (mestral). Cabe esperar que dentro de este marco general de vientos, los elementos topográficos como las barreras montañosas y el sistema de drenaje impongan diferencias locales en cuanto a la intensidad y predominio de las componentes direccionales. La barrera montañosa de la Calderona y el eje fluvial del Palancia son dos elementos fundamentales en el régimen particular del término municipal.

Existe una clara tendencia estacional; en primavera y verano predominan los vientos de componente este, especialmente las brisas de SE y EN, debido a la mayor temperatura diurna de la tierra sobre el mar, mientras que en invierno y otoño ocurre lo contrario.

Los vientos fuertes, registran un dominio casi absoluto hacia el final del otoño y en invierno, siendo, por lo general, de componente W-NW, y mucho mas raramente del N-NE.

La velocidad del viento está comprendida entre 0 y 80 Km./h en el 98% de los días, siendo la mas frecuente la comprendida entre 10 y 15 Km./h.

De forma orientativa y dada la situación donde se pretende situar el hotel se puede suponer que los vientos dominantes serán de poniente o de levante, ya que de los del norte está protegida a sus espaldas por una colina de mayor cota.

8.2 a) Emisiones contaminantes a la atmósfera

CALIDAD DEL AIRE

La evaluación de la calidad del aire en esta zona se desarrolló a partir de los datos recogidos por la estación situada en el municipio de Viver; localizada en una parcela situada junto al depósito municipal de aguas potables. Los parámetros analizados fueron los siguientes:

- niveles de concentración del dióxido de azufre (SO₂)
- niveles de concentración del dióxido de nitrógeno (NO₂) y óxidos de nitrógeno (NO_x)
- análisis de los niveles de partículas (PM₁₀)
- análisis de los niveles de monóxido de carbono (CO)

- análisis de los niveles de ozono (O₃)
- análisis de los niveles de metales:
 - arsénico (mg/m³)
 - níquel (mg/m³)
 - cadmio (mg/m³)
 - análisis de los niveles de plomo (Pb)

Analizando todos estos, se concluye que los valores de concentración de estos parámetros se encontraban, por debajo de los valores límites horarios y diarios establecidos en el Decreto 127/2006, de 15 de septiembre, del Consell, por el que se desarrolla la Ley 2/2006, de 5 de mayo, de la Generalitat, de Prevención de la Contaminación y Calidad Ambiental.

Fig. 8.2.1. Emisiones contaminantes
Fuente: Estudio de Paisaje del PG de Viver

Contaminantes	Unidades	Niveles de emisión
Partículas sólidas	mg/ Nm ₃	30
Cloro (expresado como HCl)	mg/ Nm ₃	10
Flúor en gas y partículas (expresado como HF)	mg/ Nm ₃	10
Sulfuros (expresados como H ₂ F)	mg/ Nm ₃	10
SO ₂	mg/ Nm ₃	200
NO _x (expresado como NO ₂)	mg/ Nm ₃	1000
CO	mg/ Nm ₃	625

b) Contaminación acústica

La problemática asociada a la contaminación acústica, que provoca daños a la salud de las personas y efectos negativos sobre la fauna, es un tema recurrente en las ciudades, al que se comienza a dar la importancia que merece desde las administraciones.

El Ayuntamiento de Viver cuenta con un Estudio Acústico realizado como parte de la documentación del PG aprobado recientemente en 2018. En este estudio se destaca que de los resultados obtenidos puede concluirse que en general no son necesarias medidas correctoras. En general, la atenuación producida por la distancia debida al retranqueo de las edificaciones y del vallado de las propiedades es suficiente para garantizar un nivel aceptable en el interior de los edificios.

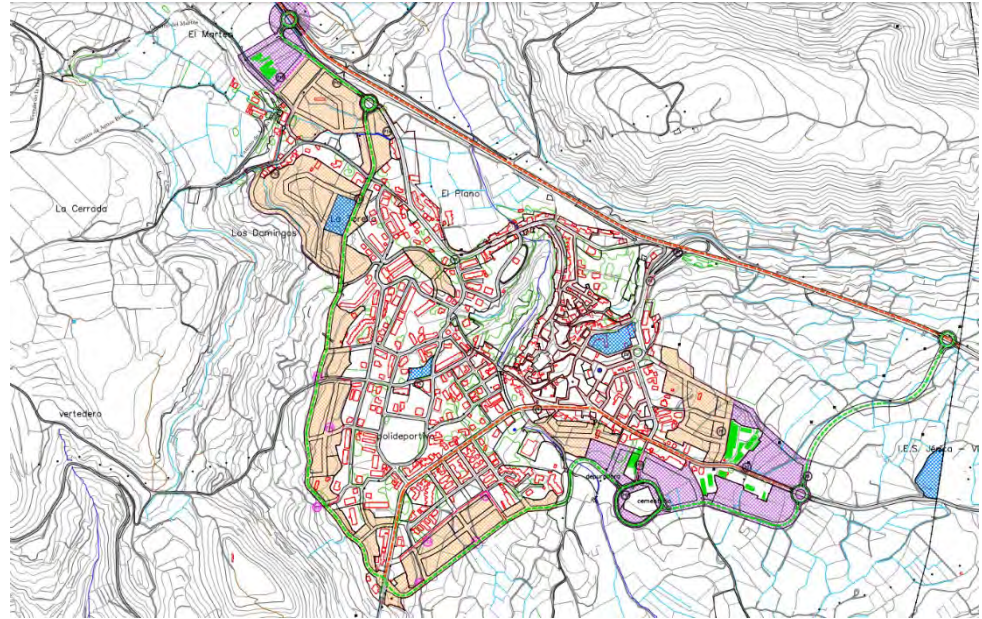
En conclusión, el estudio acústico realizado en el Término Municipal de Viver aporta una serie de datos y conclusiones que permiten afirmar que la situación del municipio en cuanto a contaminación acústica puede considerarse leve en las zonas próximas de los ejes viarios y en la zona industrial existente.

En base a las mediciones realizadas se puede afirmar que no existen zonas conflictivas acústicamente que puedan generar una afección acústica sobre los usos colindantes superior a los niveles sonoros permitidos en dichos usos.

Fig. 8.2.2. Mapa acústico.

Fuente:
Estudio acústico de Viver
PG de Viver

ESTUDIO ACÚSTICO	
	PUNTO DE MEDICIÓN REALIZADO
	PUNTO DE MEDICIÓN REALIZADO EN ANTERIORES PLANES PARCIALES
	INFRAESTRUCTURA RUIDOSA ACTUAL
	INFRAESTRUCTURA RUIDOSA FUTURA
	ACTIVIDAD RUIDOSA
ZONIFICACIÓN ACÚSTICA (LEY 7/2002) NUEVOS CRECIMIENTOS	
	USO RESIDENCIAL
	USO INDUSTRIAL/TERCIARIO
	USO DOT, SANITARIO/DOCENTE



c) Contaminación lumínica

La contaminación lumínica o alteración de la oscuridad natural del medio nocturno producida por la emisión de luz artificial es uno de los problemas ambientales del medio urbano, debido fundamentalmente al alumbrado nocturno de exteriores, con luminarias inadecuadas, que tiene efectos negativos sobre los ecosistemas y la fauna, el paisaje urbano y la salud humana.

El control de la dispersión lumínica y la eficiencia y el ahorro energético son necesarios para gestionar un ambiente urbano sostenible y saludable para las personas. La iluminación urbana debe proporcionar seguridad y orientación para los conductores, ciclistas o peatones, que se desplazan bajo condiciones y velocidades diferentes, y debe de ser agradable y acogedora.

En el núcleo urbano de Viver el alumbrado público es de tipo poste o en fachada; este último suele ser el más generalizado en las zonas residenciales del pueblo con sección viaria más estrecha. Los de tipo poste se localizan en las calles de mayor anchura, en los espacios públicos tipo plaza, jardín o paseo, como la avenida València. La distribución, suele ser a tresbolillo o en una banda, lo cual favorece la eficiencia lumínica.

Viver está llevando a cabo progresivamente la sustitución a equipos más eficientes, el control de los consumos y la renovación total del alumbrado público municipal, sustituyéndolo por alternativas con tecnología LED, para reducir el consumo de electricidad y disminuir al máximo la contaminación lumínica.

8.3 CAMBIO CLIMÁTICO

El cambio climático se define como la variación global del clima de la Tierra, siendo su principal rasgo el calentamiento global. Esta variación tiene su origen en causas naturales y en la acción del hombre.

El calentamiento atmosférico es inequívoco, y es un problema global. Para evitar sus consecuencias es estrictamente imprescindible que todos los países contribuyan a la reducción de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero (GEI), es decir, la

retención del calor del Sol en la atmósfera de la Tierra por parte de una capa de gases en la misma, entre los que se encuentran el dióxido de carbono, el óxido nitroso y el metano. Asimismo, es necesario aumentar el uso de energías renovables (EERR) y mejorar la eficiencia energética.

a) Gases de efecto invernadero

La nómina de gases contaminantes o causantes del calentamiento global más directamente relacionados con la movilidad, incluye:

- Dióxido de carbono (CO₂), principal Gas causante del Efecto Invernadero (GEI), cuyas emisiones se deben principalmente al uso de combustibles fósiles por los vehículos.
- Óxidos de Nitrógeno (NO_x), uno de los principales contaminantes el aire, que resulta corrosiva para la piel y el tracto respiratorio, cuya inhalación en elevadas concentraciones o la exposición prolongada a los cuales puede provocar graves enfermedades. En un gran porcentaje están producidos por la actividad humana, principalmente por el tráfico.
- Partículas en suspensión PM₁₀ y PM_{2,5}, según su diámetro en micras, sus mayores concentraciones se localizan sobre los ejes de carreteras, particularmente en los grandes núcleos urbanos y siendo más acusada su presencia en el caso de las partículas finas, más claramente ligadas a la combustión de combustibles fósiles.
- Compuestos orgánicos volátiles (COVs) no metánicos, tales como el Benceno, toluenos y xilenos (BTX) proceden en gran medida de la combustión incompleta de gas, carbón y fuel, y su presencia se vincula claramente con el transporte y distribución del petróleo.
- Ozono troposférico (O₃), que permanece a nivel de suelo (conocido como "ozono malo"), se forma por la reacción de la luz solar frente a contaminantes precursores del ozono, como son los óxidos de nitrógeno (NO_x) y los compuestos orgánicos volátiles (COVs), procedentes principalmente del tráfico de vehículos.

Fuente: Estrategia
Valenciana de Cambio
Climático y Energía 2030



El sector transporte es responsable de una gran parte de las emisiones GEI, en el que se incluye el transporte terrestre, aéreo y marítimo, tanto en pasajeros como en mercancías. Además, se caracteriza por el uso preferente de combustibles derivados del petróleo que representan más del 90% total de energía consumida en este sector en España. En lo que respecta a las emisiones de GEI, el transporte produce el 25% de las emisiones totales de GEI en España y casi el 40% de las emisiones de los sectores difusos.

Las emisiones de GEI atribuibles al sector Movilidad y Transportes, dependen, básicamente, de tres variables: número de desplazamientos, reparto modal y características de los vehículos.

El municipio dispone de un gran potencial para reducir su huella energética y ha apostado por ello con su adhesión al Pacto de Alcaldes por el Clima y la Energía PACES, aunque aún queda un largo camino por recorrer.

b) Consumo energético

El sector transportes 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 un proceso en el que se emiten grandes cantidades de CO₂.

Fuente: La Energía en España
2016.



Es el sector de mayor consumo energético, con una participación cercana al 42% en la demanda de la energía final.

Fuente: Agencia
Internacional de la Energía,
OCDE



Más de la mitad de la población mundial vive en ciudades y esta proporción alcanzará casi el 70% en 2050, por lo que se prevé que el consumo de energía para el transporte en las ciudades se duplique, con un elevado coste, tanto en combustible fósil como en tiempo perdido, y un grave perjuicio para la salud de los ciudadanos y del planeta.

Al problema de la finitud de los recursos energéticos se añade la fragilidad del clima terrestre, y el agravante del incremento de la contaminación atmosférica debido a las emisiones producidas en los procesos de combustión, y la incapacidad de las masas forestales y de las aguas para mantener el ritmo de absorción de las emisiones de CO₂.

El incremento del consumo de energía y el calentamiento global es un problema global de solución local.

Fuente:
Panel Intergubernamental
sobre el Cambio Climático
de la ONU (IPCC)



Cada vez es más urgente limitar el aumento de la temperatura global a un máximo de 1,5 grados centígrados para el horizonte 2030. De hecho, según el último informe, actualmente vamos camino a un aumento de 3 °C, muy por encima del máximo de 2 °C para evitar una "catástrofe global". Es por ello que algunas voces expertas ya no hablan solo de reducir las emisiones de CO₂ sino de rescatar el CO₂ de la atmósfera como medida necesaria para luchar contra el cambio climático.

En el año 2024 el Ayuntamiento de Viver se adhiere al Pacto de Alcaldías y para cumplir con los compromisos establecidos antes de 2030 elabora un Plan de Acción por el Clima y energía Sostenible (PACES), que incluye un Inventario de emisiones de Referencia (IER) que contempla las emisiones de CO₂ generadas por los diferentes ámbitos del municipio.

En el ámbito de la Viver en los últimos años se han estudiado y puesto en marcha diversas iniciativas e intervenciones para fomentar la movilidad sostenible y no motorizada, y reducir así la huella ecológica y las emisiones nocivas a la atmósfera. Algunas de estas medidas son la reciente ejecución de un carril bici en la avenida València, la reordenación del tráfico en la plaza Constitución para ganar más espacio al peatón, o la instalación de un puesto de recarga para vehículos eléctricos en la avenida València.

Cabe mencionar la reciente aprobación del Plan General de Viver en 2018, recogiendo por tanto consideraciones y previsiones de crecimiento que tienen en cuenta un desarrollo urbano sostenible del pueblo, así como cuestiones de carácter ambiental que quedan recogidas en los documentos sectoriales del plan como el Estudio de Paisaje y el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.



De la misma manera, también se ha redactado un Plan Estratégico en el 2021 para determinar actuaciones urbanas que se enmarquen en una estrategia de implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 en Viver. Que son indispensables a la hora de pensar en la obtención de ayudas para mejorar la calidad y sostenibilidad urbana. La propuesta de realización del PMUS nace de una iniciativa propuesta en este documento.

En este sentido, el PMUS adopta medidas para reducir los desplazamientos motorizados, en particular, en desplazamiento urbanos y cotidianos; y medidas en favor del peatón, mejorando los espacios públicos peatonales de encuentro entre ciudadanos.

Asimismo, el PMUS puede adoptar medidas de revegetación del espacio público, aumentando las superficies verdes de la ciudad, pues los árboles, arbustos y herbáceas son sumideros naturales de CO₂, y constituyen una de las estrategias más potentes que tenemos para frenar el cambio climático.

Fuente: FIGUEROA, M, y REDONDO, S. Los sumideros naturales de CO₂, Universidad de Sevilla (2007)

Los árboles mediterráneos que mejor absorben el CO₂ en un entorno urbano son la melia, la acacia, la jacaranda y el olmo, y en un entorno forestal, el pino carrasco, el pino piñonero y el alcornoque.

En cuanto a arbustos, algunas de las especies más eficientes son el cantueso, el palmito, la adelfa y la ligustrina. Las menos son el ciprés, la cica y el mirto.

8.4 UTILIZACIÓN DEL SUELO Y FRAGMENTACIÓN DEL TERRITORIO

a) Reparto desigual del espacio público

La creación de infraestructuras de comunicación es un factor determinante en la definición de modelos de ciudad, compactos y diversos, que reducen las necesidades de desplazamientos; o en la difusión de los tejidos urbanos monofuncionales dependientes del vehículo privado, donde se compromete la viabilidad del transporte público, y en los que se desarrollan modos de vida que no utilizan el espacio público.

Respecto del área urbanizada, la movilidad sostenible fomenta un uso intensivo del tejido urbano, la calidad y versatilidad de los espacios públicos de la ciudad, la mejora la accesibilidad a los equipamientos, la reducción del tráfico motorizado y el aumento del espacio para peatones y ciclistas.

La ocupación y utilización del espacio público por los diferentes modos de desplazamientos es netamente desigual. El vehículo privado, muy a menudo con un solo ocupante por desplazamiento, tiene una alta demanda de espacio público, para circular y aparcar.

Mientras que los desplazamientos a pie son sin duda los mayoritarios que tienen lugar en el núcleo urbano de Viver, siendo mucho menos habitual la utilización del coche para los mismos, se estima que el espacio destinado al coche puede llegar a tener reservado más del 60% del espacio público. El PMUS establecerá medidas para racionalizar este reparto de espacio, facilitando la movilidad de las personas a pie y en bicicleta. El espacio de la ciudad debe ser para caminar y relacionarse, no para circular y aparcar.



La excesiva cesión del espacio público viene acompañada de la intrusión visual del vehículo privado, que se da cada vez que los vehículos invaden entornos de paseo o estancia, ya sea por su circulación o por el aparcamiento en superficie, repercute sobre el paisaje urbano y la calidad urbana.

b) Fragmentación del territorio

Las infraestructuras lineales de transporte y comunicación en Viver, que dan soporte a la movilidad, a excepción de la carretera N-234 al norte del núcleo urbano o la autovía A-23 localizada al norte de la anterior, no tienen un importante efecto barrera y de fragmentación del territorio que pueda afectar a la movilidad urbana.

La única infraestructura que podría suponer un efecto barrera dentro del propio pueblo, es la **avenida València** a traviesa el pueblo de este a oeste. En esta avenida se pueden diferenciar 4 tramos: El primer tramo comprende aquel que recibe la denominación de avenida San Francisco, que comienza en la entrada este al núcleo urbano hasta el convento de San Francisco. El segundo tramo abarca la zona de la avenida que limita con el núcleo histórico hasta la calle del barranco, que supone además el punto de conexión entre los dos grandes parques del pueblo. El tercer tramo comprende la zona de nuevos crecimientos desde el barranco hasta la calle Enrique Villalonga que conecta con el polideportivo; lindando con tipologías de parcela cerrada tipo chalet en su margen norte y agrupaciones de casas de pueblo y fincas tipo bloque o torre en el margen sur. El cuarto tramo se trata de la entrada oeste al pueblo, en la que la avenida no cuenta con apenas urbanización y se encuentran crecimientos urbanos dispersos.

El primer tramo tiene una gran importancia estratégica al encontrarse el punto de acceso al núcleo urbano por el este.

Este punto, donde comienza el tramo, es también una zona de conexión con la carretera en dirección a Jérica y con el instituto a mitad camino entre ambas poblaciones. La carretera desde la entrada a Viver hasta Jérica, cuenta con un carril bici y acera peatonal.

En el punto de acceso al pueblo se establece además la conexión con el Camí de Ulla, que es una vía pecuaria llamada Colada de Viver. La colada comparte su trazado con la avenida San Francisco (que es el nombre que recibe la avenida en este tramo) hasta que continúa por la avenida Castellón y sigue por el camino de Hoya.

Si se sigue por la avenida se observa una sección de calle de dos carriles en dos sentidos, con aparcamiento en línea a una banda y aceras estrechas que no llegan a los 2 metros de anchura. No hay presencia tampoco de señales horizontales o líneas de tráfico para la delimitación de carriles y aparcamiento. Tampoco de elementos de mobiliario o vegetación urbana. Tan solo luminarias de brazo ubicadas a tresbolillo.

El ancho de las aceras se ve condicionado en algún punto por la alineación de las edificaciones; y se observan problemas de accesibilidad de falta de continuidad de aceras y bordillos pronunciados, especialmente en zonas de paso de peatones.

Las zonas de conexión de la avenida con las calles del centro histórico tampoco reciben una atención especial. Sólo en la avenida Castellón se produce un cambio de pavimento de esta, tipo adoquín. Se debería al menos mejorar el tratamiento en el triángulo de conexión de la avenida con la calle San Francisco y la calle Cadena, que conectan directamente con las plazas Constitución y Mayor, centro neurálgico del pueblo. Se observa en esta zona que el espacio asfaltado cuenta con una gran proporción respecto al peatonal, mientras que el aparcamiento pasa de la banda en cordón a batería. El mejor tratamiento de esta zona también le otorgaría un espacio de mayor dignidad urbana al Convento de San Francisco y a la fuente que aquí se localizan.

El segundo tramo comienza en el triángulo de conexión de la avenida con las principales zonas del centro histórico y donde además se encuentran elementos de interés patrimonial como son la fuente y el convento. Como ya se ha comentado, esta zona el espacio asfaltado tiene gran protagonismo, tan solo la fuente dispone de un cierto espacio pavimentado peatonal - estancial delantero. Es justamente en este punto donde comienza la avenida València.

El cambio de nombre de la avenida se corresponde con su cambio de carácter, a uno más de tipo paseo urbano, con presencia de elementos de vegetación urbana (setos delimitadores), y elementos de mobiliario tales como farolas de pie, papeleras o bancos. Esto se observa en el borde sur, que además cuenta con un pavimento con un diseño específico, en consonancia con el espacio delantero a la fuente antes comentado, y, aunque se detectan pavimentos táctiles y se reduce la altura de bordillo, los elementos accesibles no se encuentran plenamente adaptados a la normativa, Por tanto, no es suficiente. Cabe mencionar también el carril bici recientemente ejecutado en la acera, lo que contraviene los criterios actuales para la ejecución de los mismos, donde su colocación se debe llevar a cabo preferentemente en el espacio compartido con el automóvil. Una ejecución que además ha supuesto haber restado espacio al peatón dentro de la avenida.

El borde norte, por otra parte, mantiene características similares a la avenida San Francisco: Aceras estrechas cuya anchura varía según la alineación de las edificaciones (a veces la acera es inexistente); una banda de aparcamiento en línea (hasta llegar al parque del Chorrillo); los espacios de ensachamiento de la avenida, igual que al final del tramo de la avenida San Francisco, solo sirven para dar un mayor espacio al coche y al asfalto, esto se observa en este tramo cuando desemboca en la avenida la calle Cazadores. Otro aspecto conflictivo que se observa en la acera norte es la ubicación de alguna de las farolas de pie en mitad de la calle, haciendo de obstáculo.

La avenida llega finalmente al punto de conexión del parque del Chorrillo con la calle peatonal de gran anchura bajo la cual discurre el barranco del Hurón, y que conecta con el parque de la Floresta. Este punto es por tanto clave para el desarrollo de la Infraestructura Verde urbana de Viver. Esta zona, por tanto, podría quedar singularizada, y entenderse de una formamás evidente la conexión entre los parques si se llevara a cabo un tratamiento específico y más amable del espacio público. En esta parte también se encuentra la conexión con la calle Calvario, que conduce en paralelo al barranco a la zona de aparcamiento disuasorio (esencial para la descongestión del centro y la avenida) que presenta asimismo una total ausencia de tratamiento en su conexión con la avenida (no hay espacio para la entrada de coches al aparcamiento). Llegando también hacia el parque del Chorrillo se va contemplando un mayor número de arbolado urbano más allá de los setos delimitadores de la acera con la carretera. Este arbolado no obstante presenta unos alcorques ínfimos. Hay que añadir que tampoco se dispone de espacios adaptados para los contenedores, localizados encima de la acera como un obstáculo más.

El tercer tramo se entiende con un carácter diferente al resto de tramos, en la medida que cambia su vinculación con el paisaje urbano. Esto es así, ya que la zona que atraviesa la avenida es la de nuevos crecimientos urbanos con una tipología de parcela cerrada con patio delantero o perimetral, en su mayoría tipo chalet unifamiliar, aunque también destaca la agrupación más antigua de casas de pueblo en el borde sur entre la calle Joaquín Puig Bella Casa y la calle Ntra. Sra. de Grac que sí que dan directamente a la calle. Al final de este tramo en el borde sur de la avenida se encuentran varios edificios en altura de parcela cerrada tipo apartamento. En definitiva, se trata de un tramo con un entorno con un carácter totalmente residencial, sin negocios en planta baja, donde incluso las entradas a las viviendas se ven precedidas de un patio.

Los patios delanteros en la mayoría de viviendas de este tramo de la avenida, retranquean las edificaciones haciendo que perceptiblemente haya una sensación de mayor espacialidad. Asimismo, se obtienen muy buenas visuales de la montaña del Alto de Santa Cruz al oeste, y hacia el Alto de San Roque al este. La vegetación abundante de los patios de las parcelas privadas compensa en cierta medida la falta de verde urbano en la calle.

La organización del espacio público y la sección viaria se parece bastante a la del tramo segundo: un borde sur de carácter de bulevar urbano más paseable, equipado con mobiliario y verde urbano; y un borde norte compuesto por una acera estrecha de bordillo pronunciado desprovista de equipamiento de mobiliario o arbolado.

Se observan algunas diferencias no obstante con el tramo dos. Aquí el borde sur concentra sus elementos (árboles, bancos, papeleras) en mitad de la acera, aunque hay espacio de paso suficiente en los laterales. Se mantiene la alineación de setos marcando el límite de la acera, y los alcorques siguen sin disponer de suficiente superficie vegetal para el correcto crecimiento de los árboles. Las luminarias son farolas de pie dispuestas a tresbolillo en ambas aceras. A partir de la calle Ntra. Sra. de Grac al llegar a las edificaciones en altura, se estrecha la acera del borde sur que ya no cuenta con la línea de setos. La diferencia más notable con el resto de tramos es que no se dispone de banda de aparcamiento.

El cuarto tramo se caracteriza por que pierde la condición de eje urbano que sí que tienen el resto de tramos, ya que a partir de la calle Enrique Villalonga, la estructura urbana del pueblo comienza a difuminarse.

Se observa como ya no existe acera en el borde sur (oeste) de la avenida mientras que la de enfrente se prolonga levemente hasta dar servicio a una agrupación cercana de viviendas adosadas, donde también se detecta una zona verde algo inconexa. Falta por tanto en este eje una terminación clara de la avenida que se materializa como mínimo en un paso de peatones que facilite la conexión con la calle Enrique Villanlonga dando mejor acceso al polideportivo y al centro de salud ubicado un poco más arriba. A partir de este punto la avenida cambia su carácter al de carretera. Faltaría, también por una cuestión de pacificación del tráfico, marcar o señalar en el pavimento de forma más evidente la transición de carretera a avenida urbana o incluir algún elemento tipo badén para reducir la velocidad.

Vías Pecuarias



Para recorrer el territorio, además de los caminos rurales, se puede hacer un mayor uso de las vías pecuarias, que pueden funcionar como conectores ecológicos y acoger diferentes usos recreativos (paseo, senderismo, cabalgada), y son un soporte adecuado para la movilidad sostenible entre las áreas urbanizadas.

Están consideradas como las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discuriendo tradicionalmente el tránsito ganadero. Las vías pecuarias en Viver ocupan una superficie de 1.207.200 m² y forman parte de la red estructural del Plan General de Viver, encontrándose convenientemente protegidas en el mismo. Las vías pecuarias de Viver son:

- 1- Cañada Real de Benabal - 75 m ancho legal
- 2- Vereda de Hoya de la Cruz - 20 m ancho legal
- 3- Vereda del Contador - 20 m ancho legal
- 4- Colada de Monleón - 8 m ancho legal
- 5- Colada de los Algezares - 8 m ancho legal
- 6- Colada de Viver - 3 m ancho legal
- 7- Colada del Corral del Calvo - 7 m ancho legal
- 8- Colada del Mazorral - 7 m ancho legal
- 9- Colada de la Masia del Río - 6 m ancho legal
- 10- Colada del Paso - 6 m ancho legal
- 11- Vereda del Cerro Jaime a los Altos de Ragudo (Tramo 1) - 10 m ancho legal
- 12- Vereda del Cerro Jaime a los Altos de Ragudo (Tramo 2) - 20 m ancho legal

Caminos rurales principales



Debido a la suave topografía del territorio y la fácil conexión entre poblaciones cercanas, se observan numerosas posibles rutas en bicicleta en este ámbito que con la debida señalización pueden aprovechar los caminos rurales existentes.

Entre los caminos rurales de mayor aprovechamiento para poder llegar al paraje del Sargal, está el Camí de Ula, coincidente con el trazado de la vía pecuaria de la Colada de Viver. Otros caminos destacables dentro de la red de conexión de la IV son el camino de Benaval, el camino de la Acequia del Pontón, el camino de Santa Cruz, el camino de Aguas Blancas, el camino de San Miguel, el camino de la Cerrada o el camino de Herragudo.



Red ciclovitaria



La red ciclovitaria del municipio de Viver es muy reducida, únicamente cuenta con un tramo que conecta Viver con el municipio de Jérica, por la ciclovía de la avenida San Francisco, comunicando también con el instituto; y el ya comentado carril bici segregado por la acera de la avenida València.

Tras identificar las carencias, necesidades y oportunidades de mejora, se plantea que las actuaciones para alcanzar los objetivos relativos a la movilidad sostenible pasen más por la creación de calles mixtas de circulación que integren el carril bici en la calzada de tráfico de vehículos.

Red urbana



En la escala urbana, de la mano de la Infraestructura Verde, se establece la unión de equipamientos lúdicos, deportivos, culturales y educativos buscando su conexión a través de las plazas, jardines y espacios libres del pueblo, dando preferencia a los recorridos peatonales, haciendo uso de vías de enlace entre espacios de interés visual, cultural o ambiental. Las calles que tienen una función vertebradora principal desde el punto de vista de la infraestructura verde urbana, se han determinado en el apartado 7.1 y 7.2 del presente documento en el plano de IV urbana.



9. ASPECTOS SOCIALES RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD

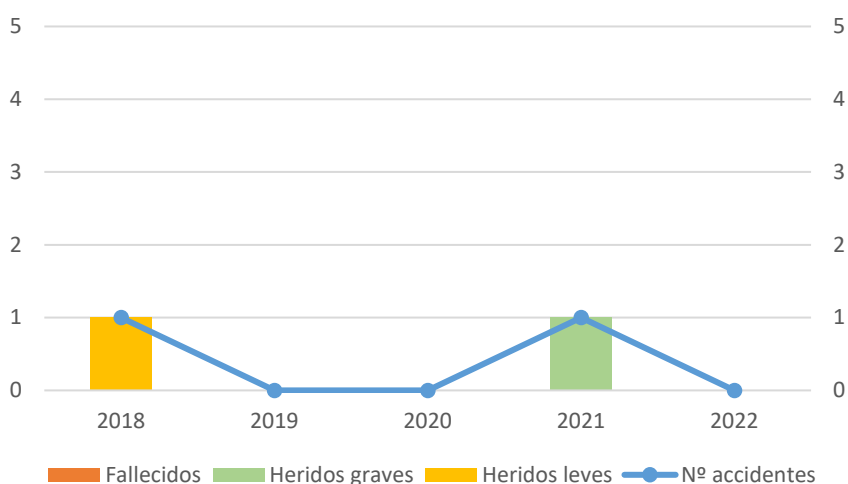
9.1 SEGURIDAD VIAL

De entre los impactos que la movilidad tiene sobre la sociedad, seguramente el más dramático es el de la pérdida de vidas y las lesiones provocadas por los accidentes de tráfico.

Para el análisis de la seguridad vial en Viver se aplica una doble óptica:

- 1) Por un lado, se dispone de la información proveniente de la DGT, correspondiente al ámbito interurbano, donde en el último año disponible, 2022, no se registraron accidentes con víctimas, contabilizándose únicamente un herido leve en 2018 (bicicleta) y un herido grave en 2021 (motocicleta).

Fig. 9.1.
Análisis de accidentes de
tráfico en Viver en los
últimos años
Fuente: DGT.



- 2) Por otro lado, hay que tener en cuenta que no sólo los accidentes son los que evidencian la existencia de un problema de seguridad vial. En ocasiones, la percepción del peligro es tal que los usuarios extreman las precauciones o incluso evitan el paso por un determinado lugar, pudiendo llegarse a una situación de inexistencia de accidentes, lo que sin embargo no debe ser entendido como una ausencia de conflicto.

Para tener esto en cuentas, interesaría analizar también la frecuencia de los accidentes, incluidos aquellos que, no provocando víctimas, contribuyen a esta percepción del viario y el espacio público como un lugar peligroso.

9.2 PÉRDIDA DE AUTONOMÍA INFANTIL

La movilidad autónoma de los más pequeños es un buen indicador de la peligrosidad del tráfico o de la seguridad percibida. Existe una clara relación entre el aumento del grado de motorización y una reducción de la autonomía en la infancia.

Incluso en un municipio de dimensiones reducidas como Viver, donde el incremento de las distancias para acceder al colegio es más limitado que en otras ciudades, hay una tendencia generalizada a mayor uso del coche para llevar a los niños y niñas, lo que causa, especialmente en las zonas próximas al colegio, situaciones de atascos, contaminación e inseguridad.

Un mayor porcentaje de niños y niñas que van como acompañante en coche al colegio no sólo es un problema para alcanzar una movilidad más sostenible, sino que es sobre todo un problema para el propio desarrollo psicomotor y de su autonomía / autoestima.

La costumbre de acompañar a los más pequeños a sus destinos y sobre todo, el hecho de conducirlos en coche, entorpece el aprendizaje de la autonomía por parte de los niños y reduce la facultad de adaptación a situaciones nuevas.

Así mismo, pierden muchas oportunidades de socialización, tienen actitudes más apáticas y pierden dinamismo. Finalmente, la falta de ejercicio repercute sobre el estado de ánimo, la capacidad de concentración y suelen tener peores resultados escolares. Para tener una idea de la dimensión del problema, se estima que los niños y los jóvenes efectúan entre el 15% y el 20% de todos los desplazamientos, tratándose en un 40% de desplazamientos al colegio. Es decir, una mayor autonomía tendrá importantes beneficios sociales y medioambientales.

En Viver la pérdida de autonomía infantil, como ya se ha comentado en apartados anteriores, se ve ligada a la falta de espacio peatonal generalizada en las entradas de los centros escolares. Amplios espacios de calzada motivan una movilidad motorizada rápida y una incomodidad e inseguridad de tránsito peatonal, en entornos que necesitan justo lo contrario y que se deberían priorizar como zonas de intervención estratégica para la aplicación de medidas de pacificación del tráfico.

Fig. 9.3.
Entrada del colegio en Viver
Fuente: Propia 2024



9.3 MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y EQUIDAD

Un objetivo fundamental de la movilidad sostenible es garantizar la accesibilidad de todos al lugar de trabajo y a los servicios, en igualdad de condiciones, con independencia de sus condiciones personales y del modo de desplazamiento empleado.

Sin embargo, a lo largo de este diagnóstico hemos visto cómo las infraestructuras y servicios de transporte, distribución de elementos urbanos y el propio diseño de las aceras, espacio público y red viaria, impone barreras para las personas con algún tipo de discapacidad y los más mayores, que ven dificultadas e incluso impedidas sus posibilidades de desplazamiento autónomo, mermando con ellos su acceso a bienes y servicios, en lo que supone claramente una situación de inequidad con respecto al conjunto de la población.

El análisis de la movilidad de la población de Viver, revela unos patrones generacionales diferenciados, donde especialmente las motivaciones son diferentes en la población de mayor edad a la hora de moverse (menos movilidad asociada al trabajo y más por cuestiones de índole doméstica o familiar).

Sin embargo, el diseño de la ciudad y sus servicios de transporte a lo largo de las últimas décadas, se ha producido desde la óptica del usuario del coche que se desplaza por motivos laborales, lo que responde a un patrón de varón adulto trabajador que no refleja la diversidad de la población.

El resultado es, como se ha reflejado a lo largo de este documento, un espacio público y viario que no siempre ofrece las condiciones adecuadas de confort y seguridad a los modos no motorizados. Así como unos servicios de transporte que, aunque demandados y funcionales, pueden mejorar en varios aspectos, como la amplitud y frecuencia de horarios. Así pues, a nivel general, la accesibilidad a bienes y servicios de aquellas personas que no disponen de coche, se ve notablemente perjudicada, pudiendo dar lugar a situaciones de exclusión.

La falta de tratamiento urbano desde la perspectiva de la accesibilidad, el peatón y los modos no motorizados de desplazamiento tanto en la entrada a la cooperativa, el centro de mayor actividad económica y laboral dentro de Viver o en la plaza Mayor Palancia donde se concentran casi todos los usos terciarios, comercios negocios y actividad institucional, son pruebas de que queda mucho por hacer en este sentido.

Fig. 9.3.1
Entrada a la Cooperativa
Fuente: Propia 2024



Fig. 9.3.2.
Plaza Mayor Palancia
Fuente: Propia 2024



10. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

10.1 Análisis DAFO

Se presenta a continuación y a modo de síntesis del diagnóstico un análisis de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades (DAFO) cuyo objetivo es:

- Explorar nuevas soluciones a los problemas identificados.
- Identificar las barreras que podrían limitar la consecución de los objetivos fijados.
- Decidir sobre la orientación más eficaz a adoptar por las políticas de movilidad.
- Revelar las posibilidades y limitaciones para cambiar el contexto de la movilidad en Viver.

DEBILIDADES

Infraestructura peatonal y espacio público:

- Las aceras en muchas calles son estrechas, resbaladizas y peligrosas, lo que dificulta la movilidad de peatones, especialmente personas mayores y con movilidad reducida. Muchas de ellas, a veces, de anchura menor de 50 cm, lo que complica gravemente el paso de peatones.
- Falta de continuidad en los itinerarios peatonales, con barreras como bordillos altos y zonas no adaptadas para el paso seguro de peatones.
- Las zonas de uso dotacional docente, sanitario y deportivo presentan deficiencias en accesibilidad peatonal, dificultando el acceso seguro y cómodo para los residentes.
- Las aceras no siempre cuentan con rebajes adecuados, pavimentos táctiles u otros elementos de accesibilidad, lo cual incumple la normativa vigente.
- Pavimentos en mal estado, especialmente en calles con soleras de hormigón parcheadas y sin diseño adecuado, afectan la movilidad peatonal.
- Falta de elementos de mobiliario urbano y arbolado en muchas calles, lo que reduce la comodidad y el atractivo del espacio público.
- Gran parte del espacio público, incluidas plazas importantes como la Constitución y la Mayor Palancia, está destinado al tráfico y estacionamiento de vehículos, reduciendo el espacio cívico y paisajístico.

Infraestructura ciclista:

- Ausencia de una red ciclista continua y segura. Las infraestructuras existentes, como la conexión con Jérica y la vía en la Av. de Valencia,

FORTALEZAS

Capacidad y voluntad de mejora:

- La participación activa de la población en la encuesta demuestra un interés genuino en mejorar la movilidad y la calidad de vida en Viver.
- Una mayoría de la población sabe montar en bicicleta y dispone de una, lo que muestra un potencial latente para el aumento del uso de la bicicleta.
- El núcleo urbano de Viver permite recorridos peatonales accesibles en tiempos cortos, favoreciendo el desplazamiento a pie.

Infraestructura existente:

- La conexión ciclista con Jérica y la vía de la Av. de Valencia, aunque limitadas, son puntos de partida para el desarrollo de una red ciclista más completa.
- Uso de pavimentos distintivos, como losas de hormigón con escudo local y áridos vistos, que aportan identidad y coherencia al espacio urbano.
- Algunas calles han sido reacondicionadas con plataformas únicas y urbanismo táctico, mejorando la accesibilidad y la calidad del espacio público.

Potencial para peatonalización:

- La plaza vieja (Constitución) y otras áreas céntricas tienen el potencial de ser peatonalizadas o albergar soluciones de plataforma única (algunas ya lo están), lo que podría mejorar la estética y la seguridad de estas zonas.
- La escala peatonal del casco urbano puede facilitar la integración de infraestructuras ciclistas, mejorando la accesibilidad y seguridad.

Concienciación sobre movilidad sostenible:

- Un segmento de la población muestra conciencia sobre la necesidad de un enfoque más sostenible en



son limitadas y no están adecuadamente conectadas.

- El carril bici segregado en la Avenida de Valencia es percibido como innecesario, mal planificado e inefectivo, ya que los ciclistas continúan circulando por la calzada.
- Solo el 1-2% de la población usa la bicicleta, a pesar de que una mayoría sabe montar y posee una bicicleta.
- Dependencia de municipios cercanos, pero no necesariamente próximos, y un entorno urbano peatonal que no incentiva el uso de la bicicleta.
- Orografía desfavorable y accidentes geográficos que dificultan el uso cotidiano de la bicicleta.
- La coexistencia con tráfico motorizado y la falta de intersecciones seguras desincentivan el uso de la bicicleta.
- Falta de sensibilización y promoción del uso de la bicicleta como una alternativa viable de transporte.

Aparcamiento:

- Problemas estacionales con el aparcamiento debido a la afluencia de veraneantes y eventos como la plaza de toros, que reducen significativamente la disponibilidad de plazas.
- Falta de regulación efectiva y sanciones para el aparcamiento indebido, lo que agrava la situación en áreas clave del municipio.
- La existencia de vehículos aparcados ilegalmente, a pesar de haber plazas libres, indica problemas de indisciplina en el estacionamiento y una búsqueda excesiva de la máxima proximidad al destino.
- Aunque más de la mitad de la población dispone de cochera, solo un tercio las utiliza regularmente, lo que refleja un hábito de aparcar en la calle y una oferta de aparcamiento que no incentiva el uso de cocheras privadas.
- A pesar de la disponibilidad de plazas, la encuesta de movilidad revela una percepción de dificultad para aparcar, lo que puede indicar problemas en la gestión y organización del aparcamiento.
- La amplia disponibilidad de aparcamiento sin restricciones económicas o temporales favorece el uso del coche, contribuyendo a una mayor congestión vehicular y dependencia del automóvil.

Señalización y seguridad vial:

- Señalización deficiente y obsoleta en varias áreas del municipio, lo que genera confusión y aumenta el riesgo de accidentes.

la movilidad, incluyendo el uso de bicicletas y transporte público.

Disponibilidad de aparcamiento:

- La existencia de plazas reservadas para personas con discapacidad y vehículos eléctricos demuestra una consideración por las necesidades específicas de ciertos grupos de usuarios.
- La alta disponibilidad de plazas de aparcamiento, con un índice de ocupación del 61,6%, asegura que los residentes y visitantes puedan encontrar fácilmente un lugar para estacionar.

Patrimonio cultural, natural y paisajístico:

- Viver cuenta con áreas naturales y patrimoniales atractivas que podrían beneficiarse de una mejor planificación de movilidad y accesibilidad, fomentando el turismo y la calidad de vida.
- La presencia de parques como la Floresta y el Chorrillo, con vegetación y zonas estanciales, constituye un gran atractivo para el paseo y la actividad recreativa.

Proximidad a poblaciones y centros de actividad:

- La proximidad de Jérica y el instituto IES Alto Palancia permite fomentar el uso de modos de transporte sostenibles, como la bicicleta y el transporte a pie, reduciendo la dependencia del coche y mejorando la sostenibilidad.
- La existencia de centros sanitarios, educativos y deportivos bien distribuidos en el municipio proporciona servicios esenciales a la comunidad y mejora la calidad de vida.
- La Cooperativa Oleícola de Viver, con sus instalaciones modernas y capacidad de producción, es un importante motor económico y centro de actividad en el municipio, atrayendo tanto a socios como a no socios.

Ejes comerciales activos:

- La concentración de empleos terciarios y administrativos en los ejes comerciales principales del núcleo del pueblo, como la plaza Mayor Palancia y la avenida Valencia, impulsa la actividad económica local y proporciona servicios clave a los residentes.



- Cruces peligrosos, como el de la Avenida Valencia con Avenida San Francisco, que requieren soluciones inmediatas para mejorar la seguridad vial.

Transporte público:

- Falta de frecuencia en los horarios y combinaciones adecuadas de transporte público que conecte Viver con otras localidades importantes como Sagunto y Segorbe.

Dependencia del coche:

- La mayoría de los desplazamientos fuera del término municipal se realizan en coche, lo que incrementa la dependencia del vehículo privado y genera problemas de tráfico y estacionamiento.
- La difícil conectividad del transporte público, la falta de accesibilidad peatonal y la ausencia de una red ciclista planificada limita la movilidad de los residentes y aumenta la dependencia del coche privado.

AMENAZAS

Aumento del tráfico y congestión:

- La afluencia de veraneantes y eventos temporales aumentan la congestión y los problemas de aparcamiento, afectando la calidad de vida de los residentes.
- La falta de restricciones de aparcamiento puede llevar a un aumento del tráfico y la congestión, especialmente en el centro del pueblo, afectando la calidad de vida de los residentes.
- El crecimiento del tráfico motorizado puede aumentar la percepción de riesgo y desincentivar aún más el uso de la bicicleta.
- Mayor dependencia del coche puede agravar la ocupación del espacio público por vehículos, limitando aún más el espacio peatonal.

Resistencia al cambio:

- Posible resistencia de la población a medidas de peatonalización y restricciones de tráfico, especialmente si no se comunican adecuadamente los beneficios.

Seguridad vial y problemas de cumplimiento:

- Dificultades para garantizar el cumplimiento de nuevas normativas y regulaciones, como restricciones de aparcamiento y limitaciones de tráfico, sin un aumento significativo en la vigilancia y sanciones.
- La indisciplina en el estacionamiento puede generar problemas de seguridad vial, obstruyendo calles y

OPORTUNIDADES

Mejora de infraestructuras:

- Implementación de nuevas aceras y ciclovías bien planificadas para mejorar la seguridad y la movilidad de peatones y ciclistas.
- La modernización y mejora de infraestructuras peatonales y viales, así como la actualización de la señalización, pueden mejorar la accesibilidad y la seguridad para todos los usuarios, especialmente en zonas de uso dotacional.
- Transformar algunas calles en plataformas únicas y ampliar aceras en viales más anchos puede mejorar significativamente la accesibilidad y la calidad del espacio público.

Planificación y mejora de la red ciclista:

- Implementar medidas de calmado del tráfico en los ejes principales para mejorar la seguridad y ciclabilidad del viario.
- Crear rutas señalizadas de acceso a la Vía Verde de Ojos Negros puede atraer a ciclistas y promover el uso recreativo y cotidiano de la bicicleta.
- Fomentar la movilidad sostenible mediante la integración de la bicicleta como un modo de transporte viable y eficiente, especialmente para distancias cortas y medias.
- Promover el uso compartido de vías entre coches, ciclistas y VMP, y pacificar el tráfico en avenidas clave como la de Valencia.

accesos importantes, y poniendo en riesgo a peatones y otros conductores.

- La coexistencia con tráfico motorizado y la falta de infraestructura segura, si no se adecúan los diseños viarios, pueden aumentar el riesgo de accidentes para los ciclistas.

Impacto económico:

- Cambios en la movilidad y accesibilidad pueden afectar negativamente a los comercios locales si no se asegura un acceso conveniente para los clientes.

Envejecimiento de la población:

- El envejecimiento de la población en Viver podría aumentar la demanda de accesibilidad y servicios específicos, complicando la movilidad si no se implementan medidas adecuadas.

Desincentivo de la movilidad sostenible:

- La facilidad para aparcar sin restricciones puede desincentivar el uso de modos de transporte más sostenibles, como la bicicleta o caminar, afectando negativamente los esfuerzos de sostenibilidad y movilidad sostenible.
- La preferencia por el coche y la falta de promoción de alternativas sostenibles pueden perpetuar la dependencia del transporte motorizado.
- Si no se realizan inversiones adecuadas en infraestructura ciclista, es probable que el uso de la bicicleta siga siendo bajo.
- Si no se destinan recursos adecuados para mejorar la infraestructura peatonal, las condiciones actuales pueden persistir o empeorar.

Impacto ambiental y urbanístico:

- La expansión industrial y la construcción de nuevos viales pueden tener impactos negativos en el entorno natural y urbano, afectando la calidad de vida de los residentes.
- El uso predominante del coche y la facilidad para aparcar pueden contribuir a un mayor impacto ambiental debido a las emisiones de gases contaminantes y el ruido.
- La falta de mantenimiento y actualización de infraestructuras puede llevar a un deterioro continuo de las condiciones de accesibilidad y calidad del espacio público.
- La escasez de espacios seguros y cómodos para peatones puede afectar negativamente la calidad de vida de los residentes.

Regulación y control:

- Introducción de un sistema de regulación del aparcamiento que ayude a mejorar su gestión
- Sanciones efectivas para el estacionamiento indebido para reducir la indisciplina en el estacionamiento y mejorar la utilización de cocheras privadas.
- La implementación de tecnologías como aplicaciones de gestión de aparcamiento y sensores de ocupación puede optimizar el uso de plazas disponibles y mejorar la experiencia de los usuarios.

Transporte público:

- Establecimiento de un servicio comarcal de autobús, que conecte Viver con municipios de su entorno, mejorando la accesibilidad y reduciendo la dependencia del coche privado.

Peatonalización y zonas verdes:

- Peatonalización de áreas clave del centro y mejora de la vegetación urbana, lo que podría transformar el entorno y aumentar la calidad de vida.
- Rediseñar plazas y áreas verdes para priorizar el uso peatonal y reducir la presencia de vehículos, creando espacios más cómodos y atractivos para los ciudadanos.
- Implementar rebajes adecuados, pavimentos táctiles y otros elementos de accesibilidad en itinerarios peatonales principales.
- Aprovechar la belleza natural y el patrimonio histórico de Viver, junto con mejoras en la movilidad y accesibilidad, puede atraer a más turistas y dinamizar la economía local.
- Completar la red de zonas verdes planificadas, especialmente en el eje del barranco del Hurón, puede mejorar la calidad ambiental y el atractivo del espacio urbano.

Eventos y uso del espacio público:

- Reubicación de eventos que ocupan los principales aparcamientos del pueblo para mantener la disponibilidad de plazas y fomentar el uso de áreas como La Floresta para actividades comunitarias.

Concienciación y educación:

- Campañas de educación y concienciación sobre la importancia de utilizar las cocheras privadas y respetar las normas de estacionamiento pueden contribuir a una mejor disciplina en el aparcamiento.
- Campañas de sensibilización y programas de fomento del uso de la bicicleta pueden incrementar su aceptación y uso entre la población.

Planeamiento urbanístico:



- La construcción de un nuevo vial que conecte la nueva área industrial con la carretera puede mejorar significativamente la conectividad y la accesibilidad en la zona sur del pueblo, facilitando el desarrollo económico.
- La planificación de una nueva área destinada a suelo industrial/terciario en el Plan General ofrece una oportunidad para diversificar la economía local y atraer nuevas empresas y empleos a Viver.

