

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
- 1. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO
 - 1.1 Pautas generales de la movilidad en Viver
 - 1.2 Análisis DAFO
- 2. MARCO ESTRATÉGICO
- 3. LA MOVILIDAD FUTURA DE VIVER: Objetivos generales y específicos
- 4. EJES DE ACTUACIÓN
- 5. MEDIDAS POR EJES DE ACTUACIÓN: FICHAS
 - 5.1 Organización de la movilidad
 - 5.2 Movilidad peatonal y espacio público
 - 5.3 Movilidad ciclista
 - 5.4 Gestión del tráfico y el aparcamiento
 - 5.5 Gestión de la demanda
 - 5.7 Tecnología e innovación
- 6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

0. INTRODUCCIÓN

Tras una primera fase de diagnóstico, que ha permitido identificar y explicar los principales problemas, retos y oportunidades actuales y futuros a los que se enfrenta Viver en relación con el desplazamiento de personas y mercancías y el uso del espacio público, en esta segunda fase de desarrollo del PMUS se presenta el Plan de Acción previsto para el logro de los objetivos surgidos de dicho análisis.

El documento arranca con la definición del marco estratégico en el que se inscribe el diseño de las actuaciones, que surge de los principios de movilidad sostenible que rigen la redacción del PMUS. Para posteriormente definir la visión de futuro de la movilidad de Viver que se trata de materializar. Seguidamente, se presentan los ejes de actuación en los que se estructura la propuesta de intervención, así como se presentan las medidas concretas a implementar en cada uno de ellos. Finalmente se presentan los criterios a seguir para la evaluación y seguimiento del PMUS.

Como anejo a este Plan de Acción se incluyen las fichas descriptivas de cada medida, con la explicación de sus características, alcance y objetivos. También se incluyen los detalles operativos de cada una de ellas, así como sus previsiones temporales, interrelación, agentes involucradas y sus implicaciones económicas. Estas últimas se plasman en un presupuesto consolidado de las previsiones del plan, acorde a la naturaleza y alcance de un plan de carácter estratégico como es un PMUS.

En cuanto a la programación de las actuaciones, se ha abordado con un enfoque multicriterio que ha tenido en cuenta diversos factores, entre los que destacan:

- complejidad técnica
- diversidad de agentes implicados
- distribución de competencias asociadas a la actuación
- incidencia sobre los objetivos
- grado de innovación
- valoración económica
- medidas complementarias, etc.

1. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

1.1 PAUTAS GENERALES DE LA MOVILIDAD EN VIVER

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.

a) 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.

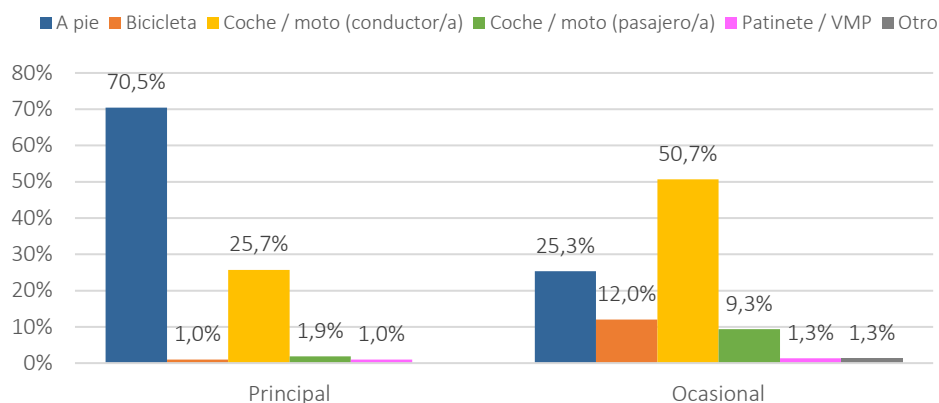
Fig. 1.1 Destino habitual de los viajes fuera de Viver
Encuesta de movilidad

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).

b) Modos de desplazamiento más habituales en desplazamientos dentro de Viver

Fig. 1.2 ¿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. 1.3 Modo de transporte habitual para desplazarse dentro de Viver por género
Encuesta de movilidad

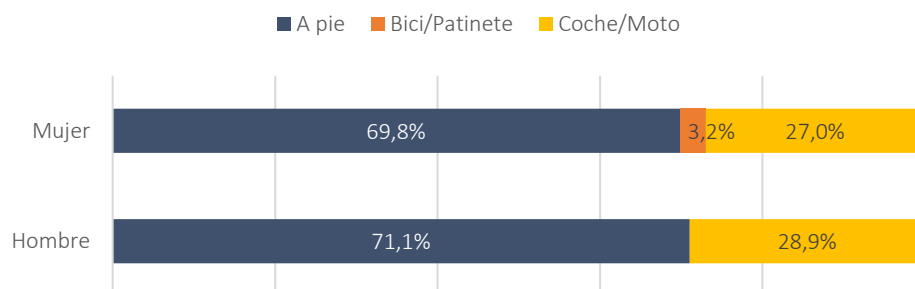
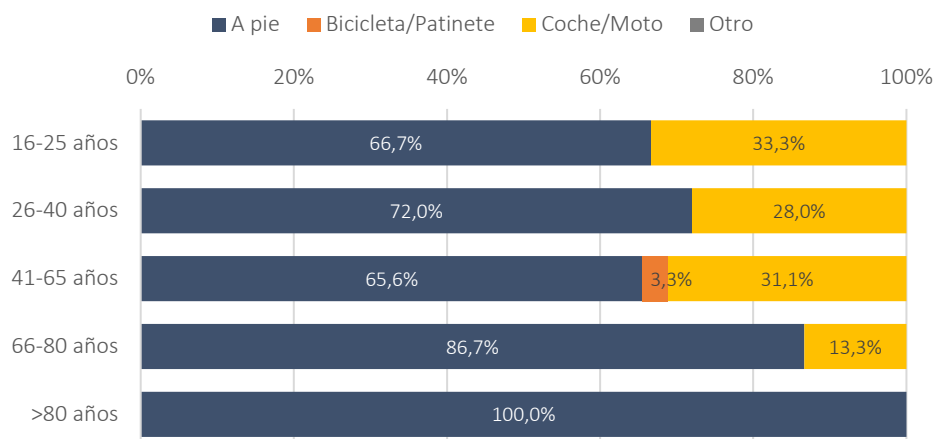
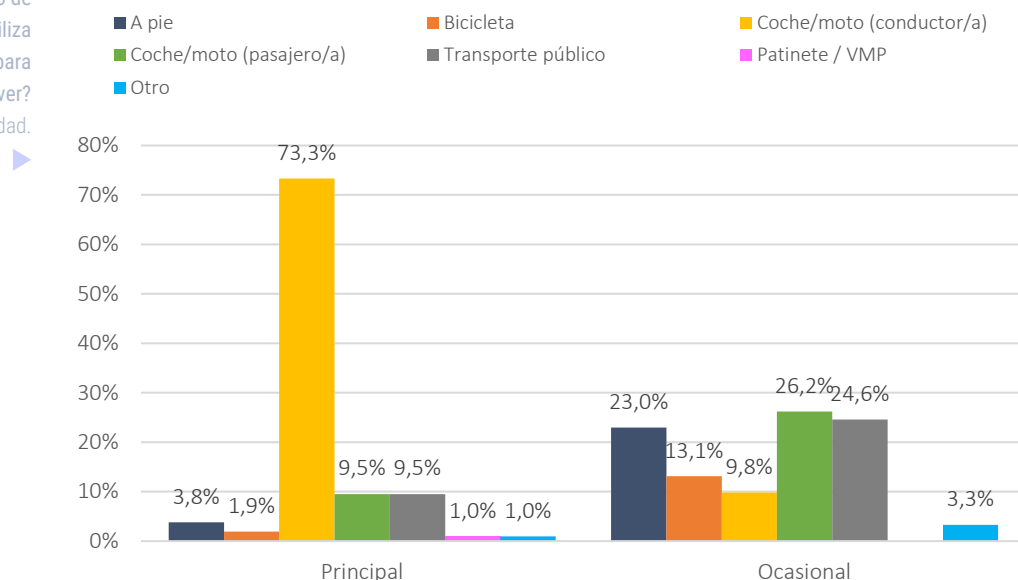


Fig. 1.4 Modo de transporte habitual para desplazarse dentro de Viver por edad
Encuesta de movilidad



c) Modos de desplazamiento más habituales en desplazamientos fuera de viver

Fig. 1.5 ¿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. 1.6 Modo de transporte habitual para desplazarse fuera de Viver por género
Encuesta de movilidad

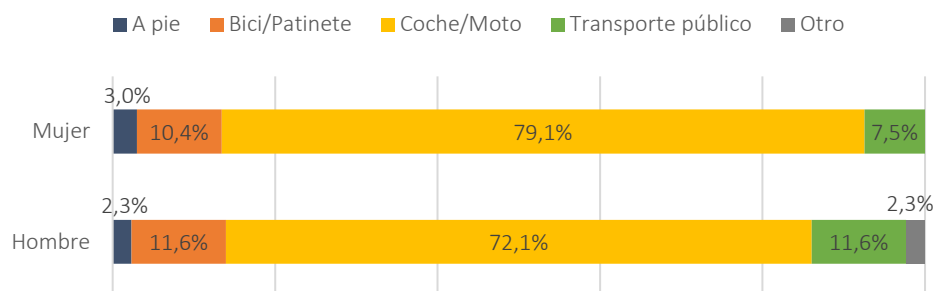
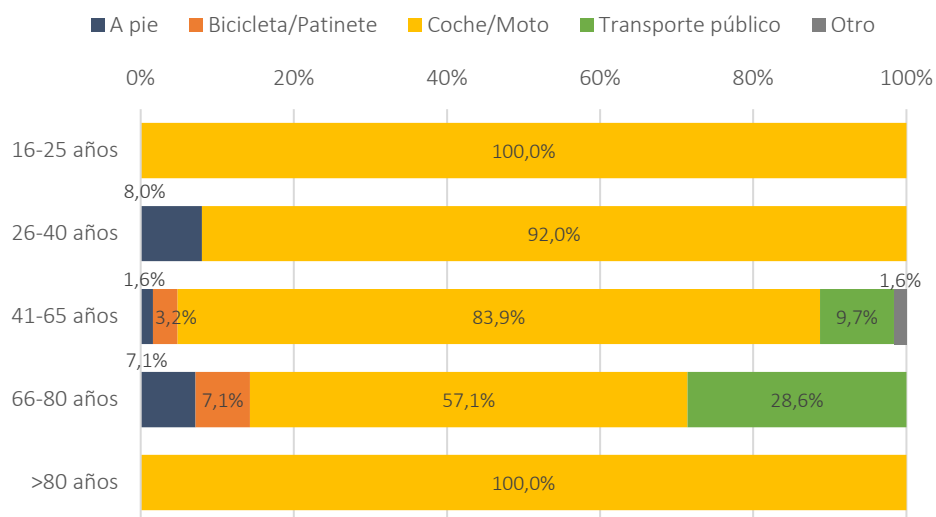
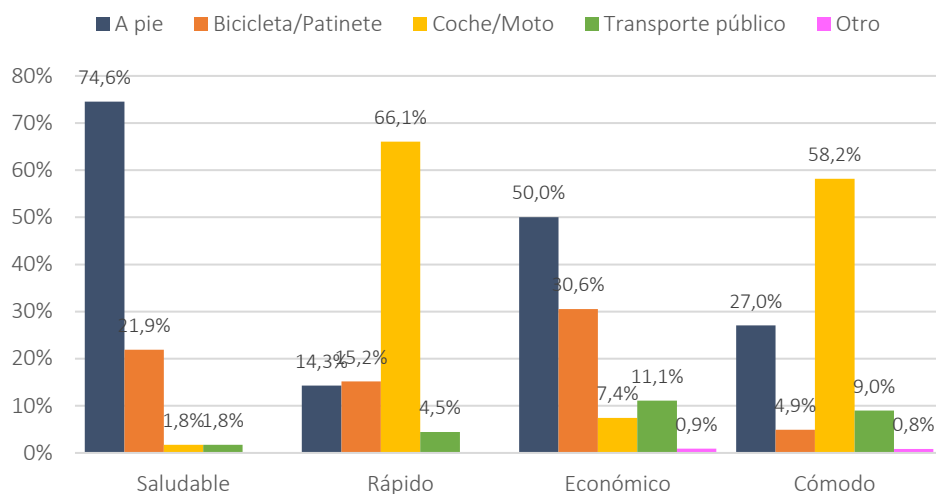


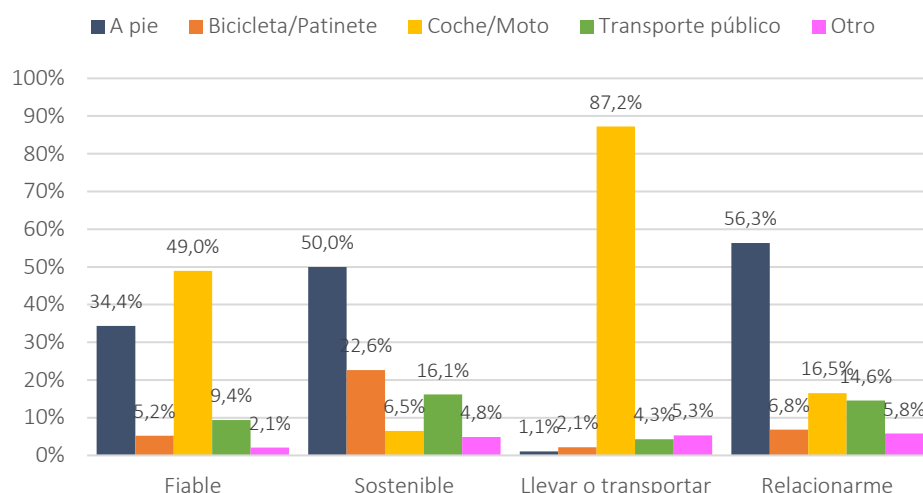
Fig. 1.7 Modo de transporte habitual para desplazarse fuera de Viver por edad
Encuesta de movilidad



d) Los motivos para utilizar los distintos medios de transporte

Fig. 1.8 ¿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.

e) 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 centro educativo, 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. 1.9 Modo de transporte al colegio. Todo el alumnado. Ida. Encuesta de movilidad.

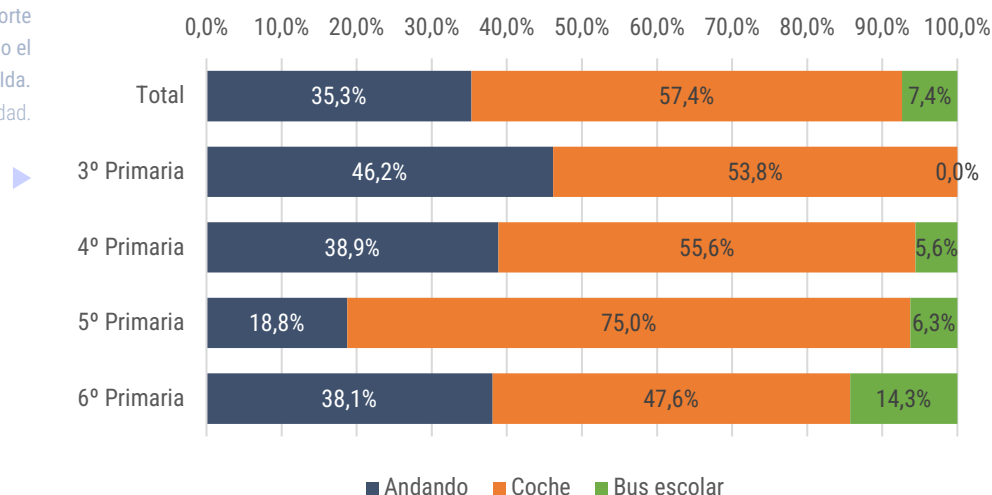


Fig. 1.10 Modo de transporte al colegio. Todo el alumnado. Vuelta. Encuesta de movilidad.

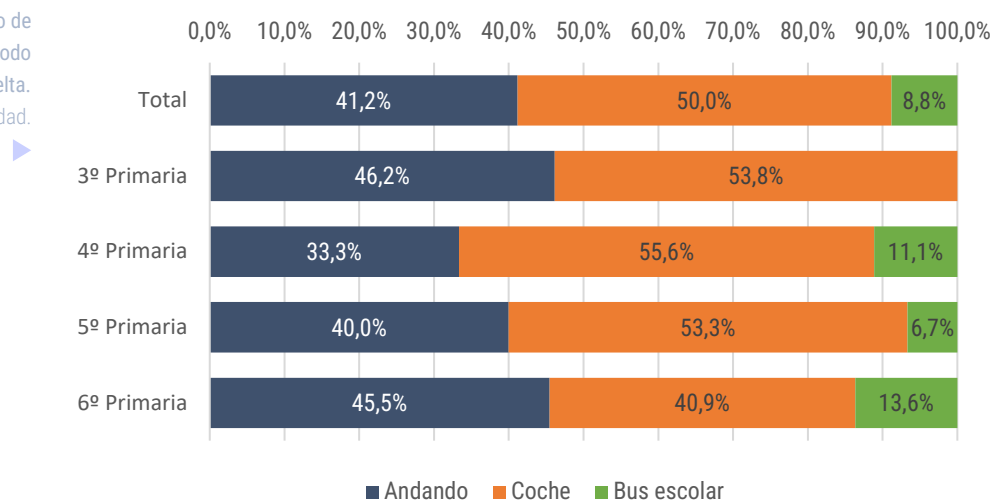


Fig. 1.11 Modo de transporte al colegio. Alumnado residente en Viver. Ida. Encuesta de movilidad.

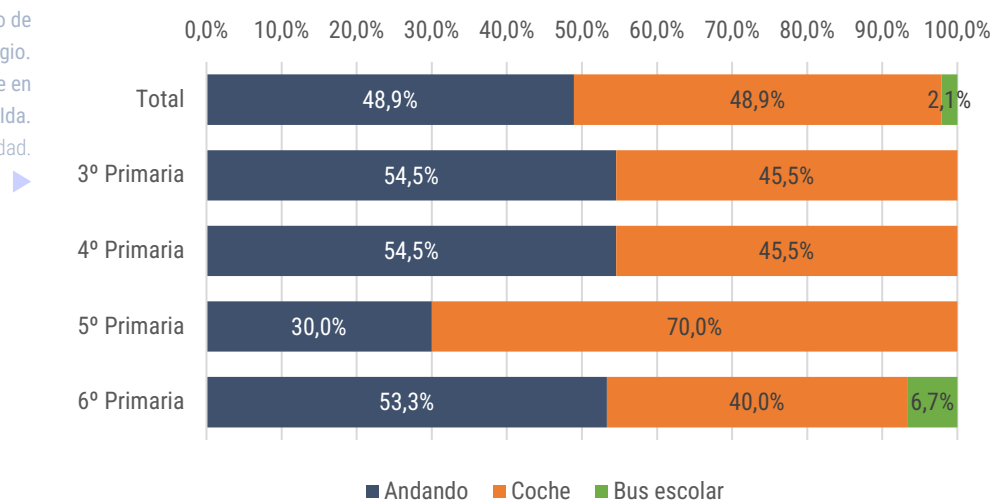
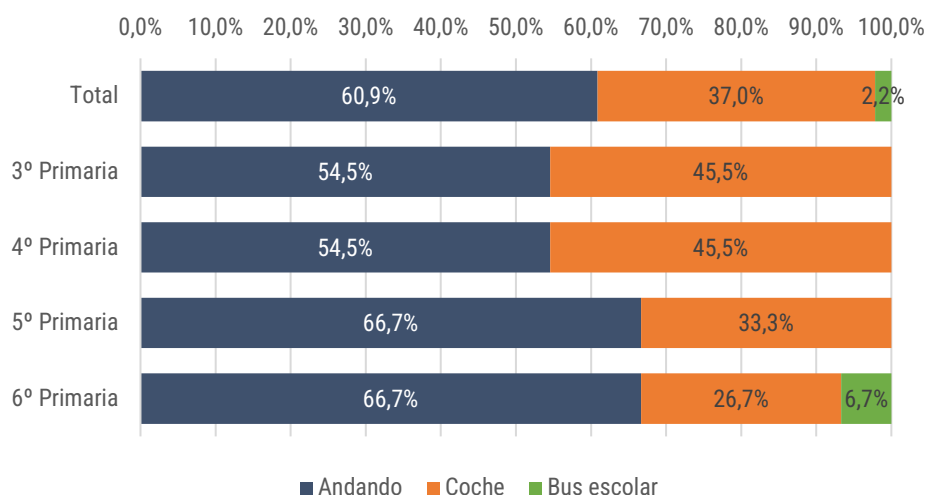


Fig. 1.12 Modo de transporte al colegio. Alumnado residente en Viver. Vuelta. Encuesta de movilidad.



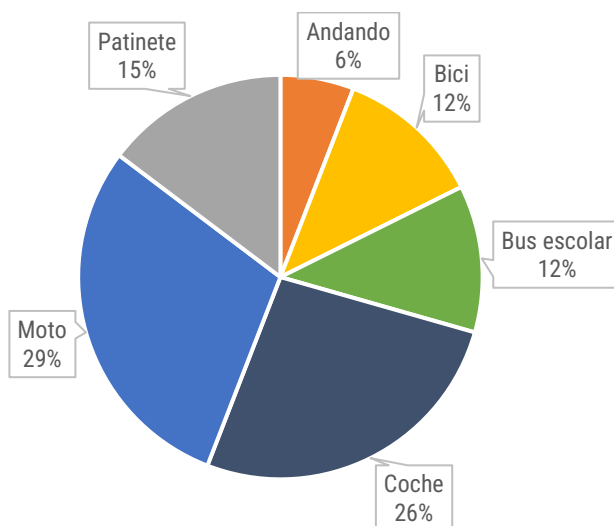
No se registra ningún desplazamiento en bicicleta, aunque el 95% de los niños y niñas encuestados declaran saber montar en bici. Y más del 85% dice disponer de bici en su hogar. Si bien es cierto que se trata de distancias bastante pequeñas, por lo que es razonablemente normal que no se elija la bicicleta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

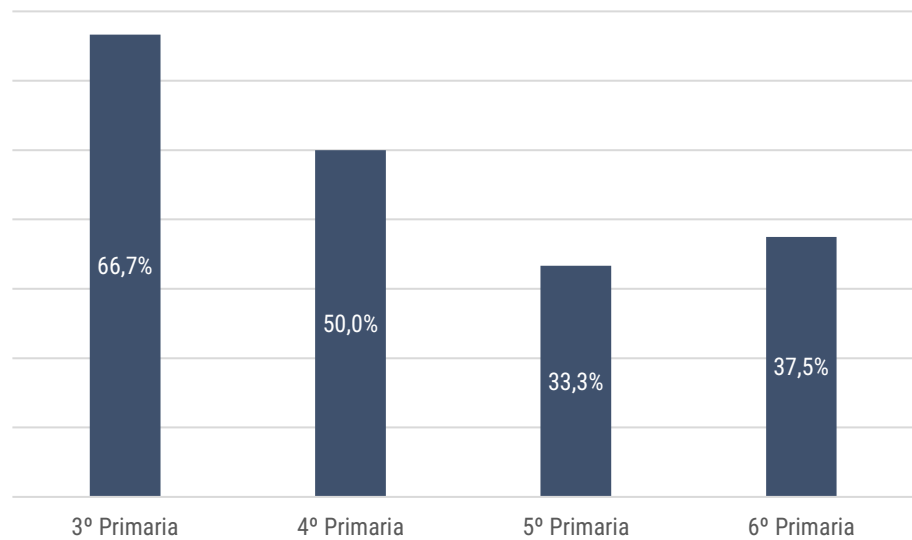
Fig. 1.13 ¿Cómo te gustaría ir al colegio? Alumnado usuario del coche. Encuesta de movilidad.



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



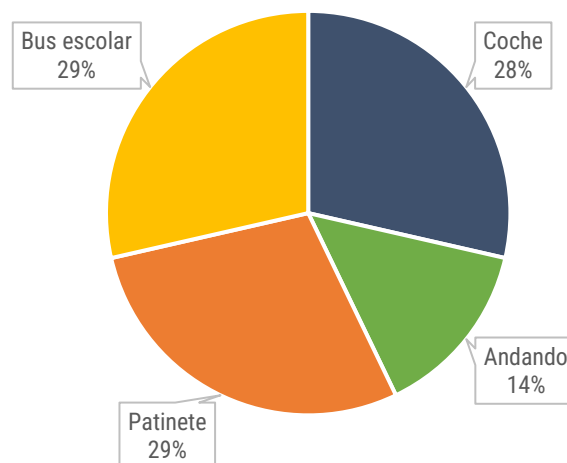
MOVILIDAD AL INSTITUTO

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.

1.2 Análisis DAFO

Una vez conocidas las pautas generales con las que se producen los desplazamientos en el municipio, el siguiente análisis DAFO sintetiza las principales conclusiones del Diagnóstico de la movilidad en Viver en cuanto a sus condicionantes y contexto, así como en sus diferentes ámbitos sectoriales, y 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, 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.

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 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.



- 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.
- 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.

- 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.

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 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.

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.

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.



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.

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.

2. MARCO ESTRATÉGICO

El objetivo fundamental del PMUS de Viver es mejorar la movilidad del municipio desde criterios de sostenibilidad. Es decir, dotar al sistema de desplazamientos de la ciudad de una serie de cambios que permitan calificarlo como un modelo de movilidad sostenible.

En ese sentido, la introducción del concepto de "movilidad", en sustitución del tradicional "tráfico o circulación", implica que ya no basta con reflexionar sobre los flujos de vehículos, la congestión del viario o la dificultad del aparcamiento. Es preciso atender las necesidades de desplazamiento de todos los ciudadanos y ciudadanas, vayan en vehículo trabajar o caminen acompañando a un familiar, conduzcan un automóvil o sean pasajeros de un autobús, transporten una mercancía o empujen una silla de ruedas. La movilidad integra a todos y a todas e integra las necesidades de todos y todas.

Además, cuando se actúa bajo el paraguas de la sostenibilidad, no basta con fijar la atención en los desplazamientos, sino que hay que dirigir también la mirada hacia las consecuencias de los mismos en el entorno y, derivadamente, fijar objetivos ambientales.

Pero 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, como las ambientales, se presentan en un doble plano local y global.

Se trata, en definitiva, en hacer del PMUS la herramienta que sirva para dotar de mayor eficiencia y racionalidad al sistema de desplazamientos municipal, mejorando al mismo tiempo la calidad de vida de sus ciudadanos.

El cumplimiento de dichos objetivos requiere la definición de un marco estratégico para la actuación municipal, que sirva de guía para el diseño y despliegue de las acciones concretas previstas por el Plan:

Movilidad peatonal y calidad del espacio público

El enfoque de los trabajos de desarrollo del PMUS se realiza desde el convencimiento de que los objetivos de la movilidad sostenible son más fácilmente realizables cuando los peatones se sitúan en el primer lugar del orden de prioridad para la planificación. Para ello, el análisis exhaustivo de las barreras y condicionantes de toda índole a la movilidad peatonal favorecerá el diseño de una red de itinerarios peatonales cómodos y seguros. Pero la consideración del peatón incluye también al análisis del espacio público como catalizador de las relaciones sociales. El diseño de un espacio urbano atractivo y de calidad constituye igualmente una prioridad en los trabajos del PMUS de Viver.

Movilidad ciclista

La movilidad ciclista constituye otro pilar en el que basar el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible, al ser este el modo de desplazamiento más eficiente en distancias de hasta 8 km, en el que se incluye un buen número de los desplazamientos cotidianos que se producen en Viver. Los trabajos se han de centrar en el análisis de barreras y condicionantes, como punto de partida para el desarrollo de una red ciclista cómoda y segura, que movilice la demanda latente que existe para este modo, así como ayude a atraer nuevos usuarios.

Calmado del tráfico y gestión del viario

En coherencia con los principios de la nueva cultura de la movilidad, la concepción y diseño del viario que se realice en el marco del PMUS de Viver debe actualizar el modo en que habitualmente se establece el diseño y jerarquización de la red viaria, dando una excesiva prioridad a criterios de flujo de vehículos motorizados, apostando por otros criterios que atienden a las necesidades de circulación peatonal, ciclista o del transporte público, así como a las exigencias de la calidad de vida y la recuperación del espacio público.

Transporte público

Muchas veces convertido en el único modo de desplazamiento posible para determinados grupos de personas que no disponen de coche y encuentran dificultades para su movilidad no motorizada (ya sea por la localización de los destinos o por unas condiciones que dificultan la marcha a pie o en bicicleta), un modelo de movilidad sostenible, como el que se desea para Viver, debe ofrecer un sistema de transporte público atractivo y de calidad, lo que se traduce en una buena cobertura territorial, así como unas frecuencias y tiempos de viaje competitivos. Sin olvidar sus condiciones de accesibilidad, que lo deben hacer apto para todo el mundo.

Movilidad al trabajo

En el marco de planes de movilidad a empresas y polígonos industriales y empresariales, se han de desarrollar medidas de gestión de la movilidad que ofrezcan un amplio abanico de posibilidades a los trabajadores y trabajadoras de Viver a la hora de realizar sus desplazamientos al trabajo. La concienciación y sensibilización, tanto de trabajadores como con el tejido empresarial y directivo, es un factor clave en la planificación de la movilidad al trabajo.

Movilidad y autonomía infantil

Partiendo del concepto de “camino escolar” y en la línea de lo marcado por el Plan de Rutas Escolares Seguras, el PMUS de Viver ha de apostar por una transformación de las pautas de movilidad infantil y la creación de condiciones urbanas y sociales donde los menores puedan moverse con autonomía y seguridad. La mejora de la movilidad al cole es entendida como un primer paso hacia la reconsideración de la infancia en la ciudad y su autonomía no sólo en los desplazamientos a la escuela, sino en el conjunto de la ciudad.

Perspectiva de género

Como sucede en un buen número de ciudades, el análisis de las pautas de movilidad de la población de Viver revela que los desplazamientos de las mujeres responden aún en mayor medida a motivos relacionados con la gestión del hogar y la provisión de cuidados, lo que se traduce en una movilidad más compleja, con encadenamiento de destinos, horarios más dispersos, etc. Además, su acceso al uso del coche es menor, por lo que son más dependientes del transporte público y los modos no motorizados.

Pero el diseño de la ciudad, tradicionalmente, se ha realizado bajo la óptica de optimizar el flujo de vehículos motorizados, sobre todo, en sus picos de desplazamiento al trabajo, cuyo patrón es, aún hoy, mayoritariamente masculino. También el diseño del espacio público y su percepción de seguridad afecta de manera diferente a las mujeres. El PMUS dedica esfuerzos a contrarrestar esta situación abordando de manera prioritaria actuaciones que mejoren la calidad del espacio público, las condiciones de los modos no motorizados y el transporte público (por este orden), frente a actuaciones orientadas a mejorar los flujos del coche.

Accesibilidad y movilidades invisibles

El concepto de movilidad sostenible hace emerger las necesidades de desplazamiento de numerosos colectivos y grupos sociales que previamente no cabían en el enfoque del tráfico. El enfoque aplicado por el PMUS de Viver concibe la ciudad para ser utilizada por todos los colectivos que la integran, sin diferencias derivadas por las capacidades físicas, psíquicas, sensoriales, de edad o género.

Integración de la movilidad sostenible en el planeamiento urbano

La movilidad es el resultado de la necesidad de desplazamiento de un punto a otro del territorio. La herencia del desarrollo urbanístico pasado determina la movilidad actual y futura. Ello hace que la integración entre movilidad sostenible y planeamiento urbanístico constituya un aspecto clave a la hora de abordar el PMUS. Se trata de analizar las figuras de planificación desarrolladas hasta la fecha, así como las diferentes ordenanzas municipales en materia urbanística, proponiendo, cuando sea el caso, directrices para una mejor integración de la movilidad, relativas a la estructura urbana (densidad, mezcla de usos), concentración y segregación funcional y zonal de las actividades, así como de funcionalidad del transporte público y los modos no motorizados.

3. LA MOVILIDAD FUTURA DE VIVER: Objetivos generales y específicos

El Plan de Acción de este PMUS tiene por objetivo materializar una visión de futuro para el municipio de Viver, en la que el sistema de movilidad, además de mejorar su eficiencia y sostenibilidad (reduciendo con sus impactos negativos), contribuya y sea coherente con los retos de orden superior que articulan las políticas urbanas del municipio. Para lograrlo, se establecen unos objetivos generales dentro de los cuales se definen una serie de objetivos específicos, más precisos y cuantificables, que sirven de base para sistematizar el conjunto de actuaciones que conforman el Plan de Acción del PMUS. Estos objetivos específicos quedan incluidos a su vez en las medidas propuestas dentro de los ejes de actuación del PMUS.

A continuación, se enuncian los **objetivos generales** del PMUS y los **objetivos específicos** establecidos en cada uno de ellos:

I. Garantizar la accesibilidad de todos al lugar de trabajo y a los servicios, en igualdad de condiciones, con independencia del modo de desplazamiento empleado.

- Adaptar el espacio público a las necesidades de las personas con discapacidad
- Eliminar barreras arquitectónicas que impidan el normal disfrute de la ciudad a cualquier persona, con independencia de sus capacidades
- Favorecer la accesibilidad universal al conjunto del territorio de Viver
- Favorecer el acceso no motorizado al entorno natural y rural del municipio, de alto valor paisajístico y ambiental.
- Ayudar a la vertebración del territorio y la comunicación entre municipios a través de recorridos no motorizados.
- Hacer el sistema de transportes de Viver más accesible y equitativo.
- Satisfacer las necesidades de movilidad del alumnado de los centros educativos de Viver de una forma sostenible y segura
- Fomentar la autonomía infantil
- Promover el uso de modos de transporte más sostenibles en el acceso a los centros de trabajo
- Plantear un rediseño inclusivo del espacio público con perspectiva de generación, que se ajuste a las necesidades de las personas mayores.

II. Aumentar la eficiencia y la efectividad del transporte de pasajeros y de mercancías.

- Mejorar la accesibilidad al transporte público.
- Mejorar la oferta de transporte público de Viver.
- Incrementar el número de usuarios del transporte público en Viver.
- Facilitar el acceso al ferrocarril y la intermodalidad.
- Hacer el sistema de transportes de Viver más accesible y equitativo.
- Mejorar la eficiencia de la distribución urbana de mercancías y minimizar el impacto de la actividad de carga y descarga en el entorno urbano de Viver.

III. Mejorar la seguridad vial y ciudadana.

- Mejorar la seguridad vial y la percepción del riesgo.
- Mejorar la seguridad de los desplazamientos peatonales.
- Mejorar la seguridad de los desplazamientos en bici
- Reducir la peligrosidad de las intersecciones para peatones y ciclistas

- Garantizar las condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y calidad ambiental en el entorno de las zonas escolares de Viver.

IV. Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido. Reducir el consumo energético y mejorar la eficiencia energética

- Racionalizar el uso del coche.
- Disminuir el tráfico de paso por entornos sensibles del núcleo urbano.
- Disminuir la intensidad del tráfico en el interior del pueblo.
- Reducir la velocidad de circulación del tráfico.
- Fomentar la movilidad no motorizada, proporcionando alternativas al uso coche en desplazamientos internos al municipio.
- Promover la movilidad eléctrica.
- Reducir el efecto isla de calor y mejorar la calidad del aire, purificando el aire de gases contaminantes y filtrando las partículas, y absorber el ruido procedente del tráfico.
- Rescatar CO₂ de la atmósfera como medida necesaria para luchar contra el cambio climático, utilizando la capacidad de absorción de CO₂ de la vegetación urbana
- Reducir la contaminación lumínica en Viver.

V. Hacer más atractivo el entorno urbano y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos

- Disminuir el espacio público dedicado al aparcamiento en el interior de la ciudad.
- Favorecer una mejor coexistencia modal.
- Reequilibrar en favor de las personas el uso al que se destina el espacio público.
- Recuperar la función social del espacio público.
- Equipar los itinerarios peatonales con lugares para el descanso y la estancia.
- Favorecer una mayor calidad estética de los espacios públicos.
- Disminuir la dureza del entorno edificado con pavimentos blandos permeables en el espacio público y con ambientes naturalizados en el diseño de las zonas verdes.
- Recuperar, adecuar y poner en valor elementos de alto valor patrimonial y su entorno visual, y crear recorridos de interés escénico.
- Adaptar los caminos rurales existentes a los estándares máximos de calidad y seguridad para los desplazamientos peatonales, ciclistas y otros vehículos no motorizados.

VI. Fomentar la participación ciudadana efectiva en la planificación y diseño de las políticas de movilidad.

- Favorecer la coordinación interna y entre administraciones en la materialización de la visión de futuro de la movilidad.
- Establecer un consenso entre todos los agentes sociales y económicos (instituciones, entidades, asociaciones ciudadanas, grupos políticos, etc.) acerca del modelo de movilidad en Viver.
- Fomentar la participación ciudadana efectiva en la planificación y el diseño de las políticas de movilidad en Viver.
- Adaptar el marco normativo al nuevo modelo de movilidad establecido en el PMUS.
- Favorecer una convivencia sin conflictos entre los diferentes usuarios de la vía pública.
- Realizar campañas de información y sensibilización sobre los beneficios de la actividad física y para impulsar las relaciones sociales en los mayores.
- Mejorar las capacidades técnicas y el conocimiento de los técnicos responsables del desarrollo de las estrategias de movilidad de Viver.
- Promover un cambio en los hábitos de movilidad hacia patrones más sostenibles.
- Mejorar la información acerca de las repercusiones y consecuencias de nuestros hábitos de movilidad.
- Mejorar la información sobre el sistema de movilidad de Viver.

- VII. Garantizar la máxima protección y mejora del medio ambiente, Integrar los aspectos medioambientales en la planificación y promover un desarrollo sostenible.

- Integrar los aspectos ambientales en la planificación, minimizar los problemas existentes en la situación actual y los efectos sobre el medio ambiente debidos a la movilidad con la implementación del PMUS.
- Conseguir un elevado nivel de protección de los espacios de alto valor ambiental en Viver.
- Crear corredores verdes urbanos, ejes vertebradores del espacio público con presencia dominante de vegetación arbórea y uso prioritario o exclusivo de peatones y bicicletas, que atraviesan el tejido urbano.
- Favorecer la biodiversidad y la naturalización del espacio urbano.

Ejes de actuación

EJE DE ACTUACIÓN 01: ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	
EJE DE ACTUACIÓN 02: MOVILIDAD PEATONAL Y ESPACIO PÚBLICO	
EJE DE ACTUACIÓN 03: MOVILIDAD CICLISTA	
EJE DE ACTUACIÓN 04: GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO	
EJE DE ACTUACIÓN 05: TRANSPORTE PÚBLICO	
EJE DE ACTUACIÓN 06: GESTIÓN DE LA DEMANDA	
EJE DE ACTUACIÓN 07: TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN	

Medidas de Plan de Acción y su contribución a los objetivos específicos del PMUS

01.1	01.2	01.3		
02.1	02.2	02.3	02.4	02.5
03.1	03.2	03.3	03.4	03.5
04.1	04.2	04.3	04.4	
05.1	05.2	05.3		
06.1	06.2	06.3	06.4	06.5
07.1	07.2	07.3	07.4	07.5

Objetivos generales del PMUS

- I. Garantizar la accesibilidad de todos al lugar de trabajo y a los servicios, en igualdad de condiciones, con independencia del modo de desplazamiento empleado.
- II. Aumentar la eficiencia y la efectividad del transporte de pasajeros y de mercancías
- III. Mejorar la seguridad vial y ciudadana
- IV. Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido. Reducir el consumo energético y mejorar la eficiencia energética.
- V. Hacer más atractivo el entorno urbano y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos
- VI. Fomentar la participación ciudadana efectiva en la planificación y diseño de las políticas de movilidad.
- VII. Garantizar la máxima protección y mejora del medio ambiente, Integrar los aspectos medioambientales en la planificación y promover un desarrollo sostenible



4. EJES DE ACTUACIÓN



01. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

La movilidad sostenible supone un cambio tanto en la forma de desplazarse de la ciudadanía como en su forma de decidir sobre los procesos urbanos que tienen que ver con la misma. En definitiva, se trata de un nuevo modelo de hacer ciudad en el que han de tener cabida nuevos agentes en la toma de decisiones, y que debe estar basada en nuevos consensos que cimenten sus acciones. De esta forma, se hace necesaria una transformación de la gestión municipal a escala política, administrativa y social.

En el ámbito político, es necesario llegar a acuerdos sobre el modelo de movilidad que quiere Viver para los próximos años y cuáles deben ser las actuaciones para conseguirlo, asegurando así su continuidad frente a posibles cambios en el consistorio.

Desde el punto de vista administrativo, la implantación de un PMUS requiere una nueva perspectiva en el plano organizativo, que rediseñe las estructuras y aplique nuevas formas de gobernanza que garanticen la eficiente implicación y coordinación entre sus diferentes departamentos y con el resto de administraciones competentes, siendo imprescindible la colaboración con otros municipios, especialmente a nivel comarcal.

Pero un elemento diferenciador de todos los avances hacia un modelo de movilidad sostenible es la participación de la sociedad en su concepción y desarrollo de sus actuaciones, que debe extenderse más allá de la fase de elaboración del documento e implicar a ciudadanía y agentes sociales en la fase de diseño e implantación de las medidas.

Bajo este enfoque, el PMUS de Viver desarrollará las siguientes medidas:

01.1 Creación de una oficina de la movilidad, como agente para la coordinación de la movilidad.

01.2 Constitución de la Mesa de la Movilidad de Viver.

01.3 Desarrollo de una ordenanza de movilidad.



02. MOVILIDAD PEATONAL Y ESPACIO PÚBLICO

El espacio público ha sido ocupado de forma general por el vehículo privado, su circulación y su aparcamiento. De forma paulatina se ha segregado y reducido el espacio destinado a caminar o estar en la calle, hasta convertirlo en un reducto en el que, además, se acumulan barreras y obstáculos. Es necesario borrar estos límites que no siempre son físicos. La circulación y estacionamiento de los vehículos, y el diseño inadecuado del espacio público condicionan la seguridad del caminar e impiden la correcta percepción y disfrute del paisaje urbano. El ruido, el peligro y la polución son aspectos muy negativos especialmente en el corazón de la ciudad.

Conseguir los retos de la nueva movilidad en Viver desde el ámbito del espacio público implica la mejora de las condiciones de seguridad, confort y disfrute de las personas que eligen los modos no motorizados en sus desplazamientos diarios. También incentivar que más personas apuesten por la movilidad activa en beneficio de su salud y la del medio ambiente urbano. Así como recuperar la función social del espacio público mediante la mejora de su atractivo y calidad.

Así pues, el objetivo es subsanar el desequilibrio detectado entre el espacio para las personas y el destinado a los vehículos (en marcha o estacionados). Haciendo sitio con esta redistribución a usos necesarios y opcionales que hoy no tienen lugar, para ofrecer más posibilidades de interacción e intercambio social. Todo ello se abordará, necesariamente de manera inclusiva, atendiendo a criterios de accesibilidad y de perspectiva de género y generación.

En esta línea de actuación también se aborda el acondicionamiento y el equipamiento de los espacios públicos existentes. Completándolos mediante áreas de sombra, bancos de estancia, regulación del paso y velocidad de vehículos dentro de límites medioambientales y paisajísticos, permitiendo así su disfrute.

Las medidas previstas por este eje de actuación del PMUS de Viver son:

- 02.1 Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal.
- 02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados.
- 02.3 Red de espacios públicos inclusivos y de calidad.
- 02.4 Plan de arbolado y vegetación urbana.
- 02.5 Entornos escolares seguros.



03. MOVILIDAD CICLISTA

Las ciudades españolas (como ocurre en el entorno internacional) están presenciando la recuperación y consolidación de la bicicleta como modo de desplazamiento, también en municipios pequeños, debido a las múltiples ventajas que presenta este vehículo: es sano, rápido, eficiente, no contamina y ocupa poco espacio.

Frente a otros medios de transporte, las consecuencias positivas del uso de la bici afectan tanto a título individual como colectivo. En definitiva, la bici es, junto con el peatón, una herramienta de cambio para una sociedad mejor (tal y como reconocen los ODS).

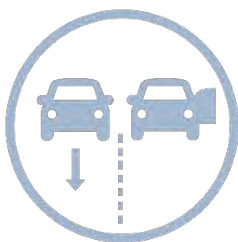
Bajo esta óptica, un primer paso consiste en rediseñar y acondicionar las infraestructuras viarias para que los modos no motorizados, en este caso la bicicleta, puedan desplazarse en condiciones óptimas de comodidad y seguridad.

En el caso de Viver, tanto las características físicas de la trama viaria (calles estrechas, con espacio peatonal insuficiente en muchos casos, como la intensidad del tráfico en la mayoría de las calles del pueblo (por lo general, moderado), desaconsejan el desarrollo de una red de vías segregadas para la bicicleta, más allá de las conexiones existentes (fundamentalmente la de conexión con el IES Jérica y Viver y la localidad de Jérica). Por lo que, en general, se trata de garantizar que el diseño viario observe los requerimientos de estos modos, propiciando una "coexistencia pacífica" entre modos motorizado y no motorizados, así como dotándole de la correspondiente señalización.

La necesaria revisión del sistema viario de la ciudad, debe hacerse desde una perspectiva sensible al contexto, es decir, teniendo en cuenta que la presencia de ciertos usos (centros educativos, centros de salud, comercio de barrio, etc.) u otras exigencias urbanas (calidad estancial, valor patrimonial del entorno, etc.) condicionan las necesarias actuaciones.

Este eje de actuación del PMUS de Viver desarrollará medidas tales como:

- 03.1 Mejora del itinerario ciclista Av. Valencia – Av. San Francisco.
- 03.2 Red de ciclocalles.
- 03.3 Acondicionamiento de caminos agrícolas y rurales para la circulación ciclopeatonal.
- 03.4 Red de aparcabicis.
- 03.5 Aparcamientos colectivos de bicicletas.



04. GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO

También la gestión que se hace de las infraestructuras de transporte debe ayudar al cambio de modelo por otro con menor protagonismo del coche. Para ello, se deben propiciar diseños y regulaciones viarias que garanticen la coexistencia de los diferentes modos, cuando se comparte el uso de la infraestructura, o que minimicen el riesgo en los puntos en que las infraestructuras de los diferentes modos se cruzan, mediante el tratamiento de los cruces e intersecciones.

El PMUS de Viver aborda esta cuestión desde criterios de calmado de tráfico, entendida como herramienta no solo para la moderación de la velocidad de circulación, sino de moderación de las intensidades de tráfico, ayudando con ello a propiciar condiciones compatibles con los modos no motorizados

Además, hace este planteamiento extensivo al caso del estacionamiento de vehículos, de tal forma que, garantizando las necesidades de residentes y habilitando soluciones que faciliten los requerimientos particulares de la diversidad de casos que así lo precisen, limite el efecto llamada para la utilización del coche que el aparcamiento puede ocasionar, principalmente en época estival, si no se concibe desde criterios de sostenibilidad.

El PMUS de Viver desarrollará las siguientes medidas bajo este eje de actuación:

- 04.1 Esquema circulatorio.
- 04.2 Plan de calmado del tráfico.
- 04.3 A aparcamientos disuasorios.
- 04.4 SUDS en espacios dedicados al aparcamiento.



05. TRANSPORTE PÚBLICO

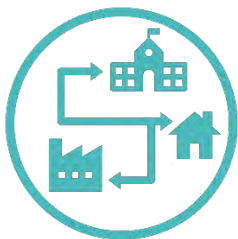
Los servicios de transporte deben ser accesibles, competitivos y de calidad, para conseguir atraer nuevos usuarios al sistema, particularmente aquellos que actualmente realizan sus viajes en coche.

Por accesibilidad se entiende la posibilidad de ser usados con facilidad por cualquiera que lo desee o necesite, dotándoles de los más elevados niveles de cobertura posibles y adaptando sus vehículos y paradas a personas con cualquier tipo de discapacidad. Mientras que una mayor competitividad implica una mejora de su funcionalidad, disminuyendo los tiempos de trayecto y las esperas. Finalmente, la calidad de servicio se mide por la fiabilidad del servicio, la calidad de la información provista al usuario y el confort de sus vehículos e instalaciones.

Pero quizás lo más importante es la adaptación de los servicios a las necesidades del usuario, diseñándolos y dotándoles de la flexibilidad necesaria para acercarlos lo más posible a los requerimientos de la ciudadanía y no a la inversa. Solo de esta manera se conseguirá incrementar el nivel de usuarios y lograr una mejora en términos de eficiencia energética y ahorro de costes.

Al no disponer de transporte público urbano, las posibilidades de actuación de Viver en esta materia son limitadas, pues las competencias sobre los servicios existentes residen en otros ámbitos de la administración. No obstante, se considera que desde el PMUS se puede dar impulso a algunas medidas de mejora, cuyo desarrollo se abordaría de manera coordinada con las administraciones competentes:

- 05.1 Mejora de horarios y frecuencias de los servicios existentes.
- 05.2 Servicios a la demanda.
- 05.3 Línea comarcal de autobús.



06. GESTIÓN DE LA DEMANDA

La gestión de la demanda se refiere a todas aquellas acciones necesarias para lograr una movilidad sostenible que no dependen de la oferta de nuevas infraestructuras o servicios sino de promover un cambio de comportamiento. Estas tienen que ver con actuaciones relacionados con la movilidad recurrente a los centros de estudios, de trabajo y grandes centros atractores, así como a la promoción y sensibilización respecto a los beneficios de los modos de desplazamientos más sostenibles.

Los espacios donde se desarrollan las actividades laborales (administración, cooperativa, talleres, comercios y otros negocios) y escolares (colegio e instituto), concentran gran cantidad de viajes en Viver. Otros puntos con gran afluencia de ciudadanos son los equipamientos urbanos, como los centros de salud, los centros culturales o los espacios deportivos, y los comercios.

Complementariamente, este eje de actuación desarrolla medidas de información dirigidas a sensibilizar e incrementar la conciencia de la población residente y visitante acerca de las consecuencias del modelo actual, la necesidad de cambiar nuestros hábitos de movilidad, y las actuaciones en marcha o proyectadas en este sentido.

Las medidas que desarrollará este eje de actuación del PMUS de Viver son:

- 06.1 Camino escolar.
- 06.2 Fomento de una movilidad activa entre las personas de edad avanzada.
- 06.3 Cursos de circulación en bici segura.
- 06.4 Formación en materia de movilidad sostenible.
- 06.5 Campañas de sensibilización en hábitos de movilidad sostenible.



07. TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

Las tecnologías de la información y la comunicación cuentan con un amplio abanico de posibilidades de aplicación en el campo de la movilidad, siendo especialmente extendidas las que se apoyan en la tecnología móvil.

Pero no es el tecnológico el único ámbito para la innovación en materia de movilidad. Desde la actuación del Ayuntamiento se puede incentivar el cambio de modelo energético de propulsión de los vehículos, mediante la provisión de infraestructura para ello y una regulación acorde. Así como mediante la actuación ejemplarizante de la propia corporación local.

Finalmente, el PMUS explora también las posibilidades de la tecnología para hacer más efectiva la monitorización y evaluación de los impactos del sistema.

Las medidas incluidas en este eje de actuación del PMUS de Viver son:

- 07.1 Incentivar la utilización de vehículos menos contaminantes para carga y descarga.
- 07.2 Puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- 07.3 Red de control de emisiones y ruido.
- 07.4 Eficiencia en el alumbrado urbano.
- 07.5 Portal y app de la movilidad en Viver.

5. MEDIDAS POR EJES DE ACTUACIÓN: Fichas

PMUS Viver

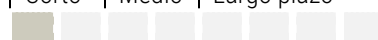
MEDIDA 01.1

Creación de una oficina de la movilidad, como agente para la coordinación de la movilidad

EJE DE ACTUACIÓN 01: ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Mejorar la coordinación interdepartamental en materia de movilidad
- Optimizar el seguimiento efectivo del desarrollo del PMUS y las políticas municipales de movilidad en general
- Establecer acuerdos en la consecución de los objetivos de la movilidad en la comarca del Alto Palancia.
- Favorecer la coordinación y concertación con las administraciones competentes en la materialización de la visión de futuro de la movilidad.

DESCRIPCIÓN:

Dado que la movilidad es una actividad fuertemente interrelacionada con otras disciplinas urbanas (urbanismo, medioambiente, turismo, salud, etc.), el desarrollo del PMUS debe acompañarse de una transformación de la acción pública, que garantice la eficiente implicación y coordinación entre los diferentes departamentos municipales con implicaciones en el ámbito de la movilidad y con el resto de administraciones competentes.

Por un lado, se debe facilitar una comunicación eficaz entre aquellas áreas que necesariamente han de trabajar coordinadamente, como transporte, urbanismo, obras, medio ambiente, policía, etc. Además de establecer los mecanismos y protocolos para conducir la colaboración con aquellos departamentos con implicación en proyectos concretos, como el área de educación en el caso de los "caminos escolares seguros" o asuntos sociales en el caso de la discapacidad.

Finalmente, se debe propiciar una interlocución fluida con las administraciones supramunicipales con competencias en transporte, como la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio, operadores de los servicios de transporte público, Mancomunidad del Alto Palancia, etc.

Para ello, se propone la creación de una Oficina de la Movilidad, como departamento dentro de la corporación municipal que agrupe las competencias relacionadas con la movilidad en Viver, permitiendo facilitar las labores de coordinación de políticas, programas y planes de actuación.

En el seno de dicha Oficina se crearía una Comisión Técnica con, al menos, representación de las siguientes áreas (si bien, abierta a la inclusión puntual de otros, en función de las acciones previstas):

- Movilidad
- Urbanismo
- Obras
- Policía Local
- Medio ambiente
- Participación Ciudadana
- Prensa

Esta comisión se reuniría periódicamente para tratar las actuaciones previstas o en marcha dentro de cada departamento con incidencia en la movilidad.



Las tareas de coordinación de esta Comisión se harían extensivas al ámbito de la gestión del espacio público, donde tienen lugar múltiples actividades que pueden afectar en mayor o menor medida a la movilidad de sus habitantes, como son, entre otros: corte de calles por eventos (Fiestas, Toros, etc.), desvíos por obras, actuaciones en el espacio público, fiestas vecinales, promociones comerciales, etc. Una vez se pongan en común y coordinen estos eventos, se optimizará su gestión y su comunicación a los actores afectados.

La creación de esta Oficina de la Movilidad conllevaría el nombramiento de un/a "Coordinador/a de la movilidad municipal", que asumiría las siguientes funciones:

- Dirección y supervisión de los trabajos de desarrollo del PMUS, en coordinación con las diferentes áreas municipales implicadas en el Plan.
- Supervisión de los proyectos de otras áreas municipales con incidencia en la movilidad del municipio.
- Gestión de la movilidad en los centros atractores de viajes (centros educativos, centros de trabajo, etc.).
- Coordinación de la Mesa de la Movilidad.
- Tramitación y gestión de la ejecución de los proyectos que se recojan en el PMUS, mediante la petición de las ayudas que ofrezcan las distintas administraciones públicas (UE, IDAE, GVA, etc.).
- Gestión y mantenimiento del Portal de la Movilidad de Viver, con su buzón de sugerencias y la publicación de noticias, actas y documentación, etc.
- Desarrollo de los estudios y encuestas y mediciones necesarias que permitan actualizar los indicadores del escenario de partida.
- Realización de campañas informativas y promocionales, dirigidas a colectivos concretos como niños y niñas, trabajadores, personas mayores, personas con discapacidad o inmigrantes.

MEDIDAS RELACIONADAS:

01.2 Constitución de la Mesa de la Movilidad de Viver.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Ayuntamiento de Viver

COSTE ECONÓMICO Y FINANCIACIÓN:

Sin coste asociado



MEDIDA 01.2

Constitución de la Mesa de la Movilidad de Viver

EJE DE ACTUACIÓN 01: ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Medio

**OBJETIVOS:**

- Fomentar la participación ciudadana efectiva en la planificación y diseño de las políticas de movilidad.
- Consensuar entre todos los agentes sociales y económicos (instituciones, entidades, asociaciones ciudadanas, grupos políticos, etc.) el modelo de movilidad futura en Viver.

DESCRIPCIÓN:

La Mesa de la Movilidad integra a representantes de todos los sectores socioeconómicos relacionados con la movilidad, como espacio de debate, participación y consulta de carácter permanente, con reuniones periódicas. Sus funciones son:

- Liderar la aplicación del PMUS y su seguimiento.
- Integrar y debatir todas aquellas nuevas cuestiones vinculadas con la movilidad en Viver con repercusión en la sociedad local o alguno de los grupos que la integran.
- Crear grupos de trabajo temáticos para abordar problemas específicos, cuyos participantes estén directamente relacionados con el contenido a tratar. Se proponen la creación de, al menos, tres grupos de trabajo: accesibilidad universal, movilidad infantil (a la escuela, para el desarrollo de caminos escolares, y a los equipamientos) y movilidad en bicicleta.

La Mesa de la Movilidad se constituye una vez aprobado el PMUS con el fin de velar por el cumplimiento de los objetivos y medidas, así como para facilitar la incorporación de nuevas necesidades que surjan durante la implementación del PMUS.

Además, constituye un foro esencial de intercambio de conocimiento en materia de movilidad.

MEDIDAS RELACIONADAS:

01.1 Creación de una oficina de la movilidad, como agente para la coordinación de la movilidad.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Ayuntamiento de Viver.
- Agentes políticos, sociales y económicos de Viver.

COSTE ECONÓMICO Y FINANCIACIÓN

Sin coste asociado

MEDIDA 01.3

Desarrollo de una ordenanza de movilidad

EJE DE ACTUACIÓN 01: ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Adaptar el marco normativo al nuevo modelo de movilidad establecido en el PMUS.
- Fomentar una convivencia sin conflictos entre los diferentes usuarios de la vía pública.
- Regular las necesidades de movilidad asociadas a las actividades económicas del sector turístico y hostelero.

DESCRIPCIÓN:

En la actualidad, Viver no cuenta con una Ordenanza de Movilidad adaptada al nuevo panorama generado con la implantación del PMUS y que regule la relación entre los diferentes agentes implicados, estableciendo normas y delimitando los derechos y obligaciones de cada uno de ellos.

Esta ordenanza establecerá normas sobre la circulación en cualquier tipo de vehículo por el viario, su estacionamiento y la ocupación del dominio público por parte de cada uno de ellos, incluyendo la posibilidad de crear zonas de acceso restringido al tráfico y limitaciones de uso de la vía pública. También se deberán regular mediante la nueva ordenanza los aspectos relacionados con la circulación ciclista, los itinerarios peatonales y la accesibilidad universal, los dispositivos de calmado del tráfico, la gestión del estacionamiento y las reservas para actividades como la carga y descarga, etc. Además de cuestiones relacionadas con los procedimientos sancionadores, incluida la posible inmovilización y retirada de vehículos.

En definitiva, la Ordenanza de Movilidad recogería las determinaciones que cada uno de los planes sectoriales de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible realiza.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 03.5 Actuaciones complementarias de fomento de la movilidad ciclista.
- 07.1 Incentivar la utilización de vehículos menos contaminantes para carga y descarga.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Concejalía responsable del área de Urbanismo.
- Policía Local

COSTE ECONÓMICO Y FINANCIACIÓN

Coste aprox.: 6.000 €
(Asistencia técnica externa para la redacción de la ordenanza)

MEDIDA 02.1

Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal

EJE DE ACTUACIÓN 02: MOVILIDAD PEATONAL Y ESPACIO PÚBLICO

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Favorecer la accesibilidad universal al conjunto del territorio de Viver.
- Eliminar barreras arquitectónicas que impidan el normal disfrute de la ciudad a cualquier persona, con independencia de sus capacidades.
- Adaptar el espacio público a las necesidades de las personas con discapacidad.

DESCRIPCIÓN:

El propósito de esta medida es adaptar el diseño de los espacios libres existentes (calles, plazas y playas) a las necesidades de las personas con discapacidad, ofreciendo tanto la necesaria continuidad física que exige la accesibilidad universal (ancho libre suficiente de paso y sin obstáculos), como la continuidad visual de los mismos.

Se propone, por tanto, adaptar el diseño del espacio público a las determinaciones de la Orden TMA/851/2021, cuyos aspectos claves son:

ANCHO LIBRE: Aceras con una banda de circulación libre de obstáculos no inferior a 1,80 metros, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento. Atención a la ubicación de elementos verticales (señalización, etc.), mobiliario urbano u otros obstáculos en el itinerario natural. Así como toldos bajos, ramas bajas, etc.

PENDIENTES Y PAVIMENTOS: Itinerarios peatonales con pendiente longitudinales inferiores al 6%, evitando ubicación o trazados inadecuados, así como la utilización de materiales resbaladizos, la falta de drenaje y la acumulación de agua de lluvia.

BORDILLOS: Eliminación de bordillos y escalones, mediante el rebaje de bordillos en los vados peatonales o mediante el empleo de pasos sobre elevados.

INTERSECCIONES: Continuidad de los itinerarios peatonales en las intersecciones, eliminando la presencia de vallado u obstáculos en el itinerario natural de la intersección, así como evitando rodeos excesivos que penalizan especialmente a las personas con discapacidad. Reducir la distancia excesiva entre pasos peatonales y la falta de permeabilidad. Disposición de señalización táctil.

APARCAMIENTO: Aumento y mejora del acondicionamiento del aparcamiento reservado para personas con discapacidad.

Estos criterios deberán incorporarse a cualquier actuación que se vaya a llevar a cabo en la reurbanización del espacio público.

Como se ha puesto de manifiesto en el Diagnóstico de la movilidad en Viver, son numerosos los puntos que incumplen los criterios antes referidos, por lo que el desarrollo de esta actuación se concretará en:

1. Elaboración de una Plan de Accesibilidad Universal que realice un inventario de actuaciones para la mejora de la accesibilidad y la eliminación de barreras arquitectónicas en el municipio.

2. Desarrollo de un programa de adaptación progresiva centrada en los puntos de cruce, con una dotación presupuestaria anual, que priorice las actuaciones identificadas y acometa las mejoras necesarias (rebaje de pasos peatonales existentes y disposición de nuevos puntos de cruce adaptados).

Recomendaciones de diseño de los vados peatonales:

- Se garantizará que, junto a los puntos de cruce, no existan elementos que puedan obstaculizar el mismo o la detección visual de la calzada y de elementos de seguridad por parte de los peatones, así como la visibilidad de los peatones por parte del conductor.
- El diseño y ubicación de los vados peatonales se resolverá mediante uno, dos o tres planos inclinados. Los vados peatonales no se dispondrán en ángulos o chaflanes, ya que puede inducir a las personas con ceguera a cruzar la calle en diagonal.
- La anchura mínima libre de paso del plano principal del vado, desde el que se accede a la calzada, será de 1,80 m. El encuentro entre el plano principal del vado y la calzada deberá estar enrasado o con un resalte inferior a 4 mm.
- Se garantizará la inexistencia de aristas vivas en cualquiera de los elementos que conforman el vado peatonal.
- Las pendientes longitudinales máximas de los planos inclinados serán del 10% para tramos de hasta 2,00 m y del 8% para tramos de hasta 3,00 m. La pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%. La calzada en la zona de encuentro con el vado tendrá una contrapendiente máxima del 2%.
- Para advertir sobre la proximidad de la calzada en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular, se colocará sobre el ancho de paso que se determine en función de las características y uso del vado, respetando en todo caso un mínimo de 1,80 m, una franja de entre 60 y 120 cm de fondo de pavimento táctil indicador de advertencia a lo largo de la línea de encuentro entre el vado y la calzada.
- Para facilitar la localización del paso peatonal se dispondrá una franja-guía de pavimento táctil indicador direccional, de una anchura comprendida entre 80 y 120 cm entre la línea de fachada o elemento que delimite físicamente el itinerario peatonal accesible y el centro de la franja de advertencia del vado. La franja-guía se colocará transversal al tráfico peatonal que discurre por la acera, y alineada con la correspondiente franja-guía ubicada al lado opuesto de la calzada.
- Los pasos peatonales tendrán un ancho de paso no inferior al de los dos vados peatonales que los limitan y su trazado será, siempre que sea posible, perpendicular a la acera, salvo cuando el recorrido natural de los peatones aconseje adoptar otra solución, priorizando siempre la seguridad.
- Las marcas viales rectangulares del paso de peatones estarán señalizadas mediante marcas viales en el plano del suelo serán antideslizantes y reflectantes.

Será de aplicación, en las actuaciones que pudieran plantearse en el marco de esta medida, las condiciones de adecuación de las infraestructuras previstas en el artículo 21 del PATRICOVA.

Habrá que considerar, sin embargo, que la cuestión que se plantea en el art. 21.5 de la Normativa del PATRICOVA exige unas determinadas condiciones a la altura de la calzada respecto de la acera que evidentemente, si no existen aceras, porque se trata de una calle con plataforma única para el tránsito de vehículos y peatones, no se aplican tales condiciones.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados (continuidad, ancho libre, seguridad de cruces, mobiliario urbano, iluminación, etc.).
- 02.3 Red de espacios públicos inclusivos y de calidad.
- 02.5 Entornos escolares seguros.
- 06.2 Fomento de una movilidad activa entre las personas de edad avanzada.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Agentes sociales (personas mayores, personas con discapacidad, movilidad reducida, etc.)

COSTES ECONÓMICOS Y MEDIOS DE FINANCIACIÓN:

Plan de Accesibilidad: 20.000 €

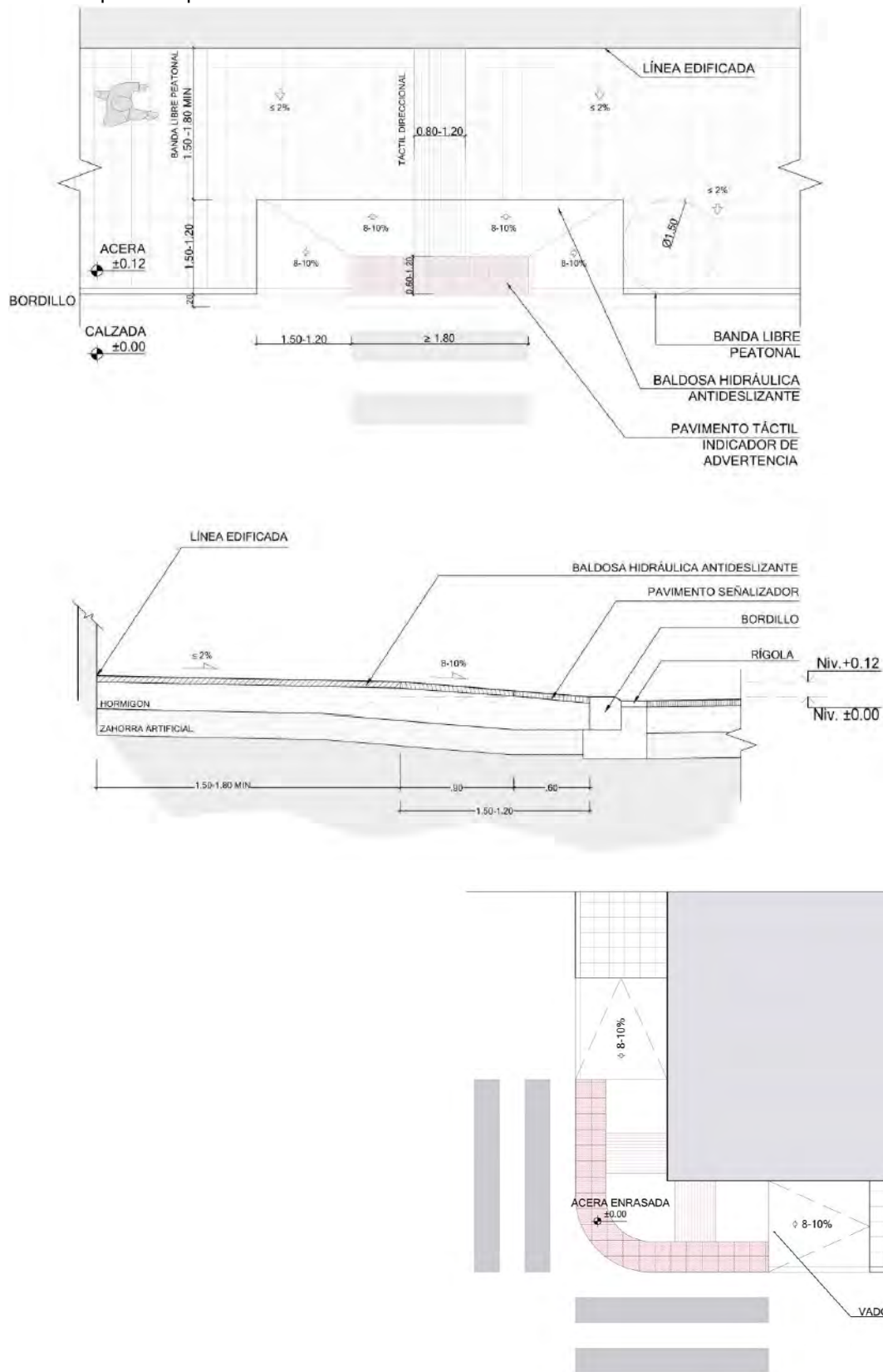
Elaboración de proyectos y ejecución de las obras de urbanización y señalización necesarias: 30.000 €/año.

Financiación a través del presupuesto municipal.



INFORMACIÓN GRÁFICA:

Solución tipo de adaptación a vado accesible



MEDIDA 02.2**Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados****EJE DE ACTUACIÓN 02: MOVILIDAD PEATONAL Y ESPACIO PÚBLICO****NIVEL DE PRIORIDAD:** Alta**HORIZONTE TEMPORAL:** | Corto | Medio | Largo plazo**OBJETIVOS:**

- Mejorar la seguridad de los desplazamientos peatonales.
- Fomentar la movilidad peatonal.
- Reequilibrar en favor de las personas el uso al que se destina el espacio público.
- Equipar los itinerarios peatonales con lugares para el descanso y la estancia.
- Favorecer una mayor calidad estética de los espacios públicos a través de la homogeneización, la organización, la distribución y el diseño de los elementos urbanos de mobiliario, vegetación, iluminación, etc., en la vía pública.
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes en Viver.

DESCRIPCIÓN:

En el documento de Diagnóstico, se ha identificado la Red Básica de itinerarios peatonales, entendida como aquella que facilita la conexión entre los principales puntos de interés de población y visitantes (comercio, centros educativos, centros escolares, dotaciones, etc.), y que canaliza la mayor parte de los desplazamientos a pie, sirviendo de base, además, para la red de Infraestructura Verde urbana. Esta red, para que sea funcional, deberá contar con los mayores estándares posibles de calidad, de forma que quede garantizada la comodidad y la seguridad en los desplazamientos.

- El ancho libre peatonal suficiente, que tenga en cuenta no solo los requerimientos mínimos de accesibilidad, sino que se adecúe a la funcionalidad y demanda de uso de cada eje.
- La continuidad de los recorridos naturales en las intersecciones, que deberán dotarse de pasos peatonales cómodos y seguros.
- La eliminación de barreras y obstáculos, en aras de una accesibilidad universal y de la máxima comodidad.
- La mejora de la permeabilidad de las vías, para evitar rodeos excesivos que desincentivan el caminar o incitan al cruce irregular, con la consiguiente pérdida de seguridad.
- Dotar a las vías de un carácter estancial equipándolas con elementos de mobiliario y estableciendo ensanchamientos en la medida en que la sección de la calle lo permita.
- Una cobertura vegetal adecuada y luminarias organizadas con ritmos regulares y dispuestas a tresbolillo de forma preferente.

Asimismo, más allá de mejoras para solventar las incidencias puntuales, 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

Esta situación se da principalmente en las calles del centro histórico de Viver. 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, y responder así a los requerimientos de la accesibilidad universal.

Recomendaciones de diseño:

- La anchura libre de paso del itinerario peatonal, de acuerdo con la normativa estatal, no será inferior a 1,80 m, garantizando el giro, cruce y cambio de dirección de las personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento.
- Se recomienda mantener desniveles transversales de 2% máximo, hacia el alcantarillado de aguas pluviales.
- Cuando la funcionalidad de la vía lo aconseje, siempre que tenga una anchura mayor a 5,00 m (un sentido de circulación), se podrán delimitar las zonas preferentes peatonales a ambos lados del carril vehicular, por las que discurrirá el itinerario peatonal accesible; para ello se dispondrán franjas de pavimento táctil indicador de advertencia continuas en todo el recorrido, de anchura 0,40 m y alto contraste cromático. Si la anchura de la vía lo permite, como alternativa a las franjas de pavimento, se podrá colocar arbolado o elementos de mobiliario urbano de forma alineada; en el caso de que se supere una separación de 1,80 m entre los elementos de mobiliario se alternarán con una franja de pavimento táctil indicador de advertencia.
- Los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el vehicular se dispondrán en perpendicular al trazado de la plataforma y no en ángulos o chaflanes y cumplirán el resto de las condiciones de pasos de peatones, además se señalizarán con una franja de pavimento táctil indicador direccional de una anchura de 0,80 m entre la línea de fachada y el pavimento táctil indicador de advertencia que delimita el carril vehicular. Este tipo de señalización se dispondrá de forma perpendicular a las zonas seguras de tránsito peatonal.
- Se dispondrá señalización vertical y horizontal de prioridad peatonal de aviso a los vehículos, y de límite de velocidad, comprensible y visible desde diferentes ubicaciones (señal S-28).
- Se aconseja no marcar los pasos de peatones en este tramo, al convertirse este en un espacio de paso libre para peatones.
- Es necesario que las rampas tengan una longitud mínima de 3 metros, de esta manera las rampas tendrán una pendiente inferior al 5%.
- Los materiales que se utilizan para su construcción deben romper la continuidad con la calzada (hormigón, adoquines, asfalto colorido, etc.).
- No se admitirán vuelos o salientes de las fachadas de las edificaciones cuando se proyecten más de 0,10 metros sobre el itinerario y estén situados a menos de 2,20 m de altura y, en todo caso, si su proyección es menor de 0,10 m, cuando puedan suponer peligro por su forma o ubicación para las personas viandantes.
- Las zonas ajardinadas colindantes con el itinerario peatonal accesible que no se sitúen a un nivel superior, dispondrán de un bordillo perimetral de altura mínima de 5 cm en sus lados adyacentes al itinerario peatonal, quedando prohibida su delimitación con elementos no rígidos o estables, como cables o cuerdas.
- Los alcorques estarán protegidos preferentemente mediante rejillas, material compacto drenante no deformable u otros elementos de similares características enrasados con el pavimento circundante, para proporcionar la máxima seguridad. Independientemente de su forma, la superficie mínima que debe tener el alcorque para la plantación de un árbol debe ser de 1 m², manteniendo 0,5 m de distancia al tronco y con, al menos, 1 m de profundidad. Por tanto en el caso de un alcorque cuadrado las dimensiones mínimas serán de 1 m x 1 m.

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

Esta situación se da en las zonas de ensanche de Viver. 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. También se propone la aplicación de criterios de calmado de tráfico a la gestión viaria, fundamentalmente cambios de sentido, para reducir la intensidad del tráfico de paso y mejorar el atractivo peatonal. Disposición de cruces y pasos peatonales a cota de la acera, otorgando continuidad y prioridad al peatón.

Recomendaciones de diseño:

- Se recomienda que las aceras sean correctamente dimensionadas y que resulten proporcionadas a la sección viaria con la finalidad de favorecer su uso.
- La anchura libre de paso del itinerario peatonal, de acuerdo con la normativa estatal, no será inferior a 1,80 m, garantizando el giro, cruce y cambio de dirección de las personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento.
- Es aconsejable la presencia de unos servicios mínimos (bancos, papeleras, farolas, etc.) en las aceras
- Se desaconseja la ubicación de mobiliario urbano en aceras que tienen una anchura inferior a 2 metros. Se dispondrá preferentemente alineado junto a la banda exterior de la acera y a una distancia mínima de 40 cm del límite entre el bordillo y la calzada. Cuando exista una zona de aparcamiento en línea junto a la acera se cuidará que se pueda entrar y salir del vehículo sin dificultad.
- La implantación de elementos de mobiliario urbano en las aceras debe seguir una alineación paralela al eje de la calzada y tener una separación mínima de 40 entre el bordillo y dicho mobiliario.
- La instalación de elementos separadores, mobiliario o jardineras entre la acera y la calzada aumenta la seguridad de los peatones y reduce las posibilidades de invasión de este espacio por parte de los coches.
- Se desaconseja la ubicación del mobiliario en la proximidad de los pasos de peatones para evitar que éstos puedan limitar la visibilidad de los usuarios de la vía e impedir que los conductores de los vehículos no detecten a las personas que se disponen a cruzar las calles.

Como criterio general, para la obtención de espacio se aprovechará el espacio de calzada sobrante, donde sea el caso. Cuando el ancho disponible no lo permita, se estudiarán opciones de diseño que favorezcan los modos no motorizados, tales como la disposición de rasantes únicas y esquemas de uso compartido. En los casos en que se considere justificado, se propondrá la eliminación de espacio de estacionamiento.

Será de aplicación en las actuaciones que pudieran plantearse en el marco de esta medida, tal y como se menciona en la medida 01.5 "Señalización de riesgos de inundación (seguridad vial)", las condiciones de adecuación de las infraestructuras previstas en el artículo 21 del PATRICOVA. Habrá que considerar, sin embargo, que la cuestión que se plantea en el art. 21.5 de la Normativa del PATRICOVA exige unas determinadas condiciones a la altura de la calzada respecto de la acera que evidentemente, si no existen aceras, porque se trata de una calle con plataforma única para el tránsito de vehículos y peatones, no se aplican tales condiciones.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 02.1 Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal.
- 02.3 Red de espacios públicos inclusivos y de calidad.
- 02.4 Plan de arbolado y vegetación urbana.
- 02.5 Entornos escolares seguros.
- 04.1 Plan de calmado del tráfico.
- 06.1 Caminos escolares.
- 06.3 Fomento de una movilidad activa entre las personas de edad avanzada.

AGENTES INVOLUCRADOS:

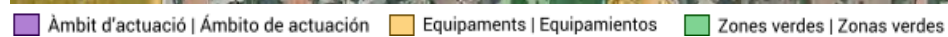
- Concejalías responsables de Fiestas, Proyectos Europeos, Participación ciudadana, Comunicación, Administración electrónica, Transparencia, Movilidad, Urbanismo, Vía Pública y Mantenimiento Urbano, Deporte y Medio Ambiente.

COSTES ECONÓMICOS Y MEDIOS DE FINANCIACIÓN:

Programa de mejora gradual de los itinerarios peatonales.

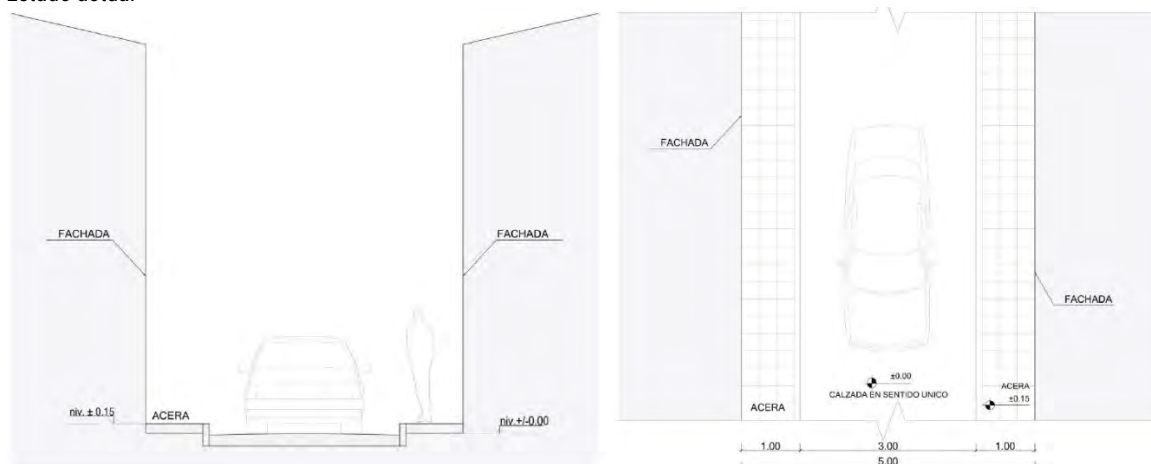
(Coste unitario aprox.: 500 €/m lineal de vía. Se presupuesta una intervención tipo de repavimentación, tratamiento de plataforma única, mobiliario, ajardinamiento, etc. Sin afectar redes de abastecimiento, telecomunicaciones, etc.)

Plano de ejes prioritarios de intervención para la mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios

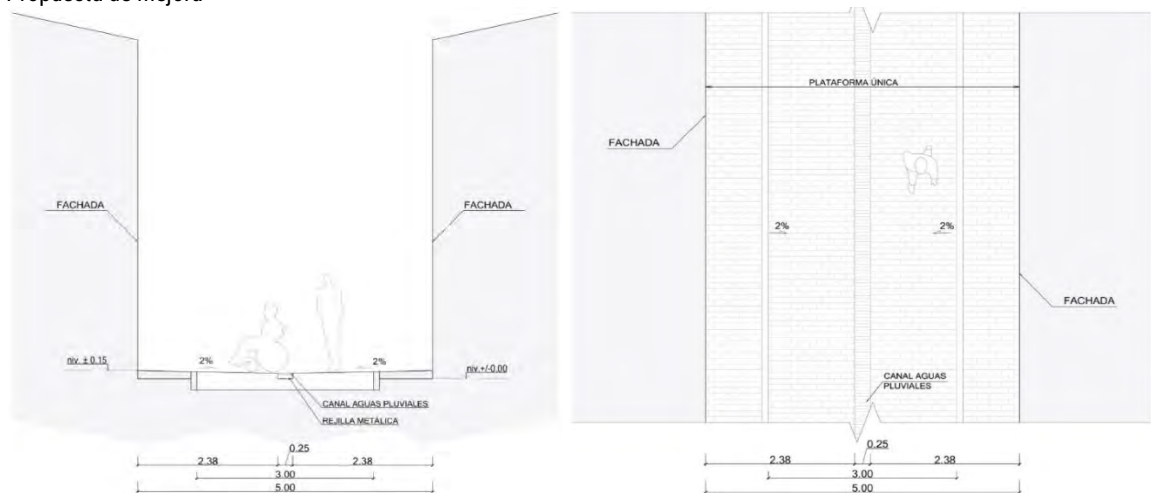


Sección tipo – Transformación en plataforma única en viales de menos de 5 m de ancho

Estado actual

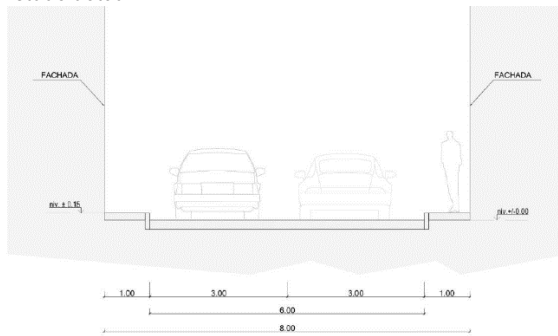


Propuesta de mejora

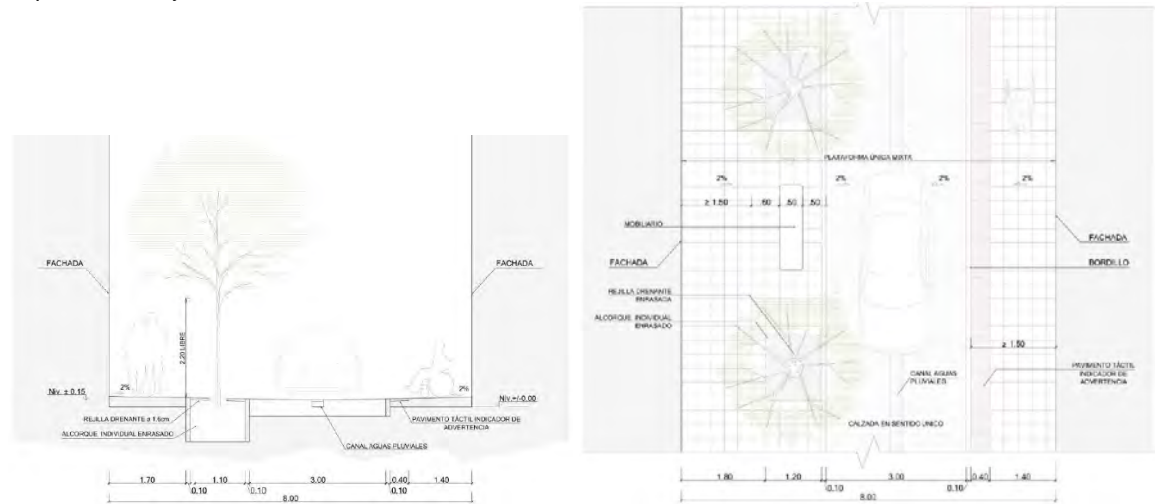


Sección tipo – Transformación en plataforma única en viales de 5 m – 10 m de ancho

Estado actual

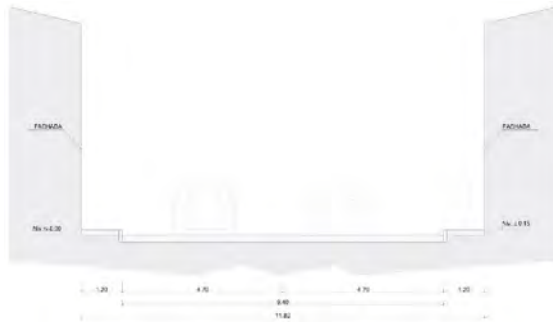


Propuestas de mejora

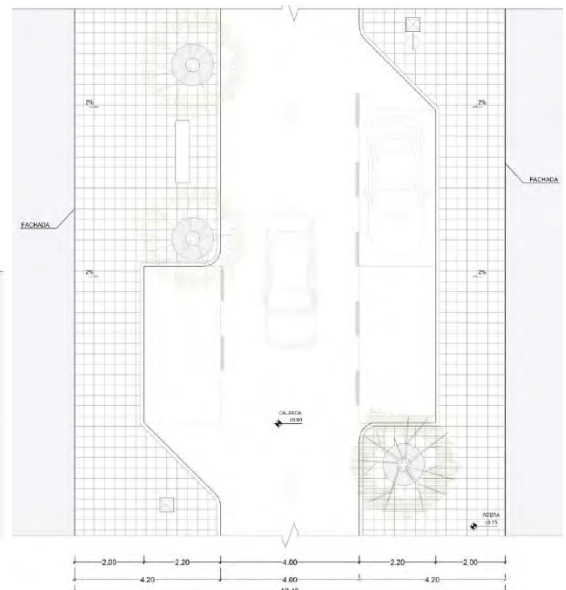
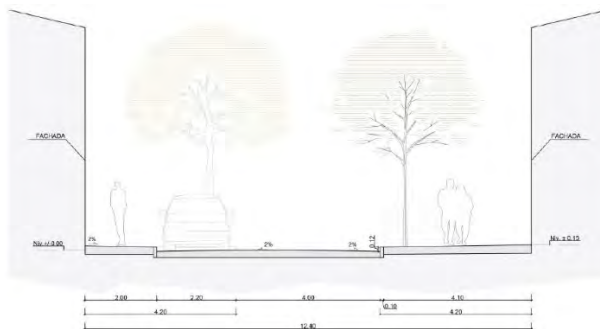
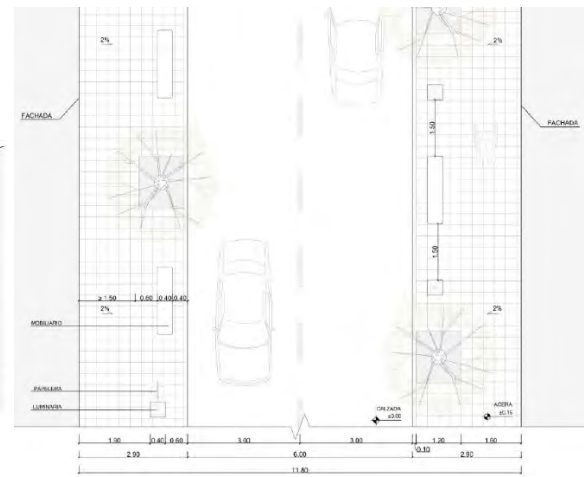
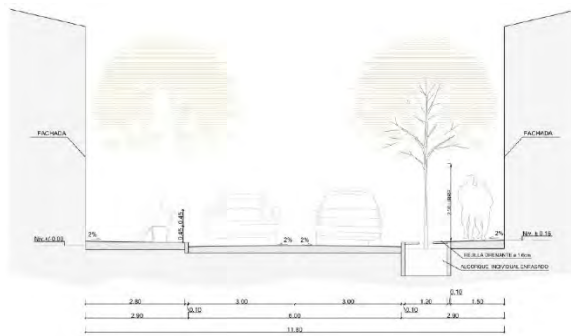


Sección tipo – Ampliación de aceras

Estado actual



Propuestas de mejora



Calle Mayor
Estado actual



Propuesta de actuación



Fuente: Elaboración propia

MEDIDA 02.3

Red de espacios públicos inclusivos y de calidad

EJE DE ACTUACIÓN 02: MOVILIDAD PEATONAL Y ESPACIO PÚBLICO

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Dotar a los espacios públicos de las cualidades necesarias para generar zonas estanciales seguras y adecuadas para su uso y disfrute por toda la ciudadanía.
- Reequilibrar en favor de las personas el uso al que se destina el espacio público.
- Recuperar la función social del espacio público.
- Poner en valor elementos de alto valor patrimonial y su entorno visual e identitario de Viver.
- Favorecer una mayor calidad estética de los espacios públicos a través de la homogeneización, la organización, la distribución y el diseño de los elementos urbanos de mobiliario, vegetación, iluminación, etc. en la vía pública.

DESCRIPCIÓN:

Para que la red peatonal cumpla con los estándares de máxima calidad y lograr la adecuada funcionalidad de la Infraestructura Verde, esta, aparte de segura y continua, debe contar con espacios que ofrezcan la posibilidad de detenerse a descansar en el camino, encontrarse y relacionarse con vecinos y amigos, permitan estar fuera de casa cómodamente (a la sombra en verano y al sol en invierno), posibiliten el juego infantil o favorezcan el disfrute del patrimonio, cuyo diseño debe estar determinado por una perspectiva de género e intergeneracional.

La red de espacios estanciales existentes en Viver cumple en algunos casos con esta función, si bien no siempre es así y se detectan diversos conflictos ya expuestos en el Diagnóstico. Los criterios propuestos para acometer esta mejora son:

- Reurbanización y eliminación de espacios no accesibles e inseguros.
- Clarificar la prioridad peatonal en espacios que pueden ser compartidos por distintos modos, a través de medidas que garanticen un ambiente seguro, inclusivo y acogedor para las personas que lo utilizan.
- Dotación de mobiliario que permita acoger a una diversidad de usuarios, atendiendo a funciones "no comerciales" como el descanso, el juego, la posibilidad de refrescarse en una fuente u otras actividades cotidianas u ocasionales.
- Limitar la ocupación regulada (sillas, mesas, cartelería o usos temporales).
- Disposición de arbolado de sombra (especialmente importante en Viver, dada su climatología).

De acuerdo con el análisis realizado en la fase de Diagnóstico, se proponen las siguientes actuaciones para la mejora del espacio público de Viver:

1. Plaza de la Constitución (Plaza Vieja) y calle San Francisco de Paula hasta la fuente y convento homónimos:

Se trata de un eje comercial, principalmente de negocios de hostelería, que atrae una gran afluencia de gente, especialmente los fines de semana y días festivos. Esta plaza, como otras en el núcleo urbano de Viver, ha priorizado el servicio al automóvil, mostrando un aspecto dominado por el asfalto y, a menudo, ocupado por vehículos estacionados, lo que reduce la calidad paisajística de elementos importantes como la fuente central y las edificaciones vernáculas del entorno.

Por otra parte, estos son los únicos puntos donde la intrincada y estrecha trama viaria del casco histórico ofrece una oportunidad para el desarrollo de espacio público de calidad en esta zona. Se recomienda la repavimentación y la incorporación de elementos permanentes de vegetación y arbolado, así como de mobiliario urbano estancial. No obstante, también se considera necesario garantizar la disponibilidad parcial del espacio para el desarrollo de actividades festivas.

2. **Plaza del Mayor Palancia:**

La Plaza del Mayor Palancia de Viver, más grande y concurrida que la Plaza de la Constitución, alberga la mayor actividad terciaria y administrativa del pueblo con la localización del ayuntamiento, supermercado y la oficina de correos, entre otros servicios que generan una gran afluencia de viandantes, siendo un punto central del núcleo urbano.

Para reforzar el carácter cívico de la plaza, se propone su rediseño y reurbanización, de acuerdo a los siguientes criterios:

- Por un lado, se propone eliminar la posibilidad de circulación por la calle de la Cadena, para la que se propone su peatonalización (aunque con un diseño que posibilite la circulación de vehículos de servicio y emergencias). De esta forma, se elimina el carácter actual de rotonda y se consigue liberar espacio para su reforma.
- Además, la conexión entre la calle Mayor y Duque de Calabria se restringe a vecinos y vehículos autorizados (ver actuación 04.1), manteniendo el aparcamiento existente, en cuya banda se podrían trasladar las reservas asociadas a los servicios municipales que actualmente se ubican en el frente del edificio consistorial.
- Por otro, se propone la repavimentación y la incorporación de elementos de mobiliario, con el objetivo, asimismo, de reducir el efecto isla de calor en una de las zonas más concurridas del pueblo.

Finalmente, es importante mantener una parte del espacio flexible y adaptable para albergar eventos festivos y actividades comunitarias, asegurando que estas actividades se integren armoniosamente con las mejoras en la movilidad y el entorno urbano. Estas acciones tienen como objetivo crear un entorno más accesible, sostenible y agradable para todos los ciudadanos.

3. **Plaza General Rosell:**

La Plaza General Rosell, ubicada en el núcleo histórico del pueblo, a pesar de su nombre cuenta con una morfología más propia de una calle, que enlaza a través de la calle de Enmedio con la plaza Constitución, prolongando así el eje comercial y de hostelería hasta el colegio público Historiador Diago.

Se trata de un área asfaltada, con aceras estrechas y de gran tránsito debido a su proximidad con el colegio público. Para mejorar la movilidad y seguridad en esta plaza, especialmente por la presencia de niños, se sugieren intervenciones que pasen por dotar a la zona de un diseño urbano en consonancia con el eje Constitución – San Francisco de Paula. Para ello se propone repavimentar e introducir vegetación para crear un entorno más seguro, acogedor y saludable, mitigando el efecto isla de calor.

La instalación de bancos y áreas de descanso es esencial para que padres y niños puedan disfrutar del espacio cómodamente. Además, se deben implementar medidas de seguridad vial a través del diseño, que reduzcan la velocidad del tráfico y garanticen la seguridad de los peatones.

Finalmente, es importante diseñar el espacio para que pueda adaptarse a diferentes usos comunitarios, como eventos escolares y actividades recreativas y festivas, asegurando que la plaza sea un lugar funcional y dinámico para todos los residentes. Estas acciones buscan transformar la Plaza General Rosell en un entorno seguro, accesible y agradable para toda la comunidad.

4. **Cruce de Calle Mariané con Av. Santa Cruz (Centro de Salud de Viver):**

El cruce de Calle Mariané con Av. Santa Cruz, en la parte oeste de Viver y fuera del núcleo histórico, requiere mejoras para aumentar su accesibilidad y seguridad, especialmente dado que es la entrada al centro de salud del pueblo.

Se recomienda mejorar la pavimentación y señalización del cruce, incluyendo pasos peatonales elevados o soluciones de tipo meseta para reducir la velocidad del tráfico. Añadir vegetación como árboles y arbustos proporcionará aporte de sombra al área y mejorará la calidad del espacio, mientras que la instalación de bancos y áreas de descanso beneficiará a los usuarios del centro de salud.

Promover el uso de bicicletas, VMP y aparcamientos específicos reducirá la dependencia del automóvil. Asimismo, asegurar una buena conexión con el resto del pueblo es crucial para mantener la accesibilidad en esta zona de menor densidad urbana.

Será de aplicación en las actuaciones que pudieran plantearse en el marco de esta medida, tal y como se menciona en la medida 01.5 "Señalización de riesgos de inundación (seguridad vial)", las condiciones de adecuación de las infraestructuras previstas en el artículo 21 del PATRICOVA. Habrá que considerar, sin embargo, que la cuestión que se plantea en el art. 21.5 de la Normativa del PATRICOVA exige unas determinadas condiciones a la altura de la calzada respecto de la acera que evidentemente, si no existen aceras, porque se trata de una calle con plataforma única para el tránsito de vehículos y peatones, no se aplican tales condiciones.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 02.1 Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal.
- 02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados
- 02.4 Plan de arbolado y vegetación urbana.
- 02.5 Entornos escolares seguros.
- 04.1 Plan de calmado del tráfico.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Concejalía responsable del área de Urbanismo.

COSTES ECONÓMICOS Y MEDIOS DE FINANCIACIÓN:

Los costes de esta medida están muy condicionados por el tipo de intervención a realizar en cada caso y el alcance de la misma.

A continuación, se hace una primera aproximación a los costes estimados para las plazas identificadas en la actuación:

Plaza de la Constitución (1.500 m²)

Proyecto: 15.000 €

Ejecución: 150.000 €

Plaza del Mayor Palancia (2.000 m²)

Proyecto: 20.000 €

Ejecución: 200.000 €

Plaza General Rosell (750 m²)

Proyecto: 7.500 €

Ejecución: 75.000 €

Cruce de Calle Mariané con Av. Santa Cruz (450 m²)

Proyecto: 4.500 €

Ejecución: 45.000 €

Financiación a través del presupuesto municipal

INFORMACIÓN GRÁFICA:

Plaza Constitución

Estado actual



Propuesta de actuación



Plaza Mayor Palancia
Estado actual



Propuesta de actuación



Plaza General Rosell:
Estado actual



Propuesta de actuación



MEDIDA 02.4

Plan de arbolado y vegetación urbana

EJE DE ACTUACIÓN 02: MOVILIDAD PEATONAL Y ESPACIO PÚBLICO

NIVEL DE PRIORIDAD: Media

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Mejorar la calidad del espacio público, y la calidad de vida y salud de los ciudadanos
- Disminuir la dureza del entorno edificado con pavimentos blandos permeables en el espacio público, y en el diseño de las zonas verdes de parques y jardines con suelos desnudos creando ambientes naturalizados.
- Reducir el efecto isla de calor y mejorar la calidad del aire, purificando el aire de gases contaminantes y filtrando las partículas, y absorber el ruido procedente del tráfico
- Rescatar CO₂ de la atmósfera como medida necesaria para luchar contra el cambio climático, utilizando la capacidad de absorción de CO₂ de la vegetación urbana
- Integrar los aspectos ambientales en la planificación y minorar los problemas existentes en la situación actual y los efectos sobre el medio ambiente debidos a la implementación del PMUS
- Favorecer la biodiversidad y la naturalización del espacio urbano

DESCRIPCIÓN:

El problema principal del cambio climático es el aumento de CO₂ en la atmósfera, es un problema global de solución local. El 70% del CO₂ se produce en los ámbitos urbanos. Rescatar el CO₂ de la atmósfera se ha convertido en una medida necesaria para luchar contra el cambio climático, que se puede lograr naturalizando las áreas urbanizadas.

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, una solución basada en la naturaleza (SbN) y para la sostenibilidad urbana y local.

Por ello, se propone la elaboración de un Plan de Arbolado y Vegetación Urbana en Viver, que, con los propósitos enunciados, debe recoger como mínimo los siguientes criterios a la hora de introducir la vegetación en el espacio público:

- La vegetación urbana debe reforzar la función vertebradora de la red de la infraestructura verde urbana con presencia en todos los recorridos peatonales hasta las zonas verdes y equipamientos.
- Un diseño del espacio público con notable aumento de la vegetación arbolada y arbustiva, que protege y da sombra a los usuarios de los espacios públicos, y la disminución de la dureza del entorno edificado, lo que favorece el contacto social y propicia los desplazamientos a pie en los núcleos urbanos.
- Selección de especies adaptadas al clima local, mediterráneo seco atemperado por el mar, alta humedad ambiental litoral y edáfica -en la playa, suelos con alta salinidad e hidromorfía-, que reduce las necesidades hídricas y favorece el crecimiento, optando por las especies que mejor absorben el CO₂ (como las melias, acacias, jacarandas, olmos; frutales como olivos y algarrobos, en parques, sobre suelo natural; setos mixtos de cantueso, ligustrina, palmito; pasando del césped al herbazal o prado natural florido, a base de siembras de baja intensidad).
- Directrices específicas para las líneas de arbolado en viales: preferiblemente, alineaciones monoespecíficas, con continuidad y ritmo visual fijado por el marco de plantación; superficie del alcorque funcional respetando el ancho de acera y el ordenado espacio de aparcamiento; altura de la copa, fuste y porte respetando el paso de los viandantes y vehículos (camiones, agrícolas) y las distancias de servidumbre con las fachadas (forma

lobulada). En avenidas, la vegetación debe mantener el ritmo visual e introducir cierta diversidad florística, por ejemplo, con un arbolado medio de copa amplia y calidad florística, seto compuesto por arbustos de mediano porte y plantas aromáticas.

- Directrices para la disposición de la vegetación en espacios públicos de carácter estancial y función social, atendiendo a la diversidad, floración, sombra: perímetro del espacio permeable, accesible, con árboles de alto porte; distribución de setos y arbustos para reforzar la identidad vegetal del lugar al nivel del usuario, y la seguridad; heterogeneidad del arbolado interior, con cierta singularidad, sobre islas naturales de suelo desnudo.

Estos criterios sobre la introducción de arbolado y vegetación urbana, una vez se vayan desarrollando en el Plan de Arbolado, también pueden ir implementándose en las actuaciones de reurbanización que incluyan la introducción de verde urbano, aunque el Plan aún no se haya llevado a término.

Esta medida, tiene también incidencia indirecta en la movilidad urbana, ya que la protección climática que aporta el arbolado urbano, además de su contribución a la reducción del efecto isla de calor, se consideran medidas esenciales para el fomento de la movilidad no motorizada, particularmente los desplazamientos a pie.

MEDIDAS RELACIONADAS:

02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados.

02.3 Red de espacios públicos inclusivos y de calidad.

04.1 Plan de calmado del tráfico.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Concejalía responsable del área de Medio Ambiente.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Programa de arbolado de Viver: 30.000 €

(Dotación anual de 5.000 €, equivalente a aprox. 50 árboles; incl. formación de alcorques (1x1), plantación de árbol, tutor y aporte de tierras).

INFORMACIÓN GRÁFICA:

Plano de Infraestructura Verde urbana con los itinerarios principales de movilidad no motorizada



MEDIDA 02.5

Entornos escolares seguros

EJE DE ACTUACIÓN 02: MOVILIDAD PEATONAL Y ESPACIO PÚBLICO

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Garantizar las condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y calidad ambiental en el entorno de las zonas escolares de Viver.
- Fomentar el caminar a la escuela.
- Fomentar la autonomía infantil.

DESCRIPCIÓN:

El desarrollo de esta medida se enmarcaría dentro programa de Caminos Escolares en los centros educativos, con la implicación de la comunidad educativa (dirección del centro, profesorado, madres y padres, alumnado...), con los siguientes criterios:

PLAZA ESCUELA: creación de un espacio estancial generoso, situado en la fachada del colegio donde se ubica la puerta principal. Se trata de crear una "plaza" ampliando la acera de forma generosa (8/9 metros, cuando el ancho de calle lo permita) e incluyendo en ella protección vegetal frente al tráfico, mobiliario versátil, puntos y elementos de agua, etc.

ITINERARIOS SEGUROS Y AMABLES. Garantizar la continuidad de los recorridos accesibles. Buena visibilidad en los cruces de peatones, teniendo en cuenta la estatura de los escolares y que el campo visual de los niños es de 70° en vez de 180°. Ancho de las aceras suficiente para acoger a familias o compañeros que caminan juntos. Cobertura vegetal adecuada y muy necesaria durante los meses de calor.

SEÑALIZACIÓN ADECUADA EN LOS PRINCIPALES ITINERARIOS. Reforzar la señalización horizontal y vertical que indica la presencia del centro escolar y las calles donde es mayor el número de escolares que caminan. Incorporar el distintivo o logo de la iniciativa de Caminos Escolares, si se pone en marcha, para sensibilizar y darlos a conocer.

PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO. Reducir la velocidad en los tramos de acceso al centro escolar, delimitando zonas de restricción de paso en franja horaria de entradas/salidas. Limitación del aparcamiento motorizado en la calle de acceso al colegio. Acortamiento distancias de cruce mediante estrechamiento de calzada o segmentación mediante isla intermedia.

Esta medida podrá llevarse a cabo mediante una serie de intervenciones en el espacio público siguiendo los criterios expuestos especialmente en la medida 02.1 "Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal" y 02.3 "Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados (continuidad, ancho libre, seguridad de cruces, mobiliario urbano, iluminación, etc.)".

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 02.1 Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal.
- 02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados
- 02.3 Red de espacios públicos inclusivos y de calidad.
- 04.1 Plan de calmado del tráfico.
- 06.1 Caminos escolares.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Concejalía responsable del área de Educación.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Los costes de esta medida están muy condicionados por el tipo de intervención a realizar en cada caso y el alcance de la misma.

A continuación, se hace una primera aproximación a los costes estimados para las plazas identificadas en la actuación:

Escuela de música Unión Musical Santa Cecilia (650 m²)

Proyecto: 6.500 €

Ejecución: 65.000 €

(Los costes de la Pza. General Rossell se incluyen en la medida 02.3)

Financiación a través del presupuesto municipal

INFORMACIÓN GRÁFICA:**Plaza General Rossell**

Estado actual

Propuesta de actuación

Acceso a la escuela de música Unión Musical Santa Cecilia

Estado actual

Propuesta de actuación



MEDIDA 03.1

Mejora del itinerario ciclista Av. San Francisco – Av. Valencia

EJE DE ACTUACIÓN 03: MOVILIDAD CICLISTA

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Fomentar la movilidad no motorizada, particularmente el uso de la bicicleta
- Incentivar el uso de la bici en desplazamientos de conexión con municipios vecinos
- Mejorar la seguridad de los desplazamientos en bici
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes de Viver

DESCRIPCIÓN:

Como se ha visto en el diagnóstico de la movilidad de Viver, el municipio cuenta con dos vías ciclista segregadas que no están conectadas entre sí, a pesar de formar parte de un mismo corredor viario, que además constituye uno de los principales ejes de movilidad de la localidad. Además de presentar otros problemas de diseño que conviene resolver.

Así pues, para mejorar el itinerario ciclista que recorre el eje Av. de San Francisco – Av. de Valencia, se propone:

Av. de San Francisco (tramo entre el final de la vía ciclista existente y el cruce de la Fuente del Santo)

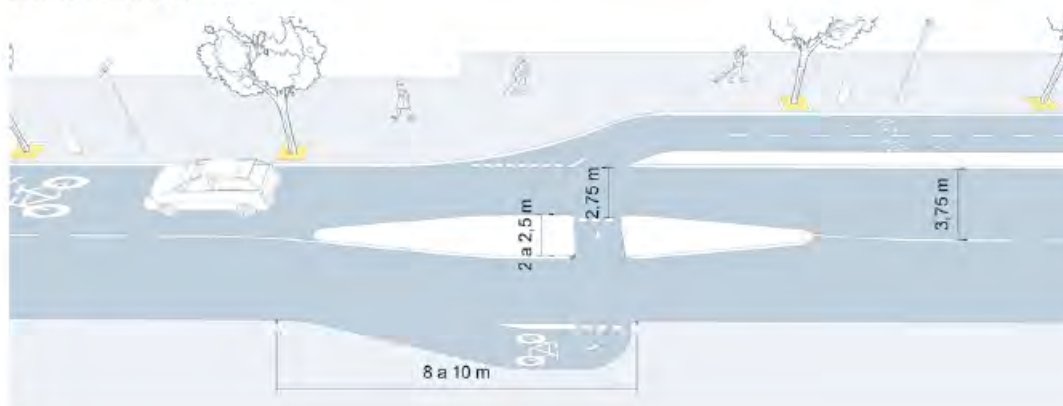
Tramo de importancia estratégica, al constituir la vía de acceso al núcleo urbano por el este, procedente de la localidad vecina de Viver. La vía sirve de conexión con el instituto que comparten estos dos municipios, al que da servicio la vía ciclista existente, que termina abruptamente al llegar a la Avenida San Francisco.

Las características físicas de la calle no aconsejan la continuidad de la vía ciclista existente (banda bidireccional de 2,5 metros de ancho), al tratarse de una calle con una calzada de unos 7,5 metros, que se reparten entre dos carriles de circulación y una banda de aparcamiento en línea. Siendo las aceras de ancho inferior a 2 metros.

Para mejorar la ciclabilidad de este tramo, a la vez que se mejoran las condiciones peatonales del mismo, se propone:

- Reurbanizar la calle en plataforma única, con delimitación de un espacio de circulación de 5,00 metros, sin marcaje vial de separación de carriles de circulación.
- Alternar el aparcamiento en ambos lados de la vía, para romper la alineación longitudinal del eje de la avenida, induciendo velocidades de circulación más bajas. Las bandas de aparcamiento tendrán un ancho de 2,0 metros.
- Intercalar arbolado, inexistente en la calle, en la banda de aparcamiento, de manera que no se reste ancho al espacio peatonal.
- Señalización de la avenida como ciclocalle (ver 03.3)
- Habilitación de un punto de transición segura entre la vía ciclista bidireccional existente y el uso compartido de la calzada al comienzo del tramo.

Figura 5.50 Esquema de transición entre vía ciclista bidireccional y calzada compartida



Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA)

Av. de Valencia (tramo entre el cruce de la Fuente del Santo y el barranco del Hurón)

Tramo con carácter de paseo urbano, con presencia de elementos de vegetación urbana (setos delimitadores), y elementos de mobiliario (farolas de pie, papeleras o bancos), fundamentalmente en el borde sur (mientras que el borde izquierdo presenta carencias en su infraestructura peatonal). Importante eje cívico de la localidad, que da acceso al casco histórico y sus elementos patrimoniales, algunos de ellos en esta misma calle.

Aunque el tramo posterior presenta una vía ciclista bidireccional adosada a la acera (entre esta y el seto delimitador), no se aconseja su continuidad en el tramo, por los potenciales problemas de conflictividad con el uso peatonal de la calle.

Para mejorar la ciclabilidad de este tramo, se propone:

- Reurbanizar la calle en plataforma única, con delimitación de un espacio de circulación de 5,50 metros sin marcaje vial de separación de carriles de circulación (actualmente la calzada cuenta con unos 7,5 metros, propiciando que se aparque ilegalmente en ella).
- Delimitación de una banda peatonal entre el cruce de la fuente y el punto de recarga de vehículos eléctricos, de 2,00 metros de ancho.
- Sustitución del seto delimitados por arbolado de sombra en ambos bordes de la vía. Utilización del arbolado y elementos de mobiliario y ajardinamiento para dar sinuosidad al tramo, propiciando velocidades de circulación más bajas.
- Señalización de la avenida como ciclocalle (ver 03.3)
- Habilitación de un punto de transición segura entre la vía ciclista bidireccional existente y el uso compartido de la calzada a la altura del barranco del Hurón.
- Plataforma elevada de cruce de la Av. de Valencia desde el barranco del Hurón

Av. de Valencia (tramo entre c/ Ntra. Sra. De Gracia y c/ Enrique Villalonga)

- Dar continuidad a la banda bidireccional adosada a la acera del tramo precedente.
- Habilitación de un cruce ciclista hacia la calle Enrique Villalonga.
- Habilitación de un punto de transición segura entre la vía ciclista bidireccional existente y el uso compartido de la calzada.

Calle Enrique Villalonga (tramo entre la Avenida de Valencia y el campo de fútbol)

- Habilitación de una vía ciclista segregada, bidireccional, de 2,50 metros de ancho más resguardo, en el borde oeste de la calle Enrique Villalonga.
- Habilitación de un cruce ciclista que conecte el nuevo tramo con la vía ciclista de la Av. de Valencia.

Será de aplicación en las actuaciones que pudieran plantearse en el marco de esta medida las condiciones de adecuación de las infraestructuras previstas en el artículo 21 del PATRICOVA. Habrá que considerar, sin embargo,

que la cuestión que se plantea en el art. 21.5 de la Normativa del PATRICOVA exige unas determinadas condiciones a la altura de la calzada respecto de la acera que evidentemente, si no existen aceras, porque se trata de una calle con plataforma única para el tránsito de vehículos y peatones, no se aplican tales condiciones.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 01.1 Desarrollo de una ordenanza de movilidad.
- 02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados.
- 04.2 Plan de calmado del tráfico.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Coste aprox.: 555.000 €

Costes por tramos:

- Av. San Francisco: 360.000 €;
- Av. Valencia (plataforma única): 171.000 €
- Av. Valencia (vía ciclista): 15.000 €
- Enrique Villalonga: 9.000 €

MEDIDA 03.2

Red de ciclocalles

EJE DE ACTUACIÓN 03: MOVILIDAD CICLISTA

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Fomentar la movilidad no motorizada, particularmente el uso de la bicicleta

DESCRIPCIÓN:

Tanto las características físicas de la trama viaria de Viver (calles estrechas, con espacio peatonal insuficiente en muchos casos, como la intensidad del tráfico en la mayoría de las calles del pueblo (por lo general, moderado), desaconsejan el desarrollo de una red de vías segregadas para la bicicleta, más allá de las conexiones existentes (fundamentalmente la de conexión con el IES Jérica y Viver y la localidad de Jérica).

Pero esto no quiere decir que no se deban acometer mejoras para la circulación en bicicleta en Viver, con idea de fomentar su uso y mejorar su seguridad y comodidad, condicionada por las pendientes en el municipio. Para ello, se propone definir una red de ciclocalles a lo largo de los ejes principales de movilidad del núcleo urbano, en los que, en coordinación con la medida de calmado del tráfico (ver 04.2), se propone:

- Reforzar la señalización horizontal que identifica la vía como ciclocalle, mediante la disposición frecuente del pictograma ciclista en la calzada, así como de la señalización horizontal relativa a la limitación de velocidad (30 km/h o 20 km/h, dependiendo del viario).
- Disposición de señalización vertical de manera frecuente, de tal forma que se identifique claramente la vía como ciclocalle a lo largo de todo el recorrido.
- Instalación de reductores de velocidad que no penalicen la circulación ciclista (de tipo "Berlínés"), en aquellos puntos donde el control de la velocidad del tráfico por otros medios no sea suficientemente efectivo.

Además, para una mejor identificación por parte del ciclista, se recomienda dotar a la red de una identidad propia mediante un diseño reconocible y uniforme a lo largo de toda la red (señalización, iconografía, color de pavimentación, etc.).

MEDIDAS RELACIONADAS:

03.1 Definición de una red de vías ciclistas municipal.

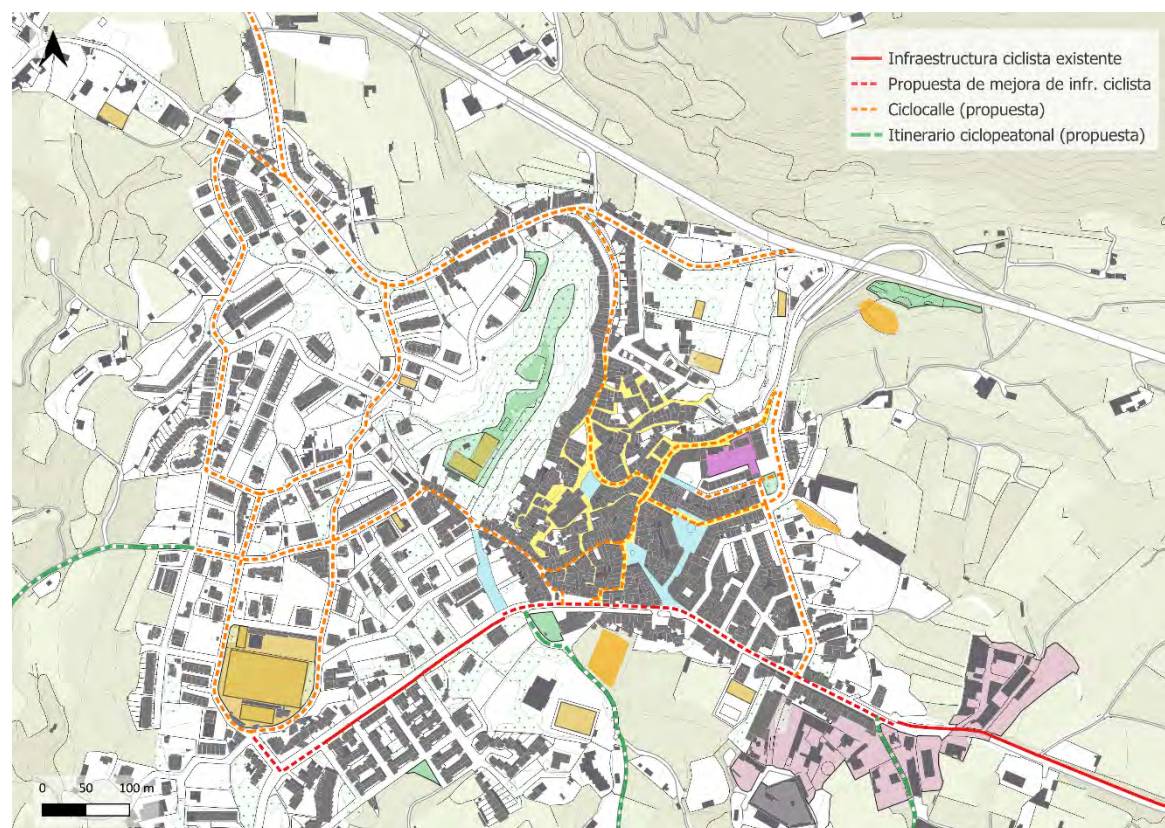
AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

20.000 €

INFORMACIÓN GRÁFICA:



Fuente: elaboración propia

MEDIDA 03.3

Acondicionamiento de caminos agrícolas y rurales para la circulación ciclista y peatonal

EJE DE ACTUACIÓN 03: MOVILIDAD CICLISTA

NIVEL DE PRIORIDAD: Baja

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Fomentar la movilidad no motorizada, particularmente el uso de la bicicleta
- Favorecer el acceso no motorizado al entorno natural del municipio
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes de Viver

DESCRIPCIÓN:

Marco general de la actuación

El entorno agrícola y forestal de Viver presenta un gran valor paisajístico y natural. Dicho entorno se encuentra atravesado por una buena cantidad de caminos rurales y vías pecuarias que, además de su potencial recreativo, configuran una red de caminos alternativos de conexión de la infraestructura verde.

Esta medida se enmarca en la mejora y fomento de los desplazamientos no motorizados e implementación de la IV, buscando la vertebración territorial en recorridos aptos para la movilidad sostenible, y específicamente buscando la mejor conexión entre el medio urbano y el medio natural.

Con objeto de mejorar la conexión no motorizada de Viver con su entorno natural y fomentar el uso de la red de caminos rurales del entorno del municipio, se propone:

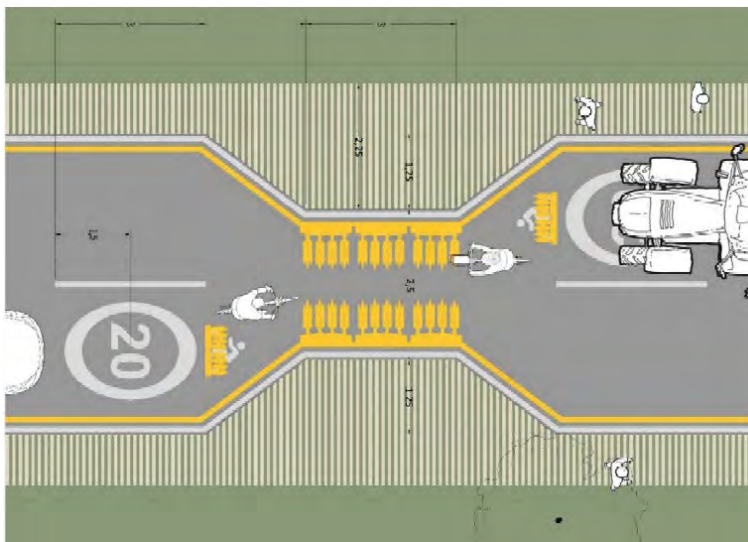
- Realizar un inventario de caminos rurales y agrícolas del municipio (y su entorno más próximo) y evaluar su situación en cuanto a sus posibilidades de utilización ciclo-peatonal, identificando aquellos para los que se requieran trabajos de acondicionamiento y rehabilitación.
- Realización de un estudio o programa de paisaje asociado a estos senderos, que permita la definición de una red de itinerarios estructurado en torno a hitos paisajísticos, culturales, patrimoniales, etc. que pudieran surgir del mismo.
- Elaboración de una normativa que regule la convivencia en dichos caminos entre los diferentes usuarios (bicicletas, senderistas, jinetes, etc.)
- Desarrollo de señalización que permita la orientación en dicha red y facilite la conexión con la trama urbana, incluida una imagen distintiva de la misma.
- Edición de un mapa que permita la visualización de los mismos y facilite el acceso a dicha red desde el propio casco urbano.

En cuanto al acondicionamiento físico del viario, se propone la aplicación de los siguientes criterios de intervención:

- **Calmado del tráfico:** para inducir una circulación a velocidades moderadas, compatibles con un uso compartido de la calzada seguro, se aplicarán estrechamientos puntuales de calzada. Se trataría de estrechamientos rebasables, que permitirían el cruce de vehículos o el paso de vehículos especiales de mayor ancho (agrícolas), materializados mediante tratamiento superficial del pavimento existente (fresado, aplicación de resinas y gravilla superficial, etc.) o bien mediante la utilización de materiales diferenciados (adoquinado, pavimento permeable, etc.).

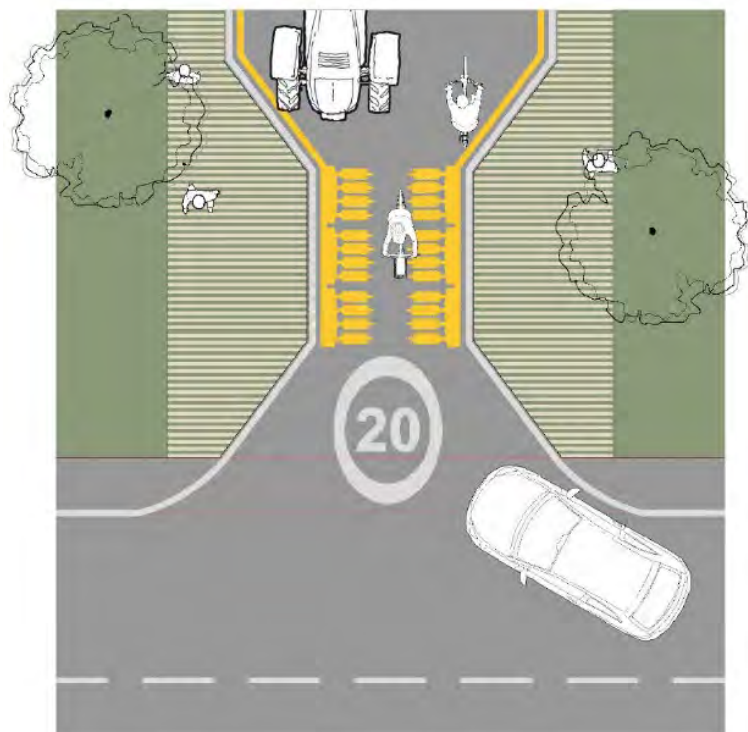
Con carácter general, estos estrechamientos se aplicarán cada 200 metros, con al menos un estrechamiento a mitad de tramo en los casos en que el tramo en cuestión no supere esta longitud.

Los estrechamientos serán de una anchura tal que la calzada de circulación se vea reducida a un ancho de 2,5 - 3,0 metros, produciéndose el estrechamiento de manera simétrica en los dos bordes de la calzada. Los estrechamientos tendrán una longitud de 2 - 3 metros (a medida no es aplicable a calzadas de menos de 3 metros de anchura).



Ejemplo de propuesta de calmado del tráfico en itinerarios rurales en Vitoria-Gasteiz (elaboración propia)

- **Puertas de acceso:** los extremos de los tramos viarios acondicionados para la circulación ciclo-peatonal recibirán un tratamiento específico que alerte de la entrada/salida de un ámbito diferenciado respecto al resto del viario, por la posible presencia de ciclistas y peatones.



Ejemplo de propuesta de puertas de acceso de itinerarios rurales en Vitoria-Gasteiz (elaboración propia)

El acondicionamiento de estas puertas de acceso abarca un abanico de opciones, resultantes de la aplicación de las siguientes alternativas a la propuesta tipo:

- i. - Con o sin estrechamiento de calzada, dependiendo del ancho de la misma
 - ii. - Con o sin retranqueo, dependiendo de la necesidad de acumulación de vehículos o no
 - iii. - A cota diferenciada o a la misma cota de la calzada
- **Tratamiento de márgenes:** dado que este tipo de vías se caracteriza, mayoritariamente, por una sección estricta y la ausencia de bandas peatonales adyacentes, se recomienda la creación de bandas de transición entre la calzada y los cultivos que, aunque no configuren itinerarios peatonales accesibles, puedan servir de "apartadero" en situaciones de cruce de vehículos.

Además, si se acondicionan estas bandas con pavimento permeable, estas franjas servirán para mejorar la permeabilidad de las vías en las que se apliquen.

El ancho de para estas bandas es de 0,5 – 1,0 metros.



Ejemplo de vía rural acondicionada para la bicicleta en Molkwerum, Países Bajos (elaboración propia)

- **Intersecciones:** la tipología más habitual de intersecciones en estas vías es la de intersecciones convencionales al mismo nivel, ya sean en "T" o en "cruz". En estos casos, se recomienda un tratamiento de éstas mediante la creación de una meseta a cota elevada respecto a la calzada y/o el uso de pavimento diferenciado (color, tratamiento superficial, material diferenciado, etc.).



Ejemplo de intersección acondicionada para la bicicleta en Molkwerum, Países Bajos (elaboración propia)

- **Iluminación:** salvo en los casos en los que por cuestiones funcionales y de seguridad se aconseje una iluminación "tradicional" de los ejes viarios (mediante la instalación de luminarias sobre báculo o columna), se considera que estos ejes se iluminen mediante sistemas de balizas LED sobre soportes de escasa altura, que además de delimitar el itinerario, iluminan también el entorno de la vía, ofreciendo unas condiciones de seguridad que van más allá de las meramente circulatorias. Al tratarse de luminarias sobre columnas de escasa altura (0,50 – 1,0 metros), ofrecen una iluminación indirecta que hace que su impacto lumínico, tanto sobre la fauna como paisajísticamente, sea menor, haciéndola especialmente indicada para zonas naturales y rurales. Su frecuencia de instalación varía en función de las características de la luminaria empleada, así como del ancho de la vía y los niveles de luminosidad que se quieran lograr (15 – 30 metros).



Ejemplo de iluminación con balizas en La Devesa de El Saler (Valencia)

Estos sistemas podrían alimentarse mediante energía solar y existe la opción de utilizar luminarias con sensor de presencia, para que se activen únicamente ante la presencia de usuarios en la vía, lo que se ajusta bien a los niveles de demanda nocturna esperables y repercute en la eficiencia energética del sistema.

Las actuaciones que se lleven a cabo en el marco de esta medida, tendrán en consideración la normativa pertinente a las Vías Pecuarias a la hora de llevar a cabo actuaciones de señalización y adecuación del firme a algún punto de las mismas.

Esta medida puede desarrollarse mediante la figura de Programa de Paisaje ANEXO III TRLOTUP a través de la contratación de una asistencia técnica externa o empleando los recursos propios del Ayuntamiento.

Propuesta de acondicionamiento de itinerarios

Como punto de partida para el desarrollo de la red de caminos rurales ciclo-peatonales, se propone el acondicionamiento de las siguientes rutas:

1. **Ruta circular Viver – Paraje del Sargal:** arranque de la ruta en el entorno de la Av. de San Francisco, poniendo en valor la colada de Viver - camino de Ula hacia el Paraje del Sargal, llegando hasta las proximidades del camping de Viver, regresando al casco urbano de Viver por el camino de el Calvario, conectando con el parque del Chorrillo y en prolongación, la Floresta.
2. **Ruta circular Viver – Masías de Ragudo:** itinerario que enlaza el núcleo urbano de Viver con el paraje de Masías de Ragudo, en una ruta circular que recorre las carreteras y caminos agrícolas del noroeste municipal, conectando con el núcleo urbano en dos puntos, uno al norte (N^a Sra. De Aguas Blancas) y otro al oeste (Av. Sta. Cruz).

MEDIDAS RELACIONADAS:

02.6 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).

03.1 Definición de una red de vías ciclistas municipal.

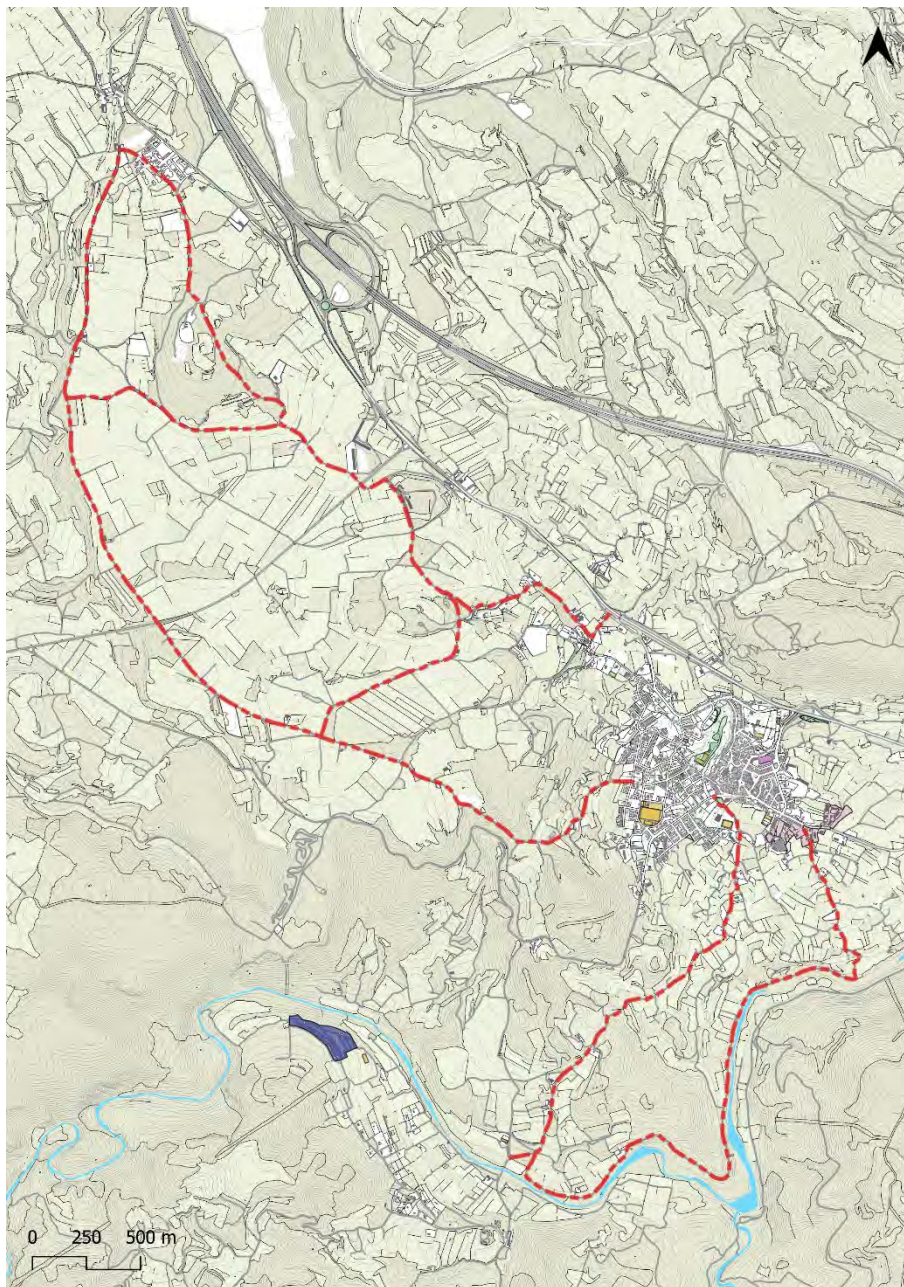
AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Concejalía responsable del área de Medio Ambiente

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

1.525.000 €

INFORMACIÓN GRÁFICA:



Mapa de itinerarios ciclo-peatonales de Viver

Diferentes ejemplos ilustrativos de las posibilidades de la actuación adaptados a diferentes escalas y contextos.



Fuente: Elaboración propia

MEDIDA 03.4

Red de aparcabicis

EJE DE ACTUACIÓN 03: MOVILIDAD CICLISTA

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Fomentar la movilidad no motorizada, particularmente el uso de la bicicleta

DESCRIPCIÓN:

Viver apenas cuenta con aparcabicis en su trama urbana. Sin embargo, a medida que se desplieguen medidas favorables a esta movilidad y la utilización de este modo de transporte comience a generalizarse, se hará más importante desarrollar una red de puntos de aparcamiento seguro de bicicletas asociados a los equipamientos y puntos de interés de la ciudad.

En ese sentido, se propone la instalación de nuevos aparcabicis, de acuerdo con los siguientes criterios:

- Instalar aparcabicis asociados a equipamientos y servicios municipales que actualmente no cuenten con uno o ampliar los existentes
- Disponer aparcabicis asociados a los centros educativos de la ciudad o ampliar los existentes
- Dotar las plazas y jardines del municipio con al menos un aparcabicis

Con carácter general, se propone la utilización de aparcabicis en "U" invertida, que ofrece mayor seguridad y estabilidad que otras tipologías (rueda delantera).

Para su ubicación, primará la utilización de espacio actualmente dedicado al coche (p. ej. en el lugar de plazas de aparcamiento), evitando la ocupación de las aceras o el espacio peatonal, salvo en los casos en los que esta opción no sea viable por cuestiones de espacio disponible.

MEDIDAS RELACIONADAS:

03.1 Definición de una red de vías ciclistas municipal.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Concejalía responsable del área de Vía Pública y Mantenimiento Urbano

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Coste unitario aparcabicis de 4 plazas: 200 € (incluye tanto la adquisición como las obras para su instalación)

Presupuesto de la medida: partida anual de 2.000 €/año

INFORMACIÓN GRÁFICA:



Ejemplos de aparcabicis tipo "U" invertida en espacio de calzada en Valencia y Vitoria-Gasteiz

MEDIDA 03.5

Aparcamientos colectivos de bicicletas

EJE DE ACTUACIÓN 03: MOVILIDAD CICLISTA

NIVEL DE PRIORIDAD: Baja

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Fomentar la movilidad no motorizada, particularmente el uso de la bicicleta

DESCRIPCIÓN:

Aunque la encuesta de movilidad realizada en el Diagnóstico ha revelado que el uso de la bicicleta en Viver como medio de desplazamiento es aún minoritario, su uso lúdico y recreativo en toda la comarca del Alto Palancia es notable, en parte asociado a la Vía Verde de Ojos Negro, que atrae tanto a usuarios de la región como a cicloturistas, que asocian la práctica del ciclismo con la visita de los pueblos del recorrido de la ruta, entre ellos Viver.

En los últimos años, además, la irrupción de la bicicleta eléctrica ha impulsado esta práctica. Si bien, se trata de bicicletas notablemente más caras que las convencionales, que hace que sus usuarios requieran de lugares especialmente seguros para su aparcamiento, especialmente si se asocia a una estancia relativamente larga, como es el caso de una visita turística de una localidad.

Así pues, para promocionar Viver como destino ciclista, se propone que, como complemento al desarrollo de la red de aparcabicis, se habiliten espacios seguros de aparcamiento colectivo de bicicletas en zonas públicas.

Actualmente existen soluciones que, prácticamente, equiparan esta cuestión a la instalación de mobiliario urbano. Estando su utilización sujeta a inscripción o alta en el servicio y, habitualmente, asociada a una aplicación móvil mediante la cual se paga (caso de requerirse cobro) y se da acceso al módulo de aparcamiento.

En el caso de Viver se recomienda su ubicación en el entorno del casco histórico, por ejemplo, junto a los puntos de recarga eléctrica de la Av. de Valencia, convirtiendo este punto en un 'micro-hub de movilidad sostenible'.

MEDIDAS RELACIONADAS:

03.4. Desarrollo de una red de aparcabicis

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Concejalía responsable del área de Vía Pública y Mantenimiento Urbano

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

25.000 €

INFORMACIÓN GRÁFICA:



Ejemplos de aparcamientos colectivos de bicicletas en Vitoria-Gasteiz y Castellón de la Plana. Fuente: Elaboración propia

MEDIDA 04.1

Definición del esquema circulatorio

EJE DE ACTUACIÓN 04:

NIVEL DE PRIORIDAD:

HORIZONTE TEMPORAL:

GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO

Alta

Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Racionalizar el uso del coche.
- Evitar tráficos de paso por entornos sensibles del núcleo urbano.
- Disminuir la conflictividad viaria.
- Mejorar la seguridad vial y la percepción del riesgo.

DESCRIPCIÓN:

La configuración actual del esquema viario de Viver favorece la existencia de tráfico de paso que utiliza ciertos corredores como atajo para atravesar el núcleo urbano. Estos recorridos se realizan a través de zonas céntricas del pueblo, de gran valor ciudadano, por ser donde se localizan algunos de los principales hitos patrimoniales de Viver, además de su uso comercial y la presencia de equipamientos relevantes en ellas. Sin embargo, debido a esta circunstancia, estas zonas ven reducido su atractivo y genera conflictos entre los diferentes grupos de usuarios, creando zonas de inseguridad.

Además, 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.

Así pues, se propone un nuevo esquema viario para Viver, con predominio de sentidos únicos en el viario interno, limitando el doble sentido a algunos ejes principales y las rondas exteriores que asumen el tránsito circulatorio (además de aquellas que así lo requieran por cuestiones de accesibilidad residencial). Esto permite, además, una mejor adaptación de la funcionalidad del viario a las características del entorno (por ejemplo, ampliando aceras, aplicando medidas de calmado del tráfico o propiciando espacios compartidos o de calzada única.).

De esta manera, se reduce la conflictividad vial y se libera el centro de los tránsitos motorizados de paso y la presencia excesiva del coche. Lo que, además, sirve para, en algunos casos, liberar espacios de oportunidad para generar espacios estanciales que mejoren la calidad del espacio público en el municipio.

La regulación del régimen de velocidades se recogerá en la ordenanza de movilidad, siendo el establecido por el régimen general:

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

En el mapa adjunto a esta ficha se presenta el detalle de las modificaciones propuestas.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 01.3 Desarrollo de una ordenanza de movilidad.
- 02.3 Red de espacios públicos inclusivos y de calidad.
- 04.2 Plan de calmado del tráfico.

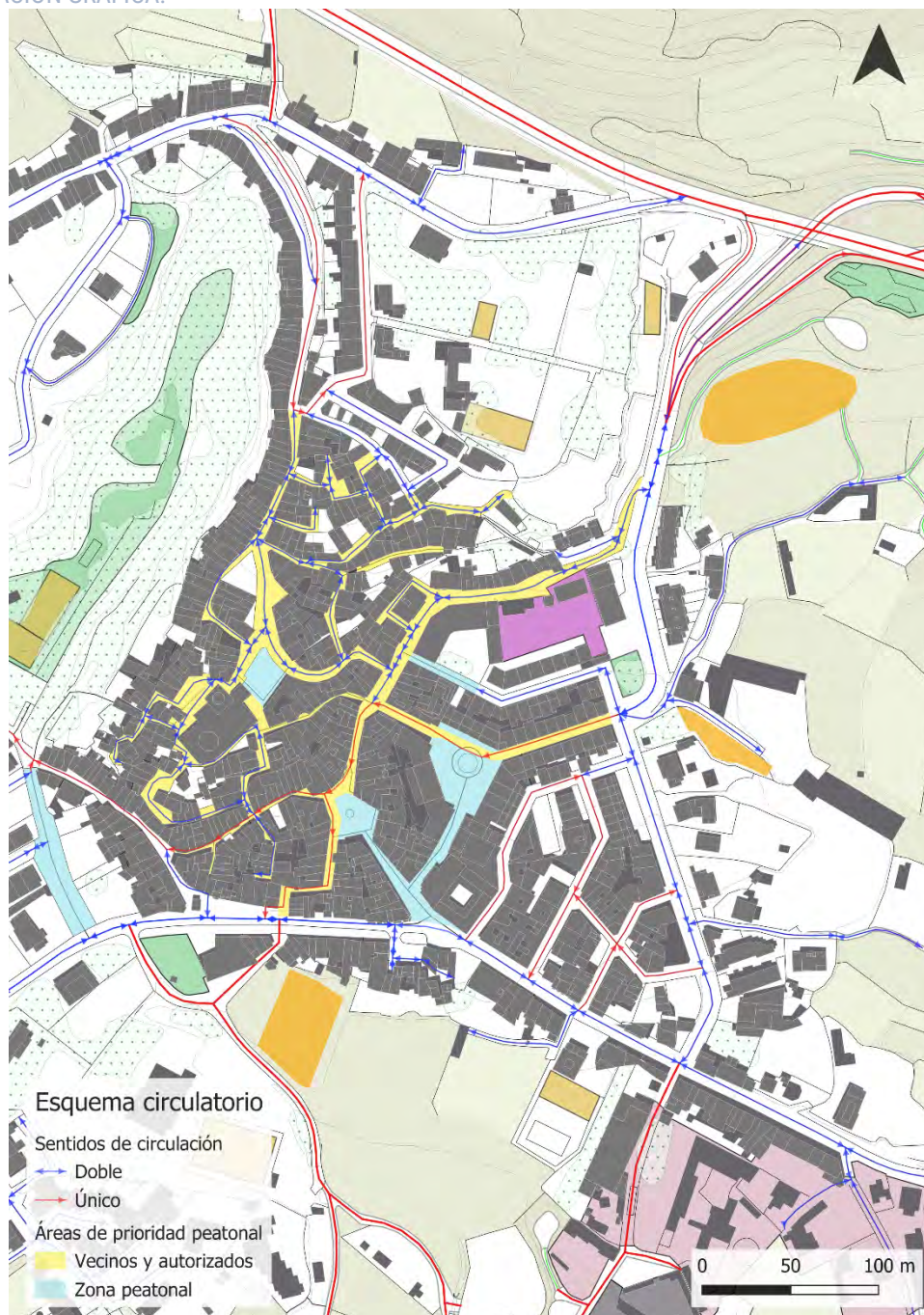
AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Policía Local.

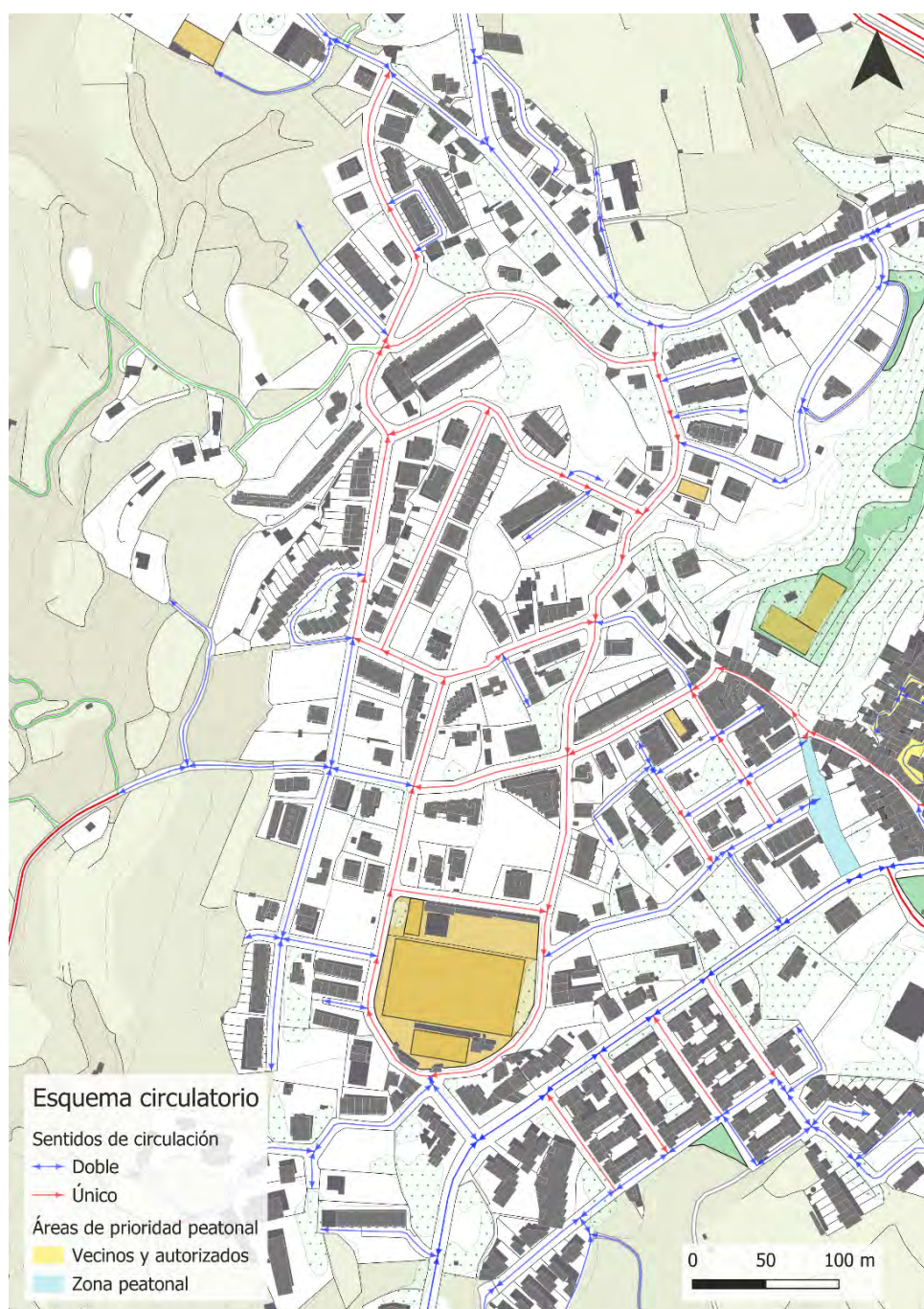
COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Coste bajo: La medida tan solo requiere de la instalación/reubicación de señalización. Además de acciones de comunicación e información de los cambios.

INFORMACIÓN GRÁFICA:



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

MEDIDA 04.2

Plan de calmado del tráfico

EJE DE ACTUACIÓN 04: GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Reducir la velocidad de circulación del tráfico
- Disminuir la intensidad del tráfico en el interior de la ciudad
- Favorecer una mejor coexistencia modal
- Mejorar la seguridad vial y la percepción del riesgo

DESCRIPCIÓN:

Con el objetivo de mejorar la coexistencia y convivencia de modos, así como la seguridad vial en Viver, se propone el despliegue de una serie de actuaciones de rediseño del viario cuyo objetivo es la pacificación del tráfico motorizado en la ciudad.

Además del eje de la Av. de Valencia – Av. San Francisco (ver actuación 03.1), la zona de calmado del tráfico en la que se aplicarán estas actuaciones se corresponde con el polígono del ensanche de Viver definido por las calles Av. Mariané – c/ Mediavega – c/Carcabo – Av. Sta. Ana - c/ Enrique Villalonga (ver documentación gráfica).

Estas actuaciones contribuirán también a la consecución de los objetivos de mejora de la calidad urbana y medioambiental previstos por el PMUS en esta zona del municipio. Así como a mejorar la ordenación de los diferentes usos de la vía, particularmente el aparcamiento, que en estas vías no está formalizado.

Las actuaciones de calmado del tráfico complementarán los cambios de sentido propuestos en las calles de esta zona, para conseguir una mejor adaptación de su funcionalidad a las características del entorno (ver medida 04.1.).

La medida consiste en aplicar tratamientos específicos de diseño que, además de propiciar un contexto urbano favorable a la circulación a menor velocidad, fuercen dicha reducción de la velocidad mediante la introducción de elementos físicos. En particular, en estos ejes, se prevé la combinación del siguiente tipo de actuaciones:

Estrechamientos de calzada

El ajuste de las dimensiones de calzada es un aspecto clave, ya que, a mayor velocidad, mayor es la necesidad de márgenes de maniobra para hacer frente a posibles situaciones imprevistas. Entre las opciones para este ajuste se podría contemplar la materialización de estrechamientos puntuales, que periódicamente alertan al conductor de la conveniencia de reducir su velocidad, hasta alcanzar un régimen de circulación adaptado al contexto urbano.



Estrechamiento puntual de calzada (Aalborg, DK)

Ruptura de alineaciones rectilíneas

La ruptura de la alineación rectilínea de las vías tiene por objetivo la disposición de “obstáculos” que hacen que el conductor permanezca alerta durante la conducción, solo permitiéndose la relajación al circular a velocidades moderadas, compatibles con la presencia frecuente de peatones y otros usuarios de la vía.

Esta sinuosidad del trazado, de no responder al diseño original de la vía, puede lograrse de muy diversas maneras, ya sea mediante ampliaciones puntuales de acera, utilización de mobiliario o la alternancia en la disposición de la banda de aparcamiento.



Ejemplo de estrechamiento puntual de calzada en La Pobla de Farnals

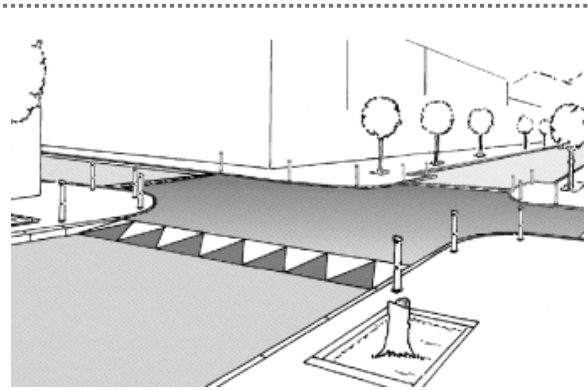
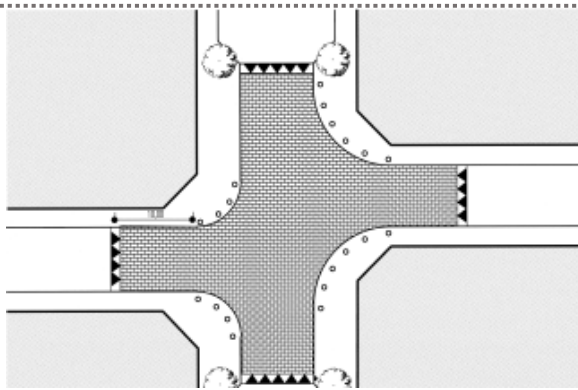


Ejemplo de zig-zag mediante el uso de zonas ajardinadas (Donostia-San Sebastián)

Tratamiento de las intersecciones

Las opciones para la moderación de la velocidad en las intersecciones son:

- Ajuste de los radios de giro, mediante el replanteamiento de los bordillos o utilizando mobiliario y/o pintura
- Desvío de las trayectorias de los vehículos
- Cambio de rasante en una banda o la totalidad de la intersección
- Utilización de pavimentación diferenciada, ya sea por su textura o color



Esquema en planta y perspectiva de una intersección en meseta (Calmar el tráfico. A. Sanz)

Instalación de elementos reductores de velocidad no perjudiciales para bicicletas y vehículos grandes (buses, agrícolas, etc.)

Reductores de velocidad tales como el denominado "Reductor Berlínés" están diseñados para permitir el paso vehículos de dos ruedas y vehículos cuyo ancho de ejes sea superior al de un coche tipo sin verse afectado por su elevación de rasante, por lo que lo hacen idóneos para vías con una elevada demanda ciclista (real o potencial).



Ejemplos de reductores de velocidad Berlínés

Finalmente, en coordinación con las actuaciones de mejora de la calidad peatonal y supresión de barreras arquitectónicas, en los ejes viarios de menos de 10 metros de anchura, se aplicarán diseños de calzada única o ajustes de sección que confieran mayor comodidad y protagonismo al peatón, contribuyendo con ello a la moderación del tráfico.

Esta medida realiza una aproximación a los tratamientos de diseño previstos, si bien los detalles técnicos de cada caso deberán ser objeto de estudio en la fase de proyecto.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 02.1 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados.
- 04.1 Definición del esquema circulatorio.

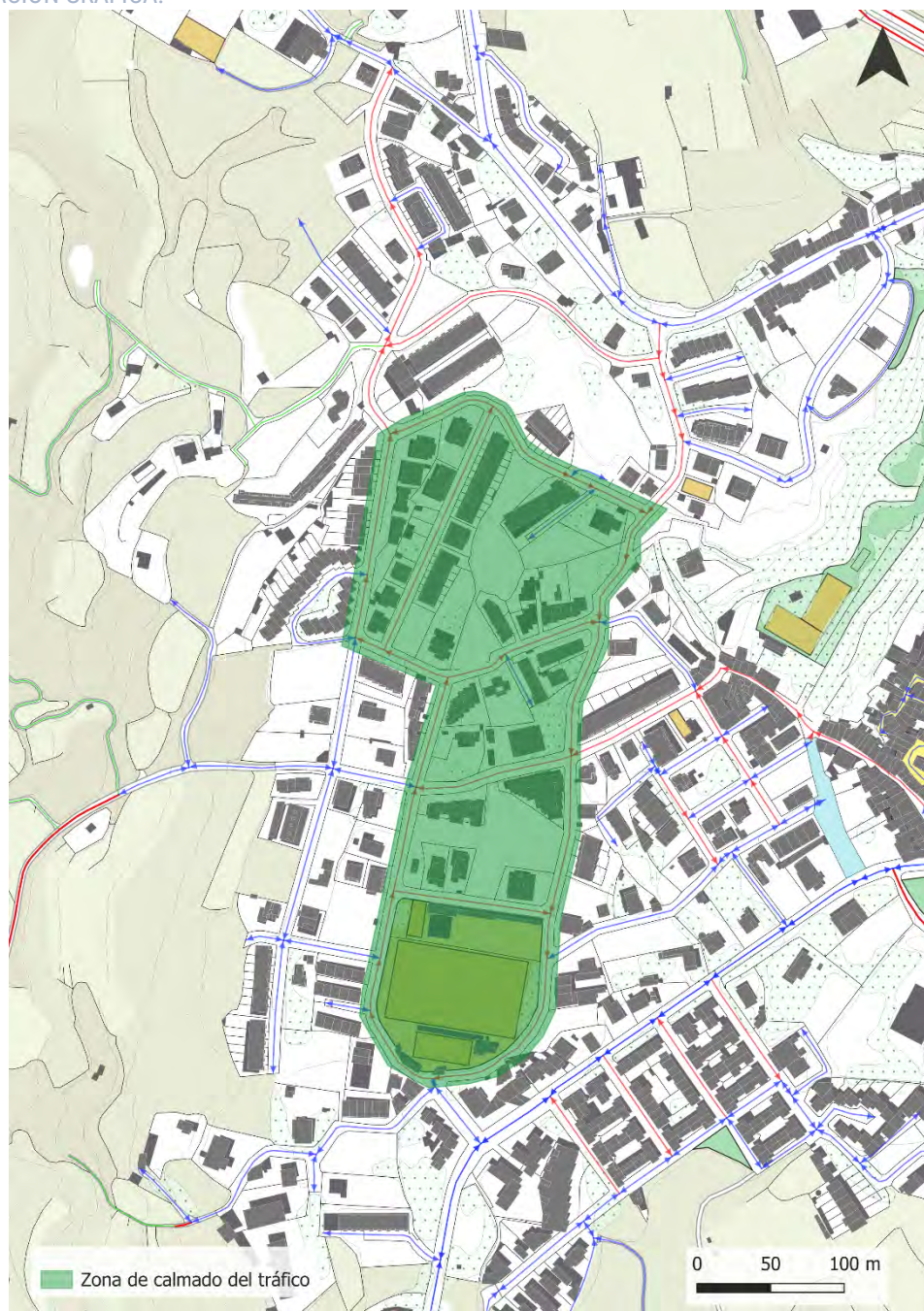
AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Policía Local.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

- Los costes de esta medida se incluyen en la actuación 02.2

INFORMACIÓN GRÁFICA:



Fuente: Elaboración propia

MEDIDA 04.3

Aparcamientos disuasorios

EJE DE ACTUACIÓN 04: GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO

NIVEL DE PRIORIDAD: Media

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Racionalizar el uso del coche
- Disminuir el espacio público dedicado al aparcamiento en el interior de la ciudad

DESCRIPCIÓN:

Como se ha visto a la hora de realizar el Diagnóstico de la movilidad en Viver, la oferta de aparcamiento en el municipio se ajusta bien a la demanda existente a lo largo de la mayor parte del año. El estacionamiento está permitido en la mayor parte del viario municipal, siendo además un aparcamiento libre, sin ningún tipo de restricción de duración o pago. Sin embargo, esto actúa como "efecto llamada" para el uso del coche en el pueblo. Tanto en el caso de los propios residentes de Viver, que en ocasiones usan el coche para desplazamientos cortos y trasladan la presión de aparcamiento a zonas especialmente sensibles, como el casco histórico (agravada por ciertos niveles de indisciplina, como ha evidenciado la encuesta de movilidad llevada a cabo en el marco del PMUS). Como en el caso de turistas y visitantes, que en ocasiones se internan en el viario del centro de Viver, generando un tráfico de agitación asociado a la búsqueda de aparcamiento.

Particularmente en el caso de los no residentes, es posible amortiguar el impacto de este tráfico de agitación, evitando su penetración en las zonas céntricas de la ciudad mediante la habilitación de aparcamientos periféricos de disuasión, desde los que, dadas las dimensiones de Viver, se podría acceder a los diversos puntos de interés de la ciudad mediante un corto trayecto a pie.

Actualmente, Viver ya cuenta con algunas parcelas dedicadas a esta función, ya sea de forma permanente o en periodos concretos (fiestas). Si bien, resultan insuficientes, particularmente en épocas vacacionales, cuando el municipio multiplica su población (segundas residencias) y recibe a numerosos visitantes, atraídos por sus recursos naturales y patrimoniales.

Se propone, por tanto, completar y mejorar la oferta de aparcamiento en parcelas periféricas al núcleo urbano de Viver mediante:

- Ampliación temporal del uso del aparcamiento en el entorno del enlace de la N-324, con acceso por la Av. de la Diputación (señalizado), que actualmente se utiliza únicamente en el periodo de fiestas patronales, pudiendo consolidarse como aparcamiento disuasorio para visitantes durante todo el periodo estival.
- Ampliación del número de plazas disponibles en el aparcamiento disuasorio del camino del Calvario
- Creación de un nuevo espacio de aparcamiento de borde, asociado al casco antiguo, en la parcela adyacente a la zona verde del camino del Tinte, con acceso en la intersección de la Av. de Diputación y la Av. de Castellón.

El acondicionamiento de estos aparcamientos requeriría el acuerdo previo con la propiedad de las correspondientes parcelas, con quien habría de formalizarse un acuerdo de cesión de uso al Ayuntamiento.

Estas infraestructuras deberán contar con la conveniente señalización que facilite su localización e invite a su uso (por lo que su existencia y localización deberá ser anunciada con suficiente antelación en las carreteras de acceso a la ciudad).

También deberá señalizarse el recorrido a pie de conexión con el casco urbano, cuyo acondicionamiento deberá ser revisado. Además, podrían incorporar servicios de interés para los visitantes, como información turística, de actividad cultural, etc.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 01.3 Desarrollo de una ordenanza de movilidad.
- 02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados.
- 03.1 Definición de una red de vías ciclistas municipal.
- 04.1 Plan de calmado del tráfico.
- 04.3 SUDS en espacios dedicados al aparcamiento.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Concejalía responsable del área de Urbanismo.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Los costes de esta actuación variarán notablemente dependiendo del tipo de acondicionamiento que se realice:

- Acondicionamiento permanente, con superficie drenante e integración paisajística.
- Acondicionamiento temporal para la temporada de verano (desbroce y ordenación).

Así como por los términos de acuerdo con la propiedad privada, indeterminados en esta fase.

INFORMACIÓN GRÁFICA:



Fuente: Elaboración propia

MEDIDA 04.4

SUDS en espacios dedicados al aparcamiento

EJE DE ACTUACIÓN 04: GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO

NIVEL DE PRIORIDAD: Media

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Integrar los aspectos ambientales en la planificación y minorar los problemas existentes en la situación actual y los efectos sobre el medio ambiente debidos a la implementación del PMUS
- Inducir un efecto favorable en la situación actual del medio ambiente en el municipio apoyando a la gestión eficaz del riesgo de inundación.

DESCRIPCIÓN:

Las cartografías del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación (PATRICOVA) y los mapas del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), muestran los ámbitos afectados por riesgo de inundación, y la peligrosidad, en Viver y los municipios colindantes.

En relación con la movilidad, las posibles medidas frente al riesgo de inundación es la utilización de sistemas de drenaje urbano sostenible (SUDS) en los espacios libres urbanos, soluciones basadas en la naturaleza (SbN) que la gestión del agua de lluvia en la ciudad que, sin alterar el ciclo del agua permiten integrar la gestión de escorrentías en el paisaje urbano y paliar los efectos de las inundaciones.

La medida propone la ejecución de sistemas drenantes naturales en las áreas de aparcamiento en superficie y disuasorio, y en los aparcamientos en cordón y en batería en las vías urbanas:

- Superficies drenantes, en las áreas de aparcamiento en superficie y disuasorio, evitando las campos de coches asfaltadas y el suelo sellado o apisonado y sin vegetación, a base de suelo desnudo y pavimentos permeables que recojen el agua de lluvia para su infiltración en el terreno, y que ayudan a preservar algunas funciones básicas del suelo por lo que pueden mantener una vegetación herbácea que se recupera cuando no son intensamente utilizadas en época estival, integrando arbolado de sombra y captador de CO₂.
- Superficies drenantes, a base de pavimentos permeables, a modo de bandas de infiltración con posibilidad de disponer de zanjas filtrantes y de retención, en los aparcamientos en cordón y en batería en las vías urbanas, que pueden también mantener una vegetación herbácea y mejorar el paisaje urbano en época no estival.

Para su aplicación puede resultar necesario la elaboración de un estudio de las escorrentías y un proyecto técnico para el diseño integrado de drenajes sostenibles en el medio urbano.

MEDIDAS RELACIONADAS:

04.3 Aparcamientos disuasorios

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Concejalía responsable del área de Medio Ambiente.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Estudio de escorrentía: 30.000 €
(Los costes de ejecución vendrán determinados por el estudio de escorrentía.)

INFORMACIÓN GRÁFICA:



Imágenes en la publicación "La gestión integral del ciclo del agua en entornos edificados" Fuente: Grupo Tagsa

MEDIDA 05.1

Mejora de horarios y frecuencias de los servicios interurbanos existentes

EJE DE ACTUACIÓN 05: TRANSPORTE PÚBLICO

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Mejorar los servicios de transporte público interurbano, incrementando su frecuencia y fiabilidad.
- Incrementar el número de usuarios del transporte público en Viver.

DESCRIPCIÓN:

De acuerdo con la encuesta de movilidad realizada en la fase de Diagnóstico, actualmente, el uso del transporte público en Viver representa menos del 10% de los viajes de conexión con el exterior del municipio. No se trata de un problema de cobertura territorial del servicio, sino que está más bien asociado a las condiciones de operación (horarios de servicio, bajas frecuencias y duración de los viajes). Existe, por tanto, un importante potencial de mejora en el sistema de transporte público que da servicio a la ciudad.

Es preciso, por tanto, acometer los cambios que permitan mejorar el servicio, fundamentalmente relacionadas con la limitación de horarios y la baja frecuencia. En particular, se propone:

- **Bus interurbano:** Por un lado, se propone la ampliación del horario actual de servicio, que posibilite su utilización en un mayor número de relaciones laborales, por ejemplo, haciéndolos atractivos para los trabajadores en turnos de tarde-noche (actualmente los servicios finalizan pronto). Por otro lado, es imprescindible mejorar el número de servicios, que actualmente se reduce a 2-3 servicios diarios, pasando a un esquema de funcionamiento por frecuencia, con servicios cada hora, para lo que el servicio deberá ser prestado por un número mayor de autobuses que el actual. Finalmente, es importante ofrecer información en tiempo real sobre los tiempos de espera en las paradas y a través de aplicaciones móvil.
- **Cercanías:** Por un lado, es necesario aumentar el número de servicios de la línea C-5, que actualmente es de 4-5 diarios. Pero, además, es importante dotar a la estación de FF.CC. de Jérica-Viver de un servicio de autobús que acerque a la población a dicha parada, haciendo el sistema de transporte público, en su conjunto, más atractivo y competitivo.

El desarrollo de esta medida excede las competencias del Ayuntamiento de Viver, por lo que su papel se limitaría a la reclamación de estas mejoras frente a la Administración competente en cada caso. Ya sea a título individual o de forma conjunta con el resto de los municipios de la zona con reclamaciones similares, a través de la Mancomunidad Alto Palancia.

MEDIDAS RELACIONADAS:

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio de la GV
- RENFE
- Mancomunidad Alto Palancia

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Sin costes asociados.

MEDIDA 05.2

Servicios a la demanda

EJE DE ACTUACIÓN 05: TRANSPORTE PÚBLICO

NIVEL DE PRIORIDAD: Baja

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Mejorar la oferta de transporte público de Viver.
- Hacer el sistema de transportes de Viver más accesible y equitativo.

DESCRIPCIÓN:

Los servicios de transporte a la demanda son servicios a medio camino entre el transporte público y el servicio asistencial, especialmente dirigidos a personas mayores o con problemas de movilidad (temporal o permanente), para facilitar el acceso a centros de salud y asistenciales, así como para dar servicio a la población de núcleos pequeños o dispersos, en los que es difícil ofertar un servicio regular de calidad exclusivamente con líneas convencionales de autobús, como podría ser el caso de Viver.

Los servicios de transporte a la demanda operan bajo solicitud previa o mediante reserva de plaza en los mismos. Habitualmente emplean microbuses o vehículos adaptados de menor tamaño que los de transporte público convencional. Y sus características de servicio pueden ser:

- Operación de rutas preestablecidas en las que se realizan las paradas que reciban solicitud previa
- Sin ruta preestablecida, adaptando recorridos y horarios a las demandas recibidas

La puesta en marcha de este servicio requeriría el estudio de las posibles rutas de conexión con el hospital de Segorbe y otros de tipo asistencial, social o cultural cubiertos por el sistema.

MEDIDAS RELACIONADAS:

07.5 App de movilidad

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Concejalía responsable del área de Servicios Sociales y Sanidad.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Coste aprox: 20.000 € anuales.

INFORMACIÓN GRÁFICA:

M-153 HOSPITAL-CÁRTAMA-MAQUEDA

Servicio de Transporte a la Demanda

Servicio disponible 8 de octubre

Pide tu autobús
cuándo y dónde lo necesites

De Lunes a Viernes Laborables
desde las 7:30h. hasta las 15:00h.





Paradas de la Ruta:

- LOS CAMPEÑOS
- MAQUEDA
- LOMA DEL CAMPO
- CUESTA DEL CARPEN
- ERRALME EL SEXMO
- FABRIQUILLA
- CÁRTAMA ESTACIÓN
- PUENTE DE HIERRO
- CIUDAD DEPORTIVA
- PARQUE EMPRESARIAL
- EL JARDINCILLO
- SAN RAFAEL
- HOSPITAL VALLE DEL GUADALquivE
- SANTA ROSALIA
- COLEGIO
- LOMA DEL CAMPO
- CUESTA DEL CARPEN
- ERRALME EL SEXMO
- FABRIQUILLA
- CÁRTAMA ESTACIÓN
- ESTACIÓN TIEN CÁRTAMA
- CIUDAD DEPORTIVA
- PARQUE EMPRESARIAL
- EL JARDINCILLO
- SAN RAFAEL

Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Málaga

Teléfono de información y reservas
607 015 649

avanza by MOBILITY ADO

Ejemplo de servicio a la demanda en Málaga.



MEDIDA 05.3

Línea comarcal de autobús

EJE DE ACTUACIÓN 05: TRANSPORTE PÚBLICO

NIVEL DE PRIORIDAD: Media

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Mejorar la oferta de transporte público de Viver.
- Fomentar el uso del transporte público en Viver.

DESCRIPCIÓN:

Actualmente el sistema de transporte público que da servicio a Viver responde a una lógica metropolitana, en la que prima la conexión con la ciudad de Valencia y con Sagunto. Sin embargo, Viver mantiene también una relación importante con los municipios de su entorno comarcal, cuyas conexiones de transporte público no cuentan con una buena oferta.

Igualmente, estos servicios de carácter metropolitano, en muchas ocasiones, no atienden convenientemente las necesidades de transporte de tipo local, como la conexión con áreas de actividad laboral o comercial y otros centros atractores de la zona. Siendo difícilmente viable la prestación de estos servicios por parte del Ayuntamiento a través de servicios de bus urbano locales.

Por ello, se propone la creación de una línea comarcal de autobús, gestionada por la Mancomunidad Alto Palancia, con aportaciones de los municipios integrados en ella.

El desarrollo de esta medida excede las competencias del Ayuntamiento, por lo que su papel se limitaría al impulso de esta iniciativa en el seno de la Mancomunidad y a su participación activa en la planificación conjunta y gestión de dicha línea.

MEDIDAS RELACIONADAS:

01.1 Creación de una oficina de la movilidad, como agente para la coordinación de la movilidad

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Sin costes asociados.

MEDIDA 06.1

Camino escolar

EJE DE ACTUACIÓN 06: GESTIÓN DE LA DEMANDA

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Satisfacer las necesidades de movilidad del alumnado de los centros educativos de Viver de una forma sostenible y segura
- Fomentar la movilidad peatonal en el acceso a la escuela
- Fomentar la autonomía infantil

DESCRIPCIÓN:

La práctica cada vez más extendida de que las niñas y niños sean transportados por sus madres y/o padres en automóvil hasta el colegio, además de colaborar a deteriorar la calidad ambiental e introducir inseguridad en el entorno del colegio, tiene consecuencias negativas en la propia vida del niño o niña, pues reduce su capacidad de relación y conocimiento de su propio entorno, y le predispone a preferir el uso del coche frente a otros medios más sostenibles por imitación de los hábitos de sus progenitores.

El Camino escolar es una herramienta de aprendizaje del paisaje y del medio urbano, al tiempo que una forma saludable de hacer diariamente ejercicio físico y relacionarse con los compañeros de clase.

Las líneas de actuación en las que se propone trabajar se sitúan a dos niveles:

1. Impulsar los procesos de "Camino escolar seguro" dirigido a los alumnos en edades por debajo de los 12 años. Se trata impulsar la creación de una red de itinerarios seguros para que los niños y niñas se puedan desplazar caminando en sus trayectos diarios hacia y desde el cole.
2. Actuaciones generales de protección en los entornos escolares (ver medida 02.5 Entornos escolares): a través de diseños que permitan proteger la zona escolar; reducción de la velocidad en los itinerarios de camino a los centros escolares, etc.

La iniciativa final de la puesta en marcha de los Caminos escolares recae en los colegios y las familias, si bien el Ayuntamiento tiene un papel de información, promoción y de acompañamiento en el proceso de puesta en marcha del mismo. En este proyecto debe implicarse la dirección del centro escolar, los profesores y los alumnos, y también, muy especialmente la AMPA. Por su parte el Ayuntamiento puede establecer una línea de ayudas tanto económicas como de asistencia técnica para fomentar la realización de este proceso de camino escolar

Los posibles itinerarios se definirán en base a los resultados de los correspondientes procesos participativos con la comunidad escolar. Una vez identificado el camino escolar, es necesario señalarlo, con el fin de que tanto las niñas y los niños participantes como el resto de la ciudadanía sepan claramente cuál es el itinerario. Mejorando su visibilización, además de sensibilizar a los conductores que transiten por la zona, se contribuirá a fomentar la co-responsabilidad de la sociedad en cuanto al cuidado y seguridad de los más pequeños. Para ello, se propone su señalización horizontal y vertical que incorpore un distintivo o logo de la iniciativa.

Asimismo, se propone impulsar la colaboración de los comerciantes, de modo que se establezcan complicidades para que, mediante un distintivo reconocible por los niños y las niñas, los comercios que se encuentran en itinerarios de los caminos escolares se conviertan en establecimientos amigos de la infancia, a los que sepan que pueden acudir en caso de necesidad frente a cualquier problema.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados
- 02.5 Entornos escolares seguros
- 06.7 Campañas de sensibilización en hábitos de movilidad sostenible

AGENTES INVOLUCRADOS:

- AMPA del CEIP Historiador Diago
- Dirección del CEIP Historiador Diago de Viver
- Concejalía responsable del área de Educación
- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Policía Local.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Coste total: 6.000 €
(Aprox. 5.000 € para el desarrollo de la campaña + 1.000 € adicionales para el programa de comercio amigo de la infancia)

Las actuaciones de intervención física en el entorno se incluyen en la medida 02.5.

MEDIDA 06.2**Fomento de una movilidad activa entre las personas de edad avanzada****EJE DE ACTUACIÓN 06: GESTIÓN DE LA DEMANDA****NIVEL DE PRIORIDAD:** Baja**HORIZONTE TEMPORAL:** Corto | Medio | Largo plazo**OBJETIVOS:**

- Mejorar la información acerca de las repercusiones y consecuencias de nuestros hábitos de movilidad.
- Promover un cambio en los hábitos de movilidad hacia patrones más sostenibles.
- Plantear un rediseño inclusivo del espacio público con perspectiva de generación, que se ajuste a las necesidades de las personas mayores.
- Fomento de campañas de información y sensibilización sobre los beneficios de la actividad física e impulso de las relaciones sociales en los mayores.

DESCRIPCIÓN:

Tal y como se indica en el Diagnóstico, Viver mantiene una tendencia demográfica hacia un incremento considerable de la población de mayor edad. Esto da lugar a que la ciudad, cada vez más, tenga que cumplir unos estándares de accesibilidad necesarios para hacer posibles los desplazamientos de este sector de la población cada vez más representativo.

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud), los niveles recomendados de actividad física para la salud a los 65 años en adelante deben ir centrados en actividades recreativas o de ocio, desplazamientos diarios, basados en el contexto de las actividades de la vida diaria. La OMS también recomienda en los adultos de 65 años, realizar 150 minutos semanales de actividades físicas moderadas o 75 de actividades vigorosas.

En este sentido, caminar se convierte en uno de los mejores ejemplos, con paseos de 30 minutos durante 5 días, o también, la realización de ejercicios en aparatos de los circuitos biosaludables localizados en los parques públicos. Esto requiere de la eliminación de barreras arquitectónicas y mejora de la accesibilidad tal y como recoge la medida 02.1 y contar con parques diseñados desde la inclusión y la equidad, equipados con equipos y circuitos especializados.

Se debe crear así mismo, itinerarios que hagan que caminar cuente con algún propósito, habilitando zonas estanciales, mejorando las condiciones de calidad y seguridad del diseño y haciendo que los equipamientos, lugares de ocio y relación social, se encuentren bien conectados entre sí a través de la definición de la Infraestructura Verde, tal y como se recoge en las medidas 02.2 y 02.3.

Otras acciones para la implementación de esta medida que no tienen que ver con la reurbanización o el rediseño del espacio público, se encaminan a la realización de campañas informativas sobre los beneficios del ejercicio físico en los mayores, o de sensibilización para fomentar la autonomía de los mayores, buscando reforzar y aumentar actividades de sociabilización, acompañarlos en sus rutinas diarias y mantenerlos activos fuera de casa.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 02.1 Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal.
- 02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados.
- 02.3 Red de espacios públicos inclusivos y de calidad.
- 06.4 Formación en materia de movilidad sostenible.
- 06.5 Campañas de sensibilización.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Concejalía responsable del área de Servicios Sociales y Sanidad.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Coste anual de 2.000 € para el diseño y ejecución de campañas de fomento (las actuaciones de acondicionamiento y mejora de itinerarios y espacio público se incluyen en la actuación 02.1, 02.2 y 02.3)



MEDIDA 06.3

Cursos de circulación en bici segura

EJE DE ACTUACIÓN 06: GESTIÓN DE LA DEMANDA

NIVEL DE PRIORIDAD: Baja

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo

**OBJETIVOS:**

- Fomentar la movilidad en bicicleta
- Mejorar la seguridad de los desplazamientos en bici

DESCRIPCIÓN:

Las pautas de movilidad de la población de Viver revelan que el uso de la bicicleta es minoritario, aunque con buena perspectiva de una mayor implantación, especialmente en conexiones como el instituto o municipios cercanos como Jérica.

Para favorecer las oportunidades de desplazamiento en bicicleta de la población local, se propone la creación de una bici-escuela que ofrezca cursos de circulación segura en bicicleta por el núcleo del pueblo, dirigidos a toda la población, aunque especialmente a ciertos grupos demográficos como niños y jóvenes, o también a mujeres y mayores.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 03.1 Mejora del itinerario ciclista Av. Valencia – Av. San Francisco
- 03.2 Red de ciclocalles
- 06.4 Formación en materia de movilidad sostenible
- 06.5 Campañas de sensibilización

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Comunidad responsable del área de Educación.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Coste de 3.000 € por edición del curso (una edición al año)

MEDIDA 06.4

Formación técnica en materia de movilidad sostenible

EJE DE ACTUACIÓN 06: GESTIÓN DE LA DEMANDA

NIVEL DE PRIORIDAD: Media

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Mejorar las capacidades técnicas y el conocimiento de los técnicos responsables del desarrollo de las estrategias de movilidad de Viver.
- Mejorar la información acerca de las repercusiones y consecuencias de nuestros hábitos de movilidad.

DESCRIPCIÓN:

Para que las medidas que se proponen en el presente PMUS se implanten de una forma adecuada y para continuar y ampliar la senda de la movilidad sostenible en Viver, es necesario que exista personal formado tanto en conceptos básicos asociados a la movilidad sostenible como en aspectos más técnicos.

Así, el objetivo de esta acción es el desarrollo de formación dirigida al personal técnico y político del Ayuntamiento, principalmente de aquellas áreas como urbanismo, educación, Policía Local, turismo, patrimonio, comercio, etc. así como a futuros profesionales del sector.

En primer lugar, será necesario estimar cuales son los conocimientos en Movilidad y cuáles son las lagunas en aquellos agentes que se consideran fundamentales para el desarrollo de las medidas del PMUS, principalmente técnicos municipales, y para difundir los conceptos asociados a la movilidad sostenible, como profesores, operadores de turismo, empresarios, etc., tal y como desarrollan en la actualidad la policía local seguridad vial en centros educativos.

Los itinerarios formativos pueden ser de muy distinto tipo, si bien se considera que para los técnicos municipales se necesitarían cursos de mayor profundidad, mientras que para los segundos se podrían realizar jornadas formativas sobre temas específicos. Para los primeros, los objetivos básicos del programa de formación serían:

- Explicar la relación de la movilidad con otros aspectos clave como el cambio climático, salud, energía...
- Analizar el estado actual de la movilidad en nuestro país/región en general y en Viver en particular.
- Familiarizarse con el PMUS de Viver y entender las medidas propuestas.
- Capacitar para la gestión de forma sostenible de la movilidad en empresas, centros educativos, centros atractores.
- Entender las medidas al alcance de las empresas para mejorar la movilidad, así como conocer las posibles barreras a las que enfrentarse.
- Conocer experiencias de éxito.
- Analizar la importancia de una buena comunicación de las diferentes medidas.

MEDIDAS RELACIONADAS:

06.5 Campañas de sensibilización

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Coste de 3.000 € por edición del curso (una edición al año)

MEDIDA 06.5

Campañas de sensibilización

EJE DE ACTUACIÓN 06: GESTIÓN DE LA DEMANDA

NIVEL DE PRIORIDAD: Alta

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo

OBJETIVOS:

- Mejorar la información acerca de las repercusiones y consecuencias de nuestros hábitos de movilidad
- Promover un cambio en los hábitos de movilidad hacia patrones más sostenibles

DESCRIPCIÓN:

La movilidad sostenible supone un cambio de hábitos en los desplazamientos de la población, que suponen una mejora de su salud y de su entorno urbano.

Para apoyar esta modificación de concienciación y costumbres es muy importante realizar campañas y eventos relacionados con la promoción de la movilidad sostenible dirigidos a todos los grupos ciudadanos.

Esta labor de difusión tiene que ser continua, y aunque dirigida a toda la población, debe tener especial incidencia en ciertos grupos (niños y jóvenes) con el fin de crear hábitos duraderos inherentes a su papel de ciudadanos. Asimismo, tiene que estar enfocada al fomento del uso de los modos de transporte más sostenibles: a pie, en bici y en transporte público. Entre otras, se pueden realizar:

- Campañas y actos de promoción de la movilidad a pie. Concienciación de la importancia del hábito de caminar.
- Campañas de sensibilización sobre la bicicleta y sus beneficios en salud y medio ambiente. Organizar y colaborar en actos de promoción de desplazamientos en bicicleta.
- Campaña en colegios, camino escolar, "al colegio andando".
- Campañas en centros de trabajo: "andando o en bici al trabajo", "al trabajo compartiendo coche", etc.
- Campañas dirigidas a los visitantes y residentes estivales de Viver, las cuales informen sobre los objetivos ambientales del municipio y los impliquen en la consecución de los mismos.

Las campañas suelen tener un importante impacto social positivo en la aceptación de medidas que pueden comportar cambios de hábitos.

Esta medida se puede integrar parcialmente dentro de los recursos asignados a comunicación del Ayuntamiento, aprovechando los medios municipales de difusión. Y en el desarrollo de un portal y una App de Movilidad, para su difusión a través de medios digitales.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 06.1 Camino escolar
- 06.2 Fomento de una movilidad activa entre las personas de edad avanzada
- 06.3 Cursos de circulación en bici segura
- 07.5 Portal y app de la movilidad en Viver

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Concejalía responsable del área de Comunicación.
- Centros escolares y AMPAs.
- Agentes económicos y sociales.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Coste anual de 5.000 € para el diseño y desarrollo de las campañas.

MEDIDA 07.1

Incentivar la utilización de vehículos menos contaminantes para carga y descarga

EJE DE ACTUACIÓN 07: TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

NIVEL DE PRIORIDAD: Media

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes en Viver.
- Mejorar la eficiencia de la distribución urbana de mercancías y minimizar el impacto de la actividad de carga y descarga en el entorno urbano de Viver.
- Promover la movilidad eléctrica.

DESCRIPCIÓN:

Con objeto de incentivar la renovación tecnológica de los vehículos de distribución urbana de mercancías y con ello reducir los impactos asociados a la carga y descarga, se propone modificar la regulación de la carga y descarga, de tal forma que:

- Se establezca un horario de carga y descarga más amplio para los vehículos de bajas emisiones que el correspondiente a los vehículos convencionales.
- Se permita el acceso de vehículos eléctricos a zonas de circulación restringidas bajo un régimen horario que no impacte con su uso ciudadano.

El establecimiento de este tipo de incentivos debería acompañarse con la ampliación de la red de puntos de recarga, para que el carácter incentivador de la medida sea mayor (Viver ya cuenta con uno ubicado en la avenida València).

La gestión de permisos para este tipo de actividad requeriría que el Ayuntamiento habilitara un registro de dichos vehículos, a los que se les proporcionaría el distintivo de autorización.

MEDIDAS RELACIONADAS:

01.3 Desarrollo de una ordenanza de movilidad

07.2 Puntos de recarga de vehículos eléctricos

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Concejalía responsable del área de Comercio

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Sin costes asociados (la medida tiene un carácter regulatorio e incentivador).

MEDIDA 07.2

Puntos de recarga de vehículos eléctricos

EJE DE ACTUACIÓN 07: **TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN**

NIVEL DE PRIORIDAD: Bajo

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido del sistema de transporte.
- Reducir el consumo energético y mejorar la eficiencia energética.
- Promover la movilidad eléctrica.

DESCRIPCIÓN:

Con el fin de promover y facilitar la incorporación de vehículos eléctricos al parque móvil de la ciudad, se propone Ampliar la red de estaciones de recarga de vehículos eléctricos (Viver ya cuenta con un punto de recarga ubicado en la avenida València): En concreto, se propone la localización de estaciones adicionales en otros puntos del pueblo:

1. Av. de la Diputación
2. Cooperativa de Viver

Igualmente, con el fin de favorecer la renovación eléctrica de la flota de la población de Viver, se propone la creación de una línea de financiación a comercios, industrias y comunidades de propietarios para la instalación de puntos de recarga eléctrica en sus zonas de aparcamiento.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 07.1 Incentivar la utilización de vehículos menos contaminantes (carga y descarga)
- 07.5 App de movilidad

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Cooperativa de Viver.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Coste aprox: 20.000 € (10.000 €/punto).

Ayudas para la instalación de los puntos de recarga, dentro del Plan MOVES del IDAE, Ministerio para la Transición Ecológica Y Reto Demográfico.

MEDIDA 07.3

Red de control de emisiones y ruido

EJE DE ACTUACIÓN 07: **TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN**

NIVEL DE PRIORIDAD: Baja

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido.

DESCRIPCIÓN:

En relación con los efectos de movilidad sobre las emisiones contaminantes y el ruido, y su necesaria disminución, se propone la vigilancia y control de estos parámetros ambientales de la movilidad, por medio de:

- Instalación de una red de aforos de tráfico, de tipo móvil basados en tecnología radar, que permiten la realización de conteos de tráfico y la clasificación de vehículos, así como la determinación de la velocidad de los mismos.
- Instalación de un conjunto de medidores acústicos en las zonas actualmente afectadas por ruido ambiental, en concreto, en la zona escolar del pueblo donde también se ubican varios negocios de hostelería (plaza General Rossell) y en la zona comercial y neurálgica del pueblo (plaza Mayor Palancia). También se podría barajar incluir otra en la plaza de la Constitución.

MEDIDAS RELACIONADAS:

04.3 Plan de calmado del tráfico

07.1 Incentivar la utilización de vehículos menos contaminantes (carga y descarga)

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad
- Concejalía responsable del área de Medio Ambiente

COSTE ECONÓMICO Y FINANCIACIÓN:

Coste aprox: 20.000 € (adquisición de equipos).

MEDIDA 07.4

Eficiencia en el alumbrado urbano

EJE DE ACTUACIÓN 07: **TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN**

NIVEL DE PRIORIDAD: Baja

HORIZONTE TEMPORAL: | Corto | Medio | Largo plazo



OBJETIVOS:

- Reducir la contaminación lumínica en Viver.
- Reducir el consumo energético y mejorar la eficiencia energética.

DESCRIPCIÓN:

La iluminación urbana da soporte a la movilidad sostenible de peatones, carriles bici, calzadas, carreteras, etc., que llevan asociado un consumo energético significativo.

Con el fin de lograr el ahorro de energía y la eficiencia energética, se propone la introducción de mejoras en los dispositivos de iluminación, ya sea tanto la sustitución de las mismas por tecnología LED, como una optimización de su gestión, regulando los niveles de iluminación según diferentes horarios nocturnos y ajustándose a las necesidades de los ciudadanos.

Se propone a su vez realizar un estudio para la adecuada planificación en la distribución de luminarias, para, de esta forma, establecer ritmos regulares, tonalidades de luz similares y diseños homogéneos, buscando la mayor eficiencia lumínica y confort visual en las calles. Se plantea en este sentido la disposición a "tresbolillo" de forma preferente.

Las instalaciones municipales existentes se deben adecuar a los preceptos establecidos en el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados.
- 02.3 Red de espacios públicos inclusivos y de calidad.

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Urbanismo y Vía Pública

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

Partida anual de 25.000 €/año para sustitución de luminarias (50 luminarias aprox.).

MEDIDA 07.5

Portal y app de la movilidad en Viver

EJE DE ACTUACIÓN 07: TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

NIVEL DE PRIORIDAD: Media

HORIZONTE TEMPORAL: Corto | Medio | Largo plazo

OBJETIVOS:

- Mejorar la información sobre el sistema de movilidad de Viver.
- Implementar una movilidad compartida y a la demanda complementaria al transporte público.
- Mejorar la información acerca de las repercusiones y consecuencias de nuestros hábitos de movilidad.
- Promover un cambio en los hábitos de movilidad hacia patrones más sostenibles

DESCRIPCIÓN:

El desarrollo del PMUS de Viver debe acompañarse de una estrategia de comunicación cuyo objetivo es la sensibilización de la población en materia de movilidad sostenible y aportar información sobre el PMUS y su proceso. Así como animar a la participación estableciendo canales de comunicación y realizando actividades específicas para las distintas campañas de participación.

A tal fin, se considera de gran importancia habilitar un Portal de la Movilidad en Viver. Se trataría de un espacio web específico para las cuestiones relacionadas con la movilidad en el municipio, cuyas principales funciones serían:

- Explicar el significado y alcance del PMUS y ofrecer información sobre las actuaciones del plan y sus resultados
- Proporcionar información detallada y actualizada sobre cada modo de transporte
- Realizar labores de divulgación y concienciación sobre movilidad sostenible en general y los beneficios e impactos particulares asociados a cada modo de transporte
- Creación de un buzón electrónico para la recepción directa de comentarios y sugerencias por parte de la ciudadanía.

Además, dicho Portal de la Movilidad podría incorporar mecanismos de participación directa de la ciudadanía, tales como:

- Establecimiento de foros temáticos.
- Barómetro de la movilidad. Cuestionario web para recabar opinión periódica de los ciudadanos que accedan a la web sobre los aspectos relacionados con la movilidad en Viver.
- Elaboración de un Mapa colaborativo con contenido generado por los ciudadanos, donde se podría apuntar en distintas áreas temáticas predefinidas los problemas concretos detectados en relación con la movilidad (problemas de mantenimiento, de diseño, de gestión, etc.).

Como complemento al Portal de la Movilidad en la estrategia de comunicación y sensibilización, se recomienda la apertura y mantenimiento de perfiles específicos sobre la movilidad en Viver en las principales redes sociales.

Por último, se propone también la creación de una aplicación móvil dedicada a la movilidad en el municipio, a través de la cual poder acceder a los detalles de servicio de las diferentes opciones de desplazamiento, realizar la planificación de los viajes o recibir notificación sobre tiempos de espera, posibles incidentes, etc. Dicha aplicación integraría los canales de participación on-line habilitados por el Ayuntamiento. La App integraría, en la medida de lo posible, todos los operadores de movilidad sostenible y transporte público, siendo sus principales funciones:

- Conocer todos los servicios de movilidad al alcance de los usuarios.
- Información sobre el sistema de transporte público, de horarios, recorridos, tarifas, etc.
- Servicios de taxi.

- Servicios a la demanda y/o multiusuario, con petición y reserva de horario, recorrido, paradas, pago, etc.
- Informar de cortes de calles, ocupación de la vía pública, ejecución obras públicas, etc.
- Conocer la contribución de los usuarios a la sostenibilidad vinculada a los modos de desplazamiento que realiza, como medida de sensibilización.

MEDIDAS RELACIONADAS:

- 03.1 Mejora del itinerario ciclista Av. Valencia – Av. San Francisco.
- 03.4 Red de aparcabicis.
- 05.1 Mejora de horarios y frecuencias de los servicios interurbanos existentes
- 05.2 Servicios a la demanda
- 06.6 Campañas de sensibilización en hábitos de movilidad sostenible

AGENTES INVOLUCRADOS:

- Concejalía responsable del área de Movilidad.
- Concejalía responsable del área de Comunicación.

COSTES ECONÓMICOS Y FINANCIACIÓN:

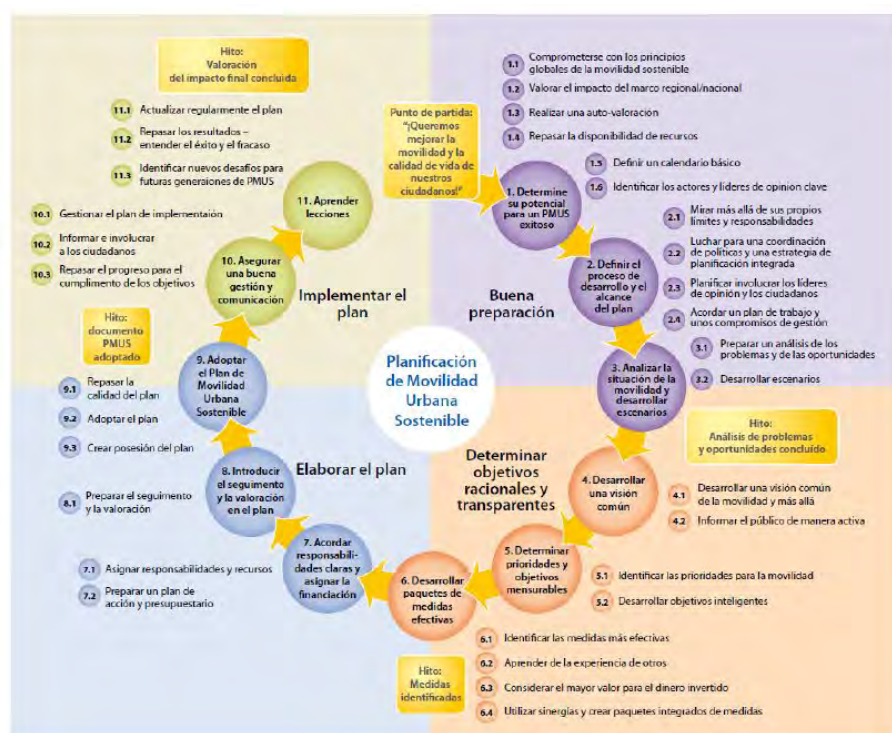
- Portal web: 6.000 €
- App: 15.000 €

6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El PMUS es un tipo de actuación con el objeto de fomento de la movilidad urbana sostenible relacionado con la conservación y protección del medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos. El cumplimiento de dicho objetivo queda garantizado, en todo caso, con la redacción del PMUS, pero que requiere del establecimiento de medidas de seguimiento de la movilidad sostenible.

Los PMUS deben depositar una enorme importancia en el seguimiento y la evaluación, como parte de un proceso estructurado de aprendizaje y mejora que actualiza el plan de manera constante. La implementación de un plan y sus efectos deben ser objeto de seguimiento y evaluación, fundamentalmente a partir de la definición de unos indicadores, cuya evolución deberá analizarse periódicamente.

El Ciclo del PMUS



Según la Ley de movilidad, tras su aprobación, las administraciones que promueva los PMUS establecerá un sistema de seguimiento de sus indicadores, procediendo a la revisión del plan en caso de que se adviertan desviaciones significativas sobre tales previsiones, cuando proceda reformular los objetivos iniciales o con motivo de cualquier otra circunstancia que altere significativamente el patrón de movilidad (art. 10.7 Ley 6/2011).

Este se concretará en un informe anual en el que se realizará, por parte de personal técnico cualificado, un registro anual comparativo de los indicadores de progreso seleccionados para la verificación de la eficacia de las medidas adoptadas.

A continuación, se presenta el panel de indicadores de seguimiento del PMUS y evaluación de la movilidad en Viver.

INDICADORES ESPECÍFICOS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

EJE DE ACTUACIÓN	MEDIDA	INDICADORES	
		SEGUIMIENTO DEL PMUS	SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD
00. GENERAL	-	<ul style="list-style-type: none"> Medidas del PMUS implantadas (Nº) Inversión económica municipal realizada en desarrollo del PMUS (€/año) 	<ul style="list-style-type: none"> Reparto modal Consumo energético Emisiones CO₂ Emisiones NO₂ Emisiones COV Emisiones CO Emisiones SO₂ Emisiones PM Niveles de ruido
01. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	01.1 Creación de una oficina de la movilidad.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de reuniones del ente de coordinación 	
	01.2 Constitución de la Mesa de la Movilidad de Viver.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de reuniones de la Mesa de Movilidad Nº de grupos de trabajo activos 	
	01.3 Desarrollo de una ordenanza de movilidad.	<ul style="list-style-type: none"> Ordenanza aprobada (Si/No) 	<ul style="list-style-type: none"> Nº de sanciones por infracciones de la Ordenanza de Movilidad
02. MOVILIDAD PEATONAL Y ESPACIO PÚBLICO	02.1 Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal.	<ul style="list-style-type: none"> Longitud de aceras inferiores a 1,8 m. 	<ul style="list-style-type: none"> Reparto modal de las personas con discapacidad, personas mayores, etc. Percepción de la calidad del espacio público por parte de las personas con discapacidad, personas mayores, etc.
	02.2 Mejora de la calidad y seguridad de los itinerarios no motorizados	<ul style="list-style-type: none"> Longitud de la red básica de itinerarios peatonales Longitud de tramos acondicionados de la red básica peatonal. 	<ul style="list-style-type: none"> Reparto modal a pie.
	02.3 Red de espacios públicos inclusivos y de calidad.	<ul style="list-style-type: none"> Número de proyectos de mejora de espacio públicos existentes. Número de proyectos de nuevas zonas estanciales. Superficie de calles y espacios peatonales. 	<ul style="list-style-type: none"> Percepción de la calidad del espacio público.
	02.4 Plan de arbolado y vegetación urbana.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de árboles plantados Longitud de viales con arbolado de sombra 	
	02.5 Entornos escolares seguros.	<ul style="list-style-type: none"> Entornos escolares mejorados (Si/No). Superficie de espacios peatonales en el entorno escolar 	<ul style="list-style-type: none"> Accidentes en los entornos escolares. Velocidad del tráfico en los viales que dan acceso a los centros escolares. Reparto modal en el acceso a los colegios. Número de niños/as que van solos a la escuela y edades.



	02.6 Adecuación de la VP Colada dels Plans para la mejora de la movilidad no motorizada.	<ul style="list-style-type: none"> Itinerario acondicionado (Si/No) 	<ul style="list-style-type: none"> Nº de usuarios del itinerario
	02.7 Adecuación de la Vía Augusta (Colada del Camino Viejo a Valencia) como recorrido escénico N-S en la Huerta.	<ul style="list-style-type: none"> Itinerario acondicionado (Si/No) 	<ul style="list-style-type: none"> Nº de usuarios del itinerario
03. MOVILIDAD CICLISTA	03.1 Mejora de la ciclabilidad del eje Av. Valencia – Av. San Francisco.	<ul style="list-style-type: none"> Itinerario acondicionado (Si/No) Longitud de la red de vías ciclistas 	<ul style="list-style-type: none"> Reparto modal de la bicicleta Nº usuarios de la bici Accidentes con implicación de ciclistas
	03.2 Red de ciclo-calles	<ul style="list-style-type: none"> Nº de calles acondicionadas 	
	03.3 Acondicionamiento de caminos agrícolas y rurales para la circulación ciclista.	<ul style="list-style-type: none"> Longitud de caminos acondicionados 	
	03.4 Ampliación de la red de aparcabici	<ul style="list-style-type: none"> Nº aparcabici instalados (bases y plazas) Nº aparcabici comunitarios instalados (bases y plazas) 	<ul style="list-style-type: none"> Nº de robos de bicicletas
	03.5 Actuaciones complementarias de fomento de la movilidad ciclista.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de actuaciones de fomento de la movilidad ciclista 	
04. GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO	04.1 Esquema circulatorio.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de calles con cambio de sentido Km de red viaria con tráfico calmado 	<ul style="list-style-type: none"> Velocidad media de circulación (en una selección de vías representativas) Nº de accidentes de tráfico (por tipología de usuario) Nº de víctimas por accidente de tráfico (por tipología de usuario) Nº accidentes en vías calmadas
	04.2 Plan de calmado del tráfico.		
	04.3 Aparcamientos disuasorios.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de aparcamientos disuasorios Nº de plazas de aparcamiento de disuasión 	<ul style="list-style-type: none"> Índice de ocupación de los aparcamientos disuasorios
	04.4 SUDS en espacios dedicados al aparcamiento.	<ul style="list-style-type: none"> Superficie de SUD instalados. 	
05. TRANSPORTE PÚBLICO	05.1 Mejora de horarios y frecuencias de los servicios interurbanos existentes.	<ul style="list-style-type: none"> Oferta de transporte público (plazas-km) 	<ul style="list-style-type: none"> Reparto modal del transporte público Nº de usuarios del transporte público Tiempo medio de viaje del transporte público Índice de puntualidad del transporte público

			<ul style="list-style-type: none"> Satisfacción del usuario del transporte público
	05.2 Servicios a la demanda.	<ul style="list-style-type: none"> Oferta de servicios de transporte a la demanda (plazas-km) 	Nº de usuarios de los servicios de transporte a la demanda
	05.3 Línea comarcal de autobús.	<ul style="list-style-type: none"> Puesta en servicio de la línea de bus (Si/No) Cobertura del servicio 	<ul style="list-style-type: none"> Nº de usuarios de la línea comarcal
06. GESTIÓN DE LA DEMANDA	06.1 Camino escolar.	<ul style="list-style-type: none"> Camino escolar en funcionamiento (Si/No) 	<ul style="list-style-type: none"> Reparto modal en el acceso al colegio
	06.2 Fomento de una movilidad activa entre las personas de edad avanzada.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de campañas de sensibilización dirigidas a la movilidad de las personas mayores 	<ul style="list-style-type: none"> Reparto modal de las personas mayores
	06.3 Cursos de circulación en bici segura.	<ul style="list-style-type: none"> Nº inscritos en los cursos Nº de cursos 	<ul style="list-style-type: none"> Nº de accidentes con bicicleta. Nº de multas a ciclistas.
	06.4 Formación en materia de movilidad sostenible.	<ul style="list-style-type: none"> Número de sesiones formativas Nº de alumnos asistentes 	
	06.5 Campañas de sensibilización en hábitos de movilidad sostenible.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de campañas de fomento de la movilidad sostenible realizadas 	<ul style="list-style-type: none"> Nivel de sensibilización en relación con la movilidad y sus consecuencias
07. TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN	07.1 Incentivar la utilización de vehículos menos contaminantes para carga y descarga.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de plazas reservadas para vehículos de bajas emisiones Nº de vehículos de carga inscritos en el registro de vehículos de bajas emisiones 	<ul style="list-style-type: none"> Flota de vehículos de carga de bajas emisiones
	07.2 Puntos de recarga de vehículos eléctricos.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de puntos de recarga 	
	07.3 Red de control de emisiones y ruido.	<ul style="list-style-type: none"> Red de aforos implementada (Si/No) Nº de ejes viarios aforados Red de medición acústica implementada (Si/No) Nº de ejes viarios con control acústico 	<ul style="list-style-type: none"> Intensidad de tráfico en el viario de Viver Niveles de ruido
	07.4 Eficiencia en el alumbrado urbano.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de luminarias sustituidas por otras más eficientes. 	<ul style="list-style-type: none"> Pautas de movilidad de las mujeres. Consumo energético de la red de alumbrado.
	07.5 App de movilidad.	<ul style="list-style-type: none"> Nº de visitas al portal web Nº seguidores en RRSS Nº de descargas de la app 	