

Ayuntamiento de XÀTIVA
(Valencia)

PLAN DE ACCIÓN DEL PMUS DE XÀTIVA

(Noviembre 2017)

ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EFG arquitectura

gea21 GRUPO DE ESTUDIOS Y ALTERNATIVAS

AYUNTAMIENTO DE XÀTIVA
Obras Públicas, Agricultura, Tráfico y
Aparcamientos, Promoción Económica Local

DIRECCIÓN DEL PROYECTO
Miquel Lorente

EQUIPO REDACTOR
Gea21, S.L.
Miguel Mateos (Director Técnico)
Mercedes Llop
Alfonso Sanz
Natalia Llorente

EFG Arquitectura
Pilar Ferreres
José Luís Gisbert
Ana Miguel

Índice

I. INTRODUCCIÓN 1

II. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO 3

II.1. PAUTAS GENERALES DE LA MOVILIDAD EN XÀTIVA 3

II.2. ANÁLISIS DAFO 7

III. MARCO ESTRATÉGICO 13

IV. LA MOVILIDAD FUTURA DE XÀTIVA 17

IV.1. RETOS DE UNA NUEVA MOVILIDAD EN XÀTIVA 17

IV.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS 17

V. EJES DE ACTUACIÓN 21

VI. MEDIDAS POR EJES DE ACTUACIÓN 29

VI.1. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD 29

VI.2. ESPACIO PÚBLICO 31

VI.3. SERVICIOS DE TRANSPORTE 32

VI.4. INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE 34

VI.5. GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO 36

VI.6. GESTIÓN DE LA DEMANDA 37

VI.7. TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN 40

VI.8. MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO 42

VI.9. MAYOR EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCÍAS 43

VII. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN 53

ANEJO 1: FICHAS DE MEDIDAS 55

ANEJO 2: PLANOS 257

ANEJO 3: PRESUPUESTO 303

ANEJO 4: INDICADORES 309

I. 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 Xàtiva en relación con el desplazamiento de personas y mercancías y el uso del espacio público, esta segunda fase de desarrollo del PMUS de Xàtiva 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 Xàtiva 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.

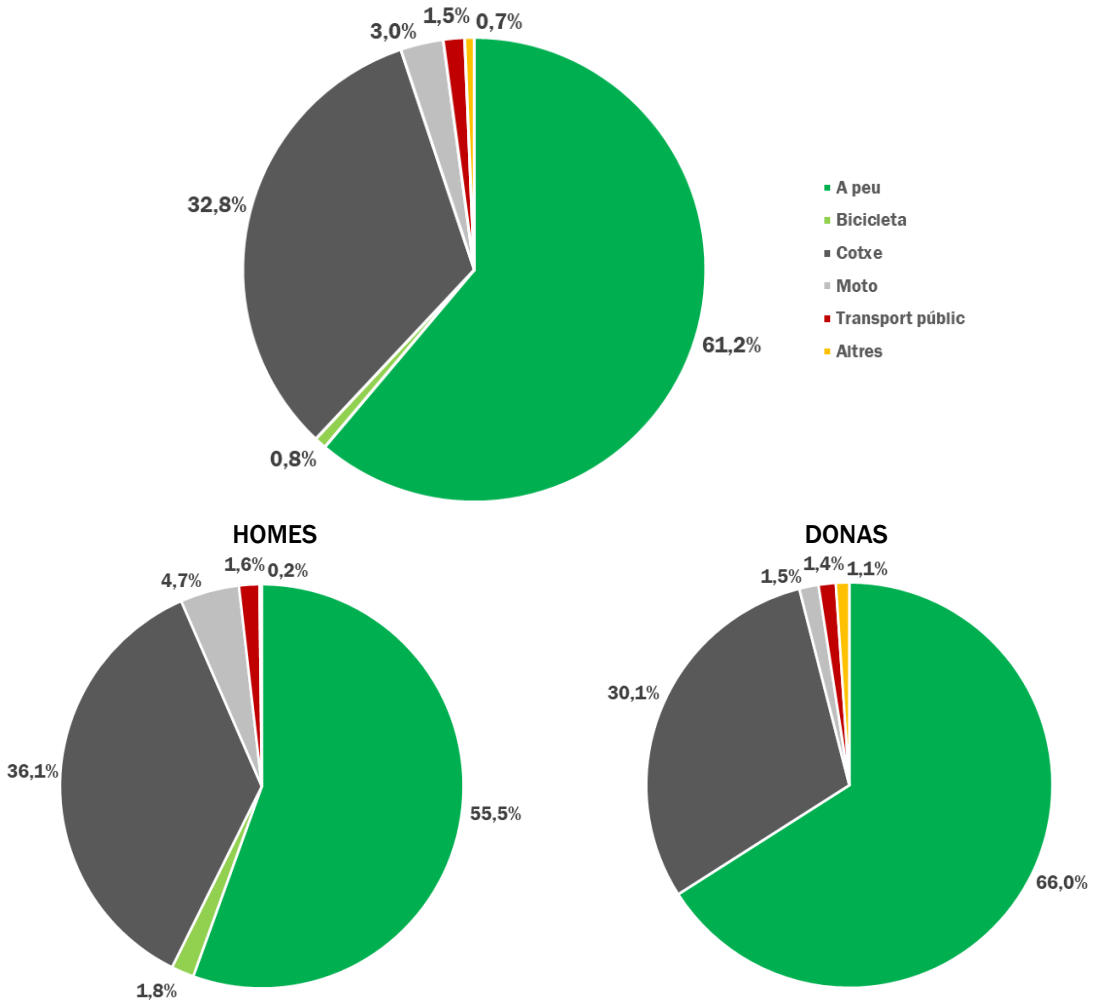
II. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

II.1. PAUTAS GENERALES DE LA MOVILIDAD EN XÀTIVA

De acuerdo con la encuesta domiciliaria de movilidad realizada en septiembre de 2017, cada día se realizan en Xàtiva un total de 75.133 desplazamientos (3,4 viajes diarios por cada persona que se desplaza), de los que un 86% son internos a Xàtiva, es decir, tienen su origen y destino dentro del municipio.

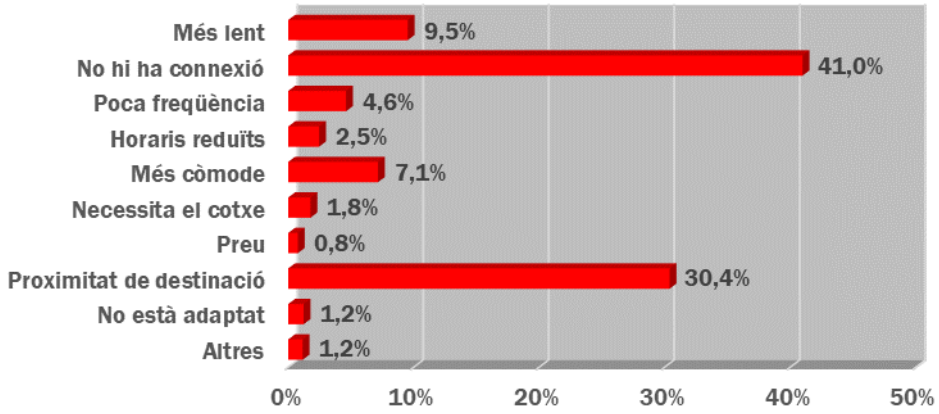
En cuanto a la forma en que se realizan estos viajes, se observa cómo la mayoría de los viajes (61,2%) se realiza a pie. Si bien, más de un tercio de los desplazamientos diarios se realizan en coche (32,8%) o moto (3,0 %). Pese a tratarse de un municipio con una escala muy adecuada para ello, el uso de la bicicleta en Xàtiva es muy reducido (0,8%). También el uso del transporte público es muy limitado (1,5%).

Figura 1: Repartiment modal día laborable Xàtiva (tots els viatges)



Consultada la población acerca de los motivos para no usar estos modos de transporte, se observa como la propia proximidad de los destinos limita el potencial de uso del transporte público y, en menor medida, de la bicicleta. Pero en el caso del transporte público es la falta de servicio o cuestiones relacionadas con su eficiencia (lentitud, frecuencia, horarios) las que restan atractivo a este modo.

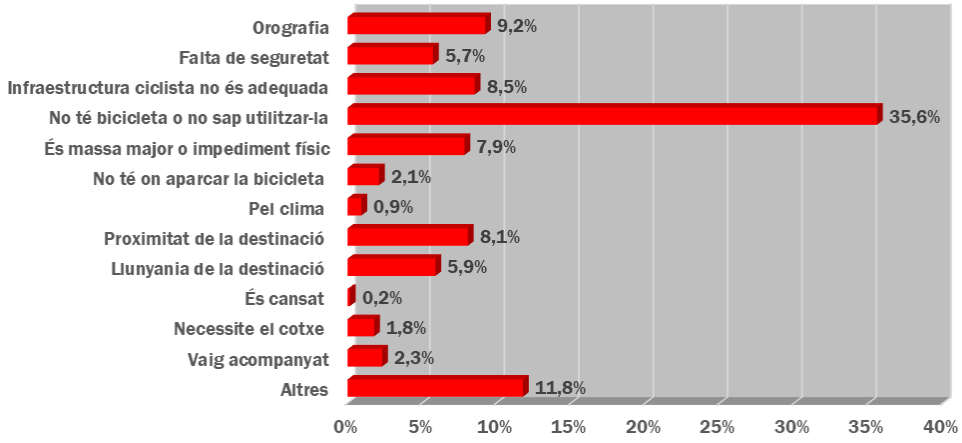
Figura 2: Motiu per a no usar el TP



Mientras que en el caso de la bici es la no disponibilidad de bicicleta o el no saber circular con ella la principal razón para no usar este modo de desplazamiento (la misma encuesta revela que existe casi un 50% de hogares de Xàtiva en los que no se dispone de ninguna bicicleta).

Por su parte, un 23,5% de los encuestados aluden a motivos relacionados con la falta de infraestructura y la seguridad para no usar la bicicleta.

Figura 3: Motiu per a no usar la bici



En cuanto al uso del coche, la facilidad para aparcar constituye un gran determinante para su utilización, favoreciendo en ocasiones usos ineficientes de este modo. Es algo que ocurre en buena medida en Xàtiva, pues como revela la encuesta la suma de aquellos que aparcan sin ningún tipo de restricción o coste en la calle (45,4%), en aparcamiento propio o de la empresa (36,8%) o en un aparcamiento gratuito (10,2%), representa la inmensa mayoría de los casos.

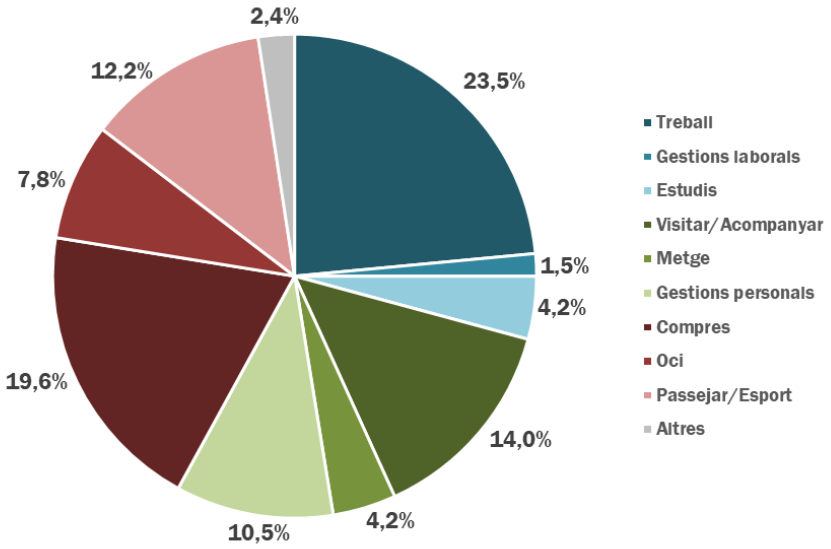
Con solo un 3,5% en aparcamientos de pago o un 2,5% de los aparcamientos en zona regulada por la O.R.A.

Por lo que respecta a los motivos para desplazarse, se identifican tres grandes grupos que se reparten sin grandes diferencias entre ellos:

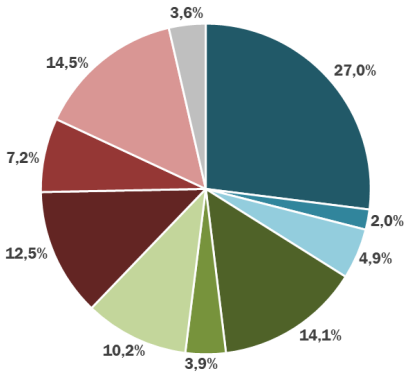
i. Cerca de un 30% de los desplazamientos tienen que ver con motivos recurrentes, como la asistencia diaria al lugar de trabajo (23,5%) o al lugar de estudios (4,2%), además de una serie de desplazamientos relacionados con gestiones laborales (1,5%).
ii. Aproximadamente otro 30% tiene que ver con motivos de índole personal y familiar, como el acompañamiento o visita a familiares (14%), acudir al médico (4,2%) u otras gestiones personales (10,5%).
iii. Las compras (19,6%), el ocio (7,8%) y el propio placer por pasear o hacer deporte (12,2%) justifican el resto de los viajes.

Mientras que el segundo bloque permanece más bien invariable, en el caso de los hombres se incrementa notablemente la cuota de viajes por motivos laborales, reduciéndose notablemente los desplazamientos a la compra. Pauta contraria a la de las mujeres, donde hay un menor índice de viajes laborales y sobre las que recae mayoritariamente la responsabilidad de las compras.

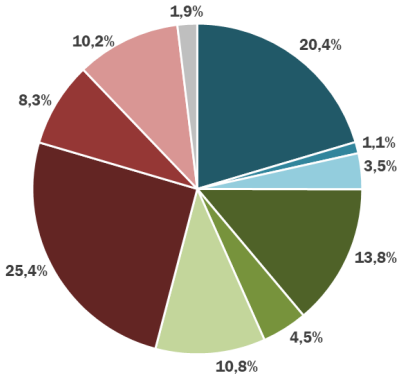
Figura 4: Motiu de viatge



Homes

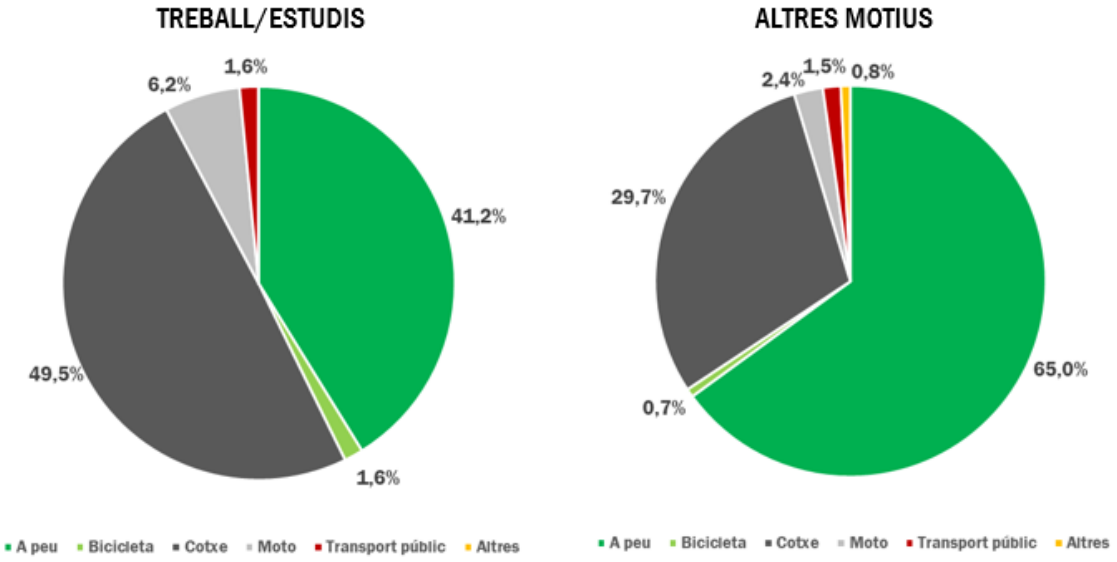


Donas



Tiene interés conocer cómo afecta el motivo de los viajes al uso de los diferentes modos de desplazamiento. En ese sentido se observa como el coche y la moto es mayoritario en los desplazamientos de índole laboral o por estudios. Mientras que para el resto de los motivos se incrementa, aunque no tan acusadamente, la proporción de personas que caminan.

Figura 5: Repartiment modal: treball/estudis vs altres motius

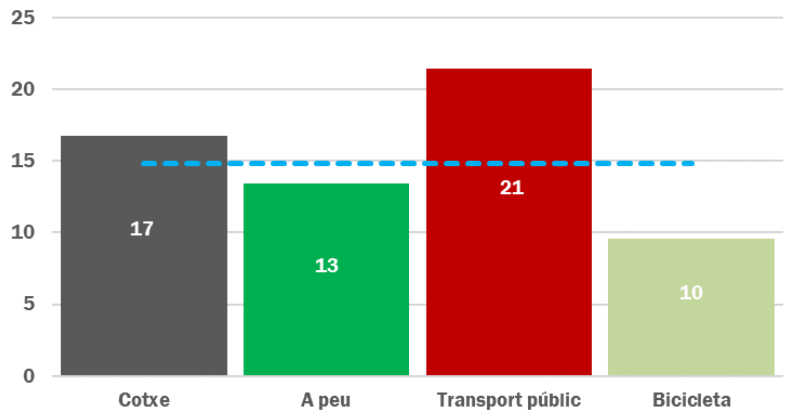


Finalmente, en cuanto a la duración media de los viajes, esta es de 15 minutos para el total de los viajes es de, un tiempo muy breve, como corresponde a un municipio de dimensiones limitadas.

Cuando se analiza cada modo por separado, llama especialmente la atención la duración media de los viajes en coche: 17 minutos. De los casi 25.000 viajes que se hacen en coche diariamente en Xàtiva, un 73% tiene una duración de entre 5 y 15 minutos, lo que nos da una idea del reducido radio de acción de dichos desplazamientos, una parte importante de los cuales sería susceptible, por tanto, de ser realizados en modos no motorizados.

El tiempo de viaje en transporte público (21 minutos) supera la duración media. Si bien su registro no es muy superior al del coche, lo que nos indica que una optimización en la operación de este servicio sería susceptible de captar viajes en coche.

Figura 6: Temps de viatge (min)



II.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 Xàtiva en cuanto a sus condicionantes y contexto, así como en sus diferentes ámbitos sectoriales.

Debilidades	Fortalezas
Marco físico y territorial - La barrera del ferrocarril - Presencia de pendientes importantes N-S, aunque en un ámbito acotado - Falta vertebración peatonal con los barrios nuevos - Estructura territorial y sistema de transportes que acusa dependencia del coche **Marco socioeconómico e institucional** - Envejecimiento de la población, principalmente en el casco histórico - No hay transporte público en el Casco Histórico, donde reside más población mayor - Falta de organismo de coordinación interdepartamental en materia de movilidad **Marco estratégico y de planificación** - Cierta descoordinación de iniciativas con intereses convergentes **Participación** - Tejido asociativo que no representa todos los ámbitos de la movilidad **Calidad del espacio público y peatonal** - Espacio público muy dominado por el coche - Itinerarios peatonales estrechos, con barreras y presencia de discontinuidad **Bicicleta** - Falta de infraestructura cómoda y segura **Transporte público** - Poca frecuencia, horarios reducidos y duración del trayecto del autobús urbano - Pobre servicio de autobuses interurbanos - Escasez de información y servicios añadidos en la estación de autobuses	**Marco físico y territorial** - Ciudad de dimensiones moderadas y compacta, favorece los desplazamientos peatonales y en bicicleta - Clima favorable para los modos no motorizados respecto a las precipitaciones, con temperaturas suaves la mayor parte del año, pero desfavorables desde el punto de vista de las temperaturas en el verano - Riqueza de situaciones urbanas, desde el casco antiguo hasta los crecimientos contemporáneos - Continuidad de los ejes longitudinales que vertebran la trama urbana **Marco socioeconómico e institucional** - La mayor parte de los trabajadores de Xàtiva desempeñan su actividad en el mismo municipio - Tasa de motorización inferior a la media regional **Marco estratégico y de planificación** - Existencia de un marco legislativo sobre movilidad sostenible **Participación** - Existencia de la Mesa de la Movilidad **Calidad del espacio público y peatonal** - Urbanismo de escala humana - Gran riqueza histórica y patrimonial, que añade atractivo al espacio público **Bicicleta** - Existencia de infraestructura para el aparcamiento de bicis **Transporte público** - Buena cobertura del autobús urbano

Coche y aparcamiento - Distribución del tráfico por la trama urbana en lugar de por la Ronda Norte - Existencia de tráficos de paso por la trama urbana, particularmente preocupante el que se produce por el casco histórico - Inexistencia de aparcamientos de disuasión permanentes - Facilidad para el aparcamiento libre en la calle - Doble fila y ocupación de aceras por el aparcamiento - Bolsas de aparcamiento ilegal en el casco histórico **Centros atractores** - Insuficiente transporte público al Hospital - Problemas de congestión en el aparcamiento del Hospital y en las áreas circundantes - Falta de plazas de aparcamiento Centro de Especialidades El Españoleto y centro de Salud Ausiàs March - Escaso acceso por modos no motorizados a las instalaciones deportivas y al Hospital - Congestión en los entornos escolares - Difícil acceso al centro comercial por modos diferentes al vehículo privado - Dificultades en los itinerarios turísticos en el Casco Histórico - Los trabajadores van mayoritariamente al trabajo en coche	**Coche y aparcamiento** - Ausencia de problemas de congestión - Gestión de velocidades favorable al calmado del tráfico (30 km/h y 20 km/h en todo el núcleo urbano) - Iniciativas de regulación de accesos en marcha **Centros atractores** - La mayor parte de la actividad económica y comercial en el Centro de Xàtiva - Áreas de concentración de colegios, que facilitan la implantación de caminos escolares

Amenazas	Oportunidades
- Aumenta el número de visitantes, lo que implica más coches y autobuses. - Pérdida de población y vida urbana en el casco histórico - Destrucción del comercio en el centro urbano - Dispersión de la actividad comercial - Nuevas formas de consumo asociadas a la utilización del vehículo privado - No dotar a la Concejalía de la Movilidad de competencias - Politización del debate sobre movilidad	- Mantenimiento de su papel como cabecera comarcal. - Las mujeres, más usuarias de modos no motorizados - Percepción del municipio como de escala peatonal - Existencia de una demanda latente para el uso de la bicicleta - Reivindicaciones de calmado el tráfico por parte de sectores de la ciudadanía - Público joven al Centro Comercial, más proclive a modos no motorizados - La mayor parte de los niños y niñas van a colegios próximos a sus hogares - Alteraciones del sistema de movilidad durante la Feria, que permite imaginar una gestión de la movilidad distinta - Posible firma de un Pacto por la Movilidad

III. MARCO ESTRATÉGICO

El objetivo fundamental del PMUS de Xàtiva 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, 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 Xàtiva 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 Xàtiva.

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 Xàtiva.

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 Xàtiva 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 Xàtiva, 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

Sin ser la única, la movilidad al lugar de trabajo es una de las que más número de desplazamientos genera en Xàtiva, cuyas características de recurrencia y concentración horaria le aportan unas características particulares. 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 Xàtiva 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”, el PMUS de Xàtiva 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 Xàtiva 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 de Xàtiva dedica esfuerzos a contrarrestar esta situación abordando de manera prioritaria actuaciones que mejoren las 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 Xàtiva 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.

IV. LA MOVILIDAD FUTURA DE XÀTIVA

IV.1. RETOS DE UNA NUEVA MOVILIDAD EN XÀTIVA

El Plan de Acción de este PMUS tiene por objetivo materializar una visión de futuro para la ciudad de Xàtiva 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. En definitiva, se trata de:

LOGRAR UNA MOVILIDA MÁS...		
JUSTA	Donde haya un reparto equitativo del espacio público y todo el mundo goce de iguales condiciones para llevar a cabo su vida cotidiana, con independencia del modo de transporte empleado	Indicador básico: superficie dedicada a los coches respecto del total del espacio público
INCLUSIVA	Cuyo diseño no excluya a nadie y otorgue igualdad de oportunidades para todos en el acceso a bienes y servicios, así como para el disfrute de la ciudad, que será sin barreras u obstáculos	Indicador básico: incumplimientos de la normativa de accesibilidad
AMABLE	Con más espacio para las personas, de tal forma que la calle sea un elemento clave para la convivencia y socialización, favoreciendo la cohesión de su población	Indicador básico: superficie de áreas peatonales y plazas
SEGURA	Con menor número de víctimas de accidentes de tráfico y de menor gravedad. Además de una menor percepción de riesgo por parte de todos los usuarios.	Indicador básico: nº de accidentes de tráfico y de víctimas
SALUDABLE	Que, frente a los hábitos sedentarios de la actualidad, promueva una movilidad más activa y menos dependiente del tráfico motorizado, contribuyendo así a una mejor salud de su ciudadanía	Indicador básico: desplazamientos en modos no motorizados
RESPETUOSA CON EL MEDIOAMBIENTE	Que reduzca sus emisiones contaminantes y de ruido, preservando su entorno del deterioro ambiental que actualmente sufre y contribuyendo así a una mayor calidad de vida	Indicador básico: reparto modal del coche
EFICIENTE	Que disminuya su consumo energético de fuentes no renovables, contribuyendo así al reto global de frenar el cambio climático, además de favorecer la soberanía energética	Indicador básico: consumo energético de la movilidad
ACOGEDORA	Que cuide su patrimonio y, con ello, atraiga un mayor número de visitantes, contribuyendo a dinamizar la ciudad.	Indicador básico: número de visitantes

IV.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Dichos objetivos generales se concretan en 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 de Xàtiva:

ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

- Agrupar las competencias relacionadas con la movilidad en un único departamento
- Mejorar la coordinación interdepartamental en materia de movilidad
- Favorecer la cooperación entre administraciones en materia de movilidad
- Favorecer la planificación y gestión conjunta de los servicios de transporte de ámbito comarcal
- Fomentar la participación ciudadana en la planificación y diseño de las políticas de movilidad de Xàtiva
- Adaptar el marco normativo al nuevo panorama de movilidad generado con la implantación del PMUS
- Mejorar la integración de la planificación de la movilidad y el urbanismo

ESPACIO PÚBLICO

- Eliminar barreras arquitectónicas y favorecer la accesibilidad universal en toda Xàtiva
- Mejorar la calidad estancial del espacio público de Xàtiva
- Recuperar la función social del espacio público
- Favorecer un reparto más justo del espacio público

SERVICIOS DE TRANSPORTE

- Mejorar la oferta de transporte público de Xàtiva
- Hacer más atractivo y competitivo el servicio de transporte público de Xàtiva
- Incrementar el número de usuarios del transporte público en Xàtiva
- Mejorar la accesibilidad al transporte público
- Eliminar barreras al uso del transporte público de Xàtiva por parte de las personas con discapacidad
- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones del sistema de transporte público de Xàtiva

INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Optimizar el uso de las infraestructuras viarias
- Fomentar la movilidad no motorizada
- Mejorar la seguridad vial, particularmente de los modos no motorizados y los usuarios más vulnerables
- Mitigar el efecto barrera de las infraestructuras de transporte

GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO

- Racionalizar el uso del coche en el interior de la ciudad
- Evitar tráficos de paso por entornos sensibles de la ciudad
- Moderar la velocidad de circulación de los coches
- Incentivar la movilidad a pie y en bicicleta

- Optimizar el uso del espacio dedicado al aparcamiento

GESTIÓN DE LA DEMANDA

- 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
- Fomentar un estilo de vida más activo y combatir el sedentarismo
- Promover el uso de modos de transporte alternativos al coche en el acceso a los centros de trabajo y grandes centros atractores
- Incrementar la ocupación media de los coches
- Satisfacer las necesidades de movilidad a la escuela de una forma sostenible y segura
- Fomentar la autonomía infantil
- Fomentar la co-responsabilidad de la sociedad en cuanto al cuidado y seguridad de los más pequeños
- Mejorar las capacidades técnicas y el conocimiento de los técnicos responsables del desarrollo de las estrategias de movilidad de Xàtiva

TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

- Promover la movilidad eléctrica
- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva
- Reducir el estacionamiento ilegal y la indisciplina viaria
- Mejorar la información sobre el sistema de movilidad de Xàtiva

MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO

- Mejorar la oferta de transporte público interurbano de Xàtiva
- Fomentar el uso del transporte público en los desplazamientos interurbanos
- Mejorar la accesibilidad en modos no motorizados al entorno de Xàtiva
- Incrementar la seguridad de los desplazamientos interurbanos en modos no motorizados

MAYOR EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCÍAS

- Optimizar las actividades de carga y descarga
- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de la distribución de mercancías en Xàtiva
- Minimizar el impacto de la actividad de carga y descarga en el medio ambiente urbano
- Promover la distribución urbana de mercancías con vehículos eléctricos
- Promover la distribución urbana de mercancías con vehículos no motorizados
- Reducir el estacionamiento ilegal y la indisciplina viaria

V. EJES DE ACTUACIÓN

Para la consecución de esta visión de futuro de la movilidad en Xàtiva y sus objetivos específicos, el PMUS desplegará un plan de acción estructurado en torno a los siguientes ejes de actuación:

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 Xàtiva 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 organigrama organizativo, que re-diseñe 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.

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 Xàtiva desarrollará las siguientes medidas:

- Firma de un Pacto por la Movilidad
- Creación de una Oficina de la Movilidad
- Creación de una Comisión Técnica de Coordinación
- Impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes
- Creación de un Observatorio de la Movilidad en Xàtiva
- Potenciar el papel de la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación y seguimiento
- Participación directa vía web o redes sociales
- Revisión de la ordenanza de movilidad
- Revisión de la normativa urbanística

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 propia circulación de vehículos en las estrechas calles o en las pequeñas plazas del Casco Histórico de Xàtiva condicionan la seguridad del caminar e impiden la correcta percepción y disfrute del patrimonio. El ruido, el peligro y la polución son aspectos muy negativos en el corazón de la ciudad.

Conseguir los retos de la nueva movilidad en Xàtiva 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, atendiendo a criterios de accesibilidad, sin excluir a nadie de esa posibilidad.

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 Xàtiva son:

- Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal
- Mejora de la calidad de las zonas estanciales existentes
- Creación de nuevas zonas estanciales y ejes peatonales
- Plan verde de conexión de parques y jardines
- Entornos escolares de más calidad y más seguros
- Revisión de la ordenanza de ocupación de la vía pública

SERVICIOS DE TRANSPORTE

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.

Con este objetivo, el PMUS de Xàtiva revisa y actualiza el sistema de transportes de la ciudad, desarrollando medidas para la mejora de los servicios actualmente existentes y proponiendo la creación de nuevos servicios.

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

- Renovación de la flota del bus urbano
- Remodelación del servicio de autobús urbano
- Acondicionamiento de paradas de bus urbano
- Revisión del marco tarifario y creación de un bono multiusos del bus urbano
- Mejorar la coordinación entre el bus urbano y cercanías
- Servicios de transporte a la demanda
- Ampliar el potencial del tren turístico como transporte local
- Autobuses y cercanías adaptados personas con problemas de movilidad
- Servicio de car-sharing

INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Las infraestructuras constituyen el soporte fundamental para que se produzcan las relaciones de movilidad. En ese sentido, la forma en que son concebidas y diseñadas condiciona su utilización, tanto en cuanto a los usuarios que hacen uso de ellas como en relación al modo en que las emplean. Así pues, la concepción del viario urbano y sus infraestructuras debe ser coherente con los principios de la movilidad sostenible y la inversión de prioridades que esta conlleva.

Bajo esta óptica, un primer paso consiste en diseñar y habilitar las infraestructuras necesarias para que los modos no motorizados puedan desplazarse en condiciones óptimas de comodidad y seguridad. Esto implicará, en ocasiones, la dotación de infraestructuras exclusivas para estos modos, particularmente la bicicleta. Pero en muchas ocasiones se tratará de garantizar que el diseño viario observa los requerimientos de estos modos, dotándoles del espacio necesario, asegurando su continuidad y permeabilidad, y eliminando las barreras en su recorrido.

El PMUS de Xàtiva aborda la necesaria revisión del sistema viario de la ciudad, haciéndolo además desde una perspectiva sensible al contexto, es decir, teniendo en cuenta que, más allá de la lógica de los flujos motorizados, existen toda una serie ejes en los 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.

Igualmente, contempla la dotación de nuevas infraestructuras complementarias de soporte a un modelo menos dependiente del coche, relacionadas con el fomento de los modos no motorizados y un uso más racional del automóvil particular.

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

- Definición de una red básica de itinerarios peatonales
- Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal
- Creación de ejes peatonales de altas prestaciones
- Definición de una red básica de vías ciclistas municipales
- Ampliación y mejora de la red de ciclo-vías
- Conexiones no motorizadas a centros atractores
- Paseo ferroviario
- Extensión de la red de aparcabicis
- Mejora de permeabilidad de la vía ferroviaria
- Aparcamientos disuasorios en la periferia

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 Xàtiva 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 si no se concibe desde criterios de sostenibilidad.

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

- Plan de calmado del tráfico de la ciudad
- Jerarquización viaria y eliminación de tráficos de paso
- Nuevo esquema circulatorio
- Remodelación de intersecciones bajo criterios de calmado de tráfico
- Revisión de la O.R.A.
- Creación de zonas de “bajada de acompañantes” en centros de salud
- Creación de zonas para “gestiones” en organismos municipales

- Kiss & Ride en la estación de cercanías
- Regulación del aparcamiento en el Hospital
- Revisión de tiempos semafóricos y adaptación para invidentes y discapacitados

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 (polígonos industriales, Hospital, centro comercial, etc.) y escolares (colegios e institutos), concentran gran cantidad de viajes en Xàtiva. 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.

La ventaja que ofrecen estos centros atractores, desde el punto de vista de la planificación de la movilidad, es que facilitan la modulación de los viajes analizando directamente el comportamiento de un colectivo concreto, que por lo general, tiene características comunes en sus pautas de movilidad: mismas horas de entrada y salida, mismos destinos, similar poder adquisitivo, etc. Esto permite diseñar medidas de incentivo y fomento de nuevas pautas de movilidad específicamente adaptadas a las características particulares de estos colectivos.

Complementariamente, este eje de actuación desarrolla medidas de información y formación dirigidas a sensibilizar e incrementar la conciencia de la población en generar acerca de las consecuencias del modelo actual y la necesidad de cambiar nuestros hábitos de movilidad.

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

- Programa de caminos escolares en todos los centros educativos de Xàtiva
- Señalización de itinerarios escolares
- Impulso del programa “Comercio amigo de la infancia”
- Planes de movilidad al trabajo
- Plan de movilidad al hospital
- Plan de movilidad al Centro Comercial
- Promover convenios con empresas y grandes centros atractores
- Incentivos para la movilidad colaborativa
- Cursos de circulación segura en bici
- Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible
- Mejorar la información para los turistas
- Creación de itinerarios temáticos
- Formación en movilidad sostenible

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 de Xàtiva 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 Xàtiva son:

- Flota municipal de vehículos eléctricos
- Puntos de recarga eléctrica de vehículos
- Considerar criterios ecológicos en la renovación de flotas
- Criterios ambientales para la renovación y concesión de nuevas licencias de taxi
- Reserva de espacio para bicicletas en los nuevos edificios
- Utilización de medios tecnológicos para el control de la disciplina viaria
- Portal web de la movilidad de Xàtiva
- Aplicación de movilidad de Xàtiva
- Tótem interactivo con información de movilidad
- Red de control de emisiones y ruido
- Mayor eficiencia en la iluminación pública

MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO

Por un lado, las pautas de movilidad de los residentes de Xàtiva no se circunscriben al interior de los límites administrativos municipales, sino que se extienden a un área funcional, que generalmente incluye a los municipios vecinos y la capital provincial, en el caso de Xàtiva. Además, dada la riqueza patrimonial y cultural de Xàtiva, la ciudad recibe la visita de numerosos turistas a lo largo de todo el año, procedentes del entorno más inmediato y de lugares más lejanos.

En definitiva, Xàtiva constituye un polo atractor y generador de desplazamientos, a los que hay que dotar de la posibilidad de realizarse de la manera más sostenible posible. Para ello es necesario potenciar los servicios de transporte con los territorios vecinos, integrándolos con la red de servicios municipal en el mayor grado posible.

Por otro lado, es preciso favorecer que un mayor número de visitantes accedan al municipio en modos de transporte público, ofreciéndoles además un espacio público atractivo para su visita.

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

- Ampliación y mejora de los servicios en autobús interurbano
- Revitalización de la estación de autobuses y punto de información
- Vía Verde de conexión con Manuel
- Red de itinerarios de conexión con la naturaleza y rehabilitación de caminos rurales
- Adecuación no motorizada de carreteras

MAYOR EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCÍAS

La movilidad de mercancías en áreas urbanas es uno de los elementos que más afecta a la congestión, la contaminación atmosférica, ruido, accidentes, etc. Por ello, el PMUS de Xàtiva desarrolla una serie de medidas para racionalizar los flujos mercancías, mejorar su eficiencia y optimizar la carga/descarga. Explorando, además, las posibilidades de los modos más sostenibles en el desarrollo de esta actividad.

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

- Incentivar la utilización de vehículos de carga poco contaminantes
- Centro de consolidación urbana de mercancías
- Servicio de reparto en bici
- Revisión de la regulación de horarios de carga y descarga
- Servicio de reparto de mercancías eco-social
- “Buzón” de recogida de compra on-line

VI. MEDIDAS POR EJES DE ACTUACIÓN

VI.1. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

El PMUS de Xàtiva propone una nueva organización de la movilidad para el municipio mediante la aplicación de las siguientes actuaciones:

Firma de un Pacto por la Movilidad

La elaboración del PMUS supone una oportunidad para la firma de un Pacto por la Movilidad de Xàtiva, que refleje de la voluntad y el compromiso de las instituciones, grupos políticos, entidades, asociaciones, administraciones, etc. en apoyar su puesta en marcha y asegurar su continuidad. Dicho Pacto por la Movilidad definirá unos principios, unos objetivos, y unos criterios de actuación aceptados por todos los integrantes del pacto (idealmente, el conjunto de los agentes implicados en la movilidad de la ciudad), que servirán para orientar las medidas a llevar a cabo en el futuro. El desarrollo del Pacto por la Movilidad se consolidará así como un instrumento de trabajo que guiará la elaboración del PMUS de Xàtiva.

Creación de una Oficina de la Movilidad

Para el óptimo desarrollo del PMUS de Xàtiva es necesario agrupar, en la medida de lo posible, todas las competencias relacionadas con la movilidad en un mismo órgano permitiendo facilitar las labores de coordinación de políticas, programas y planes de actuación. Así, la creación de una Oficina de la Movilidad en Xàtiva se configura como un instrumento esencial. Dicha oficina debe contar con el personal técnico necesario, incluyendo la designación de un responsable del despliegue del PMUS, que actúe como coordinador e interlocutor reconocible para todas las cuestiones relacionadas con el plan de movilidad de Xàtiva.

Además, la puesta en marcha de este PMUS va a obligar a realizar labores de evaluación y de seguimiento de las diferentes medidas que se incluyen en el mismo para asegurar la correcta consecución de sus objetivos y evitar o encauzar sus posibles desviaciones, lo cual será una de las principales competencias de la Oficina de la Movilidad, cuyo trabajo se apoyará en el Observatorio de la Movilidad.

Creación de una Comisión Técnica de Coordinación

También se estima necesaria, dada la transversalidad de la movilidad, la creación de una Comisión Técnica de coordinación interadministrativa, donde se establezcan procedimientos para abordar conjuntamente temas relacionados con la movilidad y el espacio público. Se trataría de establecer reuniones periódicas (coordinadas por la Oficina de la Movilidad) entre distintos departamentos municipales (y representantes de otras administraciones, cuando fuera necesario) para coordinar aquellas actividades que, por tener lugar en el espacio o viario público de la ciudad o por el área temática que abordan, tengan repercusión en la movilidad de los ciudadanos.

Impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes

Dado el carácter de centro comarcal del Xàtiva, sería necesario abordar el impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes para la planificación conjunta y gestión del transporte público a nivel comarcal, que actúe como interlocutor con la Generalitat en esta materia.

Creación de un Observatorio de la Movilidad en Xàtiva

Se propone la creación de un Observatorio de la Movilidad en Xàtiva, vinculado a la Mesa de la Movilidad y a la Oficina de la Movilidad, como herramienta para el seguimiento y evaluación del desarrollo del PMUS y las políticas de movilidad en el municipio. Su cometido será la coordinación de la elaboración anual de un Informe de Estado de la Movilidad en Xàtiva, y la realización de un Informe Anual de Progreso, que servirá para determinar el grado de cumplimiento de las determinaciones del PMUS. Dichos informes serán presentados a la Mesa de la Movilidad, en cuyo seno se debatirán las necesidades de adaptación de las disposiciones del PMUS para hacer frente a posibles desviaciones.

Potenciar el papel de la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación y seguimiento

Desde el comienzo de la elaboración del presente PMUS, la participación ciudadana en la toma de decisiones ha sido una constante. Xàtiva ya cuenta con una Mesa de la Movilidad en la que el PMUS se ha poyado para detectar problemas y consensuar propuestas de actuación. Esta plataforma de participación tiene que mantenerse y potenciarse una vez que el Plan haya sido aprobado. Tanto para velar por el cumplimiento de los objetivos y medidas del PMUS como por la necesidad de incorporar nuevas inquietudes que vayan surgiendo a lo largo de los trabajos de implementación del Plan. En ese sentido, se propone:

- Ampliar la representatividad e la Mesa mediante la progresiva incorporación de colectivos y grupos actualmente no representados
- Creación de comisiones temáticas de trabajo que profundicen en la comprensión de las problemáticas y la definición de actuaciones
- Apertura del trabajo de la Mesa a la ciudadanía mediante la celebración de actos públicos y sesiones de trabajo abiertas

La potenciación de la Mesa de la Movilidad también jugará un papel relevante en la consolidación del Portal de la Movilidad de Xàtiva, con su buzón de sugerencias y la publicación de actas y documentación, etc.

Participación directa vía web o redes sociales

Como complemento a la participación vía la Mesa de la Movilidad, se propone la creación de nuevos instrumentos de participación directa vía web o redes sociales.

Revisión de la ordenanza de movilidad

Otro instrumento que se consideran necesario para el impulso del PMUS y sus propuestas es la revisión de la Ordenanza de Movilidad, que recoja las sugerencias que cada uno de los planes sectoriales de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible realiza. En concreto se tendrían que regular mediante la nueva ordenanza los aspectos relacionados con las vías ciclistas, itinerarios peatonales, el tráfico calmado, la gestión del estacionamiento o los criterios de la accesibilidad universal.

Revisión de la normativa urbanística

Se propondrán mejoras de la normativa en materia urbanística, de cara a la introducción de criterios para una mejor integración de la movilidad, relativas a la estructura urbana (densidad,

mezcla de usos), concentración y segregación funcional, dotaciones de aparcamiento o relativas a los modos no motorizados, etc. Además, se incorporarán requerimientos de estimación de la demanda generada por los nuevos desarrollos.

VI.2. ESPACIO PÚBLICO

El PMUS de Xàtiva abordará la mejora del espacio público a través de las siguientes medidas:

Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal

El propósito de esta medida es adaptar el diseño de los espacios libres existentes (calles y plazas) 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 escalones), como la continuidad visual de los mismos. Para ello, se tomará como referencia la ORDEN VIV/561/2010, si bien se aplicará un criterio más amplio, que tenga en cuenta, además, cuestiones como la distancia excesiva entre pasos peatonales, la falta de permeabilidad y el rodeo excesivo de los itinerarios peatonales o la falta de visibilidad en intersecciones, que afectan significativamente a estos colectivos.

Mejora de la calidad de las zonas estanciales existentes

Una red peatonal de primera clase además de ser segura y continua debe contar con espacios que ofrezcan la posibilidad de detenerse a descansar en el camino, estar fuera de casa cómodamente (a la sombra en verano y al sol en invierno) o la oportunidad de encontrarse y relacionarse.

Un primer paso para la mejora de estos espacios pasa por clarificar la prioridad peatonal en espacios que pueden ser compartidos por distintos modos, a través de medidas no invasoras que garanticen un ambiente seguro, inclusivo y acogedor para las personas que lo utilizan.

Por otro lado, estos espacios públicos necesitan contar con arbolado de sombra (espacialmente en Xàtiva, dada su climatología), ser equipados para acoger a los diferentes usuarios y responder a funciones “no comerciales” como el descanso, el juego, la posibilidad de refrescarse en una fuente u otras actividades cotidianas u ocasionales.

La coexistencia de usos y grupos de edad, disfrutando de estos espacios, redundará necesariamente en una mayor vitalidad y atractivo de la red peatonal y del conjunto de la ciudad.

Creación de nuevas zonas estanciales y ejes peatonales

Por un lado, aunque la secuencia de plazas dentro del casco histórico es significativa y constituye un buen punto de partida, hay numerosos espacios que, de forma reglada o no, siguen siendo utilizadas como bolsas de aparcamiento sobre las que es posible actuar para recuperar la calidad de este entorno.

Por otro lado, en el resto de la ciudad no encontramos tal concatenación de espacios estanciales de calidad, por lo que se propone actualizar en redimensionando calzadas hoy sobredimensionadas y racionalizando la disposición de plazas de estacionamiento. Transformando calles en ejes de prioridad peatonal que den continuidad a los recorridos

urbanos, ensanchando aceras, disponiendo arbolado y bancos... ofreciendo a sus habitantes espacios de calidad dentro y entre los barrios.

Plan verde de conexión de parques y jardines

Esta medida supone la actuación para dotar de arbolado de sombra todas las calles y plazas de la red peatonal principal que lo permitan, aumentando la superficie de pavimentos permeables siempre que sea posible para ayudar a combatir las altas temperaturas que se alcanzan en Xàtiva gran parte del año, atendiendo también a las necesidades de soleamiento en invierno. Como resultado de ello, se obtendrá una red de corredores verdes que dará continuidad a la cobertura vegetal entre los parques existentes y futuros, favoreciendo la biodiversidad y la naturalización del espacio urbano.

Entornos escolares de más calidad y más seguros

Esta medida propone directrices para el diseño de los accesos y el entorno de los centros escolares, que impriman seguridad, confort y disfrute al itinerario que da soporte, permitiendo la autonomía escolar y la libre elección de sistema de transporte. Creando umbrales de acceso de dimensiones y condiciones adecuadas, incluyendo equipamiento de bancos, aparcabicis, áreas de sombra y espacio libre de obstáculos en el acceso del centro, de forma que la propia calle nos indique la presencia del colegio.

Revisión de la ordenanza de ocupación de la vía pública

Se propone la revisión de la ordenanza de ocupación de la vía pública, particularmente en lo relativo a la disposición de terrazas y veladores, así como publicidad, con el objetivo de garantizar un ancho libre peatonal que satisfaga los requerimientos de cruce de personas, incluyendo las zonas de visión de escaparates, borde de acera, espacio para el encuentro, etc., en función de la capacidad de la calle y el flujo de viandantes que pueda acoger. La jerarquía y la función o carácter de la calle determinará el ancho óptimo y la reducción máxima admisible, evitando emplear mínimos absolutos.

VI.3. SERVICIOS DE TRANSPORTE

Bajo este eje de actuación, el PMUS de Xàtiva pondrá en marcha las siguientes medidas:

Renovación de la flota del bus urbano

El servicio de autobús urbano se realiza actualmente con un único autobús, cuyas características no se corresponden con el actual marco de necesidad de reducción de emisiones y consumo energético, tanto a nivel local como global. Se plantea, por tanto:

- Incrementar el número de autobuses que prestan servicio, posibilitando con ello una mejora del servicio, tanto en cuanto a la mejora de las frecuencias y horarios, como por la posibilidad que abre en cuanto a la remodelación de las rutas y recorridos. Además de hacer el servicio menos vulnerable frente a posibles incidencias y averías.
- Incorporar autobuses más eficientes en cuanto a emisiones y consumo energético, preferiblemente propulsados por fuentes de energía más limpias (autobuses híbridos, eléctricos)

Remodelación del servicio de autobús urbano

Se reestructurará el servicio actualmente en vigor, con el doble objetivo de:

- hacer más atractiva su operación dentro del núcleo urbano y en la conexión ya existente con el Hospital
- ampliar su servicio a importantes centros atractores actualmente no cubiertos por el servicio, tales como el Centro Comercial, Áreas de actividad industrial/comercial

Además, se planteará la posibilidad de ampliar el horario de servicio y su extensión a los fines de semana.

Acondicionamiento de paradas de bus urbano

Se propone habilitar el espacio de parada del autobús con marquesinas que permitan el descanso durante la espera y resguarden de las inclemencias del tiempo. Además de ofrecer información sobre el servicio.

El diseño de las mismas será de tal forma que dificulte su ocupación por otros vehículos y facilite las operaciones de subida y bajada, también para las personas con discapacidad.

Revisión del marco tarifario y creación de un bono multiusos del bus urbano

Sin olvidar la necesaria contribución a cubrir los costes de operación del sistema, el marco tarifario del autobús urbano debe estimular su uso cotidiano e intentar fidelizar al usuario. A ello puede contribuir la habilitación de bonos multiusos que bonifiquen al viajero frecuente.

Mejorar la coordinación entre el bus urbano y cercanías

Con el objetivo de configurar el transporte público de Xàtiva como una alternativa competitiva también para aquellos que, procedentes de otros municipios, realizan su actividad laboral o deben trasladarse a Xàtiva por otros motivos, es necesario que la combinación Cercanías-Autobús sea lo más eficiente posible, facilitando su uso y minimizando los tiempos de espera. Para ello, es necesario ajustar los tiempos de paso del autobús urbano por la estación de ferrocarril de Xàtiva, para hacerlo coincidir con los horarios de salida/llegada de los trenes de Cercanías, particularmente durante los periodos de hora punta de entrada al trabajo, muy especialmente en el caso del Hospital.

Servicios de transporte a la demanda

Se estudiará la viabilidad de poner en marcha servicios de transporte a la demanda, es decir, que operen con flexibilidad en sus recorridos, para adaptarse a las peticiones que reciban de los usuarios e incluso que solo operen bajo petición previa. Se trataría de servicios especialmente dirigidos a personas mayores o con problemas de movilidad (temporal o permanente), así como a la población de núcleos dispersos (p.ej. Bixquert)

Ampliar el potencial del tren turístico como transporte local

Esta medida pretende, por un lado, contribuir a hacer más atractiva la opción de que los visitantes de Xàtiva accedan al municipio en transporte público, acercando el servicio del tren turístico al principal punto de llegada de éstos, la estación de Cercanías. Por otro, se plantea la posibilidad de que el potencial de este modo de transporte que recorre el casco urbano de la

ciudad sea aprovechado por la población local, particularmente las personas mayores, posibilitando su utilización bajo unas determinadas condiciones que no menoscaben su orientación turística y dirigida a los visitantes.

Autobuses y cercanías adaptados personas con problemas de movilidad

El objetivo de esta medida es eliminar las barreras que actualmente encuentran las personas con discapacidad para acceder a los vehículos de transporte público que operan en Xàtiva, ya sean los trenes de Cercanías (se instará a RENFE a adaptar su parque móvil) o los autobuses urbanos (la renovación de flota propuesta por el PMUS deberá hacerse también bajo criterios de accesibilidad).

Servicio de carsharing

En línea con la tendencia actual de "compartir en lugar de poseer", que se ha demostrado que aporta beneficios en términos de sostenibilidad del sistema, desde el Ayuntamiento, se impulsará la puesta en marcha de un sistema de vehículos de titularidad compartida (car-sharing).

VI.4. INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

En relación con las infraestructuras, el PMUS de Xàtiva propone:

Red básica de itinerarios peatonales

Esta medida establecerá una red teórica de itinerarios peatonales para el municipio de Xàtiva, que facilite la conexión a los principales puntos de interés de población y visitantes (comercio, centros educativos, centros escolares, dotaciones, etc.), e Integradora de los espacios públicos existentes. Se contrastarán las características actuales de los itinerarios previstos con el óptimo de comodidad y seguridad peatonal.

Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal

Esta medida constituye el complemento de la anterior, de tal forma que, tras la definición de la red básica de itinerarios peatonales, se propondrán cambios conceptuales y de tratamiento donde sea necesario. En este sentido, la continuidad y eliminación de barreras de los itinerarios, junto con la permeabilidad de la red (y sus tramos) y la seguridad de las intersecciones, constituyen los criterios fundamentales en los que se apoyará el desarrollo de la red. 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.

Creación de ejes peatonales de altas prestaciones

Identificación y acondicionamiento de Ejes Cívicos de Xàtiva, con una reformulación del diseño que haga patente esa prioridad peatonal e invierta las reglas actuales de circulación, donde el dominio motorizado es patente. Los posibles ejes cívicos incluyen los ejes:

- Reina - República de Argentina
- Abú Massaifa – Gregorio Molina
- Baixada Estació
- Albereda-Av. Selgàs

Definición de una red básica de vías ciclistas

Esta medida desarrollará una red de vías ciclistas que canalice los principales flujos de movilidad ciclista en el municipio y garantice el acceso en bici a los principales destinos de la ciudad. Para ello, en aquellas vías donde no se aconseje el uso compartido de la calzada, se diseñarán infraestructuras exclusivas, eligiendo para ello la modalidad que mejor se ajuste a las características del tramo en cuestión, teniendo en cuenta el uso que del mismo se dé por parte del resto de usuarios (particularmente peatones).

Igualmente, se dotará a la red de una identidad mediante un diseño reconocible y uniforme a lo largo de toda la red.

Ampliación y mejora de la red de ciclo-vías

En aquellos ejes que formen parte de la red de vías ciclistas y no cuenten con infraestructuras exclusivas, se acondicionará el viario para una mejor coexistencia con el tráfico motorizado, a partir del concepto de ciclo-vía ya aplicado en Xàtiva. Si bien, en coordinación con el plan de calmado del tráfico, se buscará un diseño más favorable al uso compartido.

Conexiones no motorizadas a centros atractores

Esta medida consiste en habilitar itinerarios peatonales y ciclistas de calidad que conecten con algunos puntos de gran interés, como el Hospital, el Centro Comercial, la Ciutat de L'Esport, etc. (centros atractores fuera del núcleo urbano)

Paseo ferroviario

Esta medida estudiará la creación de itinerario no motorizado junto a las vías de ferrocarril obteniendo un paseo ininterrumpido longitudinal

Extensión de la red de aparcabicis

Implantación de aparcamientos para bicicletas en los principales equipamientos de la ciudad, así como espacios comunitarios de aparcamiento de bicis para facilitar el uso de la bici a aquellos que no tengan posibilidad de guardarla en casa

Mejora de permeabilidad de la vía ferroviaria

Mejora de las condiciones para los modos no motorizados de los pasos existentes que cruzan la línea ferroviaria, que se producen a lo largo del viario motorizado. Así como el estudio de nuevos pasos exclusivos para peatones y bicis.

Aparcamientos disuasorios en la periferia

Diseño de una red de aparcamientos periféricos vinculados a ejes de movilidad no motorizada de calidad, que contribuyan a reducir la presión del vehículo privado, particularmente en el caso de sus visitantes y turistas. Dicha red de aparcamientos disuasorios se deberá acompañar de la correspondiente señalización para facilitar su localización e invitar a su uso.

VI.5. GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO

El eje de actuación de gestión del tráfico y el aparcamiento del PMUS de Xàtiva incluye las siguientes medidas:

Plan de calmado del tráfico de la ciudad

Esta medida propondrá actuaciones de remodelación del diseño viario para pacificar el tráfico, no solo en términos de velocidad, sino también de intensidad, para mejorar coexistencia y convivencia de modos, aumentando la calidad urbana, seguridad y ambiental de las zonas.

Las técnicas de calmado del tráfico a aplicar incluyen una amplia gama de opciones, que van desde el estrechamiento de calzada a la ruptura de alineaciones rectilíneas y zig-zags, así como sobreelevación de intersecciones y cruces, elementos reductores de velocidad no perjudiciales para bicicletas y autobuses, etc.

Jerarquización viaria y eliminación de tráficos de paso

Esta medida abordará el replanteamiento de la estructura y jerarquización del viario, de acuerdo a criterios ambientales y de funcionalidad, buscando la mejor adaptación de la categoría viaria a las características del entorno y para la mejora de la eficiencia en su uso. Una vez fijada la nueva jerarquización viaria, se propondrán medidas para eliminar los tráficos oportunistas de paso por ejes viarios no principales, incluyendo la posible ampliación (horaria o de nuevos accesos) de la restricción de accesos al Casco Histórico de Xàtiva.

Nuevo esquema circulatorio

Esta línea de actuación, que complementa la anterior, tiene por objetivo optimizar el uso de la red viaria y eliminar los tráficos de paso, por ser los más distorsionadores de la vida urbana y los que menos aportan al normal funcionamiento de la población. Mediante la revisión de los sentidos de circulación y la aplicación de medidas regulatorias se canalizará el tráfico por aquellos recorridos que más convenga, preservando las zonas más pobladas y sensibles.

Remodelación de intersecciones bajo criterios de calmado del tráfico

Tradicionalmente, las intersecciones se han diseñado desde una óptica de tráfico motorizado, primando criterios de fluidez frente a otros más acordes con el resto de movilidades. Como consecuencia de ello, las intersecciones constituyen los puntos de mayor peligrosidad y riesgo percibido por parte de los usuarios de los modos no motorizados. Esta medida realizará un análisis y propondrá intervenciones en intersecciones clave del esquema viario de Xàtiva, favoreciendo diseños más equilibrados, que pacifiquen el tráfico e incrementen la seguridad para todos.

Revisión de la O.R.A.

Se revisará la ordenanza reguladora del aparcamiento, con idea de incorporar a la misma nuevos criterios, no necesariamente económicos, para favorecer una movilidad más eficiente, tales como el tiempo máximo de permanencia (en función del uso al que se asocien las plazas), tipos de vehículos (bajas emisiones, eléctricos), etc.

Creación de zonas de "bajada de acompañantes" en centros de salud

Esta medida consiste en habilitar, en el marco del esquema general de regulación del aparcamiento, zonas con una regulación especial que permita el aparcamiento en las proximidades de los centros de salud de Xàtiva, durante un periodo de tiempo breve, para posibilitar el acompañamiento de familiares u personas allegadas que requieran atención médica.

Creación de zonas para "gestiones" en organismos municipales

Esta medida consiste en habilitar, en el marco del esquema general de regulación del aparcamiento, zonas con una regulación especial que permita el aparcamiento en las proximidades de los organismos públicos de Xàtiva, durante un periodo de tiempo breve, para posibilitar la realización de gestiones rápidas.

Kiss & Ride en la estación de cercanías

Esta medida consiste en la habilitación de un espacio para que las personas que acuden en coche a la estación de cercanías de Xàtiva para llevar o recoger a un familiar o amigo, puedan realizar una parada corta en las proximidades de la estación sin entorpecer el tráfico de la zona.

Regulación del aparcamiento en el Hospital

Se impulsará una mesa de trabajo con la gerencia del Hospital para explorar la posibilidad de introducir un esquema de regulación del aparcamiento en este centro, que resuelva los problemas de aparcamiento actualmente existentes y facilite el acceso (y evacuación) del mismo. Dicho esquema de regulación podría incluir criterios económicos, cuya recaudación podría asociarse al sistema de transporte público que da servicio al Hospital.

Revisión de tiempos semafóricos y adaptación para invidentes y discapacitados

Por un lado, esta medida realizará una revisión y adaptación de los tiempos peatonales de los semáforos, para favorecer el cruce cómodo y seguro de todo tipo de personas (incluidas personas mayores y con algún tipo de discapacidad). Además, se implementarán dispositivos de adaptación de la funcionalidad de los semáforos a los distintos tipos de discapacidad, de manera que se favorezca la seguridad y autonomía de estos colectivos.

VI.6. GESTIÓN DE LA DEMANDA

A continuación se describen las actuaciones de gestión de la demanda previstas por el PMUS de Xàtiva:

Programa de caminos escolares en todos los centros educativos de Xàtiva

En los últimos años, el acceso en vehículo privado hasta los centros escolares va en aumento, aunque supone una cifra inferior a la del acceso caminando. Esta práctica, además de colaborar a deteriorar la calidad ambiental e introducir inseguridad en el entorno del colegio, también tiene consecuencias negativas en la propia vida del niño, ya que reduce su capacidad de relación y conocimiento de su propio entorno.

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. A través del proceso de participación que incorpora la iniciativa, donde intervendrán representantes de centros escolares, se sondeará la disposición de los centros a implantar este tipo de programa, que incluiría auditorías de accesibilidad en los centros escolares, identificación de los itinerarios escolares y detección de los principales problemas de accesibilidad y sus causas, para los que se propondrán soluciones.

Señalización de itinerarios escolares

Como complemento y elemento de visibilización de la problemática asociada a la movilidad y autonomía infantil, una vez identificados los itinerarios escolares de cada centro, se propone su señalización horizontal y vertical que incorpore un distintivo o logo de la iniciativa. Tanto el diseño de la señalización como del logo de la iniciativa se puede hacer con la participación de los propios escolares. 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.

Impulso del programa "Comercio amigo de la infancia"

En línea con el fomento de la co-responsabilidad social en cuanto al cuidado y seguridad de los más pequeños, se impulsará un programa que establezca complicidades con el comercio de barrio para que, mediante un distintivo reconocible por los niños y las niñas, éstos se conviertan en establecimientos amigos de la infancia, a los que sepan que pueden acudir en caso de necesidad frente a cualquier problema.

Planes de movilidad al trabajo

Como se ha analizado en el Diagnóstico, prácticamente el 50% de los viajes realizados por motivo de trabajo o estudios en Xàtiva se realizan en coche. Y muchos de estos desplazamientos los realizan ciudadanos que se desplazan cotidianamente hacia sus centros de trabajo, localizados muchos de ellos en la periferia de la ciudad de Xàtiva. Estos viajes generan ciertos problemas de congestión en las principales arterias de salida y entrada de la ciudad.

Por ello, se propone impulsar la elaboración de Planes de Movilidad al Trabajo en los polígonos industriales y áreas de actividad de Xàtiva, con el objetivo de lograr una reducción efectiva de los viajes en coche cotidianos a estos grandes centros atractores, incrementando los desplazamientos de los trabajadores y/o visitantes por otros modos de transporte más sostenibles. La cooperación de la Administración con las empresas y entidades gestoras para conseguir que implanten estos Planes de Movilidad específicos es imprescindible.

Plan de movilidad al Hospital

El Hospital de Xàtiva, con 1.134 trabajadores, y un elevado número de pacientes de una amplia área de influencia que traspasa los límites comarcales, que asisten a consultas, en muchos casos, acompañados, también sufre los problemas de movilidad asociados a los grandes centros de actividad, que en este caso se traducen en dificultades de acceso en modos distintos al coche y graves problemas de aparcamiento, con implicaciones para la seguridad.

Por ello, se propone impulsar la elaboración de un Plan de Movilidad específico para el Hospital, con el objetivo de lograr una reducción efectiva de los viajes en coche cotidianos a este

equipamiento, incrementando los desplazamientos de los trabajadores, pacientes y/o visitantes por otros modos de transporte más sostenibles. La cooperación de la Administración con la entidad gestora para conseguir que implanten estos Planes de Movilidad específicos es imprescindible.

Plan de movilidad al Centro Comercial

Por su parte el Parque Comercial Plaza Mayor, situado a unos 2,5 km del centro de Xàtiva, es importante nodo de concentración de visitantes, y trabajadores (alrededor de 400), los cuales realizan sus desplazamientos en vehículo privado, ya que no hay servicio de transporte público y el acceso no motorizado es inseguro.

Por ello, se propone impulsar la elaboración de un Plan de Movilidad específico para el Centro Comercial, con el objetivo de lograr una reducción efectiva de los viajes en coche cotidianos a este centro, incrementando los desplazamientos de los trabajadores y usuarios por otros modos de transporte más sostenibles. La cooperación de la Administración con la entidad gestora para conseguir que implanten estos Planes de Movilidad específicos es imprescindible.

Promover convenios con empresas y grandes centros atractores

Esta medida, que complementa a las anteriores, persigue la firma de convenios marco entre el Gobierno Local y las empresas y grandes centros atractores de viaje para la promoción conjunta y la colaboración en la aplicación de incentivos para la movilidad sostenible.

Incentivos para la movilidad colaborativa

Otra forma de actuar sobre una demanda de desplazamientos que tienen los mismos o parecidos orígenes y destinos es potenciar la movilidad colaborativa, tales como el coche compartido (car-pooling) o el coche en multi-propiedad (car-sharing). Normalmente este tipo de iniciativas se centran en los viajes al trabajo, pero en el caso del "carsharing" puede abarcar motivos más variados.

Cursos de circulación segura en bici

Las pautas de movilidad de la población de Xàtiva revelan que el uso de la bicicleta es aún muy minoritario, siendo la inseguridad y la carencia de destreza para circular una de las razones que más se argumenta para ello. Además, se observa cómo el uso de la bici es prácticamente nulo entre determinados grupos de población, entre ellos las mujeres, que ya padecen las consecuencias de un modelo que impone barreras a su movilidad y las hace más dependientes del transporte público y los modos no motorizados. Algo similar ocurre con la población más mayor. Para contrarrestar esta situación y ampliar las oportunidades de desplazamiento de la población de Xàtiva, se propone la creación de una bici-escuela que ofrezca cursos de circulación segura en bicicleta por la ciudad, especialmente dirigidas a estos grupos demográficos (pero no solo).

Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible

La movilidad sostenible supone un cambio de hábitos en los desplazamientos de la población, los cuales redundan en una mejora de su salud y de su entorno urbano. Para apoyar esta modificación es muy importante realizar campañas y eventos relacionados con la promoción de la movilidad sostenible dirigidos a todos los grupos de ciudadanos de Xàtiva.

En particular, se plantea la realización periódica de:

a) Campañas por modos: bici, a pie, transporte público
b) Campañas por grupos de población: niños, mayores, personas con problemas de movilidad, trabajadores...

Mejorar la información para los turistas

También los numerosos visitantes de Xàtiva, atraídos por su rico patrimonio histórico artístico, generan un importante número de desplazamientos por la ciudad, tanto a pie como en coche o autobús, y en muchos casos, sufren los inconvenientes de un diseño inadecuado de la señalética en el espacio público. Su mejora organizaría y facilitaría sus recorridos por el entramado urbano. Mejora de la que se beneficiaría también, aunque lógicamente en menor medida, la población local.

Creación de itinerarios temáticos

Con el objetivo de fomentar y hacer más atractivo el desplazamiento peatonal en Xàtiva, y fomentar con ello un estilo de vida más activo y un menor uso del coche, se propone la creación de itinerarios temáticos por el interior del casco urbano de la ciudad, para los que se dispondrá señalización y folletos divulgativos. Por ejemplo:

- Recorridos por el patrimonio de la ciudad, dirigidos a turistas y visitantes
- Itinerarios de salud asociados a los centros médicos, dirigidos a personas mayores o con problemas de salud
- Rutas gastronómicas, dirigidas al conjunto de la población
- Etc.

Formación en movilidad sostenible

Otro elemento que se considera necesario es la formación, tanto en conceptos básicos asociados a la movilidad sostenible como en aspectos más técnicos. Esta formación va dirigida a personal de la administración, tanto de carácter técnico como político, principalmente de aquellas áreas como urbanismo, educación, Policía Local, turismo, patrimonio, comercio, etc. Así como a futuros profesionales del sector.

VI.7. TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

Las medidas de aplicación de tecnología o enfoques innovadores de organización, gestión, operación, etc. que pondrá en marcha el PMUS de Xàtiva son las siguientes:

Flota municipal de vehículos eléctricos

Con el doble objetivo de reducir las emisiones y el consumo energético asociado a la operación de la flota municipal de vehículos, así como para incentivar su uso y actuar de forma ejemplarizante, se propone la incorporación paulatina de vehículos eléctricos a la flota municipal.

Puntos de recarga eléctrica de vehículos

Con objeto de promover y facilitar la incorporación de vehículos eléctricos al parque móvil de la ciudad, se propone la puesta en servicio de una red de puntos de carga de este tipo de vehículos. Así como favorecer que las comunidades de propietarios puedan instalar los suyos.

Criterios ecológicos en la renovación de flotas

Con idea de mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema, se propone la consideración de criterios de consumo energético y emisiones en la renovación de la flota de vehículos municipales y las empresas adjudicatarias de contratos de servicio

Criterios ambientales para la renovación y concesión de nuevas licencias de taxi

Se propondrá la revisión de la normativa vigente en cuanto a la renovación y concesión de nuevas licencias de taxi, para favorecer la incorporación de nuevos modelos de vehículos, más eficientes y respetuosos con el medio ambiente.

Reserva de espacio para bicicletas en los nuevos edificios

Propuesta de modificación de la normativa urbanística para incentivar la habilitación de espacios vecinales para el aparcamiento de bicicletas en los nuevos proyectos de urbanización.

Utilización de medios tecnológicos para el control de la disciplina viaria

Se propondrá la utilización de medios tecnológicos para el control de la indisciplina viaria, tales como la doble fila y el estacionamiento ilegal, así como el respeto de los límites de velocidad y las indicaciones semafóricas. Las soluciones empleadas van desde radares y sensores “foto-rojo” al empleo de cámaras, lectores de matrícula, vehículos de denuncia automatizada, etc.

Portal web de la movilidad de Xátiva

Se propone la creación de un portal web específico para la movilidad de Xàtiva, con idea de dar información actualizada y de calidad sobre los progresos del PMUS y cualquier otra cuestión relacionada con la movilidad en el municipio, particularmente la relativa a los servicios de movilidad operando en el municipio. Pero también como foro para el debate, la sensibilización y la participación de la ciudadanía en la materia.

Aplicación de movilidad de Xàtiva

Además de adaptar a versión móvil el portal de movilidad de Xàtiva, se propone 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.

Tótem interactivo con información de movilidad

Disposición de un dispositivo interactivo, localizado en algún punto estratégico de la ciudad (ya sea por su afluencia de personas, como la Albereda, o por constituir la puerta de entrada de visitantes, como la estación) en el que ofrecer información (entre otra), sobre los itinerarios peatonales y ciclistas de la ciudad, los servicios de transporte público disponibles y sus horarios, y cualquier otra información de interés relativa a la sistema.

Red de control de emisiones y ruido (especialmente en zona ZAS)

Dada la importancia de las consecuencias de la movilidad sobre las emisiones contaminantes y el ruido, y su necesaria disminución, se ha de habilitar una red de control que permita la monitorización de estas cuestiones en el conjunto de la ciudad.

Mayor eficiencia en la iluminación pública

Contribuir a la eficiencia del sistema mediante la introducción de mejoras en los dispositivos de iluminación.

VI.8. MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO

Para mejorar la conexión de Xàtiva con su entorno, se proponen las siguientes actuaciones:

Ampliación y mejora de los servicios en autobús interurbano

De manera coordinada con los trabajos de la Entidad Mancomunada de Transportes, se propondrán mejoras para los servicios de autobús interurbano actualmente operando desde Xàtiva, así como la posible creación de servicios nuevos que den respuesta a las relaciones de movilidad regional más habituales entre la población del municipio.

Revitalización de la estación de autobuses y punto de información

El actual estado de abandono (al menos en cuanto a la prestación de servicios) de la estación de autobuses de Xàtiva no hace sino abundar en el problema de la falta de atractivo y fiabilidad del transporte público. Por ello, se propone poner en marcha un proyecto que revitalice este espacio, dotándole de un punto de información sobre movilidad, particularmente sobre los servicios de autobús que operan desde ella, con información actualizada sobre horarios, precios, etc. Pero también sobre otras cuestiones relacionadas con la movilidad del municipio. Además, se podrían plantear actividades complementarias, tales como un taller de servicios para la bicicleta, un espacio para actividades formativas, un punto de encuentro para el establecimiento de viajes compartidos en coche, una consigna para recogida de compra on-line, etc.

Vía Verde de conexión con Manuel

Aunque se trata de un proyecto ya planteado con anterioridad, dado su interés, se propone aprovechar la aprobación del PMUS para dar impulso a esta iniciativa, enmarcándola en el conjunto de actuaciones previstas por el mismo.

Red de itinerarios de conexión con la naturaleza y rehabilitación de caminos rurales

Poner en valor la red de caminos rurales del entorno de Xàtiva, acondicionando aquellos que lo precisen, y rehabilitando y señalizando su conexión con la trama urbana y los itinerarios no motorizados dentro de la misma. Además, se propone la edición de un mapa que permita la visualización de los mismos y facilite su utilización desde el propio casco urbano.

Adecuación no motorizada de carreteras

Adecuar las vías carreteras que enlazan a poblaciones próximas, para permitir la movilidad no motorizada en condiciones de seguridad.

En el marco de esta medida se incluiría la interlocución con la Generalitat para dar continuidad y completar la red de ciclo-rutas de la Comunidad Valenciana en el entorno de Xàtiva.

VI.9. MAYOR EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCÍAS

Para mejorar la eficiencia del reparto de mercancías en Xàtiva se propone:

Incentivar la utilización de vehículos poco contaminantes

De cara a reducir las emisiones y mejorar la calidad de las zonas peatonales y viarias de convivencia, se ha de propiciar la renovación tecnológica de los vehículos de distribución urbana de mercancías.

Para ello se propone el establecimiento de un horario ampliado frente a las demás. Podría haber tiempo de estacionamiento ilimitado en las zonas de carga y descarga, en la zona peatonal y en el ORA a los vehículos comerciales eléctricos y de gas. Además, la zona azul y verde sería gratuita. El Ayuntamiento realizaría un registro de dichos vehículos.

Centro de consolidación urbana de mercancías

Para evitar en lo posible la entrada de los vehículos más pesados en la ciudad, y ordenar y hacer más eficiente la actividad logística ligada a la funcionalidad de la ciudad, se propone la creación de un pequeño centro de consolidación urbana de mercancías. Se trata de centros de pequeña escala destinados a concentrar las salidas y llegadas de los vehículos de transporte a una población, así como a fraccionar la carga para su posterior distribución por el interior del municipio; a partir de este punto los vehículos que se utilizan son de menor tamaño.

Podría estar localizado en el polígono industrial. La iniciativa para la promoción y establecimiento de este centro corresponde al Ayuntamiento de Xàtiva, con participación del sector privado y de los operadores logísticos.

A menor escala, se podrían habilitar espacios para micro-plataformas en superficie destinadas al reparto en el Centro de la ciudad de la paquetería con triciclos eléctricos.

Servicio de reparto en bici

Esta medida está centrada prioritariamente en el casco histórico de Xàtiva, pero dada la escala de la ciudad, también podría aplicarse a otros barrios. Se trata de utilizar vehículos no motorizados para hacer los repartos cotidianos de comercios locales, lo cual prestaría un servicio de reparto necesario, sobre todo para las personas con problemas de movilidad y capacidad de cargar peso, y, por otra parte, reduciría considerablemente las emisiones y el ruido relacionados con este tipo de distribución comercial. Además contribuiría a crear una imagen de ciudad más respetuosa con el medio ambiente y a promover el uso de estos vehículos, siendo prioritaria la bicicleta.

Servicio de reparto de mercancías eco-social

Esta medida se relaciona con la anterior, ya que este reparto puede ser una oportunidad de integrar en el ámbito laboral a personas con alguna discapacidad, de manera que la distribución

de mercancías participa de la creación de red social. Al papel del Ayuntamiento sería de incentivo a este tipo de iniciativas, facilitado, por ejemplo, un espacio para su operación.

Revisión de la regulación de horarios de carga y descarga

Se abordará la revisión de la regulación de la carga y descarga, con idea de optimizar las franjas horarias en cada zona, así como la duración de las operaciones, adaptándola lo más posible a las necesidades de los comerciantes y distribuidores (con los que se trabajará en la definición del nuevo marco regulatorio), pero intentando que los impactos de esta actividad sean los mínimos posibles. Se valorará, igualmente, la necesidad de nuevas reservas de plazas o la reubicación de las existentes.

"Buzón" de recogida de compra on-line

La compra on-line está experimentando un rápido crecimiento, y en el futuro se prevé su incremento. El inconveniente de este tipo de compra para los entornos urbanos, aparte de la posible pérdida de tejido comercial, es que suponen un incremento de los repartos, ya que cada pedido individual supone un reparto. Por ello se propone el establecimiento de "buzones" o "consignas" de recogida en parking públicos u otras instalaciones municipales, con objeto de minimizar el número de operaciones a domicilio. Se llevarían a cabo de acuerdo con las empresas del sector de paquetería, con quienes se podría acordar la aplicación de incentivos para este tipo de reparto.

	Justa	Inclusiva	Amable	Segura	Saludable	Respetuosa con medio ambiente	Eficiente	Acogedora
ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD								
Firma de un Pacto por la Movilidad								
Creación de una Oficina de la Movilidad								
Creación de una Comisión Técnica de coordinación								
Impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes								
Creación de un Observatorio de la Movilidad en Xàtiva								
Potenciar el papel de la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación y seguimiento								
Participación directa vía web o redes sociales								
Revisión de la ordenanza de movilidad								
Revisión de la normativa urbanística								
ESPACIO PÚBLICO								
Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal								
Mejora de la calidad de las zonas estanciales existentes								
Creación de nuevas zonas estanciales y ejes peatonales								
Plan verde de conexión de parques y jardines								
Entornos escolares de más calidad y más seguros								
Revisión de la ordenanza de ocupación de la vía pública								
SERVICIOS DE TRANSPORTE								
Renovación de la flota del bus urbano								
Remodelación del servicio de autobús urbano								
Acondicionamiento de paradas de bus urbano								
Revisión del marco tarifario y creación de un bono multiusos del bus urbano								
Mejorar la coordinación horaria entre el bus urbano y cercanías								
Servicios de transporte a la demanda								
Ampliar el potencial del tren turístico como transporte local								
Autobuses y cercanías adaptados personas con problemas de movilidad								
Servicio de car-sharing								

	Justa	Inclusiva	Amable	Segura	Saludable	Respetuosa con medio ambiente	Eficiente	Acogedora
INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE								
Definición de una red básica de itinerarios peatonales								
Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal								
Creación de ejes peatonales de altas prestaciones								
Definición de una red básica de vías ciclistas municipales								
Ampliación de la red de ciclo-vías								
Conexiones no motorizadas a centros atractores								
Paseo ferroviario								
Extensión de la red de aparcabicis								
Mejora de permeabilidad de la vía ferroviaria								
Aparcamientos disuasorios en la periferia								
GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO								
Plan de calmado del tráfico de la ciudad								
Jerarquización viaria y eliminación de tráficos de paso								
Nuevo esquema circulatorio								
Remodelación de intersecciones bajo criteriso de calmado de tráfico								
Revisión de la O.R.A.								
Creación de zonas de “bajada de acompañantes” en centros de salud								
Creación de zonas para “gestiones” en organismos municipales								
Kiss & Ride en la estación de cercanías								
Regulación del aparcamiento en el Hospital								
Revisión de tiempos semafóricos y adaptación para invidentes y discapacitados								
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD								
Programa de caminos escolares en todos los centros educativos de Xàtiva								
Señalización de itinerarios escolares								
Impulso del programa “Comercio amigo de la infancia”								
Planes de movilidad al trabajo								

	Justa	Inclusiva	Amable	Segura	Saludable	Respetuosa con medio ambiente	Eficiente	Acogedora
Plan de movilidad al Hospital	■	■		■	■	■	■	
Plan de movilidad al Centro Comercial	■	■		■	■	■	■	
Promover convenios con empresas y grandes centros atractores	■	■		■	■	■	■	
Incentivos para la movilidad colaborativa						■	■	
Cursos de circulación segura en bici		■		■	■	■	■	
Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible					■	■	■	
Mejorar la información para los turistas					■			■
Creación de itinerarios temáticos por la ciudad					■			■
Formación en movilidad sostenible	■	■	■	■	■	■	■	
INNOVACIÓN								
Flota municipal de vehículos eléctricos						■	■	
Puntos de recarga eléctrica de vehículos						■	■	
Considerar criterios ecológicos en la renovación de flotas						■	■	
Criterios ambientales para la renovación y concesión de nuevas licencias de taxi						■	■	
Reserva de espacio para bicicletas en los nuevos edificios	■				■	■	■	
Utilización de medios tecnológicos para el control de la disciplina viaria			■	■				
Portal web de la movilidad de Xàtiva								
Aplicación de movilidad de Xàtiva								
Tótem interactivo con información de movilidad								
Red de control de emisiones y ruido						■	■	
Mayor eficiencia en la iluminación pública				■		■	■	
MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO								
Ampliación y mejora de los servicios en autobús interurbano						■	■	■
Revitalización de la estación de autobuses y punto de información						■	■	
Vía Verde de conexión con Manuel					■	■	■	
Red de itinerarios de conexión con la naturaleza y rehabilitación de caminos rurales					■			
Adecuación no motorizada de carreteras				■	■			

MAYOR EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	Justa	Inclusiva	Amable	Segura	Saludable	Respetuosa con medio ambiente	Eficiente	Acogedora
Incentivar la utilización de vehículos de carga poco contaminantes								
Centro de consolidación urbana de mercancías								
Servicio de reparto en bici								
Servicio de reparto de mercancías eco-social								
Revisión de la regulación de horarios de carga y descarga								
"Buzón" de recogida de compra on-line								

Impacto reducido o nulo (en el corto plazo)
Impacto moderado
Impacto elevado

	Peatón	Bicicleta	Tpte público	Coche/Moto
ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD				
Firma de un Pacto por la Movilidad	■	■	■	■
Creación de una Oficina de la Movilidad	■	■	■	■
Creación de una Comisión Técnica de coordinación	■	■	■	■
Impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes			■	
Creación de un Observatorio de la Movilidad en Xàtiva	■	■	■	■
Potenciar el papel de la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación y seguimiento	■	■	■	■
Participación directa vía web o redes sociales	■	■	■	■
Revisión de la ordenanza de movilidad	■	■	■	■
Revisión de la normativa urbanística	■	■	■	■
ESPACIO PÚBLICO				
Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal	■			
Mejora de la calidad de las zonas estanciales existentes	■			
Creación de nuevas zonas estanciales y ejes peatonales	■			
Plan verde de conexión de parques y jardines	■	■		
Entornos escolares de más calidad y más seguros	■	■		
Revisión de la ordenanza de ocupación de la vía pública	■			
SERVICIOS DE TRANSPORTE				
Renovación de la flota del bus urbano			■	
Remodelación del servicio de autobús urbano			■	
Acondicionamiento de paradas de bus urbano			■	
Revisión del marco tarifario y creación de un bono multiusos del bus urbano			■	
Mejorar la coordinación horaria entre el bus urbano y cercanías			■	
Servicios de transporte a la demanda			■	
Ampliar el potencial del tren turístico como transporte local			■	
Autobuses y cercanías adaptados personas con problemas de movilidad			■	
Servicio de car-sharing				■

	Peatón	Bicicleta	Tpte público	Coche/Moto
INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE				
Definición de una red básica de itinerarios peatonales	■			
Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal	■			
Creación de ejes peatonales de altas prestaciones	■			
Definición de una red básica de vías ciclistas municipales		■		
Ampliación de la red de ciclo-vías		■		
Conexiones no motorizadas a centros atractores	■	■		
Paseo ferroviario	■	■		
Extensión de la red de aparcabicis		■		
Mejora de permeabilidad de la vía ferroviaria	■	■		
Aparcamientos disuasorios en la periferia				■
GESTIÓN DEL TRÁFICO				
Plan de calmado del tráfico de la ciudad	■	■	■	■
Jerarquización viaria y eliminación de tráficos de paso	■	■	■	■
Nuevo esquema circulatorio			■	■
Remodelación de intersecciones bajo criterios de calmado de ráfico	■	■	■	■
Revisión de la O.R.A.				■
Creación de zonas de “bajada de acompañantes” en centros de salud				■
Creación de zonas para “gestiones” en organismos municipales				■
Kiss & Ride en la estación de cercanías			■	■
Regulación del aparcamiento en el Hospital				■
Revisión de tiempos semafóricos y adaptación para invidentes y discapacitados	■			■
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD				
Programa de caminos escolares en todos los centros educativos de Xàtiva	■	■		
Señalización de itinerarios escolares	■	■		
Impulso del programa “Comercio amigo de la infancia”	■			

	Peatón	Bicicleta	Tpte público	Coche/Moto
Planes de movilidad al trabajo	■	■	■	■
Plan de movilidad al Hospital	■	■	■	■
Plan de movilidad al Centro Comercial	■	■	■	■
Promover convenios con empresas y grandes centros atractores	■	■	■	■
Incentivos para la movilidad colaborativa				■
Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible:	■	■	■	■
Mejorar la información para los turistas	■			
Creación de itinerarios temáticos por la ciudad	■			
Formación en movilidad sostenible	■	■	■	■
INNOVACIÓN				
Flota municipal de vehículos eléctricos			■	■
Puntos de recarga eléctrica de vehículos				■
Considerar criterios ecológicos en la renovación de flotas				■
Criterios ambientales para la renovación y concesión de nuevas licencias de taxi			■	
Reserva de espacio para bicicletas en los nuevos edificios		■		
Utilización de medios tecnológicos para el control de la disciplina viaria				■
Portal web de la movilidad de Xátiva	■	■	■	■
Aplicación de movilidad de Xàtiva	■	■	■	■
Tótem interactivo con información de movilidad	■	■	■	■
Red de control de emisiones y ruido			■	■
Mayor eficiencia en la iluminación pública	■	■	■	■
MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO				
Ampliación y mejora de los servicios en autobús interurbano			■	
Revitalización de la estación de autobuses y punto de información			■	
Vía Verde de conexión con Manuel	■	■		
Red de itinerarios de conexión con la naturaleza y rehabilitación de caminos rurales	■	■		
Adecuación no motorizada de carreteras	■	■		

MAYOR EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	Peatón	Bicicleta	Tpte público	Coche/Moto
Incentivar la utilización de vehículos de carga poco contaminantes				■
Centro de consolidación urbana de mercancías				■
Servicio de reparto en bici		■		
Servicio de reparto de mercancías eco-social		■		■
Revisión de la regulación de horarios de carga y descarga				■
"Buzón" de recogida de compra on-line	■	■		

VII. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El PMUS de Xàtiva deposita 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 del Plan y sus efectos serán objeto de seguimiento y evaluación a partir de la definición de unos indicadores (Ver Anejo 4), cuya evolución deberá analizarse periódicamente:

A. Indicadores de seguimiento del PMUS
   Constituyen la herramienta fundamental para el **seguimiento y evaluación del grado de cumplimiento del PMUS**. El seguimiento de estos indicadores está vinculado a la programación temporal, esquema de prioridad, plazos de ejecución y previsión de financiación definida para cada uno de los programas de actuación del PMUS

B. Indicadores de seguimiento de la movilidad
   Constituyen la herramienta fundamental para el **seguimiento y evaluación de los efectos sobre la movilidad municipal y la calidad de vida** resultantes de la aplicación de las actuaciones recogidas por el Plan. Son un mecanismo para recabar, analizar y divulgar información sintética y de calidad, con carácter periódico y de forma sencilla, sobre la evolución de los parámetros de la movilidad, útiles para la planificación estratégica y la valoración de las políticas.

Como un enfoque basado exclusivamente en indicadores puede resultar insuficiente, de manera complementaria se pondrán en marcha **mecanismos de tipo cualitativo** que permitan analizar el contexto en que se inscriben las actuaciones, los procesos seguido para su puesta en marcha y el nivel de implicación de los diferentes agentes implicados, la interacción que se produce entre las medidas, etc. Esta labor se abordará en el seno de la Mesa de la Movilidad de Xàtiva.

A tal fin, se propone la creación de un **Observatorio de la Movilidad del Municipio de Xàtiva**, quien, además de coordinar la **elaboración anual de un Informe de Estado de la Movilidad** en el municipio, **realizará un Informe Anual de Progreso**, que servirá para determinar el grado de cumplimiento de las determinaciones del PMUS.

Dichos informes serán presentados a la Mesa de la Movilidad, en cuyo seno se debatirán las necesidades de adaptación de las disposiciones del PMUS para hacer frente a posibles desviaciones.

ANEJO 1: FICHAS DE MEDIDAS

A continuación se incluyen las fichas descriptivas de cada una de las medidas incluidas en el PMUS de Xàtiva. En ellas, además de una descripción de sus características, alcance y objetivos, se incluyen los detalles operativos de cada una de ellas, así como sus previsiones temporales, interrelación, agentes involucradas, implicaciones económicas, etc.

ANEJO: FICHAS DE MEDIDAS

EA1: ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	1	ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD		
MEDIDA	1.1.	PACTO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Establecer un consenso básico en cuanto a los objetivos generales de la movilidad en Xàtiva
- Favorecer el compromiso de instituciones, entidades, asociaciones ciudadanas, grupos políticos, etc. en la materialización de la visión de futuro de la movilidad en Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

La elaboración del PMUS supone una oportunidad para la firma de un Pacto por la Movilidad de Xàtiva, que refleje de la voluntad y el compromiso de las instituciones, grupos políticos, entidades, asociaciones, administraciones, etc. en apoyar su puesta en marcha y asegurar su continuidad.

Dicho Pacto por la Movilidad definirá unos principios, unos objetivos, y unos criterios de actuación aceptados por todos los integrantes del pacto (idealmente, el conjunto de los agentes implicados en la movilidad de la ciudad), que servirán para orientar las medidas a llevar a cabo en el futuro.

El desarrollo del Pacto por la Movilidad se consolidará así como un instrumento de trabajo que guiará la implementación del PMUS de Xàtiva.

La iniciativa partirá de la Mesa de la Movilidad, quien invitará a los representantes de entidades políticas, sociales y económicas de Xàtiva para la redacción, consenso y aprobación del Pacto.

Finalmente el Pacto, que deberá ser previamente aprobado por la Mesa de la Movilidad, recibiría la aprobación definitiva en Pleno Municipal.

En línea con el PMUS, los principios y objetivos que orientarán el Pacto serán aquellos relacionados con el logro de una movilidad más justa, más inclusiva, más amable, más segura, saludable, respetuosa con el Medioambiente, eficiente y acogedora.

VIABILIDAD OPERATIVA

El proceso de elaboración del Pacto y consecución del acuerdo en cuanto al mismo, conllevará la celebración de varias reuniones, que serán organizadas por la Mesa de la Movilidad.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Mesa de la Movilidad ▪ Agentes políticos, sociales y económicos de Xàtiva	▪ Potenciar el papel de la Mesa de la Movilidad

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Sin costes asociados	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	100%	-	-	-	-	-	-	-

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES			
	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA			
	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Sin costes asociados		

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Pacto firmado (Si/No)
- Nº de reuniones del Pacto

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	1.	ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD		
MEDIDA	1.2.	CREACIÓN DE UNA OFICINA DE LA MOVILIDAD	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Agrupar las competencias relacionadas con la movilidad en un único departamento
- Mejorar la coordinación interdepartamental en materia de movilidad

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

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

Al mismo tiempo no se debe olvidar la transversalidad de cada uno de los programas y la implicación que es necesaria en el resto de las políticas municipales, es decir el gran esfuerzo de coordinación que es necesario. Existen unas áreas que necesariamente han de trabajar coordinadamente, como transporte, urbanismo y obras públicas, policía local, etc. Otros departamentos deberán colaborar para proyectos concretos, este es el caso de educación en el caso de poner en marcha el "camino escolar seguro" a los centros escolares o asuntos sociales en el caso de la discapacidad.

La Oficina de Movilidad se apoyará en varios instrumentos: un Coordinador de Movilidad, la Mesa de la Movilidad Sostenible y una nueva legislación, con la revisión de la Ordenanza de la Movilidad.

El coordinador deberá tener contacto fluido con las administraciones supramunicipales con competencias en transporte, como la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, así como con los operadores de los servicios de transporte público interurbano, y la empresa de autobuses que da cobertura al municipio de Xàtiva.

Se sugiere que la creación de esta Oficina cuente con un apoyo institucional fuerte, ubicándose tanto en el organigrama como físicamente dentro del propio Ayuntamiento, de tal forma que pueda permanecer en el tiempo, al menos en el periodo en el que se deberá poner en marcha el Plan de Movilidad.

El papel del Coordinador de la Oficina de Movilidad Municipal

Su principal función es coordinar la puesta en marcha de los Programas, Planes y Campañas de movilidad propuestas en este PMUS, así como la difusión de la información referente a las diferentes alternativas de transporte en la ciudad. Entre las funciones que deberá asumir este gestor de la movilidad se encuentran:

- Organización de los programas de gestión de la movilidad, supervisión y puesta en funcionamiento del Plan en coordinación con las diferentes áreas municipales implicadas en el Plan de Movilidad.
- Supervisión de los proyectos municipales con incidencia en la movilidad del municipio.
- Realización de campañas dirigidas a colectivos concretos como niños, trabajadores, personas mayores, personas con discapacidad o inmigrantes.
- Será el responsable de gestionar la movilidad en los centros atractores de viajes (centro comercial, polígonos industriales, centros educativos, etc.) y de impulsar los Planes de Movilidad en los polígonos Industriales existentes, así como en el Hospital.
- Impulsará la creación de un club municipal de "coche compartido", al tiempo que será el responsable de su gestión.
- Coordinará e impulsará la Mesa de la Movilidad.
- Tramitará y gestionará la ejecución de los proyectos que se recojan en el PMUS, mediante la petición de las ayudas que ofrezcan las distintas administraciones públicas (I.D.A.E. o Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori).
- Trabajará en la consolidación del Portal de la Movilidad de Xàtiva, con su buzón de sugerencias y la publicación de noticias, actas y documentación, etc.
- Se responsabilizará de los estudios y encuestas y mediciones necesarias que permitan actualizar los indicadores del escenario de partida.

- La coordinación de los diferentes responsables en materia de movilidad para la revisión de la Ordenanza de Movilidad.

VIABILIDAD OPERATIVA

La coordinación de los diferentes responsables en materia de movilidad para la actualización de la Ordenanza de Movilidad será labor del responsable de la Oficina de la Movilidad, pudiendo impulsar la difusión de un primer borrador extraído de las sugerencias que se incluyen en los diferentes programas de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Xàtiva.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
Concejalía de Obras Públicas, Agricultura, Tráfico y Aparcamientos, Promoción Económica Local	▪ Potenciar el papel de la Mesa de la Movilidad

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
200.000 € (25.000 € anuales)	El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del Área de Movilidad del Ayuntamiento.	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	12,5%	25%	37,5%	50%	62,5%	75%	87,5%	100%

Observaciones

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de medidas del PMUS implantadas
- Nº de informes técnicos realizados
- Nº de ciudadanos atendidos por la Oficina de la Movilidad

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	1.	ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD		
MEDIDA	1.3.	CREACIÓN DE UNA COMISIÓN TÉCNICA DE COORDINACIÓN	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Mejorar la coordinación interdepartamental en materia de movilidad
- Mejorar la cooperación entre administraciones en materia de movilidad

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Dada la transversalidad inherente a la movilidad en lo referente a muchos de los ámbitos de la Ciudad, resulta imprescindible lograr una óptima coordinación institucional, tanto a nivel interno del Ayuntamiento, como de éste con otras Administraciones (ya sea la Generalitat Valenciana o Ministerios u Organismos Autónomos de la AGE).

Esta coordinación debe darse a todos los niveles, tanto en temas "paraguas" de planificación, como en asuntos de gestión y estrategias de comunicación, de manera que se logre coherencia e integralidad en los resultados y mensajes a la ciudadanía, además de coordinar la participación y evitar el exceso de convocatorias y el desencanto ciudadano.

Para ellos se ha de asentar un procedimiento de coordinación intra e interinstitucional, en formato Comisión Técnica de Coordinación de la Movilidad, coordinada por la Oficina de la Movilidad.

Idealmente, la Comisión Técnica, tendrá al menos un representante de las siguientes áreas, si bien debe estar abierta puntualmente a la inclusión de otros en función de las acciones previstas:

- Movilidad y Urbanismo
- Oficina de Participación Ciudadana
- Centro de control
- Obras
- Policía Local
- Transporte público
- Prensa
- Mesa de la Movilidad
- Consejería de Fomento e Infraestructuras

Sólo de esta manera se optimizarán recursos, tanto económicos como humanos y temporales, y se alcanzará la necesaria coherencia en las actuaciones sobre la Ciudad.

El primer nivel abarca la coordinación intramunicipal, entre Concejalías. De una u otra manera, todas las Concejalías promueven en algún momento acciones que afectan a la movilidad, si bien pueden destacar a nivel de planificación de gran envergadura las de Obras Públicas, Agricultura, Tráfico y Aparcamientos y Promoción Económica Local; Cultura y Patrimonio Histórico-artístico; Urbanismo y Prestaciones Sanitarias; Educación; Juventud; Parques y Jardines, Edificios Públicos, Gestión de Residuos y Medio Ambiente. Entre los planes cuya redacción y diseño se verían beneficiados por una adecuada coordinación podemos destacar la posible revisión del PGOU y el Plan Especial del Centro Histórico. La coordinación intramunicipal también es aplicable al ámbito de la gestión urbana 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 (como la Feria o las Fallas), 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.

Otro nivel de coordinación será aquel entre el Ayuntamiento y otras Administraciones (Generalitat, Ministerios u organismos supranacionales). En este caso se enmarcan los proyectos de grandes infraestructuras, planes de transporte comarcal o interurbano, planes estratégicos, etc.

Las herramientas para hacer efectiva la coordinación abarcan desde reuniones periódicas de puesta en común entre las diversas Concejalías y con la Generalitat Valenciana, hasta canales telemáticos permanentes (listas de distribución, intranet), así como el fluido intercambio de información y documentación relativa a proyectos e iniciativas.

Se sugiere la celebración de una reunión mensual de la Comisión Técnica, que facilite elaborar los informes

intersectoriales necesarios y comentar los que se hayan realizado.

La Comisión Técnica dará también apoyo a la Oficina de la Movilidad en las solicitudes recibidas, facilitando la notificación al servicio correspondiente, optimizando tiempos y recursos y mejorando la transparencia.

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida se integra dentro de los recursos asignados al Ayuntamiento de Xàtiva, de manera que no implica un presupuesto determinado, si no más un cambio en la forma de percibir el trabajo sectorial que implique ponerlo en común con otros departamentos para enriquecer y mejorar las actuaciones previstas.

La Oficina de la Movilidad es el nodo adecuado para ejercer esta tarea y, una vez se afiance como tal, los demás entes a coordinarse no tendrán dudas sobre dónde dirigirse y solicitarán acudir a la Comisión Técnica cuando sea necesario.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Oficina de Movilidad
- Concejalías de Obras Públicas, Agricultura, Tráfico y Aparcamientos y Promoción Económica Local; Cultura y Patrimonio Histórico-Artístico; Urbanismo y Prestaciones Sanitarias; Educación; Juventud; Parques y Jardines, Edificios Públicos, Gestión de Residuos y Medio Ambiente, Gabinete de Prensa, etc.; Consejo Escolar.
- Representantes de distintos departamentos de la Generalitat Valenciana y los Ministerios correspondientes (dependiendo de la temática)

MEDIDAS RELACIONADAS

- Creación de una Oficina de la Movilidad

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Sin costes asociados	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Observaciones

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

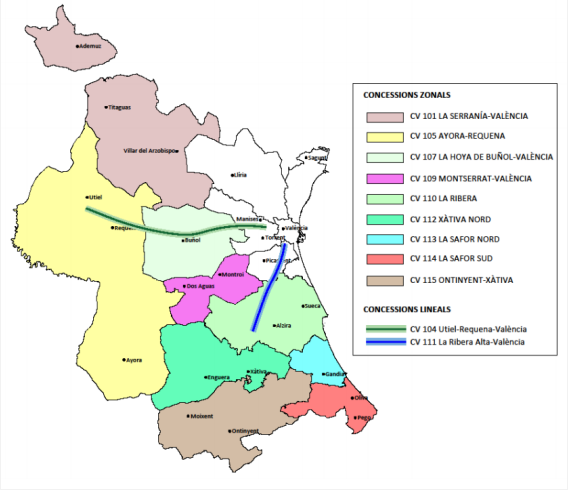
SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de reuniones de la Comisión Técnica de Coordinación
- Nº de informes emitidos por la Comisión Técnica de Coordinación

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	1.	ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD		
MEDIDA	1.4.	IMPULSO DE UNA ENTIDAD MANCOMUNADA DE TRANSPORTES	PRIORIDAD	MEDIA



Propuesta de reordenación de las concesiones zonales de transporte público por carretera
Fuente: http://www.habitatge.gva.es

OBJETIVOS

- Favorecer la planificación y gestión conjunta de los servicios de transporte de ámbito comarcal
- Mejorar la coordinación y cooperación entre administraciones en materia de movilidad

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Dado el carácter de centro comarcal del Xàtiva, sería necesario abordar el impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes para la planificación conjunta y gestión del transporte público a nivel comarcal, que actúe como interlocutor con la Generalitat en esta materia con el fin de coordinar los servicios de autobús interurbano existentes para prestar los servicios más adecuados a las necesidades de la población comarcal.

Para ello, se proponen dos posibilidades:

- La creación de una nueva Entidad mancomunada.
- La integración de la función de coordinación del transporte comarcal en la Mancomunitat de La Costera Canal.

La segunda opción parece la más adecuada, sobre todo para comenzar el diálogo entre los municipios integrados, así como con las empresas que prestan actualmente los servicios de transporte intracomarcal. A los miembros actuales habría que a representantes de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, responsable del transporte por carretera a través de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat.

Asimismo, se propone la apertura de un proceso participativo, con representantes políticos, empresas de transporte y ciudadanía para realizar un diagnóstico de la situación actual y de las necesidades existentes, así como de las principales soluciones.

Todo ello, en concordancia con la propuesta del nuevo Mapa Concesional de los transporte públicos de carretera de la Comunitat Valenciana.

Con el tiempo, algunas de la funciones que podría asumir dicha entidad podrían ser:

- Establecer objetivos y criterios generales.
- La planificación de los servicios.

- La evaluación económica y financiera de las posibles modificaciones.
- El marco tarifario.

Otra de las posibles competencias de la Entidad sería la gestión de la movilidad ciclista intracomarcal.

VIABILIDAD OPERATIVA

Se recomienda la inclusión de sus actividades en la Mancomunitat de La Costera Canal.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Municipios implicados en la Mancomunitat. ▪ Área de transporte de la Generalitat Valenciana	▪ Remodelación del servicio de autobús urbano ▪ Ampliación y mejora de los servicios en autobús interurbano

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
A definir por la Mancomunidad	Será necesario establecer las aportaciones de la Generalitat Valenciana y de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación que sea necesario transferir a la entidad titular para alcanzar sus objetivos	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

La Entidad Mancomunada de Transportes podría funcionar a partir del tercer año de funcionamiento del PMUS. Los años precedentes serían de organización, análisis y búsqueda de consenso

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de reuniones de la Entidad Mancomunada de Transportes
- Municipios integrantes de la Entidad Mancomunada de Transportes

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	1.	ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD		
MEDIDA	1.5.	CREACIÓN DE UN OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Garantizar el adecuado seguimiento y evaluación a medio y largo plazo de la implantación del PMUS de Xàtiva.

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone la creación de un Observatorio de la Movilidad en Xàtiva, como herramienta para el seguimiento y evaluación del desarrollo del PMUS y las políticas de movilidad en el municipio. El Observatorio se mantendrá vinculado a la Mesa y la Oficina de Movilidad, ambos entes con espíritu de continuidad.

Tendrá como funciones:

- Elaborar informes sobre la tendencia de los indicadores de movilidad sostenible, verificando si se cumplen o no los objetivos previstos en los escenarios de futuro.
- Realizar los informes de seguimiento del Plan
- Reunirse de forma periódica al menos una vez al año.
- Organizar dinámicas efectivas de participación que permitan en un tiempo reducido incorporar las diferentes visiones y valoraciones de los participantes acerca del desarrollo del PMUS

Dichos informes serán presentados a la Mesa de la Movilidad, en cuyo seno se debatirán las necesidades de adaptación de las disposiciones del PMUS para hacer frente a posibles desviaciones.

VIABILIDAD OPERATIVA

La Oficina de la Movilidad lo coordinaría, pudiendo realizar los informes entidades externas a la administración municipal.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Oficina de Movilidad ▪ Expertos independientes o personal especializado	▪ Creación de una Oficina de la Movilidad ▪ Potenciar el papel de la Mesa de la Movilidad

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
5.000 €/año	El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del Área de Movilidad del Ayuntamiento.	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	12,5%	25%	37,5%	50%	67,5%	75%	87,5%	100%

El Observatorio estará en funcionamiento a partir del segundo año de puesta en marcha del PMUS

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES			
	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA			
	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de Informes de Seguimiento realizados

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	1.	ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD		
MEDIDA	1.6.	POTENCIAR EL PAPEL DE LA MESA DE LA MOVILIDAD COMO INSTRUMENTO DE PARTICIPACIÓN Y SEGUIMIENTO	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Fomentar la participación ciudadana en la planificación y diseño de las políticas de movilidad de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

La movilidad sostenible requiere la participación de la ciudadanía, ya que es necesario crear un modelo de movilidad acorde con su experiencia, necesidades y anhelos. La Mesa de la Movilidad, creada previamente a la elaboración del PMUS, ha tenido un papel muy relevante en este sentido.

Se plantea reforzar el papel de la Mesa de Movilidad con los siguientes objetivos:

- Reunirse regularmente.
- Liderar la aplicación del PMUS y su seguimiento.
- Integrar y debatir todas aquellas nuevas cuestiones vinculadas con la movilidad de Xàtiva con repercusión en alguno de los grupos integrantes de la sociedad setabense.
- Crear grupos de trabajo temáticos para acometer problemas específicos, cuyos participantes estén directamente relacionados con el contenido a tratar. Se propone la creación de al menos, y con cierta urgencia, dos grupos de trabajo: accesibilidad y movilidad infantil.
- Incrementar la colaboración interinstitucional y el compromiso entre agentes con capacidad efectiva de acción e incidencia en su ejecución (áreas municipales pero también con otras administraciones, niveles de gobierno e instituciones públicas y privadas).
- Integrar a representantes de todos los grupos e inquietudes de la sociedad de Xàtiva.
- Valorar el Informe de Seguimiento Anual del PMUS.
- Apertura del trabajo de la Mesa a la ciudadanía mediante la celebración de actos públicos y sesiones de trabajo abiertas.
- Proponer nuevas actuaciones temáticas.

Esta plataforma de participación tiene que mantenerse y potenciarse una vez que el Plan haya sido aprobado. Tanto para velar por el cumplimiento de los objetivos y medidas del PMUS como por la necesidad de incorporar nuevas inquietudes que vayan surgiendo a lo largo de los trabajos de implementación del Plan.

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

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida requeriría la coordinación de la Oficina de la Movilidad.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Oficina de Movilidad	▪ Creación de una Oficina de la Movilidad
▪ Miembros integrantes de la Mesa	▪ Creación de un Observatorio de la Movilidad

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Sin costes asociados	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	20%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%

La Mesa de la Movilidad ya está en funcionamiento y se mantendría a lo largo del desarrollo del PMUS, incorporando nuevos grupos de trabajo

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de reuniones de la Mesa de Movilidad
- Nº de grupos de trabajo activos.

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	1.	ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD		
MEDIDA	1.7.	PARTICIPACIÓN DIRECTA VÍA WEB O REDES SOCIALES	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Fomentar la participación ciudadana en la planificación y diseño de las políticas de movilidad de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Durante la elaboración del PMUS de Xàtiva se han habilitado herramientas de comunicación y participación integradas en la página web del Plan (www.pmusxativa.com), como es el buzón de sugerencias o la realización de encuestas on-line. Sin embargo, esto debe constituir sólo el inicio de un proceso que deberá consolidarse mediante la creación de nuevos instrumentos de participación e información ciudadana en temas vinculados a la movilidad. Algunos de los instrumentos que se propone poner en marcha son:

- Mantener el **Portal de la Movilidad**, ampliando sus aplicaciones para la participación ciudadana:
  - Mantenimiento del buzón de sugerencias
  - Establecimiento de foros temáticos.
  - Barómetro de la movilidad. Cuestionario web para recabar opinión de los ciudadanos que accedan a la web.
  - Elaboración de un Mapa colaborativo. Se propone crear un mapa colaborativo o mapeo colaborativo que se base en el desarrollo de mapas web con el 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.).
- **Creación de perfiles en redes sociales**. Perfil de Facebook, Instagram y Twitter para facilitar el seguimiento del PMUS y el dialogo con la ciudadanía al respecto.
- También se pueden establecer una **línea de atención telefónica** para aquellos ciudadanos que no tienen acceso a internet, así como un horario de atención al público adecuado (no sólo de mañana) en la propia Oficina.

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo y mantenimiento del Portal y las aplicaciones correrá a cargo del Departamento de Informática del Ayuntamiento con coordinación de la Oficina de la Movilidad y con el apoyo de una persona contratada para esta tarea.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Oficina de Movilidad ▪ Concejalía de Modernización y Telecomunicaciones	▪ Creación de una oficina de la movilidad ▪ Portal web de la movilidad de Xàtiva ▪ Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
18.000 €	Los costes de su funcionamiento correrán a cargo de la Oficina de Movilidad	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	20%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%

Ya está en funcionamiento el Portal de la Movilidad de Xàtiva, que deberá ir incorporando funcionalidades a lo largo de los años de puesta en marcha del PMUS

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de sugerencias recibidas
- Nº visitas anuales al Portal de Movilidad
- Nº de seguidores en Redes Sociales

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	1.	ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD		
MEDIDA	1.8.	REVISIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Adaptar el marco normativo al nuevo panorama de movilidad generado con la implantación del PMUS
- Propiciar una convivencia sin conflictos entre los diferentes usuarios de la vía pública

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

En la actualidad Xàtiva tiene una Ordenanza de Movilidad, de agosto de 2016. En ella se establecen normas respecto a la circulación de vehículos por el viario, estacionamiento, ocupación del dominio público y la regulación del tráfico en el casco histórico. Se establece la posibilidad de crear zonas de prioridad peatonal y zonas de acceso restringido al tráfico.

Sin embargo, adolece de normas generales de comportamiento de los ciclistas y condiciones en general de la movilidad ciclista.

Se propone la actualización de la ordenanza de movilidad para adaptarla al nuevo panorama de movilidad 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. Dicha revisión de la Ordenanza recogería las determinaciones que cada uno de los planes sectoriales de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible realiza.

En concreto se deberán regular mediante la nueva ordenanza los aspectos relacionados con las vías ciclistas, itinerarios peatonales, el calmado del tráfico, la gestión del estacionamiento o los criterios de la accesibilidad universal.

Se sugiere que la Ordenanza que se elabore tenga, como mínimo, los siguientes contenidos:

- Objeto, ámbito de aplicación y normas generales de comportamiento.
- Normas de comportamiento de los peatones.
- Zonas de prioridad peatonal, zonas de acceso restringido al tráfico.
- Normas generales de comportamiento y comportamientos prohibidos de los ciclistas.
- Condiciones de las bicicletas y de su ocupación, así como del aparcamiento, retirada y registro.
- Conductores.
- Velocidad.
- Accidentes y daños.
- Normas generales de señalización.
- Elementos urbanos y medidas para moderar la velocidad.
- Limitaciones al uso de las vías públicas:
  - Parada.
  - Estacionamiento.
  - Aparcamiento regulado.
  - Carga y descarga de pequeña y gran distribución.
  - Circulación de vehículos pesados y mercancías peligrosas.
  - Ocupaciones de la vía pública y reservas de espacio.
  - Licencias de vado
  - Otras autorizaciones. Pruebas deportivas, eventos culturales..
- Transporte público de viajeros. Autobús urbano, Auto-taxi, autobús Interurbano, discrecional, especial.
- Restricciones de circulación.
- Inmovilización, retirada y desplazamiento y depósito de vehículos.
- Responsabilidades y procedimiento sancionador y sanciones.

VIABILIDAD OPERATIVA

La coordinación de los diferentes responsables en materia de movilidad para la actualización de la Ordenanza de Movilidad será labor del responsable de la Oficina de la Movilidad, pudiendo impulsar la difusión de un primer borrador extraído de las sugerencias que se incluyen en los diferentes programas de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Xàtiva.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
Oficina de Movilidad, Concejalía de Obras Públicas, Agricultura, Tráfico y Aparcamientos, Promoción Económica Local	▪ Creación de una Oficina de Movilidad ▪ Revisión de la ordenanza de ocupación de la vía pública

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
15.000 €	El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del Área de Movilidad del Ayuntamiento.	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	50%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

La Ordenanza se revisará durante el primer año de puesta en marcha del PMUS, y se pondrá en marcha el segundo año

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Ordenanza revisada (Si/No)

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Número de sanciones por infracciones de la Ordenanza de Movilidad

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	1.	ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD		
MEDIDA	1.9.	REVISIÓN DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Mejorar la integración de la planificación de la movilidad y el urbanismo
- Introducir criterios de movilidad sostenible en la normativa urbanística

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Las pautas de movilidad de la población vienen determinadas, en gran medida, por la estructura urbana y por la accesibilidad.

Si cada función urbana se encuentra dispersa y alejada en el territorio, las personas tendrán que desplazarse lejos y, por consiguiente, en medios de transporte motorizados, precisamente los que mayor impacto ambiental suponen.

Igualmente, si el tejido urbano es poco denso en actividades o viviendas, los medios de transporte colectivos encontrarán dificultades para satisfacer las demandas de los usuarios, generándose un modelo de movilidad dependiente del automóvil.

Por tanto, la movilidad sostenible sugiere desarrollos urbanísticos que aprovechen al máximo la capacidad autónoma de trasladarse que tiene el ser humano (caminando o en bicicleta), es decir, desarrollos urbanísticos guiados por los principios de cercanía, autonomía y riqueza del espacio público.

Así, el objetivo de la presente medida es establecer pautas para introducir estos conceptos en los nuevos desarrollos urbanos de Xàtiva mediante la introducción de modificaciones en su normativa urbanística.

Se trataría de introducir conceptos de urbanismo sostenible, principalmente en los que compete a nuevos desarrollos, densidad residencial y mezcla de usos. Algunos de ellos son:

Nuevos desarrollos

- Redacción obligatoria de estudios de evaluación ambiental de nuevos desarrollo urbanísticos que deben incluir un apartado sobre las consecuencias sobre la movilidad.
- Prevalecer las actuaciones en terrenos ya artificializados ante las que suponen artificializar nuevo suelo en espacios rurales o naturales, lo que obviamente se traduce en un menor impacto ambiental y menos necesidad de materiales y energía en la urbanización.
- Vincular el desarrollo urbanístico, sobre todo las actividades que generan un volumen elevado de movilidad, al grado de accesibilidad en transporte colectivo del nuevo desarrollo. Es decir, los principales generadores de viajes se deben situar en localizaciones bien servidas por el transporte colectivo.
- Limitar la dotación obligatoria tanto en la vía pública como en las parcelas o edificaciones de aparcamientos para automóviles.

Crecimiento urbano compacto

- Que las densidades en el núcleo urbano de Xàtiva o en nuevos desarrollos urbanísticos colindantes no sean inferiores a 100 personas (35 viviendas) por hectárea (densidad mínima para hacer viable un servicio de autobuses), siendo recomendable alcanzar densidades hasta 150 personas (50 viviendas) por hectárea.
- Que haya una relación adecuada entre los habitantes y el número de empleados.
- Realizar un estudio urbano para conocer, por un lado, la demanda real de vivienda en cada barrio de Xàtiva y por otro para detectar vacíos (tanto de parcelas como de viviendas) y así conocer el potencial de ocupación de cada barrio.
- Fomentar la rehabilitación de viviendas del centro de la ciudad para adaptarlas a estándares de confort, eficiencia energética y niveles de accesibilidad actuales.
- Fomentar la construcción de los solares abandonados o su consolidación como espacios urbanos disponibles para los ciudadanos.
- Revitalizar el centro urbano de Xàtiva y potenciar su interés como barrio residencial.

Mezcla de usos

- El planeamiento urbanístico debe facilitar y autorizar la mezcla de usos y un adecuado diseño de las plantas bajas y la línea de fachada para fomentar la actividad y presencia de gente en las calles. Una referencia sería que la superficie residencial no sea mayor del 80% de la superficie construida o que el uso terciario no sea mayor del 70%.
- Que haya una dotación adecuada de equipamientos locales accesibles peatonalmente que cubran las necesidades básicas de los habitantes de los nuevos barrios.
- Que las alineaciones, volumen edificatorio, la malla de la red viaria, los accesos a los edificios etc. fomenten y contribuyan a la mezcla de usos y a la creación de un espacio público atractivo.
- Facilitar la apertura de locales y actividades a pie de calle para revitalizar la actividad económica, social y cultural en el centro urbano.
- Ayudar al pequeño comercio y eliminar ayudas o facilidades a la apertura de centros comerciales de periferia.

VIABILIDAD OPERATIVA

La efectividad de esta medida sólo puede medirse a largo plazo y requiere, por tanto, una actitud perseverante para mantener las líneas maestras del modelo urbano o territorial adoptado.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
Ayuntamiento de Xàtiva: áreas Urbanismo, Movilidad, Obras Públicas, promoción económica, etc.	Revisión Ordenanza de Movilidad

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Sin presupuesto asociado		

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	-	-	-	-	-	-	-	-

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de Informes de evaluación ambiental redactados
- Nº de viviendas rehabilitadas.

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Densidad urbana (población / empleados)
- Grado de accesibilidad de nuevos desarrollos en modos alternativos al coche

EA2: ESPACIO PÚBLICO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA				
EJE DE ACTUACIÓN	2.	ESPACIO PÚBLICO		
MEDIDA	2.1.	ELIMINACIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Adaptar el diseño del espacio público de Xàtiva 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 Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

El propósito de esta medida es adaptar el diseño de los espacios libres existentes (calles y plazas) 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 VIV/561/2010, cuyos aspectos claves son:

ANCHO LIBRE
Aceras con una banda de circulación libre de obstáculos no inferior a 1,80 metros (excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m).

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.

SEÑALIZACIÓN SEMAFÓRICA
Adaptación de los ciclos semafóricos a las necesidades de las personas con discapacidad (ver medida 5.10).

Implantación de dispositivos de adaptación de la funcionalidad de los semáforos a los distintos tipos de discapacidad

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

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo de esta medida requeriría la elaboración previa de un Plan de Accesibilidad para el municipio, que realice el análisis pormenorizado de las necesidades de actuación.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva
- Concejalía de Urbanismo del Ayto. de Xàtiva
- Asociaciones de personas con discapacidad

MEDIDAS RELACIONADAS

- Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal
- Revisión de tiempos semafóricos y adaptación para invidentes y discapacitados

COSTES

Plan de Accesibilidad:

30.000 €

FINANCIACIÓN

La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva

SUBVENCIONES

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	100%							

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Plan de Accesibilidad elaborado (Si/No)
- Aceras inferiores a 1,5 m/1,8 m
- Nº itinerarios con incidencias en materia de accesibilidad

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal de las personas con discapacidad
- Satisfacción con la calidad del espacio público

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	2.	ESPACIO PÚBLICO		
MEDIDA	2.2.	MEJORA DE LA CALIDAD DE LAS ZONAS ESTANCIALES EXISTENTES	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Dotar a los espacios públicos de Xàtiva de las cualidades necesarias para generar zonas de estancia 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
- Poner en valor el patrimonio y el espacio público existente

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Una red peatonal de primera clase, además de ser segura y continua debe, contar con espacios que ofrezcan la posibilidad de detenerse a descansar en el camino, estar fuera de casa cómodamente (a la sombra en verano y al sol en invierno) o la oportunidad de encontrarse y relacionarse.

La red de espacios estanciales existentes en Xàtiva cumple en algunos casos con esta función, si bien no siempre es así. El mapa adjunto a la presente ficha identifica aquellos espacios en los que se propone la actuación de cara a la mejora de su calidad.

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 no invasoras 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 (espacialmente importante en Xàtiva, dada su climatología)

Dada su diversidad y representatividad, se presentan a continuación tres casos cuya intervención se considera prioritaria, constituyendo la propuesta a corto plazo de esta medida:

Plaza Alexandre VI
Presenta escalones, arbolado débil, alberga calzada perimetral de paso y con espacio para estacionamiento, diminuta acera perimetral. Se propone limitar el acceso de vehículos, rediseñando el espacio de estancia y extendiéndolo hacia sus límites, de modo, que se amplíe el ancho útil para el viandante y se genere un espacio público de calidad, y con una sombra apropiada para su disfrute. Puede aceptar organización por niveles. Su rediseño deberá incorporar la reserva de un área para permitir la carga y descarga, así como un deflector en la base que reduzca la velocidad de paso y desvíe la trayectoria.

Plaza Sant Francesc
Existe uso indebido de carga y descarga en el sobre ancho existente de calzada, que condiciona su habitabilidad y disfrute, dejando paso peatonal de ancho insuficiente "protegido" por bolardos. Carece de arbolado de sombra adecuado en las zonas de estancia y en el acceso desde la Albereda Jaume I. La urbanización relega al viandante a posiciones residuales a ambos lados de la calzada y en especial junto a la iglesia. Se propone la eliminación de obstáculos para los viandantes (bolardos) con introducción de arbolado de sombra. Recuperación de los espacios junto a los accesos. Creación de umbrales, mediante la instalación de bancos que a la par desvían la trayectoria de los vehículos acotando su paso en fila única.

Calle Murta y calle Humanista Luís de Fenollet
Recuperación de los límites de espacio público, ensanchamiento aceras hasta fachadas permitiendo el paso de

vehículos a baja velocidad donde sea imprescindible. Construir los pasos peatonales que reconecten las circulaciones, recuperar rasante del remate final del jardín.

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida no requiere de tramitaciones previas o acuerdos con terceras partes, siendo únicamente precisa la decisión del Ayuntamiento al respecto.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva
- Concejalía de Urbanismo del Ayto. de Xàtiva

MEDIDAS RELACIONADAS

- Definición de una Red Básica de Itinerarios Peatonales
- Creación ejes peatonales de altas prestaciones
- Jerarquización viaria
- Nuevo esquema circulatorio

COSTES

Mejora Plaza Alexandre VI:
50.000 €

Mejora Plaza Sant Francesc:
50.000 €

Mejora Murta--Luís de Fenollet:
300.000 €

FINANCIACIÓN

La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva

SUBVENCIONES

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	25%	100%						

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

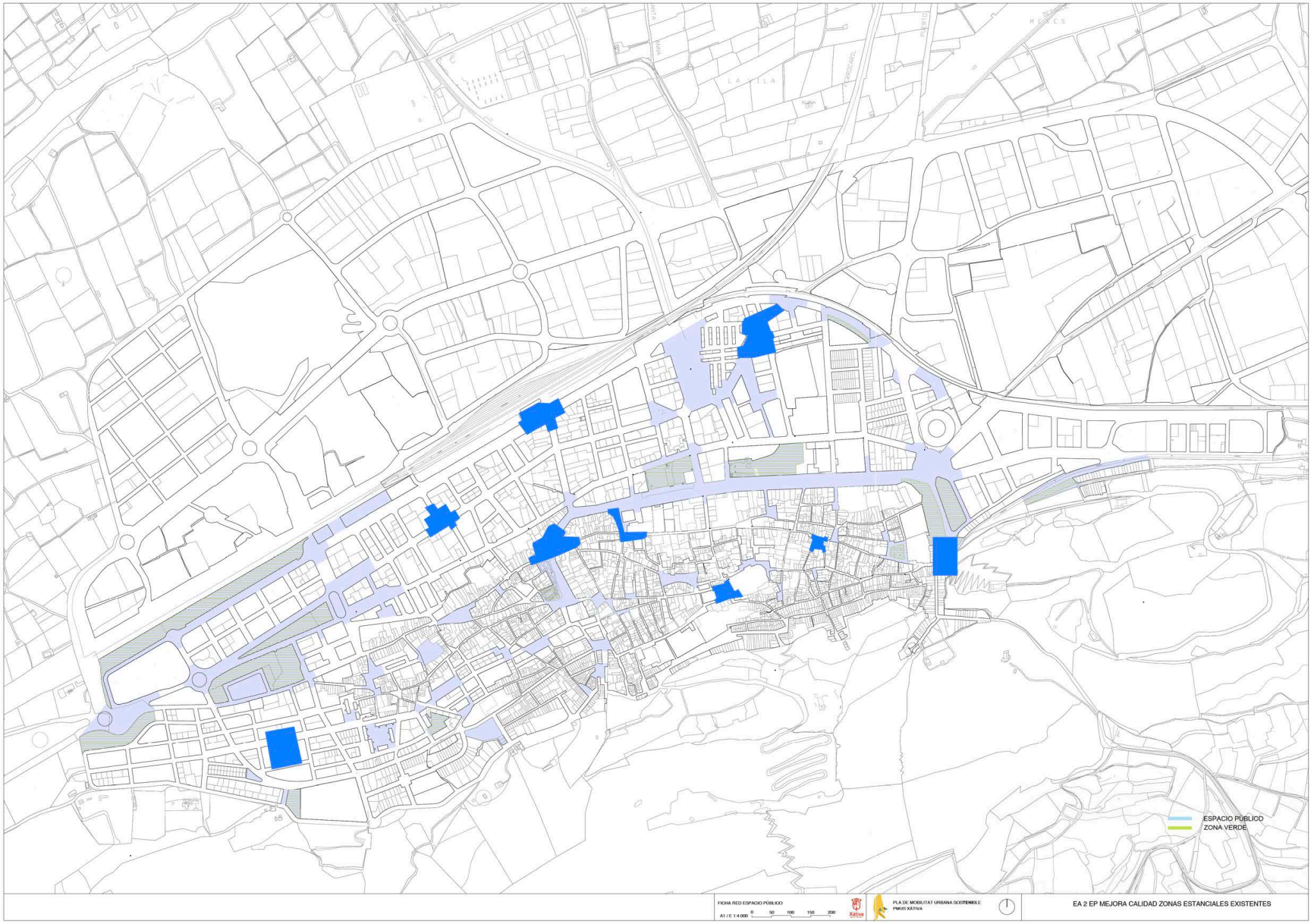
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de proyectos de mejora de áreas estanciales realizados
- Superficie de espacios peatonales

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal modos no motorizados
- Satisfacción con la calidad del espacio público


ESPACIO PÚBLICO
ZONA VERDE
FICHA RED ESPACIO PÚBLICO
A1 / E 1:4.000
0 50 100 150 200
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA
EA 2 EP MEJORA CALIDAD ZONAS ESTANCIALES EXISTENTES

PROPUESTA INTERVENCIÓN PLAZA ALEXANDRE VI





PROPUESTA INTERVENCIÓN PLAZA SANT FRANCESC





PROPUESTA INTERVENCIÓN: MURTA - HUMANISTA LUÍS DE FENOLLET





PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	2.	ESPACIO PÚBLICO		
MEDIDA	2.3.	CREACIÓN DE NUEVAS ZONAS ESTANCIALES Y EJES PEATONALES	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Equipar los itinerarios peatonales con lugares para el descanso y la estancia
- Recuperar la función social del espacio público
- Reequilibrar en favor de las personas el uso al que se destina el espacio público
- Poner en valor el patrimonio y el espacio público existente

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Esta medida complementa la anterior, proponiendo la recuperación de espacio actualmente dedicado a la circulación o aparcamiento del coche, transformándolos en espacios estanciales de calidad, que sirvan, además, para completar la red peatonal, equipándola con lugares para descansar y permanecer, con arbolado adecuado, bancos, fuentes, juegos...

Como se muestra en mapa que acompaña esta ficha, en el que se identifican los espacios de oportunidad sobre los que se propone intervenir, Xàtiva cuenta con un importante potencial de mejora:

- Por un lado, aunque la secuencia de plazas dentro del casco histórico es significativa y constituye un buen punto de partida, hay numerosos espacios que, de forma reglada o no, siguen siendo utilizadas como bolsas de aparcamiento sobre las que es posible actuar para recuperar la calidad de este entorno.
- Por otro lado, en el resto de la ciudad no encontramos tal concatenación de espacios estanciales de calidad, por lo que se propone (en coordinación con la medida 4.2) actualizar en redimensionando calzadas hoy sobredimensionadas y racionalizando la disposición de plazas de estacionamiento. Transformando calles en ejes de prioridad peatonal que den continuidad a los recorridos urbanos, ensanchando aceras, disponiendo arbolado y bancos... ofreciendo a sus habitantes espacios de calidad dentro y entre los barrios.

La recuperación de dichos espacios puede acometerse a dos niveles:

1) Acciones Transitorias. Acciones de recuperación inmediata de bajo coste consistente en tratamiento superficial, pintura, mobiliario urbano reposicionable y con pequeños trabajos de adaptación de bordes o eliminación de obstáculos, con carácter experimental, indagatorio, transitorio o semi-permanente. Si la duración o planificación de la actuación lo permite se priorizará la plantación de árboles de sombra con porte adecuado para la pronta formación de la cobertura verde.
2) Acciones Permanentes. Reurbanización del ámbito de la actuación con carácter definitivo, estableciendo el criterio de rasante continua para calles de ancho menor a 12.00m con carácter general, establecimiento de bandas peatonales de ancho máximo, arbolado de sombra de porte, directriz de calzada zigzagueante y regulación áreas de estancia públicas, así como establecimiento de áreas de ocupación regulada que garanticen la calidad de la experiencia del caminar sin obstáculos.

Como ejemplo ilustrativo del tipo de intervención propuesto, se presenta el caso de la Plaza del Pintor Tudela, cuya transformación se propone.

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida no requiere de tramitaciones previas o acuerdos con terceras partes, siendo únicamente precisa la decisión del Ayuntamiento al respecto.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Concejalía de Urbanismo del Ayto. de Xàtiva	▪ Definición de una Red Básica de Itinerarios Peatonales ▪ Creación ejes peatonales de altas prestaciones ▪ Jerarquización viaria ▪ Nuevo esquema circulatorio

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Mejora Plaza Pintor Tudela: 150.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA			100%					

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

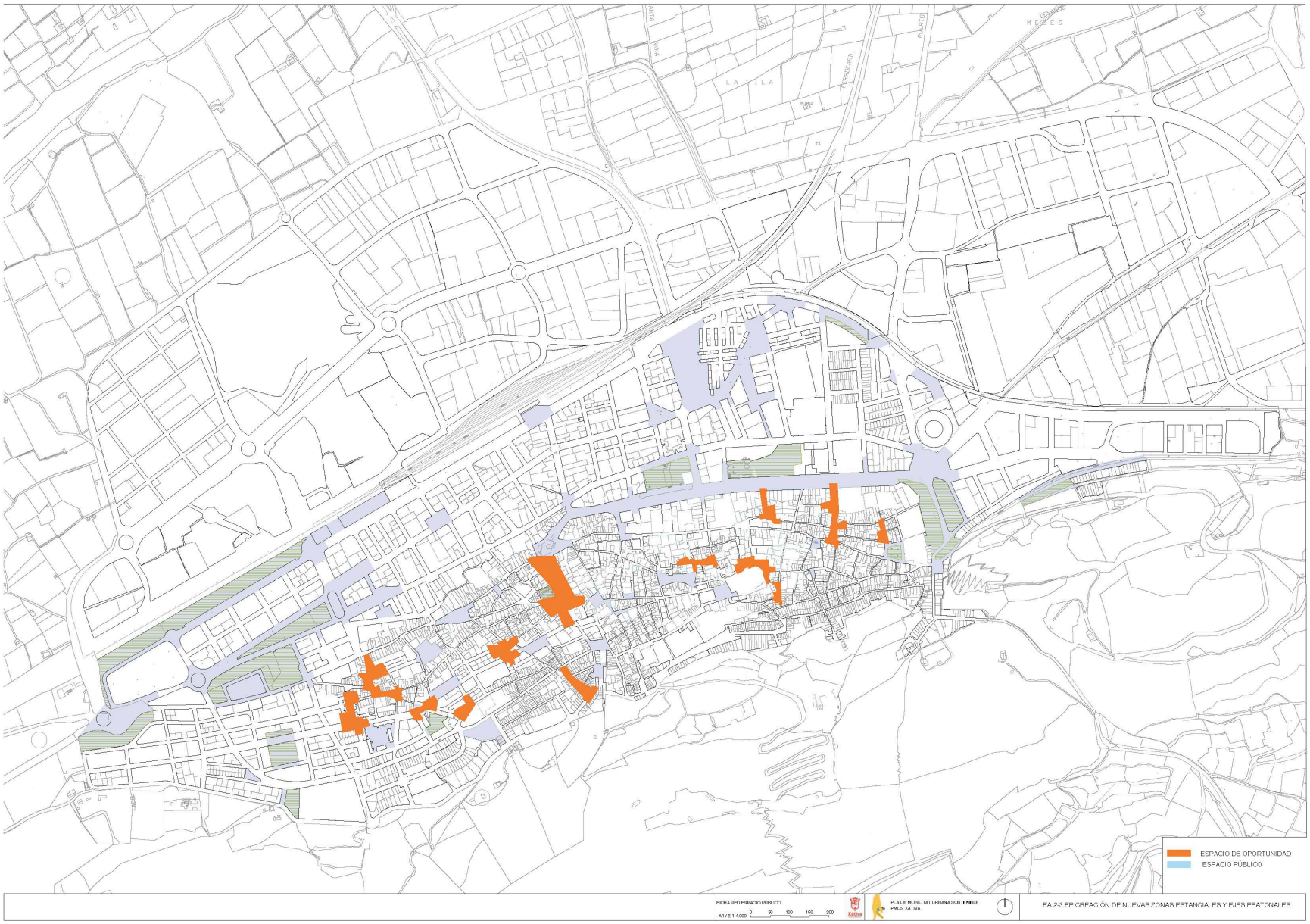
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de proyectos de creación de áreas estanciales realizados
- Superficie de espacios peatonales

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal modos no motorizados
- Satisfacción con la calidad del espacio público


ESPACIO DE OPORTUNIDAD
ESPACIO PÚBLICO
FICHA RED ESPACIO PÚBLICO
A1 / E 1:4000
0 50 100 150 200
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA
EA 2-3 EP CREACIÓN DE NUEVAS ZONAS ESTANCIALES Y EJES PEATONALES

PROPUESTA INTERVENCIÓN: PINTOR TUDELA





PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	2.	ESPACIO PÚBLICO		
MEDIDA	2.4.	PLAN VERDE DE CONEXIÓN DE PARQUES Y JARDINES	PRIORIDAD	MEDIA





OBJETIVOS

- Mejorar la calidad estancial del espacio público de Xàtiva
- Favorecer la biodiversidad y la naturalización del espacio urbano
- Reducción del efecto isla de calor

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Esta medida supone la dotación de arbolado de sombra en todas las calles y plazas de la red básica peatonal que lo permitan, aumentando la superficie de pavimentos permeables siempre que sea posible para ayudar a combatir las altas temperaturas que se alcanzan en Xàtiva gran parte del año, atendiendo también a las necesidades de soleamiento en invierno.

El resultado de esta actuación se concretaría en la red de corredores verdes que se presenta en el mapa adjunto, que dará continuidad a la cobertura vegetal entre los parques existentes y futuros, favoreciendo la biodiversidad y la naturalización del espacio urbano.

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida no requiere de tramitaciones previas o acuerdos con terceras partes, siendo únicamente precisa la decisión del Ayuntamiento al respecto.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva
- Concejalía de Medio Ambiente del Ayto. de Xàtiva

MEDIDAS RELACIONADAS

- Definición de una Red Básica de Itinerarios Peatonales

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
850.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	12,5%	25%	37,5%	50%	62,5%	75%	87,5%	100%

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

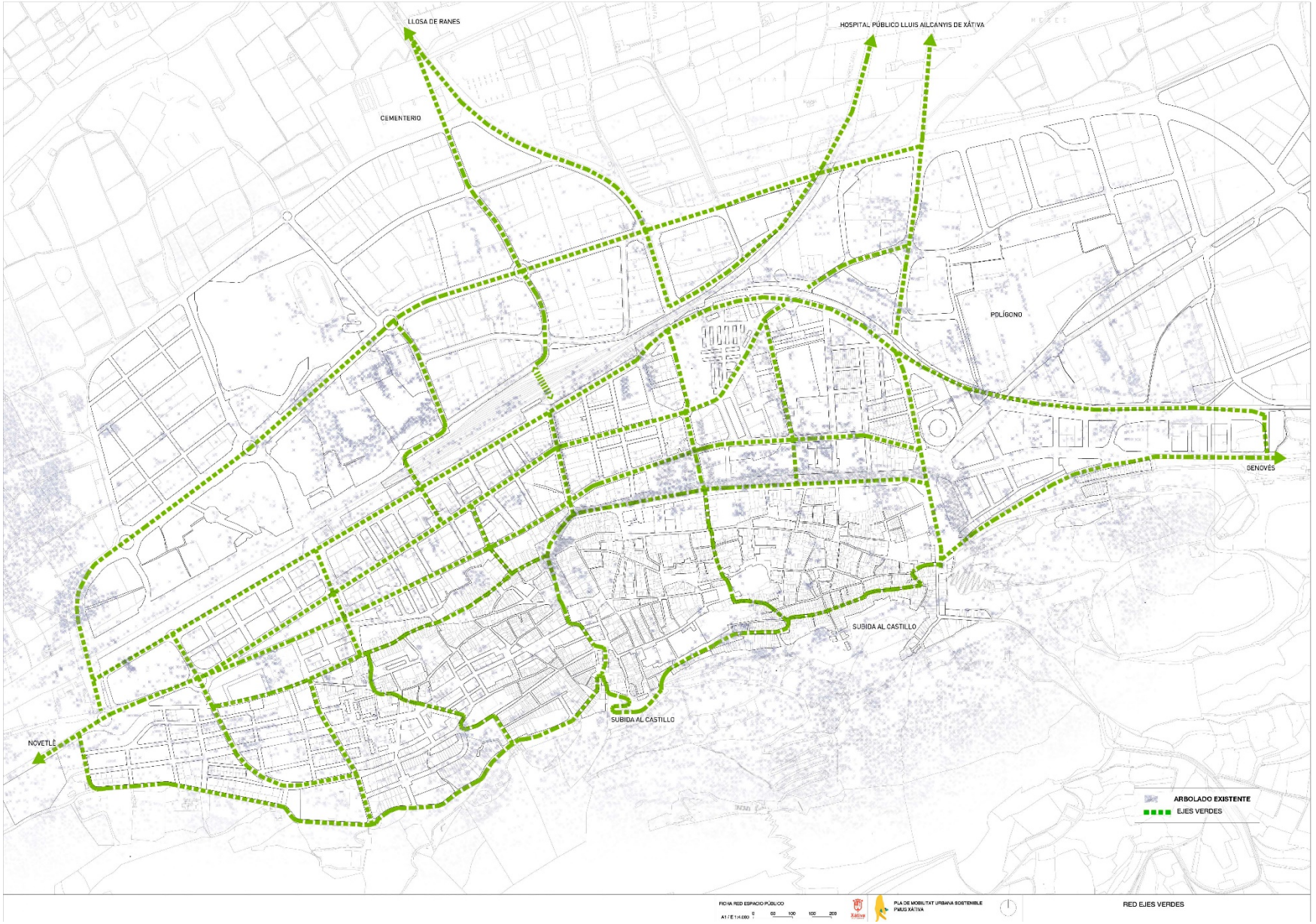
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de árboles plantados
- Longitud de la red viaria con arbolado de sombra

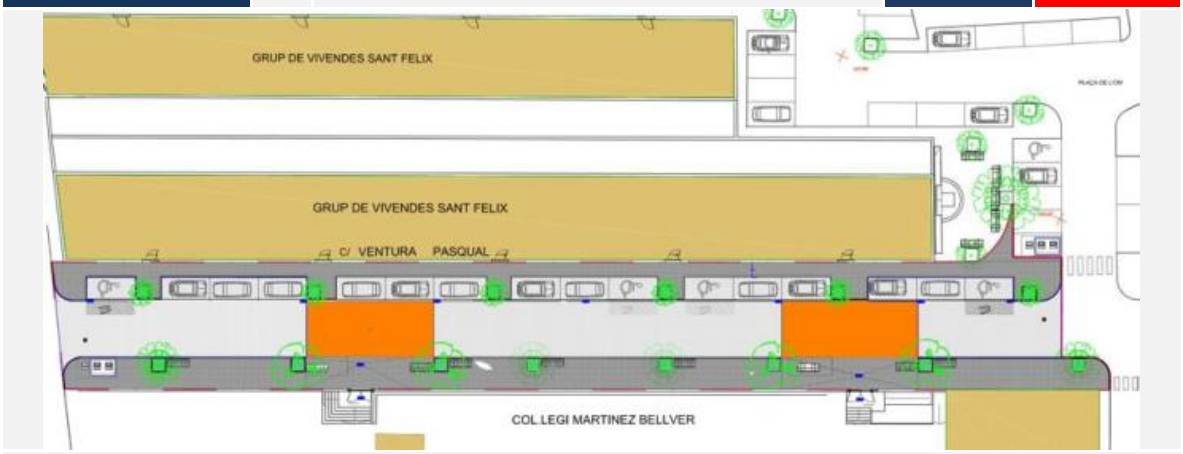
SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Satisfacción con la calidad del espacio público


LLOSA DE RANES
HOSPITAL PÚBLICO LLUIS ALCANYIS DE XÁTIVA
CEMENTERIO
POLÍGONO
GENOVÉS
SUBIDA AL CASTILLO
SUBIDA AL CASTILLO
NOVETLÉ
ARBOLADO EXISTENTE
EJES VERDES
RED EJES VERDES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	2.	ESPACIO PÚBLICO		
MEDIDA	2.5.	ENTORNOS ESCOLARES DE MÁS CALIDAD Y MÁS SEGUROS	PRIORIDAD	ALTA



Actuación de mejora del acceso al CEIP Martínez Bellver

OBJETIVOS

- Garantizar las condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y calidad ambiental en los ámbitos escolares
- Fomentar el caminar e ir en bici a la escuela
- Fomentar la autonomía infantil

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone la adecuación y rediseño de los accesos y el entorno de los centros escolares, de acuerdo con los siguientes criterios:

ITINERARIOS
Garantizar la continuidad de los recorridos accesibles, evitando rodeos innecesarios. 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 70º en vez de 180º. Ancho de las aceras suficiente para acoger a familias o compañeros que caminan juntos. Cobertura vegetal adecuada y muy necesaria en Xàtiva durante los meses de calor.

UMBRALES DE ACCESO
Dimensionar un espacio libre de obstáculos junto a la entrada del centro para acoger a alumnos, profesores y padres. Incluir equipamiento de bancos, aparcabicis, áreas de sombra y protecciones a la calzada si fuera necesario (por distancia a puerta o características de la calle). Diseñar la calle haciendo visible la presencia del colegio.

SEÑALIZACIÓN
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 para sensibilizar y darlos a conocer. Cuando proceda, señalización de itinerarios bici seguros alrededor de las escuelas.

PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO
Reducir la velocidad en los tramos de acceso al centro escolar, delimitando, cuando sea posible, zonas de restricción de paso en franja horaria de entradas/salidas. Restricción del aparcamiento motorizado en la calle de acceso al colegio. Localización de puntos de llegada y recogida de alumnos en calles del perimetrales. Acortamiento distancias de cruce mediante estrechamiento de calzada o segmentación mediante isla intermedia.

El mapa que acompaña esta ficha indica los ámbitos de intervención asociados a cada centro escolar. Desarrollándose, además, el caso de Académic Maravall, donde se produce una importante concentración de centros escolares.

VIABILIDAD OPERATIVA

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

AGENTES INVOLUCRADOS

- Oficina de Movilidad
- Concejalías de Urbanismo, Educación y Juventud
- Consejo Escolar
- Dirección de centros escolares y profesorado, alumnos, AMPAS

MEDIDAS RELACIONADAS

- Plan de calmado del tráfico de la ciudad
- Programa de caminos escolares en todos los centros educativos de Xàtiva
- Señalización de itinerarios escolares

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
1.000.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	25%	50%	75%	100%				

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

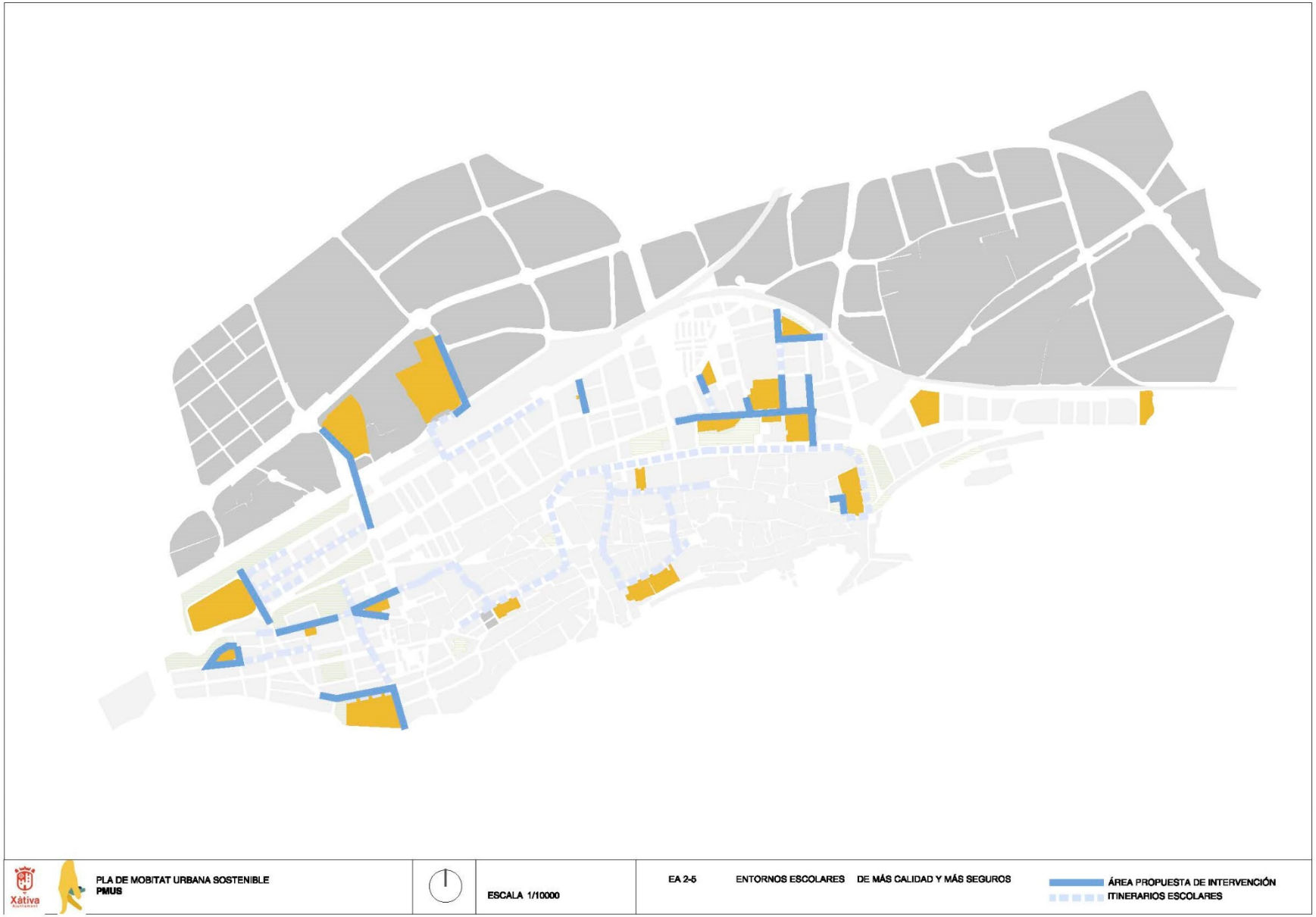
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

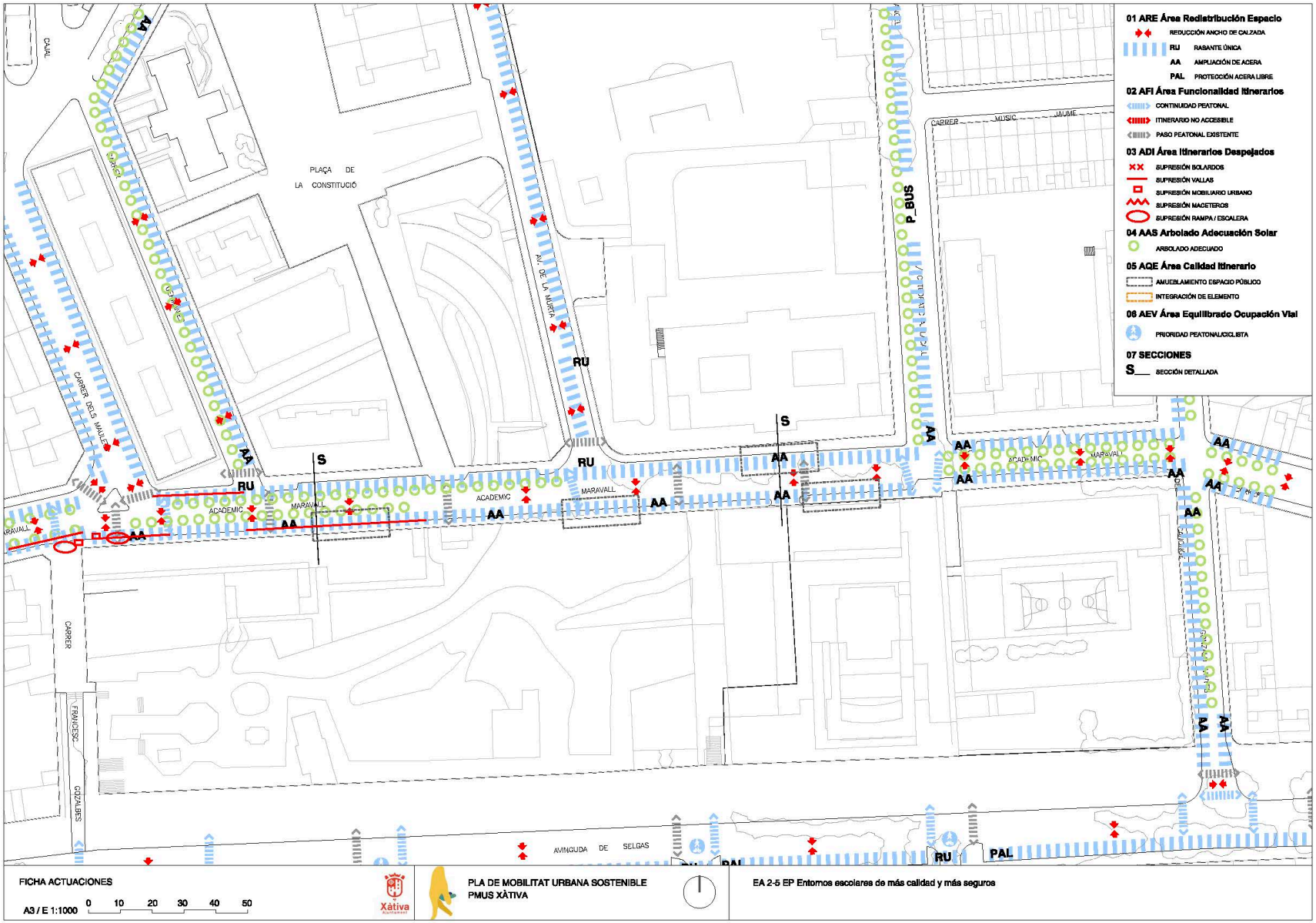
SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Centros con proyecto de mejoras realizado
- Superficie de espacios peatonales en el entorno de los centros escolares

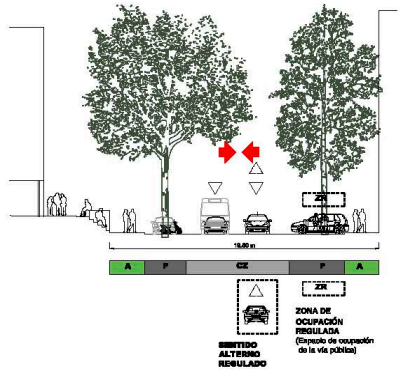
SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Velocidad del tráfico en los entornos escolares
- Accidentes en el entorno de los centros escolares
- Reparto modal en el acceso al cole

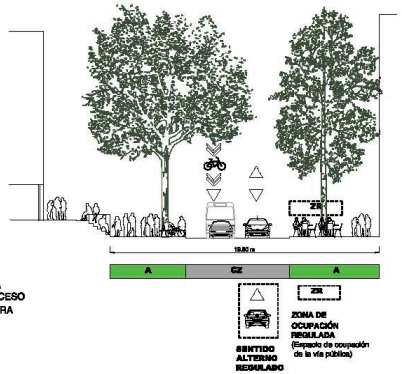

PLA DE MOBITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS
ESCALA 1/10000
EA 2-5
ENTORNOS ESCOLARES DE MÁS CALIDAD Y MÁS SEGUROS
ÁREA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN
ITINERARIOS ESCOLARES


01 ARE Área Redistribución Espacio
REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA
RU RASANTE ÚNICA
AA AMPLIACIÓN DE ACERA
PAL PROTECCIÓN ACERA LIBRE
02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios
CONTINUIDAD PEATONAL
ITINERARIO NO ACCESIBLE
PASO PEATONAL EXISTENTE
03 ADI Área Itinerarios Despejados
SUPRESIÓN BOLARDOS
SUPRESIÓN VALLAS
SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO
SUPRESIÓN MACETEROS
SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA
04 AAS Arbolado Adecuación Solar
ARBOLADO ADECUADO
05 AQE Área Calidad Itinerario
AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO
INTEGRACIÓN DE ELEMENTO
06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial
PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA
07 SECCIONES
S___ SECCIÓN DETALLADA
PLAÇA DE LA CONSTITUCIÓ
CAJAL
CARRER DELS MAULES
AV. DE LA MURTA
P_BUS
CARRER MUSIC JAUME
ACADEMIC
MARAVALL
CARRER
FRANCESC GOZALBES
AVINGUDA DE SELGAS
FICHA ACTUACIONES
A3 / E 1:1000
0 10 20 30 40 50
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA
EA 2-5 EP Entornos escolares de más calidad y más seguros

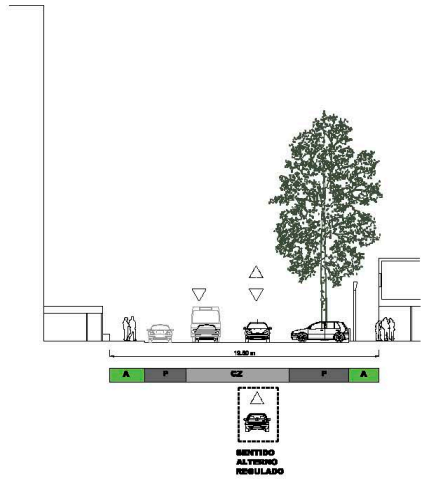
Av. ACADÈMIC MARAVALL



ESTADO ACTUAL
UMBRAL ACCESO
I. JOSÉ RIBERA



PROPUESTA
UMBRAL ACCESO
I. JOSÉ RIBERA



ESTADO ACTUAL
UMBRAL ACCESO
CP GOZALBES VERA



PROPUESTA
UMBRAL ACCESO
CP GOZALBES VERA

ACTUACIONES

A3 / E 1:300 0 5 10 15 20

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

EA 2-5 EP Entornos escolares de más calidad y más seguros

PROPUESTA INTERVENCIÓN: ACADÉMICO MARAVALL





PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	2.	ESPACIO PÚBLICO		
MEDIDA	2.6.	REVISIÓN DE LA ORDENANZA DE OCUPACIÓN DE VÍA PÚBLICA	PRIORIDAD	MEDIA



OBJETIVOS

- Eliminar barreras arquitectónicas y favorecer la accesibilidad universal en toda Xàtiva
- Mejorar la calidad estancial del espacio público de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone la revisión de la ordenanza de ocupación de la vía pública, particularmente en lo relativo a la disposición de terrazas y veladores, así como de publicidad, con el objetivo de garantizar un ancho libre peatonal que satisfaga los requerimientos de cruce de personas, incluyendo las zonas de visión de escaparates, borde de acera, espacio para el encuentro, etc., condicionándolo no solo a los mínimos estrictos comunes a todo el viario, sino estableciendo criterios que permitan la discriminación en función de la capacidad de la calle y el flujo de viandantes que acoja.

La jerarquía y la función o carácter de la calle determinará el ancho óptimo y la reducción máxima admisible, evitando emplear mínimos absolutos.

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida no requiere de tramitaciones previas o acuerdos con terceras partes, siendo únicamente precisa la decisión del Ayuntamiento al respecto. No obstante, se recomienda abordar la revisión en el marco de diálogo con los comerciantes.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Oficina de Movilidad
- Concejalías de Urbanismo
- Asociaciones de comerciantes

MEDIDAS RELACIONADAS

- Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal
- Mejora de la calidad peatonal

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Se trata de una medida normativa, sin costes asociados	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Ordenanza revisada (Si/No)

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº de sanciones por la infracción de la normativa de ocupación de la vía pública

EA3: SERVICIOS DE TRANSPORTE

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	3	SERVICIOS DE TRANSPORTE		
MEDIDA	3.1.	RENOVACIÓN DE LA FLOTA DEL BUS URBANO	PRIORIDAD	ALTA



OBJETIVOS

- Posibilitar una mejora del servicio de autobús urbano, haciendo viable una remodelación de rutas y recorridos y favoreciendo una mejora de las frecuencias y horarios
- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones del servicio de autobús urbano

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

El servicio de autobús urbano se realiza actualmente con un único vehículo, un microbús IVECO serie DAILY, con más de 10 años de vida (su puesta en circulación data de 2007), cuyas características técnicas no se corresponden con el actual marco de necesidad de reducción de emisiones y consumo energético, tanto a nivel local como global.

Por otro lado, el hecho de que el servicio de autobús urbano disponga únicamente de un único vehículo compromete significativamente su eficiencia, ya que ha obligado al diseño de una ruta circular operada en un único sentido, lo que hace que su frecuencia coincida con el tiempo necesario para realizar el recorrido completo (unos 25-30 minutos) y su fiabilidad se vea muy condicionada por las incidencias que pueda sufrir el autobús a lo largo de su recorrido. Mientras que, en muchos casos, obliga al usuario a realizar trayectos más largos de lo necesario, por ejemplo, en conexiones potencialmente tan competitivas como la de la estación de Cercanías con el Hospital comarcal.

Se plantea, por tanto:

- **Incrementar el número de autobuses que prestan servicio**, posibilitando con ello una mejora del servicio, tanto en cuanto a la mejora de las frecuencias y horarios, como por la posibilidad que abre en cuanto a la remodelación de las rutas y recorridos. Además de hacer el servicio menos vulnerable frente a posibles incidencias y averías.
- Incorporar **autobuses más eficientes** en cuanto a emisiones y consumo energético, preferiblemente propulsados por fuentes de energía más limpias (autobuses híbridos, eléctricos)

A corto plazo, se plantea la **incorporación de un nuevo microbús de bajas emisiones** (eléctrico, híbrido o GNC), que permita una remodelación del actual servicio. Si bien, a medio plazo, se considera necesario, además, sustituir el

microbús actual por uno de mejores prestaciones (mayor eficiencia energética y menores emisiones).

La futura incorporación de vehículos adicionales estaría condicionada por la evolución de la demanda y las necesidades de mejora del servicio que de ella se deduzcan.

VIABILIDAD OPERATIVA

La medida requeriría, únicamente, del acuerdo de la Junta de Gobierno Local para ponerse en marcha.

Se precisaría un estudio de mercado para analizar los vehículos disponibles y la selección del que mejor se adapte a las necesidades de Xàtiva.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva

MEDIDAS RELACIONADAS

- Remodelación del servicio de autobús urbano

COSTES

Microbús eléctrico:
300.000 €

(No se incluyen los costes financieros en caso de solicitud de financiación bancaria)

FINANCIACIÓN

Previsiblemente, la medida se financiaría mediante un crédito bancario

SUBVENCIONES

Susceptible de co-financiación al 50% por medio de las "Ayudas para proyectos locales de actuación de los municipios de la Comunitat Valenciana de fomento de la movilidad urbana sostenible susceptibles de cofinanciación por el PO FEDER de la Comunitat Valenciana 2014-2020", convocadas en Resolución de la Presidencia de la Generalitat de 20 de noviembre de 2017.

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

Los impactos sobre el sistema se derivarían, fundamentalmente, de la remodelación del servicio que propiciaría esta medida, pero los efectos directos atribuibles a esta actuación son inexistentes

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº y (%) vehículos de TP de bajas emisiones

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Consumo energético del servicio de autobús urbano
- Emisiones del servicio de autobús urbano

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	3	SERVICIOS DE TRANSPORTE		
MEDIDA	3.2.	REMODELACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOBÚS URBANO	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Hacer más atractivo el servicio de autobús urbano, incrementando sus niveles de cobertura (territorial y horaria), frecuencia y fiabilidad
- Mejorar la competitividad del servicio de autobús urbano, disminuyendo los tiempos de trayecto y el consumo energético, lo que permitirá reducir los costes del servicio
- Incrementar el número de usuarios del transporte público en Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Los datos de utilización del autobús urbano de Xàtiva evidencian que existe un importante potencial de mejora. De acuerdo con la encuesta de movilidad realizada en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, de los 75.133 desplazamientos que se producen diariamente en el municipio, tan solo un 1,5% se producen en transporte público.

Es preciso, por tanto, acometer los cambios que permitan resolver los problemas identificados por la ciudadanía a la hora de expresar los motivos para no usar el transporte público, fundamentalmente relacionadas con cuestiones de eficiencia (lentitud, baja frecuencia y limitación de horarios).

De cara a la mejora del actual servicio de transporte urbano, se propone realizar las siguientes actuaciones:

- Incorporar **nuevos destinos**, tales como el Centro Comercial o el CCX, actualmente no cubiertos por el autobús urbano, pero con un importante potencial de atracción de viajes
- **Rediseñar las rutas**, de manera que se eviten los recorridos excesivamente largos fruto de su actual diseño circular en sentido único
- **Optimizar la conexión con el Hospital** Lluís Alcanyís, con un servicio tipo lanzadera o similar
- **Ampliar el horario** de servicio de manera que los usuarios cuenten también con la posibilidad de utilizar el transporte público por la tarde, favoreciendo con ello posibles conexiones recurrentes (al trabajo o al lugar de estudios) en las que el trayecto de vuelta se realiza en ese tramo del día

El nuevo esquema de líneas propuesto para Xàtiva consistiría en dos líneas con las siguientes características:

Línea Hospital
Se trata de una línea que, sin llegar a ser un servicio de lanzadera, está centrada en proporcionar una conexión rápida con el Hospital Comarcal Lluís Alcanyís, tanto para los vecinos de Xàtiva, como para aquellos residentes de municipios del entorno que accedan a Xàtiva en transporte público para desplazarse al Hospital.

Para hacer esto posible, se ha diseñado una línea que, tras "recoger" viajeros en un número limitado de puntos de la ciudad, incluida la estación de FF.CC., enlaza por la ruta más directa posible con el Hospital. Más concretamente, la línea conecta (can alguna parada intermedia) el Centro de Especialidades El Espanyoleto con la Estación de Cercanías. Para, a continuación, recorrer la Ronda del Ferrocarril hasta la conexión con la carretera de Altzira, realizando parada en el centro de mayores Novaedat.

Dada la longitud de la línea (3,5 km) y la actual frecuencia del servicio de Cercanías, se trata de un trayecto susceptible de ser operado con un único vehículo sin perder la posibilidad de sincronizar su servicio.

Línea Circular
Se trata de una línea cuya vocación es la de conectar algunos de los barrios periféricos del municipio de Xàtiva con su centro urbano. Así como propiciar el acceso en transporte público a la zona de concentración de actividad del área industrial/comercial de la ciudad y el centro comercial Plaza Mayor.

Para ello, se ha diseñado una línea circular que, tomando como punto de partida la actual línea del autobús urbano, incorpora a su recorrido puntos de gran interés como CCX, IES Dr Lluís Simarro, Hort de Mora o Font Vinticinc Xorros. Mientras que sustituye la conexión con el Hospital (cubierta por la línea anterior), por la conexión con el CC Plaza Mayor, realizando paradas en el área industrial/comercial de la ciudad.

Esta línea presenta una mayor longitud (9 km), viéndose su operación algo más comprometida por la limitación de

disponer de un único vehículo, ya que deberá mantener un único sentido circular, dando lugar a conexiones algo más largas en algunos casos. Para contrarrestar esta limitación, que afecta especialmente a la conexión con la estación de ferrocarril, se podrían plantear diversos esquemas de funcionamiento:

- Establecer limitaciones horarias a la conexión con Plaza Mayor (p. ej. sólo en los servicios en hora punta)
- Alternar servicios que conecten con el centro comercial con otros que no a lo largo de todo el horario de operación
- Modificar el recorrido planteado de tal forma que se realicen dos pasos por la estación, incorporando la conexión Espanyoleto-Estación-Albereda en el tramo central de la línea

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida requeriría la actualización de los términos de la actual concesión del autobús urbano. Alternativamente, se podría negociar una modificación de la actual concesión, para adaptarse a las características de la nueva línea circular, y licitar una nueva concesión administrativa para la línea del Hospital.

Sería preciso el desarrollo de una campaña informativa dirigida a la población para dar a conocer los cambios acometidos en el servicio de transporte público y para promover su uso.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva
- Empresa concesionaria del servicio de autobús urbano

MEDIDAS RELACIONADAS

- Renovación de la flota del bus urbano
- Acondicionamiento de paradas de bus urbano
- Nuevo esquema circulatorio

COSTES

Campaña informativa:
1.000 €

FINANCIACIÓN

La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva

SUBVENCIONES

n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	100%	-	-	-	-	-	-	-

Si se mantiene el actual modelo de concesión "A riesgo y ventura", la medida no implica costes para el Ayuntamiento.

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

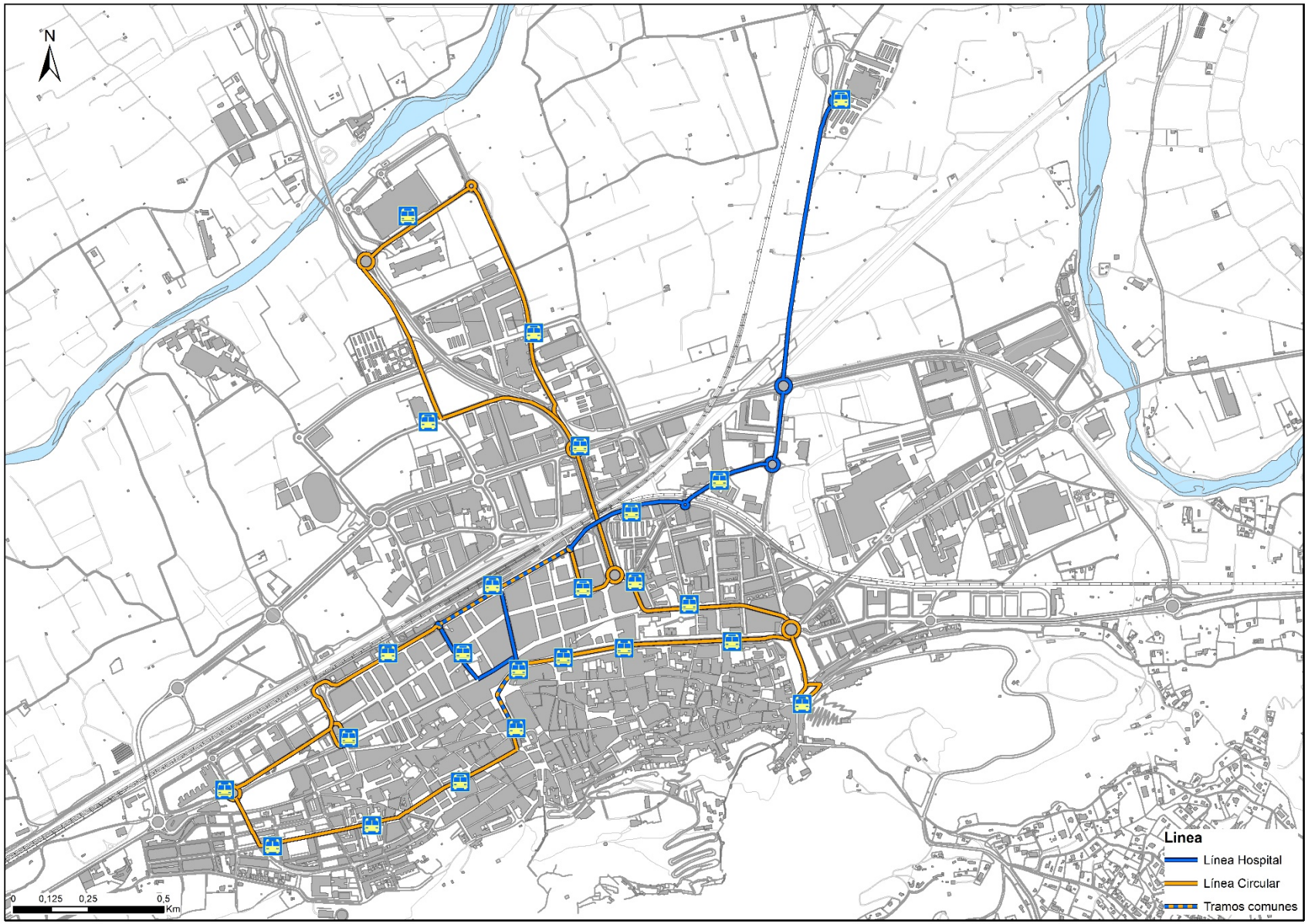
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Oferta de transporte público (plazas-km)
- Cobertura el transporte público

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº de usuarios del autobús urbano
- Tiempo medio de viaje
- Índice de puntualidad del transporte público
- Satisfacción del usuario


N
0
0,125
0,25
0,5
Km
Linea
Línea Hospital
Línea Circular
Tramos comunes

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	3	SERVICIOS DE TRANSPORTE		
MEDIDA	3.3.	ACONDICIONAMIENTO DE PARADAS DE BÚS URBANO	PRIORIDAD	ALTA



Marquesina con plataforma de subida/bajada

OBJETIVOS

- Mejorar la accesibilidad al transporte público
- Hacer más atractivo el servicio de autobús urbano

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Además de unos servicios atractivos y competitivos, un transporte público de calidad debe proporcionar unas infraestructuras de parada que permitan el descanso durante la espera y resguarden de las inclemencias del tiempo, al menos en sus principales paradas.

Además, en las paradas de autobús se debe proveer información sobre el sistema, por lo que se debe habilitar en ellas un soporte para la misma. Particularmente, se considera imprescindible la inclusión de, al menos, la siguiente información:

- Mapa y/o esquema de líneas y paradas
- Horarios y frecuencias de paso
- Tarifas de servicio

Dado que en el caso de Xàtiva no se cumple ninguna de estas condiciones, se propone la **habilitación progresiva de todas las paradas del servicio con marquesinas**, el diseño de las cuales será de tal forma que dificulte su ocupación por otros vehículos, ya sea mediante señalización o la disposición de plataformas de subida/bajada). Estas últimas facilitan, además, la operación de subida y bajada, también para las personas con discapacidad, ya que facilitan la aproximación del autobús y acercan la cota de la infraestructura de parada a la de la plataforma del autobús.

Por último, en cuanto a la ubicación de las marquesinas, se debe garantizar la no existencia de barreras en los caminos de acceso a las mismas, para favorecer la accesibilidad a las mismas.

VIABILIDAD OPERATIVA

La instalación de marquesinas tan solo requeriría de los trámites internos habituales del Ayuntamiento a la hora de cometer cualquier intervención en el espacio público.

Si la medida se inscribe en el marco de un contrato de explotación publicitaria existente, ésta podría requerir la renegociación de los términos de dicho contrato. Alternativamente, se podría licitar un contrato de explotación publicitaria exclusivamente destinado a las marquesinas de autobús.

En algún caso, la disposición de marquesinas puede requerir el consentimiento de la autoridad competente, en caso de que la misma se asocie a una vía de competencia no municipal (p. ej. CV-58).

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Empresa concesionaria de la explotación publicitaria	▪ Remodelación del servicio de autobús urbano

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Instalación 24 marquesinas: 240.000 €	La disposición de las marquesinas se puede vincular a un contrato de explotación publicitaria de las mismas, lo que eliminaría el coste para las arcas municipales	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		40%	100%					

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº y (%) de paradas con marquesina

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Satisfacción del usuario

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	3	SERVICIOS DE TRANSPORTE		
MEDIDA	3.4.	REVISIÓN DEL MARCO TARIFARIO Y CREACIÓN DE UN BONO MULTIUSOS DEL BUS URBANO	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Estimular su uso cotidiano del autobús
- Fidelizar al usuario del transporte público

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Además de contribuir a cubrir los costes de operación del sistema, el diseño del marco tarifario del autobús urbano puede estimular su uso cotidiano e intentar fidelizar al usuario. Las estrategias más habituales para ellos son:

- Dirigir tarifas especiales a grupos específicos cuyo potencial de uso de este modo de transporte es significativo
- Creación de bonos multiuso que ofrezcan descuentos a los usuarios habituales. Estos bonos, además, actúan como método de fidelización pues, una vez adquirido el título de transporte, la consideración de este modo a la hora de desplazarse adopta una posición preferente

En el caso de Xàtiva, el autobús urbano, además de su tarifa general, ofrece únicamente una tarifa bonificada de carácter social por la cual los jubilados obtienen un descuento (de en torno al 15%).

Complementariamente, se propone la creación de:

a) **Tarifa joven**: tarifa reducida dirigida a menores de 25 años

b) **Bono 10 viajes**: que permita la realización de 10 viajes a precio reducido respecto la tarifa general

c) **Bono joven 10 viajes**: similar al anterior, pero con descuento respecto al Bono 10 viajes equiparable al descuento de la tarifa joven respecto a la general

Para la determinación de las cuantías exactas de las diferentes tarifas propuestas, así como para la posible revisión del precio actual de la tarifa general, se propone la **elaboración de un "Estudio de costes del autobús urbano"**, que incluya un análisis pormenorizado de la demanda actual y futura, que tenga en cuenta la posible remodelación del servicio propuesta en la medida 3.2.

VIABILIDAD OPERATIVA

La puesta en marcha de esta medida requeriría la actualización de los términos de la actual concesión del autobús urbano.

Sería preciso el desarrollo de una campaña informativa dirigida a la población para dar a conocer el nuevo marco tarifario.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Empresa concesionaria del servicio de autobús urbano	▪ Remodelación del servicio de autobús urbano

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Estudio de costes: 6.000 € Campaña informativa: 1.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	100%							

Sería aconsejable aprovechar la remodelación del servicio para poner en marcha el nuevo marco tarifario, de manera que se introduzcan todas las modificaciones de servicio a un mismo tiempo.

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Población beneficiaria de tarifas bonificadas

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº viajes por grupo tarifario
- Precio medio del viaje

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	3	SERVICIOS DE TRANSPORTE		
MEDIDA	3.5.	MEJORAR LA COORDINACIÓN ENTRE EL BUS URBANO Y CERCANÍAS	PRIORIDAD	ALTA





OBJETIVOS

- Reducir las barreras al uso combinado del tren de Cercanías y el autobús urbano de Xàtiva
- Hacer más atractivo el servicio de transporte público de Xàtiva
- Fomentar el uso del transporte público

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Con el objetivo de configurar el transporte público de Xàtiva como una alternativa competitiva también para aquellos que, procedentes de otros municipios, realizan su actividad laboral o deben trasladarse a Xàtiva por otros motivos, es necesario que la combinación Cercanías-Autobús sea lo más eficiente posible, facilitando su uso y minimizando los tiempos de espera.

Para ello, es necesario **ajustar los tiempos de paso del autobús urbano por la estación de ferrocarril de Xàtiva**, para hacerlo coincidir con los horarios de salida/llegada de los trenes de Cercanías, particularmente durante los periodos de hora punta de entrada al trabajo, muy especialmente en el caso del Hospital.

Además, con objeto de facilitar lo máximo posible el trasbordo, se propone la **reubicación de la parada del autobús urbano asociada a la estación de ferrocarril**, que actualmente se encuentra en la calle Ausiàs March, situándola en la propia rotonda de entrada a la estación. Esta actuación contribuiría también a mejorar la visualización de este posible uso combinado Cercanías-Autobús.

VIABILIDAD OPERATIVA

La revisión horaria del servicio de autobús urbano deberá acordarse con la empresa operadora del servicio, en el marco de la remodelación del servicio.

Mientras que el mantenimiento de una adecuada coordinación horaria requerirá de una interlocución ágil con el Ministerio de Fomento, para prever con la suficiente antelación cualquier necesidad de adaptación fruto de la posible modificación horaria del servicio de Cercanías.

En cuanto a la reubicación de la parada de autobús de la estación, tan solo requeriría de los trámites internos habituales del Ayuntamiento a la hora de cometer cualquier intervención en el espacio público.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva	▪ Remodelación del servicio de autobús urbano

▪ Empresa concesionaria del servicio de autobús urbano ▪ RENFE / Ministerio de Fomento	▪ Acondicionamiento de paradas de bus urbano

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
La modificación de horarios no conlleva costes asociados. Mientras que la reubicación de la parada se integraría dentro de la medida de "Acondicionamiento de paradas de bus urbano", por lo que tampoco conllevaría costes adicionales.	n/a	n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	-	-	-	-	-	-	-	-

La medida se podría plantear en dos fases, en las que la coordinación horaria es prioritaria. Pudiéndose acometer la reubicación de la parada en una segunda fase.

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS	SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD
▪ Tiempo medio de trasbordo	▪ Nº viajes combinando autobús y cercanías

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	3	SERVICIOS DE TRANSPORTE		
MEDIDA	3.6.	SERVICIOS DE TRANSPORTE A LA DEMANDA	PRIORIDAD	BAJA





Transporte a la demanda en Castilla y León

OBJETIVOS

- Mejorar la oferta de transporte público de Xàtiva
- Adaptar la oferta de transporte público a las necesidades de los ciudadanos
- Hacer el sistema de transportes de Xàtiva más accesible y equitativo

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Dada la dificultad de dar un servicio regular de calidad exclusivamente con líneas convencionales de autobús, particularmente en áreas dispersas o de baja densidad, se propone **estudiar la viabilidad de poner en marcha servicios de transporte a la demanda** que complementen la oferta de transporte público existente.

Los servicios de transporte a la demanda son servicios que 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

Se trata de servicios especialmente dirigidos a personas mayores o con problemas de movilidad (temporal o permanente), así como a la población de núcleos dispersos (p.ej. Bixquert).

La puesta en marcha de este servicio requeriría el estudio de las rutas de conexión con los principales servicios sanitarios, asistenciales, sociales o culturales, así como nodos de transporte, que serían cubiertos por el sistema.

VIABILIDAD OPERATIVA

La medida requeriría la puesta en marcha de un centro de gestión de este tipo de servicios, incluyendo la habilitación de un número de teléfono para la realización de solicitudes y reservas.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Concejalía de Salud y Bienestar Social del Ayto. de Xàtiva	▪ Remodelación del servicio de autobús urbano

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Operación del servicio: 140.000 € (35.000 € anuales)		

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	-	-	-	-	25%	25%	25%	25%

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Población servida por el transporte a la demanda

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº usuarios del transporte a la demanda

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	3	SERVICIOS DE TRANSPORTE		
MEDIDA	3.7.	AMPLIAR EL POTENCIAL DEL TREN TURÍSTICO COMO TRANSPORTE LOCAL	PRIORIDAD	BAJA





OBJETIVOS

- Incrementar el atractivo del transporte público
- Mejorar la oferta de transporte público de Xàtiva
- Incrementar el número de usuarios del transporte público en Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Actualmente el municipio de Xàtiva cuenta con un tren turístico que realiza un recorrido por el casco histórico y sube hasta el Castillo, desde donde inicia el regreso tras una hora de visita de este monumento. El punto de partida de dicho recorrido es la Oficina de Información Turística, situado en la Albereda Jaume I, en el centro de la ciudad.

Dado que los principales destinatarios de dicho servicio son los turistas y visitantes de Xàtiva, con idea de hacer más atractiva la opción de que éstos accedan al municipio en transporte público, se propone el **establecimiento de un nuevo punto de acceso al recorrido turístico del Trenet en la estación de Cercanías**, que constituye el principal punto de llegada (en transporte público) de visitantes. De esta forma, este nuevo punto constituiría el inicio del recorrido, que contaría con una primera parada en la oficina de turismo, para posteriormente realizar el recorrido actualmente en vigor.

Por otro, se plantea la posibilidad de que el potencial de este modo de transporte que recorre el casco urbano de la ciudad sea aprovechado por la población local, particularmente las personas mayores o con problemas de movilidad, **posibilitando su utilización bajo unas determinadas condiciones que no menoscaben su orientación turística** y dirigida a los visitantes.

Para ello, en coordinación con la Concejalía de Salud y Bienestar Social, se elaboraría un registro de personas habilitadas para el uso de este servicio, quienes podrían acceder al mismo y solicitar parada en determinados equipamientos o puntos de interés a lo largo del recorrido (previo acuerdo sobre dichos puntos).

Si la demanda de este servicio así lo justificara, podría plantearse la posibilidad de ampliar el número de recorridos del tren turístico.

VIABILIDAD OPERATIVA

La puesta en marcha de esta medida requeriría la actualización de los términos de la actual concesión del tren turístico.

Además, se tendría que habilitar un punto de información y venta de tickets en la propia estación. Sería preciso el acuerdo con RENFE (titular de la estación) en este sentido.

También sería preciso establecer los criterios y procedimiento para acceder al uso ciudadano del tren turístico.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Xàtiva Turismo ▪ Ministerio de Fomento ▪ Concejalía de salud y bienestar social del Ayto. de Xàtiva	-

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Punto de información y venta de tickets en la estación: 10.000 €		

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	-	-	-	-	-	-	-	-

La medida podría implantarse en dos fases:
1) Habilitación del punto de acceso en la estación (corto plazo)
2) Uso ciudadano del tren turístico (medio plazo)

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Población con acceso al uso ciudadano del tren turístico

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº usuarios del tren turístico

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	3	SERVICIOS DE TRANSPORTE		
MEDIDA	3.8.	AUTOBUSES Y CERCANÍAS ADAPTADOS PERSONAS CON PROBLEMAS DE MOVILIDAD	PRIORIDAD	ALTA



OBJETIVOS

- Eliminar barreras al uso del transporte público de Xàtiva por parte de las personas con discapacidad
- Hacer el sistema de transportes de Xàtiva más accesible y equitativo

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

De cara al **logro de un sistema de transporte público verdaderamente accesible** en Xàtiva, del que cualquier persona pueda hacer uso, con independencia de sus capacidades, se propone:

a) Iniciar un **diálogo con RENFE** para instar a este organismo a:
   - En el corto plazo, informar debidamente sobre los servicios que son operados por vehículos adaptados
   - En el medio plazo: adaptar la totalidad de su parque móvil

b) Establecer **contacto con las empresas concesionarias de los servicios de autobús interurbano** que operan en Xàtiva dirigido a la consecución de una flota de autobuses 100% accesible

c) Establecer **criterios de accesibilidad de obligado cumplimiento para la ampliación o renovación de la flota de autobuses con la que se opera el transporte urbano** de la ciudad (incluidos los vehículos de sustitución a cargo de la empresa concesionaria)

VIABILIDAD OPERATIVA

El cumplimiento de esta medida excede las competencias del Ayuntamiento (en sus puntos a y b), por lo que su papel fundamental es el de promotor de la iniciativa.

La medida debería coordinarse e integrarse con la actuación 1.4. de Impulso a la creación de una Entidad Mancomunada de Transportes

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Ministerio de Fomento ▪ Operadores de transporte en autobús ▪ Asociaciones de personas con discapacidad	▪ Impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes ▪ Renovación de la flota del bus urbano

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Esta medida no tiene costes asociados	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	-	-	-	-	-	-	-	-

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- (%) flota 100% accesible que opera en Xàtiva

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal personas con discapacidad
- Satisfacción del usuario

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	3	SERVICIOS DE TRANSPORTE		
MEDIDA	3.9.	SERVICIO DE CAR-SHARING	PRIORIDAD	BAJA



OBJETIVOS

- Promover un uso más racional del coche
- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se estima que los coches permanecen del orden del 97% estacionados, en muchos casos ocupando un valioso espacio público. Pese a este bajo índice de uso, lo habitual sigue siendo el esquema de coche en propiedad, como revelan las cifras de tasa de motorización de Xàtiva (como del conjunto de España).

Sin embargo, si se generalizase la tendencia a "compartir en lugar de poseer" al ámbito de la movilidad, se podría reducir considerablemente esta tasa de motorización y, con ello, los recursos y suelo dedicados a la fabricación y uso de coches, aportando notables beneficios en términos de sostenibilidad del sistema.

En línea con este planteamiento, se propone impulsar desde el Ayuntamiento la puesta en marcha de un sistema de vehículos de titularidad compartida (car-sharing). Se trataría de la creación de un servicio de coches compartidos en el que los miembros de dicho servicio tienen acceso a una flota de automóviles para su utilización por horas, días o meses. Este servicio es enormemente útil para personas que necesitan un vehículo de forma puntual.

VIABILIDAD OPERATIVA

SE trata de una medida que habría de contar con la participación de la iniciativa privada, siendo el papel del Ayuntamiento el de impulsor de la iniciativa, pudiendo contribuir a ella mediante el desarrollo de otras medidas de apoyo (infraestructura de carga, incentivos normativos, por ejemplo, en el aparcamiento, etc.)

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva	

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Al tratarse de una medida que deberá materializarse mediante iniciativa privada, no existen costes asociados a la misma	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	-	-	-	-	-	-	-	-

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Flota de vehículos car-sharing
- Nº inscritos en el servicio

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Usuarios del car-sharing
- Tasa de motorización

EA4: INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	4	INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
MEDIDA	4.1.	RED BÁSICA DE ITINERARIOS PEATONALES	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Mejorar la seguridad de los desplazamientos peatonales
- Fomentar la movilidad peatonal en el municipio
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Esta medida, de carácter teórico, establecerá una red básica de itinerarios peatonales para el municipio de Xàtiva, 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, por tanto, canaliza una buena parte de los desplazamientos peatonales de la ciudad.

Así pues, la red básica peatonal propuesta consiste en una serie de itinerarios que interconectan barrios y equipamientos, a modo de ejes en malla, extendiéndose por el conjunto del municipio. La red, además, integra y da soporte a la red de espacios públicos existentes.

Se trata de una medida preparatoria para las medidas orientadas a la mejora de la calidad peatonal, pues servirá de base para contrastar las características actuales de los itinerarios previstos con el óptimo de comodidad y seguridad peatonal. De tal forma que se garantice:

- 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
- Una cobertura vegetal adecuada y el equipamiento con bancos y fuentes.

La definición de esta red se coordinará con la relativa a los itinerarios escolares, con el objeto de incorporar éstos a la red básica y contribuir a lograr las mejores condiciones de seguridad en el acceso a los centros escolares.

Igualmente, esta medida constituye la base sobre la que se definirán los Ejes Cívicos de Xàtiva (medida 4.3.), en los que los estándares de calidad peatonal se verán incrementados.

VIABILIDAD OPERATIVA

Se trata de una medida de carácter teórico que no requiere trámites específicos para su desarrollo.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva	▪ Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal ▪ Creación de ejes peatonales de altas prestaciones ▪ Entornos escolares de más calidad y más seguros

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Sin costes asociados		

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

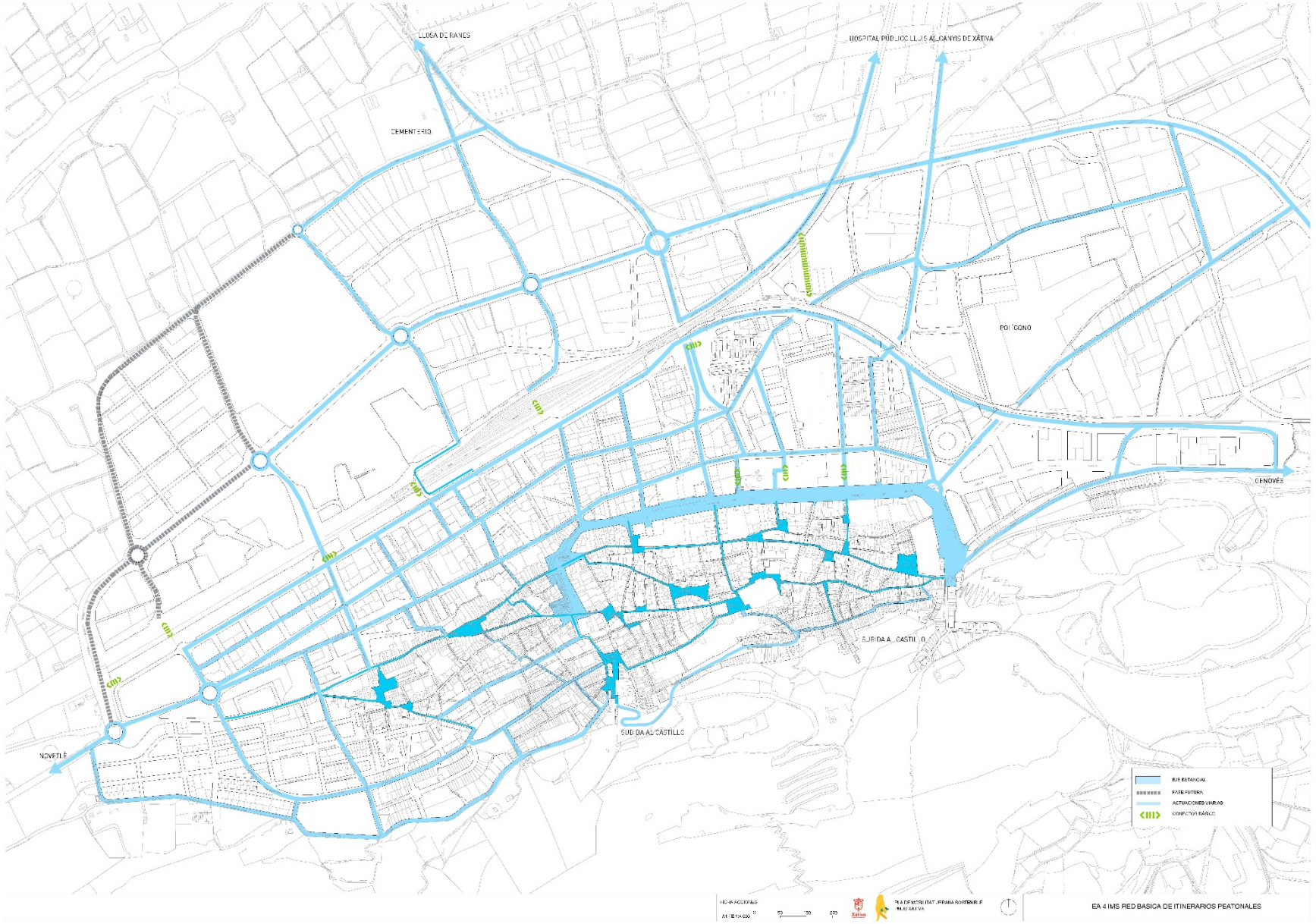
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Longitud de la red básica de itinerarios peatonales
- Superficie de áreas peatonales

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal a pie


LLOSA DE RANES
CEMENTERIO
HOSPITAL PÚBLICO LLUIS ALCANYIS DE XÁTIVA
POLÍGONO
GENOVÉS
SUBIDA AL CASTILLO
SUBIDA AL CASTILLO
NOVETLÉ
EJE ESTANCIAL
FASE FUTURA
ACTUACIONES VIARIAS
CONECTOR BÁSICO
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
EA 4 IMS RED BASICA DE ITINERARIOS PEATONALES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	4	INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
MEDIDA	4.2.	AUMENTO DE LA SUPERFICIE Y MEJORA DE LA CALIDAD DE LA RED PEATONAL.	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Mejorar la seguridad de los desplazamientos peatonales
- Fomentar la movilidad peatonal en el municipio
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Esta medida constituye el complemento de la anterior, de tal forma que, tras la definición de la red básica de itinerarios peatonales, se proponen cambios conceptuales y de tratamiento, de acuerdo con los criterios enumerados anteriormente. En este sentido, la continuidad y eliminación de barreras de los itinerarios, junto con la permeabilidad de la red (y sus tramos) y la seguridad de las intersecciones, constituyen los criterios fundamentales en los que se apoyará el desarrollo de la red.

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.

Se propone desplegar esta medida siguiendo una estrategia que, iniciándose en el ámbito más central de la ciudad, que es además el de mayor uso peatonal de la ciudad en la actualidad, vaya desplegando su alcance al conjunto del municipio, con la red básica de itinerarios peatonales definida en la medida anterior como elemento vertebrador de las intervenciones.

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo de esta medida tan solo requeriría de los trámites internos habituales del Ayuntamiento a la hora de cometer cualquier intervención en el espacio público.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva	▪ Red básica de itinerarios peatonales ▪ Creación de ejes peatonales de altas prestaciones

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
950.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	12,5%	25%	37,5%	50%	62,5%	75%	87,5%	100%

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

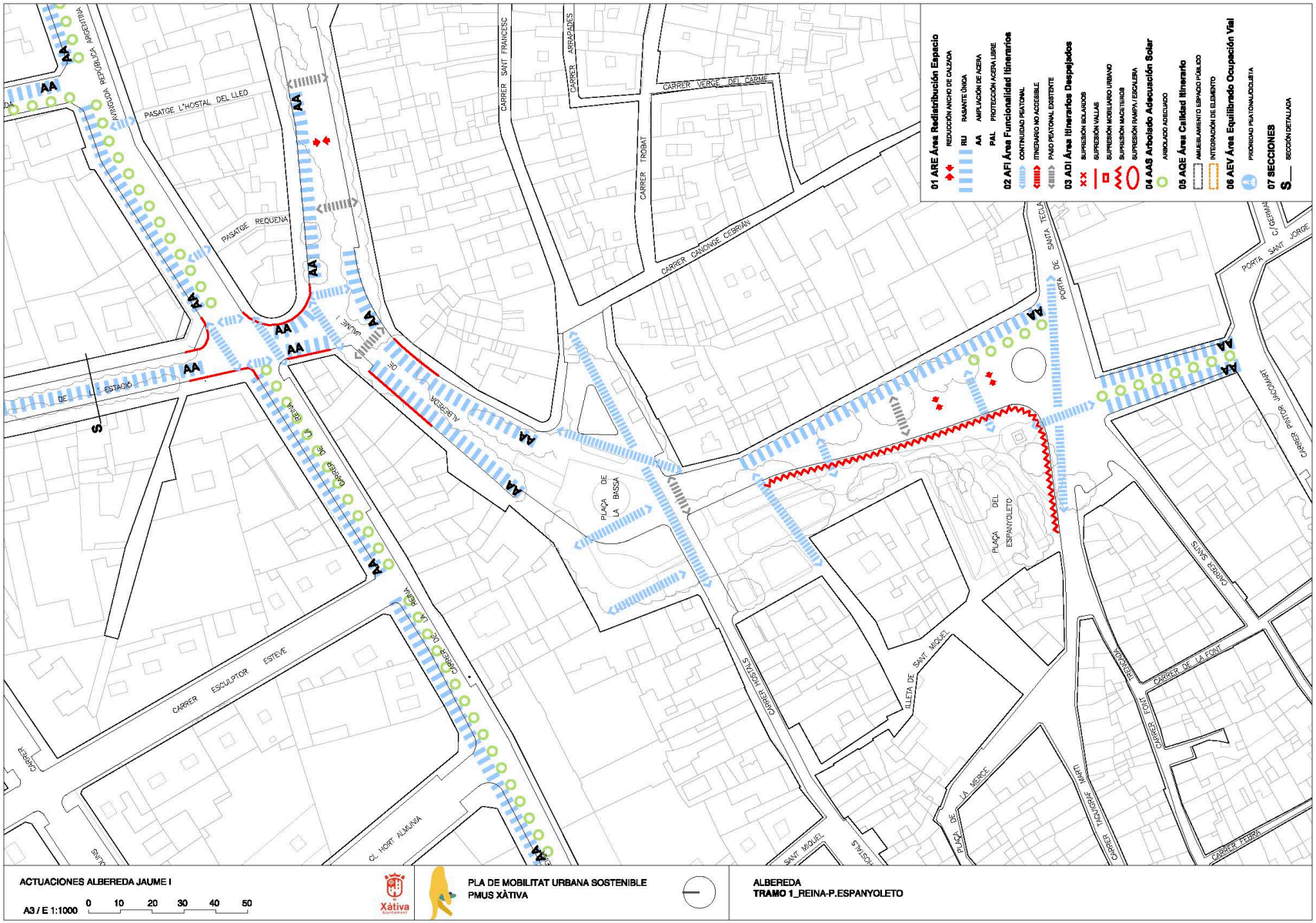
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

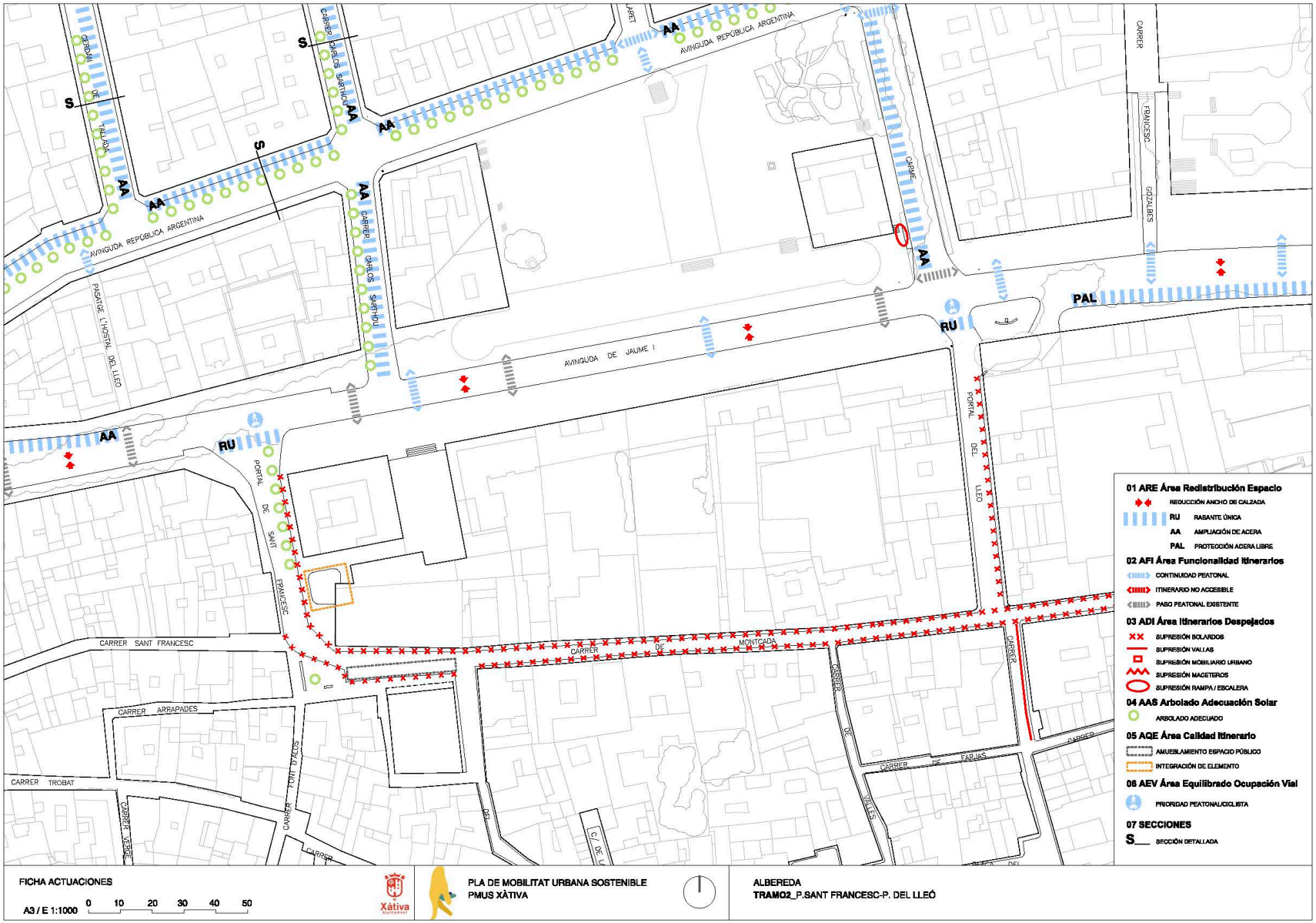
SEGUIMIENTO DEL PMUS

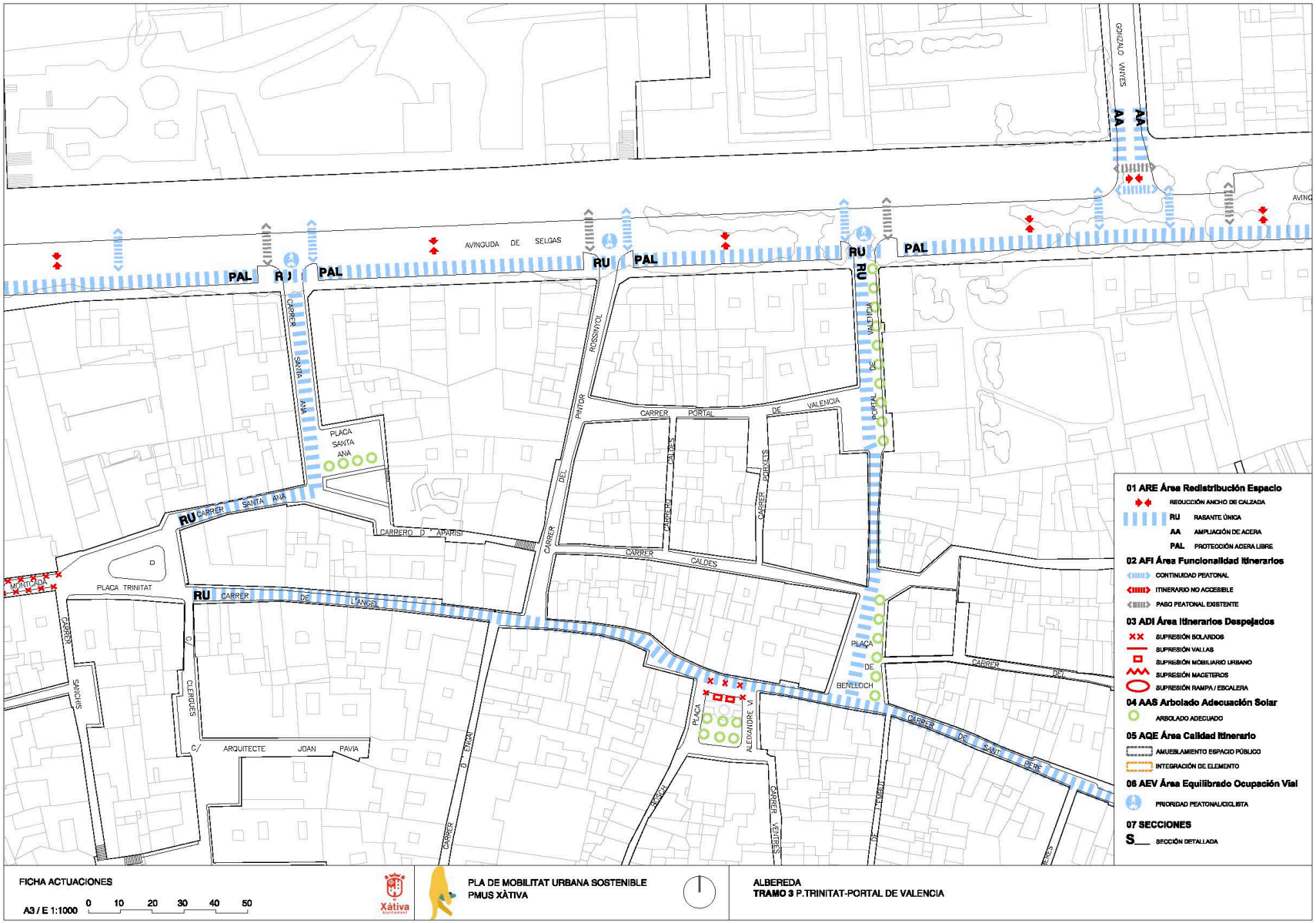
- Longitud de la red básica de itinerarios peatonales
- Superficie de áreas peatonales
- Reparto del espacio público (% coche vs % personas)

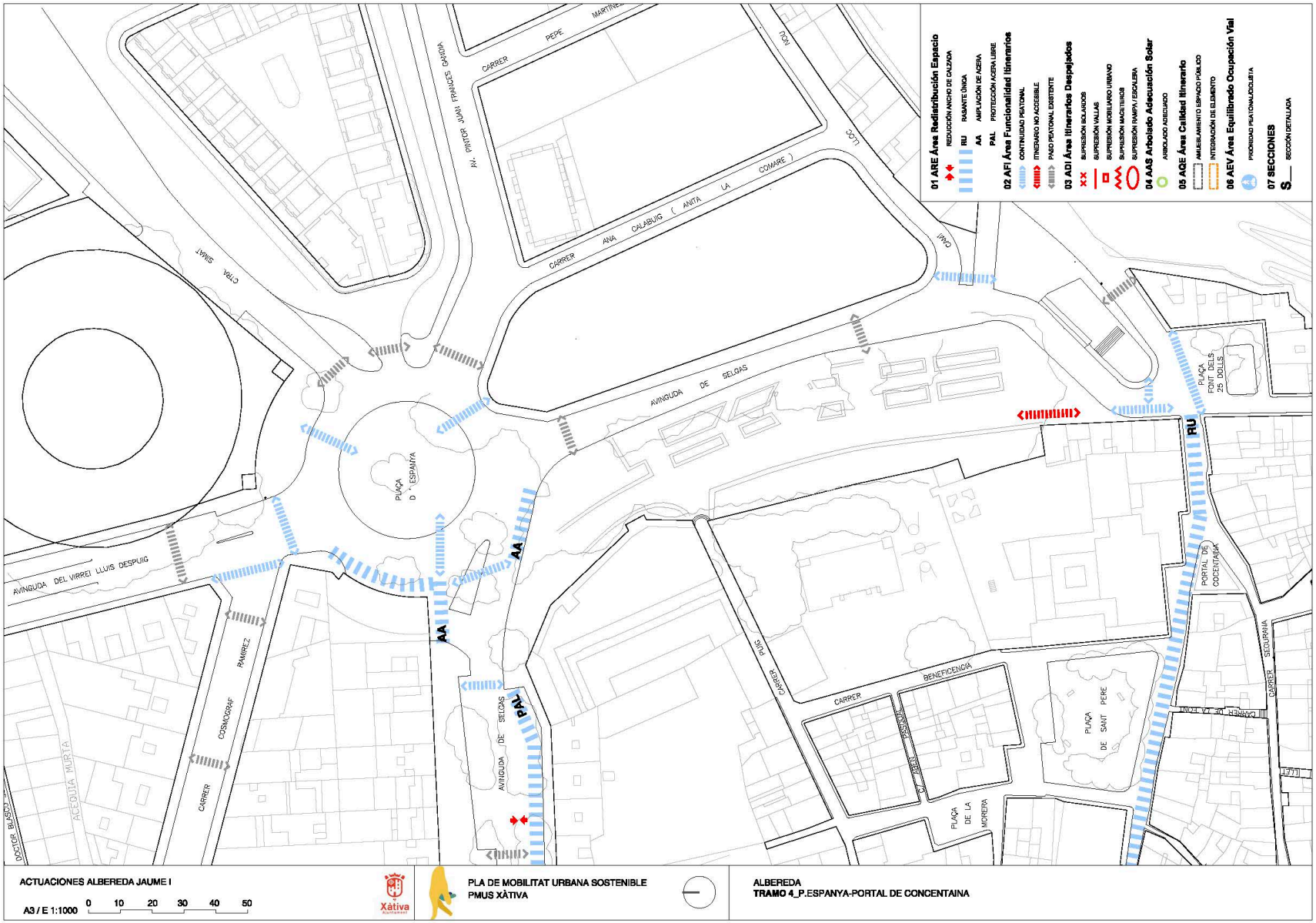
SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal a pie
- Accidentes de tráfico con implicación de peatones


01 ARE Área Redistribución Espacio
REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA
RU RASANTE ÚNICA
AA AMPLIACIÓN DE ACERA
PAL PROTECCIÓN ACERA LIBRE
02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios
CONTINUIDAD PEATONAL
ITINERARIO NO ACCESIBLE
PASO PEATONAL EXISTENTE
03 ADI Área Itinerarios Despejados
SUPRESIÓN BOLARDOS
SUPRESIÓN VALLAS
SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO
SUPRESIÓN MAÓETEROS
SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA
04 AAS Arbolado Adecuación Solar
ARBOLADO ADECUADO
05 AQE Área Calidad Itinerario
AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO
INTEGRACIÓN DE ELEMENTO
06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial
PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA
07 SECCIONES
S SECCIÓN DETALLADA
PASATGE L'HOSTAL DEL LLED
PASATGE REQUENA
AVINGUDA REPÚBLICA ARGENTINA
CARRER SANT FRANCESC
CARRER ARRAPADES
CARRER VERGE DEL CARME
CARRER TROBAT
CARRER CANONGE CEBRIÁN
PORTA DE SANTA TECLA
PORTA SANT JORGE
CARRER PINTOR JACOMART
CARRER SANTS
CARRER DE LA FONT
CARRER FONT TRENCADA
CARRER TAQUIGRAF MARTI
CARRER FEBRA
PLAÇA DE LA MERCE
PLAÇA DEL ESPANYOLETO
ILLETA DE SANT MIQUEL
SANT MIQUEL
CARRER HOSTALS
PLAÇA DE LA BASSA
ALBEREDA DE JAUME I
CARRER DE LA REINA
CARRER ESCULPTOR ESTEVE
CL HORT ALMUNIA
CARRER DE LA REINA
DE L'ESTACIÓ
AA
S
ACTUACIONES ALBEREDA JAUME I
A3 / E 1:1000
0 10 20 30 40 50
Xàtiva
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA
ALBEREDA
TRAMO 1_REINA-P.ESPANYOLETO


AVINGUDA REPÚBLICA ARGENTINA
AVINGUDA DE JAUME I
CARRER CARLOS SARTHOU
CARRER SANT FRANCESC
CARRER ARRAPADES
CARRER TROBAT
CARRER DE MONTCADA
CARRER DE FARJAS
PORTAL DE SANT FRANCESC
PORTAL DEL LLEO
PASATGE L'HOSTAL DEL LLEO
CARRER FRANCESC GOZALBES
CARRER FUNT D'ALOS
CARRER VERGE
CARRER DE VALLES
CARRER DE FARJAS
AA
RU
PAL
S
01 ARE Área Redistribución Espacio
REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA
RU RASANTE ÚNICA
AA AMPLIACIÓN DE ACERA
PAL PROTECCIÓN ACERA LIBRE
02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios
CONTINUIDAD PEATONAL
ITINERARIO NO ACCESIBLE
PASO PEATONAL EXISTENTE
03 ADI Área Itinerarios Despejados
SUPRESIÓN BOLARDOS
SUPRESIÓN VALLAS
SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO
SUPRESIÓN MACETEROS
SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA
04 AAS Arbolado Adecuación Solar
ARBOLADO ADECUADO
05 AQE Área Calidad Itinerario
AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO
INTEGRACIÓN DE ELEMENTO
06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial
PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA
07 SECCIONES
S___ SECCIÓN DETALLADA
FICHA ACTUACIONES
A3 / E 1:1000
0 10 20 30 40 50
Xàtiva
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA
ALBEREDA
TRAMO2_P.SANT FRANCESC-P. DEL LLEÓ


AVINGUDA DE SELGAS
GONZALO VINYES
PAL
RU
AA
CARRER SANTA ANA
PLACA SANTA ANA
CARRERO D' APARISI
CARRER DEL PINTOR ROSSINYOL
CARRER PORTAL DE VALENCIA
CARRER CALDES
CARRER PORXETS
PLACA TRINITAT
MONTCADA
CARRER DE L'ANGEL
CARRER SANCHIS
C/ CLERGUES
C/ ARQUITECTE JOAN PAVIA
CARRER D' ENGRI
PLACA ALEIXANDRE VI
PLACA DE BENLLOCH
CARRER DE SANT PERE
CARRER VENTRES
01 ARE Área Redistribución Espacio
REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA
RU RASANTE ÚNICA
AA AMPLIACIÓN DE ACERA
PAL PROTECCIÓN ACERA LIBRE
02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios
CONTINUIDAD PEATONAL
ITINERARIO NO ACCESIBLE
PASO PEATONAL EXISTENTE
03 ADI Área Itinerarios Despejados
SUPRESIÓN BOLARDOS
SUPRESIÓN VALLAS
SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO
SUPRESIÓN MACETEROS
SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA
04 AAS Arbolado Adecuación Solar
ARBOLADO ADECUADO
05 AQE Área Calidad Itinerario
AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO
INTEGRACIÓN DE ELEMENTO
06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial
PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA
07 SECCIONES
S___ SECCIÓN DETALLADA
FICHA ACTUACIONES
A3 / E 1:1000
0 10 20 30 40 50
Xàtiva
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA
ALBEREDA
TRAMO 3 P.TRINITAT-PORTAL DE VALENCIA


01 ARE Área Redistribución Espacio
RED REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA
RU RASANTE ÚNICA
AA AMPLIACIÓN DE ACERA
PAL PROTECCIÓN ACERA LIBRE
02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios
CONTINUIDAD PEATONAL
ITINERARIO NO ACCESIBLE
PASO PEATONAL EXISTENTE
03 ADI Área Itinerarios Despejados
SUPRESIÓN BOLARDOS
SUPRESIÓN VALLAS
SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO
SUPRESIÓN MACETEROS
SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA
04 AAS Arbolado Adecuación Solar
ARBOLADO ADECUADO
05 AQE Área Calidad Itinerario
AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO
INTEGRACIÓN DE ELEMENTO
06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial
PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA
07 SECCIONES
SECCIÓN DETALLADA
AVINGUDA DEL VIRREI LLUIS DESPUIG
AVINGUDA DE SELGAS
CARRER ANA CALABUIG (ANITA LA COMARE)
PLAÇA D'ESPANYA
CARRER BENEFICENCIA
PLAÇA DE SANT PERE
PLAÇA DE LA MORERA
PLAÇA FONT DELS 25 DOLLS
PORTAL DE CONCENTAINA
CARRER SEGURANA
CARRER DE LA FONT
CARRER COSMOGRAF RAMIREZ
ACEQUIA MURTA
DOCTOR BLASCO
ACTUACIONES ALBEREDA JAUME I
A3 / E 1:1000
0 10 20 30 40 50
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA
ALBEREDA
TRAMO 4_P.ESPANYA-PORTAL DE CONCENTAINA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	4	INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
MEDIDA	4.3.	CREACIÓN DE EJES PEATONALES DE ALTAS PRESTACIONES	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Mejorar la seguridad de los desplazamientos peatonales
- Fomentar la movilidad peatonal en el municipio
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Con esta medida se pretende potenciar el carácter peatonal de una serie de ejes viarios de Xàtiva cuya funcionalidad les convierte en verdaderos ejes cívicos de la ciudad, al confluir en ellos una multiplicidad de usos (comercio local, servicios, accesibilidad al transporte público, rutas escolares...) y contar, ya actualmente, con un elevado flujo peatonal, que sin embargo no se corresponde con la configuración y diseño de estas vías.

Así pues, se propone reformular el diseño de estos ejes, adoptando soluciones que inviertan las reglas actuales de circulación, donde el dominio motorizado es patente, y enfatice su prioridad peatonal. Se trata de ejes en los que se los planteamientos van más allá del mínimo estricto estipulado por los criterios de accesibilidad, para permitir flujos de personas caminando agrupadas y posibilitar su cruce y parada sin bloquear los itinerarios o interferir en la marcha de otros peatones. Se trata, en definitiva, de ejes en los que el espacio peatonal superpone las funciones de movilidad (propias de las calles) y estanciales (propias de las plazas)

Los ejes peatonales de altas prestaciones propuestos son:

- Reina - República de Argentina
- Abú Massaifa – Gregorio Molina
- Baixada Estació
- Albereda-Av. Selgas (*)

En todos ellos se plantean tratamientos de:

a) Redistribución de la sección ampliando el área para caminar
b) Aplicación de criterios de calmado de tráfico a la gestión viaria
c) Ensanchado de acera
d) Cruces frecuentes, manteniendo la cota de la acera
e) Eliminación de vallado, particularmente aquel que obstaculiza los recorridos naturales y obliga a rodeos
f) Sustitución arbolado ornamental por arbolado sombra o complemento en segunda hilera
g) Equipamiento bancos y fuentes

(*) Este eje ya reúne ciertas condiciones de Eje Peatonal de Altas Prestaciones, debiéndose profundizar en ese carácter de acuerdo con la propuesto en la medida 4.2.

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo de esta medida tan solo requeriría de los trámites internos habituales del Ayuntamiento a la hora de cometer cualquier intervención en el espacio público.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva	▪ Red básica de itinerarios peatonales ▪ Aumento de la superficie y mejora de la calidad peatonal ▪ Plan de calmado del tráfico de la ciudad

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
1.300.000 €		

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	25%	50%	75%	100%				

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

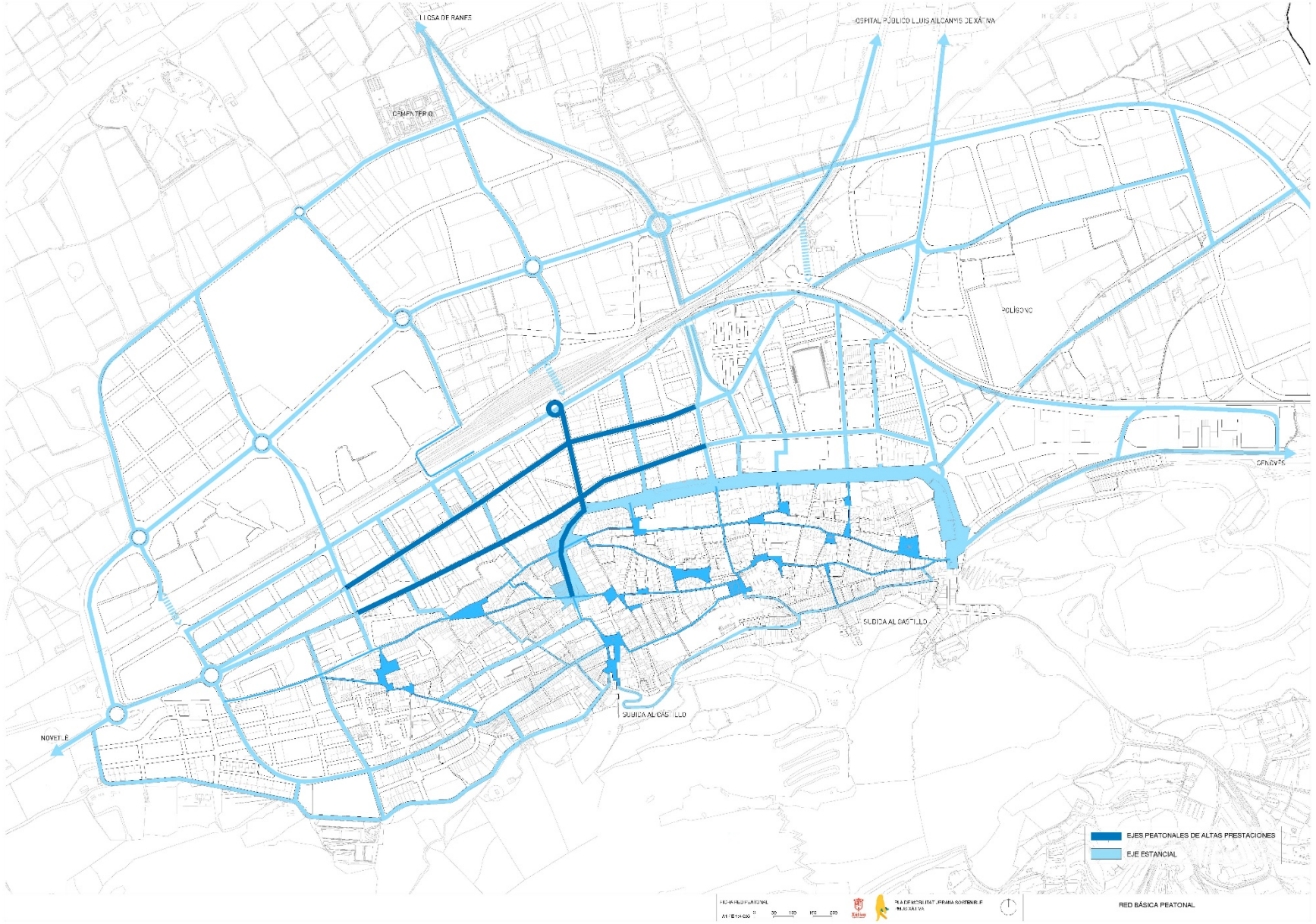
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

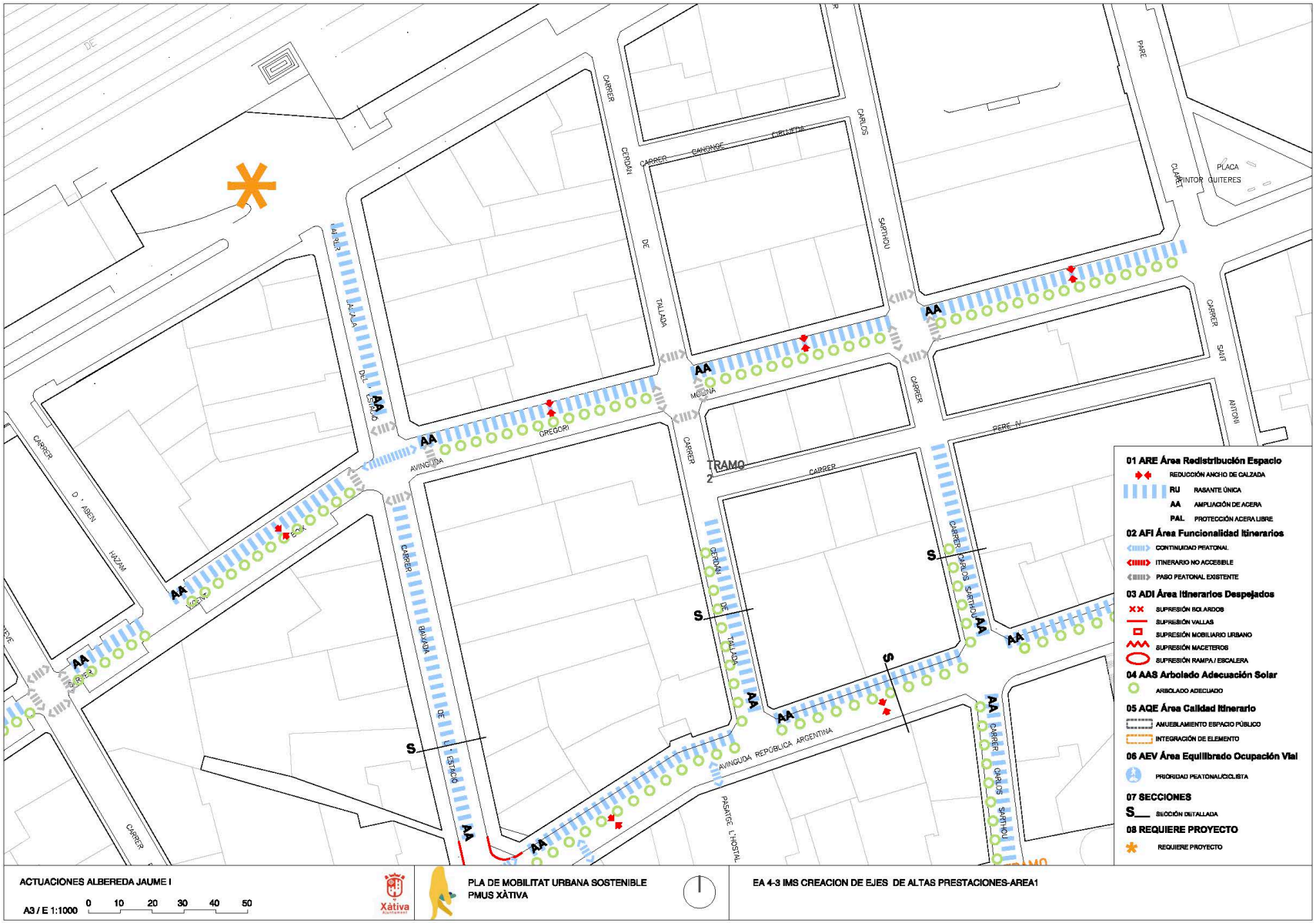
SEGUIMIENTO DEL PMUS

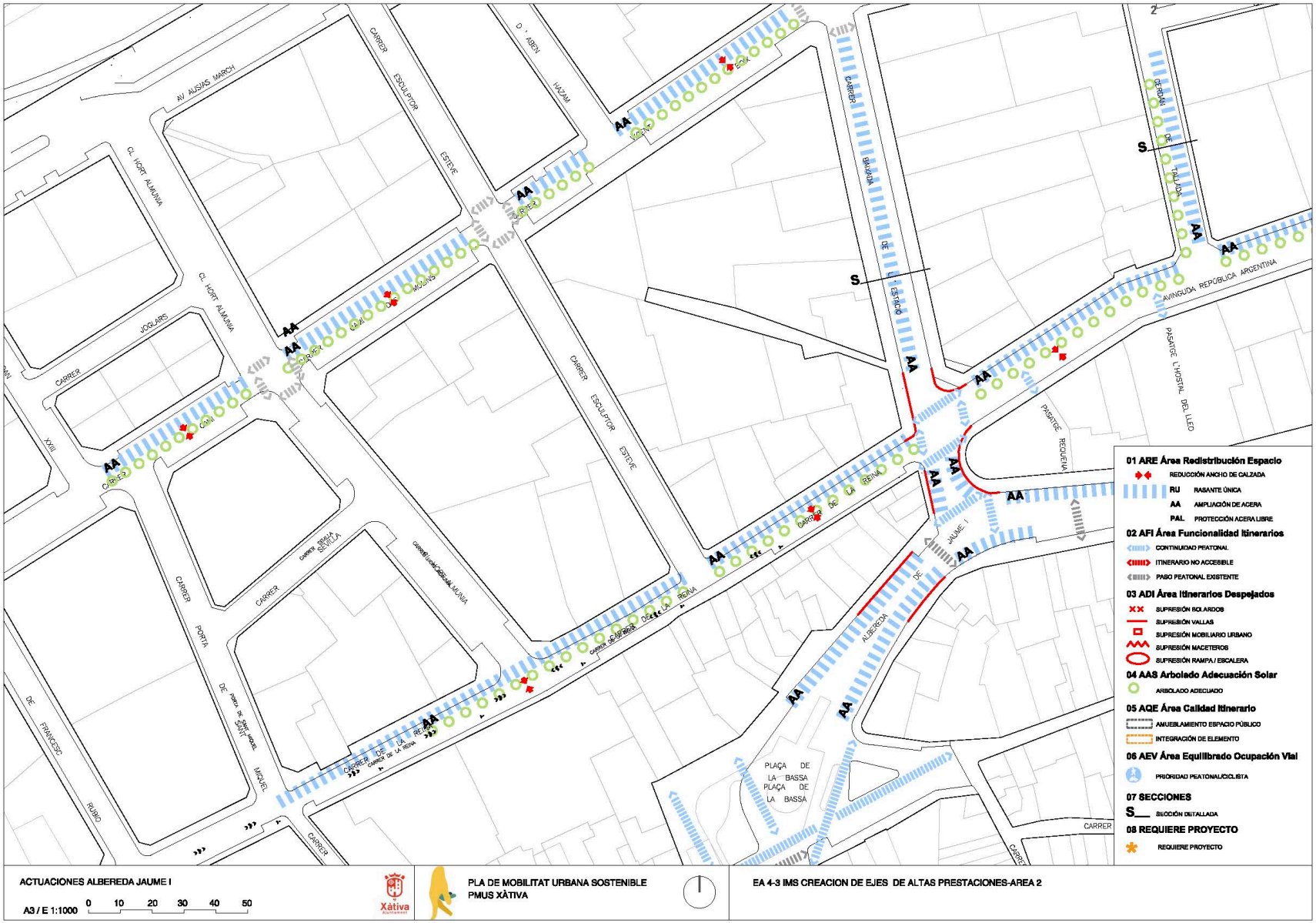
- Longitud de la red básica de itinerarios peatonales
- Superficie de áreas peatonales
- Reparto del espacio público (% coche vs % personas)

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal a pie
- Accidentes de tráfico con implicación de peatones

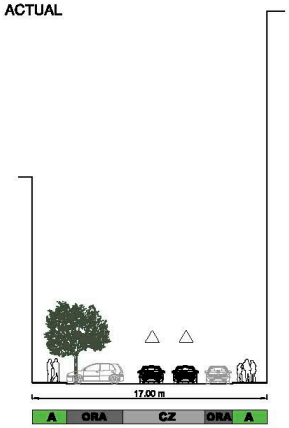

LA LLOSA DE RANES
CEMENTERIO
HOSPITAL PÚBLICO LLUIS ALCANYIS DE XÀTIVA
POLÍGONO
GANDÍA
SUBIDA AL CASTILLO
SUBIDA AL CASTILLO
NOVELDA
EJES PEATONALES DE ALTAS PRESTACIONES
EJE ESTANCIAL
RED BÁSICA PEATONAL


01 ARE Área Redistribución Espacio
REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA
RU RASANTE ÚNICA
AA AMPLIACIÓN DE ACERA
PAL PROTECCIÓN ACERA LIBRE
02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios
CONTINUIDAD PEATONAL
ITINERARIO NO ACCESIBLE
PASO PEATONAL EXISTENTE
03 ADI Área Itinerarios Despejados
SUPRESIÓN BOLARDOS
SUPRESIÓN VALLAS
SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO
SUPRESIÓN MACETEROS
SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA
04 AAS Arbolado Adecuación Solar
ARBOLADO ADECUADO
05 AQE Área Calidad Itinerario
AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO
INTEGRACIÓN DE ELEMENTO
06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial
PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA
07 SECCIONES
S___ SECCIÓN DETALLADA
08 REQUIERE PROYECTO
REQUIERE PROYECTO
TRAMO 2
ACTUACIONES ALBEREDA JAUME I
A3 / E 1:1000
0 10 20 30 40 50
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA
EA 4-3 IMS CREACION DE EJES DE ALTAS PRESTACIONES-AREA1

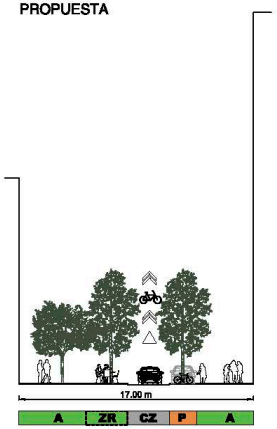

01 ARE Área Redistribución Espacio
REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA
RU RASANTE ÚNICA
AA AMPLIACIÓN DE ACERA
PAL PROTECCIÓN ACERA LIBRE
02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios
CONTINUIDAD PEATONAL
ITINERARIO NO ACCESIBLE
PASO PEATONAL EXISTENTE
03 ADI Área Itinerarios Despejados
SUPRESIÓN BOLARDOS
SUPRESIÓN VALLAS
SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO
SUPRESIÓN MACETEROS
SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA
04 AAS Arbolado Adecuación Solar
ARBOLADO ADECUADO
05 AQE Área Calidad Itinerario
AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO
INTEGRACIÓN DE ELEMENTO
06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial
PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA
07 SECCIONES
S SECCIÓN DETALLADA
08 REQUIERE PROYECTO
REQUIERE PROYECTO
ACTUACIONES ALBEREDA JAUME I
A3 / E 1:1000
0 10 20 30 40 50
Xàtiva
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA
EA 4-3 IMS CREACION DE EJES DE ALTAS PRESTACIONES-AREA 2
AV AUSIAS MARCH
CL HORT ALMUNIA
CARRER ESCULPTOR ESTEVE
D'ABEN HAZAM
CARRER BAIXADA DE L'ESTACIÓ
GERDAN DE TALLADA
AVINGUDA REPÚBLICA ARGENTINA
PASATGE L'HOSTAL DEL LLEO
PASATGE REQUENA
CARRER DE LA REINA
ALBEREDA DE JAUME I
PLAÇA DE LA BASSA
CARRER PORTA DE SANT MIQUEL
CARRER DE FRANCESC RUBIO
CARRER JOGLARS
CARRER SEVILLA
CARRER DE LA REINA

AV. REPÚBLICA ARGENTINA

ACTUAL



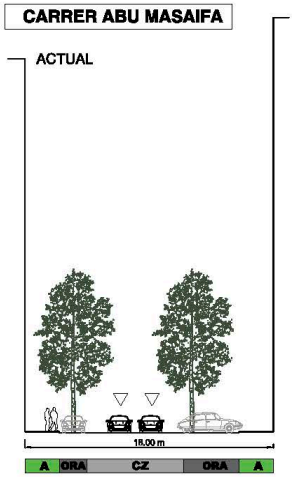
PROPUESTA



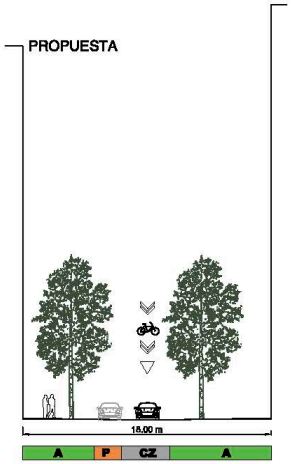
ZR ZONA DE OCUPACIÓN REGULADA
(Espacio de ocupación de la vía pública por autorización)

CARRER ABU MASAIFA

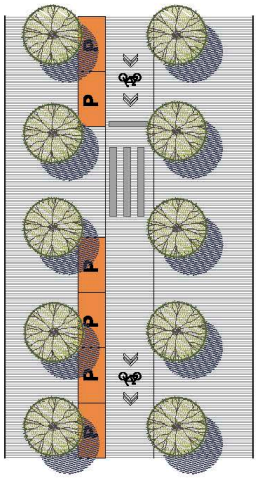
ACTUAL



PROPUESTA

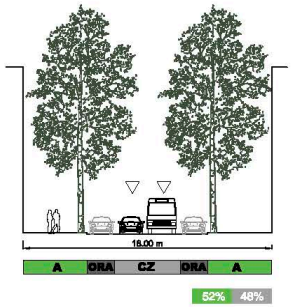


PLANTA VIARIA

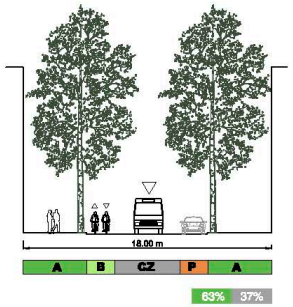


CARRER BAIXADA ESTACIÒ

ACTUAL



PROPUESTA



ACTUACIONES

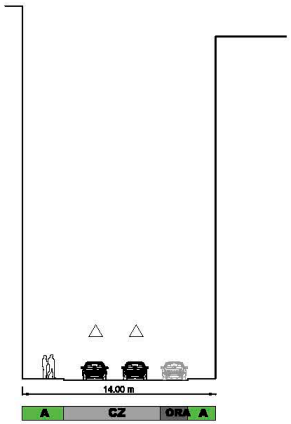
A3 / E 1:300 0 5 10 15 20

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

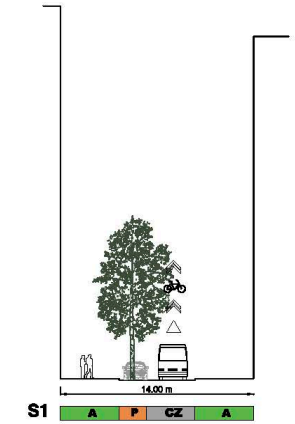
EA IMS CREACIÓN DE EJES PEATONALES DE ALTAS PRESTACIONES

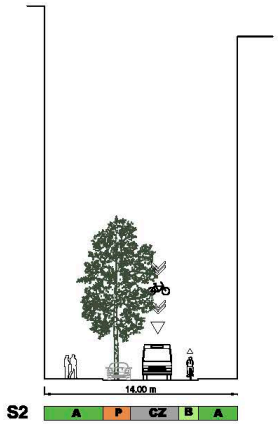
CARRER DE LA REINA

ESTADO ACTUAL

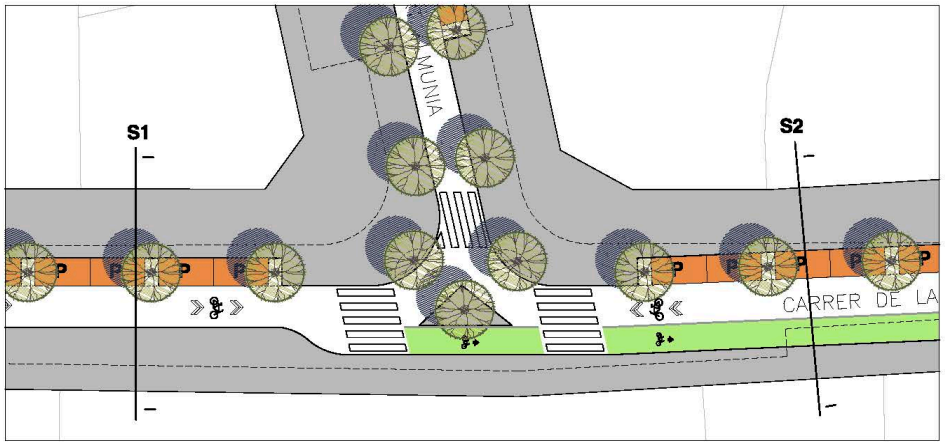


PROPUESTA





PLANTA CRUCE CALLE DE LA REINA



ACTUACIONES

A3 / E 1:300 0 5 10 15 20

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

SECCION CALLE DE LA REINA

PROPUESTA INTERVENCIÓN REINA





PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	4	INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
MEDIDA	4.4.	DEFINICIÓN DE UNA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Mejorar la seguridad de los desplazamientos en bici
- Fomentar la movilidad cotidiana en bicicleta
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Con objeto de favorecer la movilidad ciclista en Xàtiva (actualmente meramente anecdótica, pese al potencial del municipio) y dotar a estos desplazamientos de las mejores condiciones posibles de comodidad y seguridad, se propone la **creación de una red de vías ciclistas** que canalice los principales flujos de movilidad ciclista en el municipio y garantice el acceso en bici a los principales destinos de la ciudad.

Con carácter general, **se priorizará la circulación de las bicicletas por la calzada**, siempre que las condiciones del tráfico y otras características lo permitan. Por lo que esta medida se desarrollará en coordinación con la medida 5.1. de calmado del tráfico). No obstante, en aquellas vías **donde no se aconseje el uso compartido de la calzada, se diseñarán infraestructuras exclusivas**, eligiendo para ello la modalidad que mejor se ajuste a las características del tramo en cuestión, teniendo en cuenta el uso que del mismo se dé por parte del resto de usuarios (particularmente peatones).

El presente Plan de Acción realiza una primera aproximación a dicha red, cuya longitud aproximada se estima en unos 36 km, si bien la concreción de la solución técnica más adecuada en cada tramo (tipología, sección tipo, etc.), así como de sus intersecciones, deberá realizarse en el marco de un **Plan de Movilidad Ciclista** para el municipio de Xàtiva, cuya redacción se propone.

Igualmente, se dotará a la red de una identidad mediante un diseño reconocible y uniforme a lo largo de toda la red (señalización, iconográfica, color de pavimentación, etc.).

VIABILIDAD OPERATIVA

El óptimo desarrollo de esta medida requeriría la elaboración previa de un Plan de Movilidad Ciclista para el municipio de Xàtiva, que debería ser objeto de licitación por parte del Ayuntamiento.

En cuanto a la ejecución de infraestructuras, las correspondientes al viario municipal tan solo requerirían de los trámites internos habituales del Ayuntamiento a la hora de cometer cualquier intervención en el espacio público.

En el caso del viario de titularidad autonómica, el desarrollo de la red deberá coordinarse con los trabajos de desarrollo de la Red de Itinerarios No Motorizados de la Generalitat Valenciana.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva
- Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori de la Generalitat Valenciana

MEDIDAS RELACIONADAS

- Ampliación de la red de ciclo-vías
- Plan de calmado del tráfico

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Plan de Movilidad Ciclista: 20.000 € Red de vías ciclistas: 1.000.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	Susceptible de co-financiación al 50% por medio de las "Ayudas para proyectos locales de actuación de los municipios de la Comunitat Valenciana de fomento de la movilidad urbana sostenible susceptibles de cofinanciación por el PO FEDER de la Comunitat Valenciana 2014-2020", convocadas en Resolución de la Presidencia de la Generalitat de 20 de noviembre de 2017.

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	21,5%	46%	75,5%	100%		-	-	-

El Plan de Movilidad Ciclista a desarrollar como primera fase de esta medida, con una duración estimada de 6 meses, fijará los criterios técnicos para cada itinerario en concreto y realizará una programación detallada del desarrollo de la red.

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

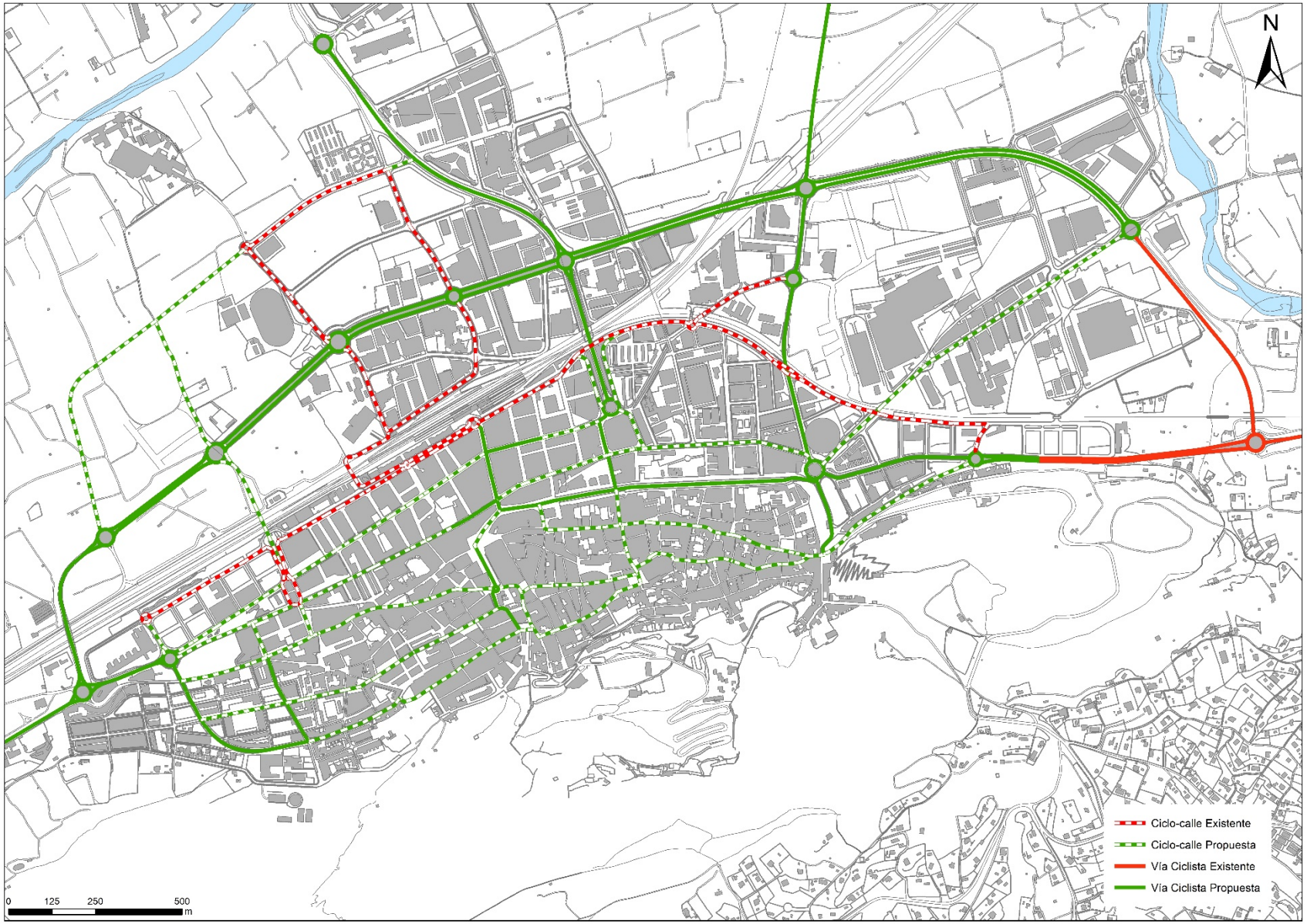
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Longitud de la red básica ciclista
- Km de vías ciclistas exclusivas

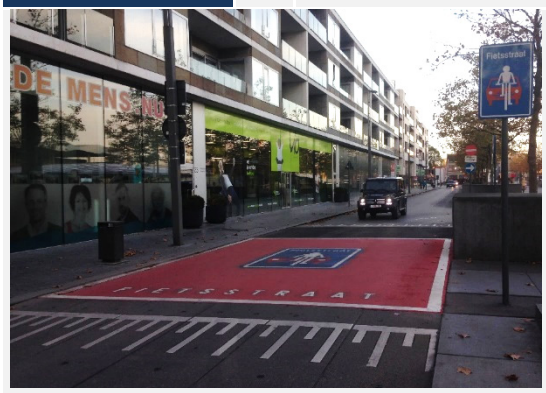
SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal de la bicicleta
- Nº usuarios de la bici
- Accidentes con implicación de ciclistas


N
Ciclo-calle Existente
Ciclo-calle Propuesta
Vía Ciclista Existente
Vía Ciclista Propuesta
0
125
250
500
m

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	4	INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
MEDIDA	4.5.	AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA RED DE CICLO-VÍAS	PRIORIDAD	ALTA



Ejemplo de ciclo-calle en Sint Niklaas (Bélgica)



Reductor tipo Berlines en Estocolmo (Suecia)

OBJETIVOS

- Mejorar la seguridad de los desplazamientos en bici
- Fomentar la movilidad cotidiana en bicicleta
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Como complemento a la medida anterior, en aquellos ejes que formen parte de la red de vías ciclistas y no cuenten con infraestructuras exclusivas, **se acondicionará el viario para una mejor coexistencia con el tráfico motorizado**, a partir del concepto de ciclo-vía ya aplicado en Xàtiva. En particular, se propone:

- **Reforzar la señalización horizontal** que identifica la vía como ciclo-calle, mediante una disposición más frecuente del pictograma ciclista en la calzada (y un mejor mantenimiento), 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 ciclo-calle a lo largo de todo el recorrido
- Instalación de **reductores de velocidad** que no penalicen la circulación ciclista (de tipo "Berlinés"), en aquellos puntos donde el control de la velocidad del tráfico por otros medios no sea suficientemente efectivo.

Si bien, en coordinación con el plan de calmado del tráfico, se buscará un diseño más favorable al uso compartido del viario que minimice la necesidad de este tipo de actuaciones, que además serán menos necesarias a medida que la bicicleta se vaya incorporando al esquema de movilidad de Xàtiva.

VIABILIDAD OPERATIVA

El óptimo desarrollo de esta medida requeriría la elaboración previa de un Plan de Movilidad Ciclista para el municipio de Xàtiva, que debería ser objeto de licitación por parte del Ayuntamiento.

En cuanto al acondicionamiento del viario, tan solo requerirían de los trámites internos habituales del Ayuntamiento a la hora de cometer cualquier intervención en el espacio público.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva	▪ Ampliación de la red de ciclo-vías ▪ Plan de calmado del tráfico

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Los costes de esta medida se integran en la actuación 4.4. Red Básica de Vías Ciclistas.	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	20%	45%	75%	100%		-	-	-

El Plan de Movilidad Ciclista a desarrollar como primera fase de esta medida, con una duración estimada de 6 meses, fijará los criterios técnicos para cada itinerario en concreto y realizará una programación detallada del desarrollo de la red.

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO	■	■	
EMISIONES GEI	■	■	
EMISIONES CONTAMINANTES	■	■	
RUIDO	■	■	
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD	■	■	
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL	■	■	
INTENSIDAD/CONGESTIÓN	■	■	
TIEMPO VIAJE			
COSTES	■		
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL	■		
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Longitud de la red básica ciclista
- Km de ciclo-calles

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal de la bicicleta
- Nº usuarios de la bici
- Accidentes con implicación de ciclistas

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	4	INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
MEDIDA	4.6.	CONEXIONES NO MOTORIZADAS A CENTROS ATRACTORES	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Mejorar la seguridad de los desplazamientos no motorizados
- Fomentar la movilidad no motorizada
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Xàtiva cuenta con una serie de equipamientos y puntos de interés localizados en la periferia, cuya accesibilidad en modos distintos al coche es difícil y, en ocasiones, peligrosa. Es el caso del Hospital Lluís Alcanyís, la Ciutat de L'Esport, el Centro Comercial o el Pabellón de Voleibol.

Con objeto de fomentar la movilidad sostenible y segura en el acceso a estos centros atractores, se propone la **creación de itinerarios no motorizados** que conecten el núcleo urbano con cada uno de ellos. Dichos itinerarios, que formarían parte de la Red de Vía Ciclistas de Xàtiva, contarían con una funcionalidad mayor, al deber proporcionar condiciones óptimas también para el desplazamiento a pie, garantizando la convivencia respetuosa entre estos modos.

VIABILIDAD OPERATIVA

Dado que buena parte de los itinerarios propuestos discurrirían por viario de competencia autonómica, el desarrollo de esta medida requerirá el acuerdo con la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana.

El desarrollo de las actuaciones de esta medida deberá coordinarse con los trabajos de desarrollo de la Red Básica de Vías Ciclistas.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana	▪ Red Básica de Vías Ciclistas ▪ Mejora de la permeabilidad de la vía ferroviaria

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Ejecución itinerarios: 750.000 €	Financiación conjunta del Ayuntamiento de Xàtiva y la Generalitat Valenciana, con posible participación del Centro Comercial.	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		40%	75%	100%				

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO	■	■	
EMISIONES GEI	■	■	
EMISIONES CONTAMINANTES	■	■	
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD	■	■	
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL	■	■	
INTENSIDAD/CONGESTIÓN	■	■	
TIEMPO VIAJE			
COSTES	■		
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL	■	■	■
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Longitud de itinerarios acondicionados

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal en el acceso a centros atractores

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	4	INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
MEDIDA	4.7.	PASEO FERROVIARIO	PRIORIDAD	BAJA



El paseo ferroviario podría dar continuidad al itinerario no motorizado existente en Nou d'Otubre

OBJETIVOS

- Incrementar el atractivo del espacio público de Xàtiva
- Mejorar la seguridad de los desplazamientos no motorizados
- Fomentar la movilidad no motorizada
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

La Ronda del Ferrocarril constituye un importante eje vertebrador de la movilidad en el municipio de Xàtiva, que permite la conexión entre las diferentes zonas de la ciudad sin necesidad de atravesar su trama urbana. Sin embargo, actualmente, su uso es primordialmente motorizado, puesto que las condiciones para el desplazamiento peatonal o ciclista por esta vía no son óptimas.

Esta medida estudiará la **creación de itinerario no motorizado junto a las vías de ferrocarril** obteniendo un paseo ininterrumpido longitudinal que, además de interés en términos de movilidad, contaría también con un importante atractivo recreativo, al conectar y dar continuidad a zonas verdes y parques existentes.

VIABILIDAD OPERATIVA

Se trata de una medida de gran complejidad técnica y elevada inversión. En esta fase de desarrollo del PMUS se propone únicamente el estudio de la viabilidad de este paseo.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva	▪ Creación de ejes peatonales de altas prestaciones ▪ Red Básica de Vías Ciclistas

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES

10.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA					100%			

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

Al tratarse de un estudio, la medida carece de impactos directos asociados.

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

Al tratarse de un estudio, la medida carece de impactos directos asociados.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	4	INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
MEDIDA	4.8	EXTENSIÓN DE LA RED DE APARCABICIS	PRIORIDAD	MEDIA



Ejemplos de aparcabicis en calzada

OBJETIVOS

- Incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual
- Limitar la presencia de bicicletas aparcadas indebidamente en el espacio peatonal

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Xàtiva ya cuenta con una importante red de aparcabicis en su núcleo urbano. 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 completar dicha red. De tal forma que se favorezca el acceso y aparcamiento seguro de bicicletas a cualquier equipamiento o punto de interés de la ciudad.

En ese sentido, se propone acompañar el desarrollo de la red ciclista de Xàtiva con la **instalación de nuevos aparcabicis**, de acuerdo con los siguientes criterios:

- Disponer, al menos, un aparcabicis asociado a cada centro educativo y de salud de la ciudad
- Incluir dentro de la red de aparcabicis algunos equipamientos y puntos de interés actualmente no cubiertos, tales como los Jardines del Palasiet, CCX, Plaça del Mercado, etc.
- Instalar aparcabicis de manera regular a lo largo de los principales ejes de movilidad ciclista

Con carácter general, **se primará la utilización de espacio actualmente dedicado al coche** (p. ej. en el lugar de plazas de aparcamiento) para la ubicación de los aparcabicis, 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.

Como complemento a la extensión de la red de aparcabicis, se podría plantear la habilitación de espacios comunitarios de aparcamiento de bicis en zonas públicas para facilitar el uso de la bici entre aquellos que no tengan posibilidad de guardarla en casa.

VIABILIDAD OPERATIVA

La instalación de aparcabicis tan solo requeriría de los trámites internos habituales del Ayuntamiento a la hora de cometer cualquier intervención en el espacio público.

En cuanto a los aparcabicis comunitarios, dicha actuación requeriría la habilitación de un procedimiento por el cual, previa solicitud debidamente justificada de una determinada comunidad o asociación, el Ayuntamiento tramitaría dicha instalación. Este procedimiento se podría hacer extensivo a la solicitud de aparcabicis convencionales.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva	▪ Definición de una red básica de vías ciclistas ▪ Ampliación de la red de ciclo-vías

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Instalación de aparcabicis: 5.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	50%	50%						

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

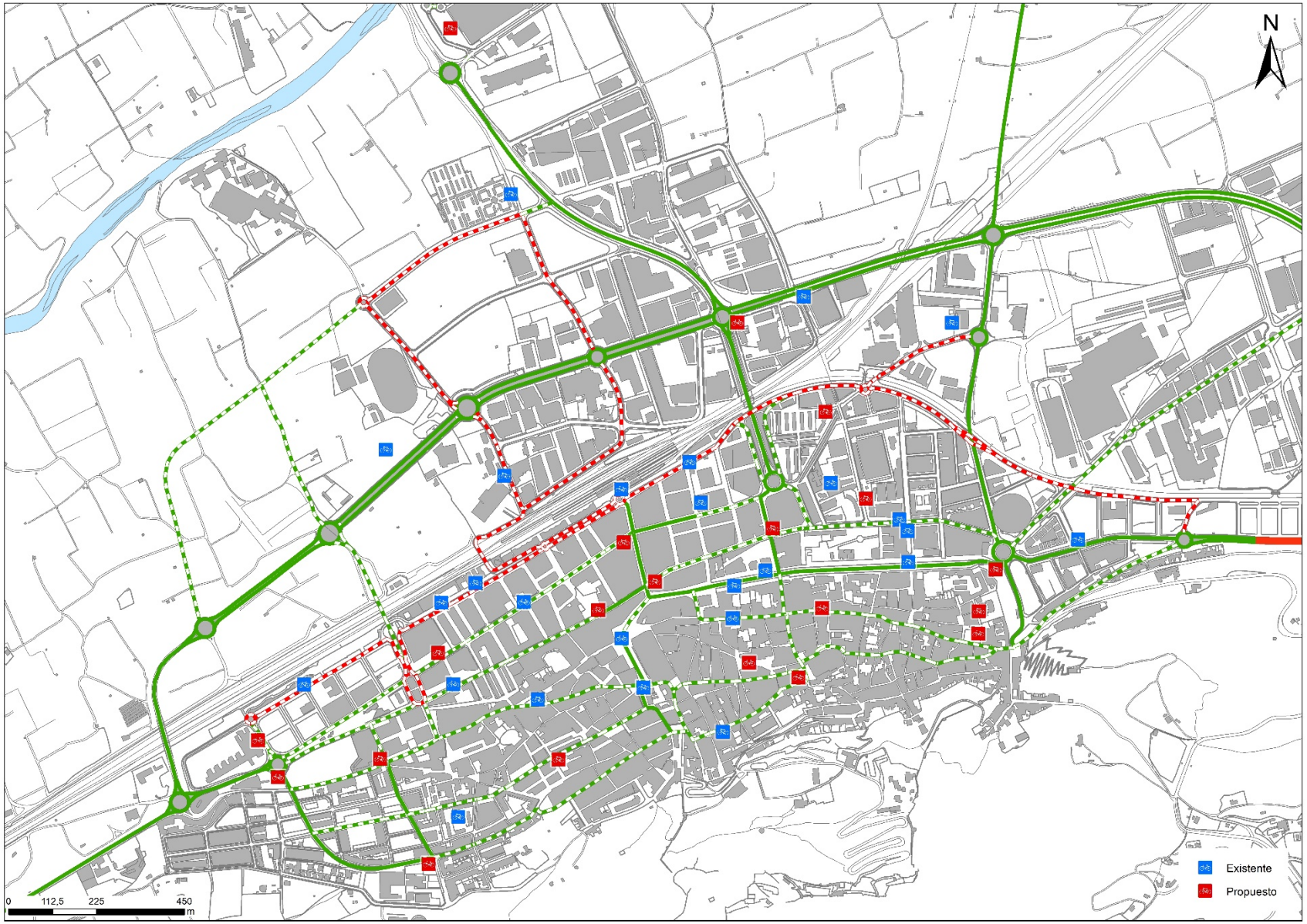
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº aparcabicis (bases y plazas)

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº de robos de bicicletas


N
0
112,5
225
450
m
Existente
Propuesto

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	4	INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
MEDIDA	4.9.	MEJORA DE LA PERMEABILIDAD DE LA VÍA FERROVIARIA	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Mitigar el efecto barrera de las infraestructuras de transporte
- Mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie
- Fomentar la movilidad no motorizada

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Por un lado, se proponer **mejorar de las condiciones para los modos no motorizados de los pasos existentes** que cruzan la línea ferroviaria, que por lo general se producen a lo largo del viario motorizado, haciendo uso del arcén o a mediante bandas peatonales de escaso ancho, con poca iluminación y ausencia de señalización.

Por otro lado, se propone el estudio de **nuevos pasos exclusivos** para peatones y bicis, como por ejemplo el **paso inferior por la estación de ferrocarril**, lo que habilitaría un itinerario muy directo de conexión con el área comercial/industrial al norte de la misma.

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo de esta medida requeriría el acuerdo con la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori de la Generalitat Valenciana, puesto que las actuaciones se acometerían en infraestructuras de su titularidad.

Mientras que el paso inferior de la estación debería contar con el acuerdo con ADIF, con quién habría que entablar conversaciones al respecto.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva
- Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori de la Generalitat Valenciana
- ADIF

MEDIDAS RELACIONADAS

- Mejora de la calidad peatonal
- Red Básica de Vías Ciclistas
- Conexiones no motorizadas a centros atractores

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Presupuesto indeterminado en esta fase	La financiación de estas actuaciones contaría con la participación de la Generalitat Valenciana y ADIF.	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES			
	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			
Los efectos de esta medida por si misma son mínimos, pero su combinación con medidas de mejora de itinerarios no motorizados incrementa su impacto potencial			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA			
	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			
Los efectos de esta medida por si misma son mínimos, pero su combinación con medidas de mejora de itinerarios no motorizados incrementa su impacto potencial			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	4	INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
MEDIDA	4.10.	APARCAMIENTOS DISUASORIOS EN LA PERIFERIA	PRIORIDAD	BAJA

OBJETIVOS

- Reducir el uso del coche en el interior del casco urbano de Xàtiva
- Disminuir el espacio público dedicado al aparcamiento en el interior de la ciudad

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Actualmente Xàtiva cuenta con una significativa oferta de aparcamiento en el interior de su casco urbano, lo que actúa de "efecto llamada" para el uso el coche en la ciudad e incrementa los niveles de tráfico con la generación de un tráfico de agitación asociado a la búsqueda de aparcamiento.

Dicha presión del vehículo privado puede ser amortiguada, muy especialmente en el caso del tráfico generado por los no residentes (turistas y visitantes), mediante la habilitación de una serie de aparcamientos periféricos de disuasión, desde los que, dadas las dimensiones de Xàtiva, se podría acceder al punto de interés de la ciudad mediante un corto trayecto a pie.

En particular, se propone el **acondicionamiento de forma permanente de los siguientes aparcamientos disuasorios temporales** empleados previamente con motivo de la Fira d'Agost:

- La Mola: solar ubicado en el entorno de la carretera de Altzira, próximo a la rotonda del Pabellón de Voleibol y los Salones Reina
- La Vila: solar ubicado entre el Pabellón Francisco Ballester y el British School

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.

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida debería acometerse de manera conjunta a otras medidas de restricción del aparcamiento en la ciudad, tales como la eliminación gradual de plazas en zonas especialmente saturadas o la revisión de la regulación del aparcamiento, ya que, si se mantiene la actual oferta de aparcamiento, su efectividad se vería comprometida.

En el caso del solar del Polígono La Vila, se trata de una parcela municipal, por lo que su acondicionamiento dependería exclusivamente del Ayuntamiento.

Mientras que en el caso del Polígono La Mola, los terrenos son privados, por lo que se debería abordar una negociación para posibilitar la cesión y acondicionamiento de los mismos.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Propietario terrenos La Mola	▪ Conexiones no motorizadas a centros atractores ▪ Mejora de la permeabilidad de la vía ferroviaria ▪ Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal ▪ Revisión de la O.R.A.

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Acondicionamiento de parcelas: 300.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA					50%	100%		

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº Plazas de aparcamiento de disuasión

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Índice de ocupación de los aparcamientos disuasorios

EA5: GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	5	GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO		
MEDIDA	5.1.	PLAN DE CALMADO DEL TRÁFICO DE LA CIUDAD	PRIORIDAD	ALTA



Ejemplos de puertas de acceso a zonas de calmado de tráfico

OBJETIVOS

- Moderar la velocidad de circulación de los coches
- Mejorar la seguridad vial de la red viaria de Xàtiva
- Reducir el uso del coche en el interior de la ciudad

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

En el marco de esta medida, se propone el desarrollo de **actuaciones de remodelación del diseño viario para pacificar el tráfico**, no solo en términos de velocidad, sino también de intensidad, para mejorar coexistencia y convivencia de modos, aumentando la calidad urbana, seguridad y ambiental de las zonas.

En particular, se propone la **creación de tres zonas de calmado del tráfico** en la ciudad:

1. **Casco histórico**: concretamente la parte del casco histórico delimitado por el eje Espanyoleto-Albereda-N-340
2. **Barrio Noroeste**: en su zona delimitada por Baixada Estació, Ausiàs March, rotonda ADEXA, Reina
3. **Ensanche**: en la zona comprendida entre Baixada Estació, Cavaller Ximen, País Valencià, República de Argentina

Como primera medida, el acceso a estas zonas será señalizado mediante la **creación de "Puertas de acceso"**, que constituyen una manera de formalizar el acceso a una calle o zona con una regulación diferente en la que se concede la prioridad al peatón y/o las velocidades máximas permitidas son reducidas. Es una manera de reforzar la comprensión del cambio de situación

Ya en el interior de dichas zonas, en coordinación con las medidas 4.2 y 4.3. (de mejora de la calidad peatonal y creación de ejes peatonales de altas prestaciones, respectivamente), se propone la combinación de actuaciones tales como:

- Estrechamientos de calzada
- Ruptura de alineaciones rectilíneas y creación de zig-zags
- Sobreelevación de intersecciones y cruces
- Instalación de elementos reductores de velocidad no perjudiciales para bicicletas y autobuses

Con carácter general, estas intervenciones se abordarán de acuerdo con los tratamientos tipo que se describen a continuación. Si bien, los detalles técnicos de cada caso deberán ser objeto de estudio en la fase de proyecto.

VIABILIDAD OPERATIVA

Al tratarse de actuaciones sobre el viario municipal, el desarrollo de la medida solo precisa de los trámites internos habituales del Ayuntamiento a la hora de cometer cualquier intervención en el espacio público.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva
- Policía Local de Xàtiva

MEDIDAS RELACIONADAS

- Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal
- Creación de ejes peatonales de altas prestaciones
- Plan de circulación/Nuevo esquema circulatorio

COSTES

Puertas de acceso: 150.000 €

Calmado Casco Histórico: 300.000 €

Calmado Noroeste: 500.000 €

Calmado Ensanche: 300.000 €

FINANCIACIÓN

La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva

SUBVENCIONES

-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	20%	50%	75%	100%				

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

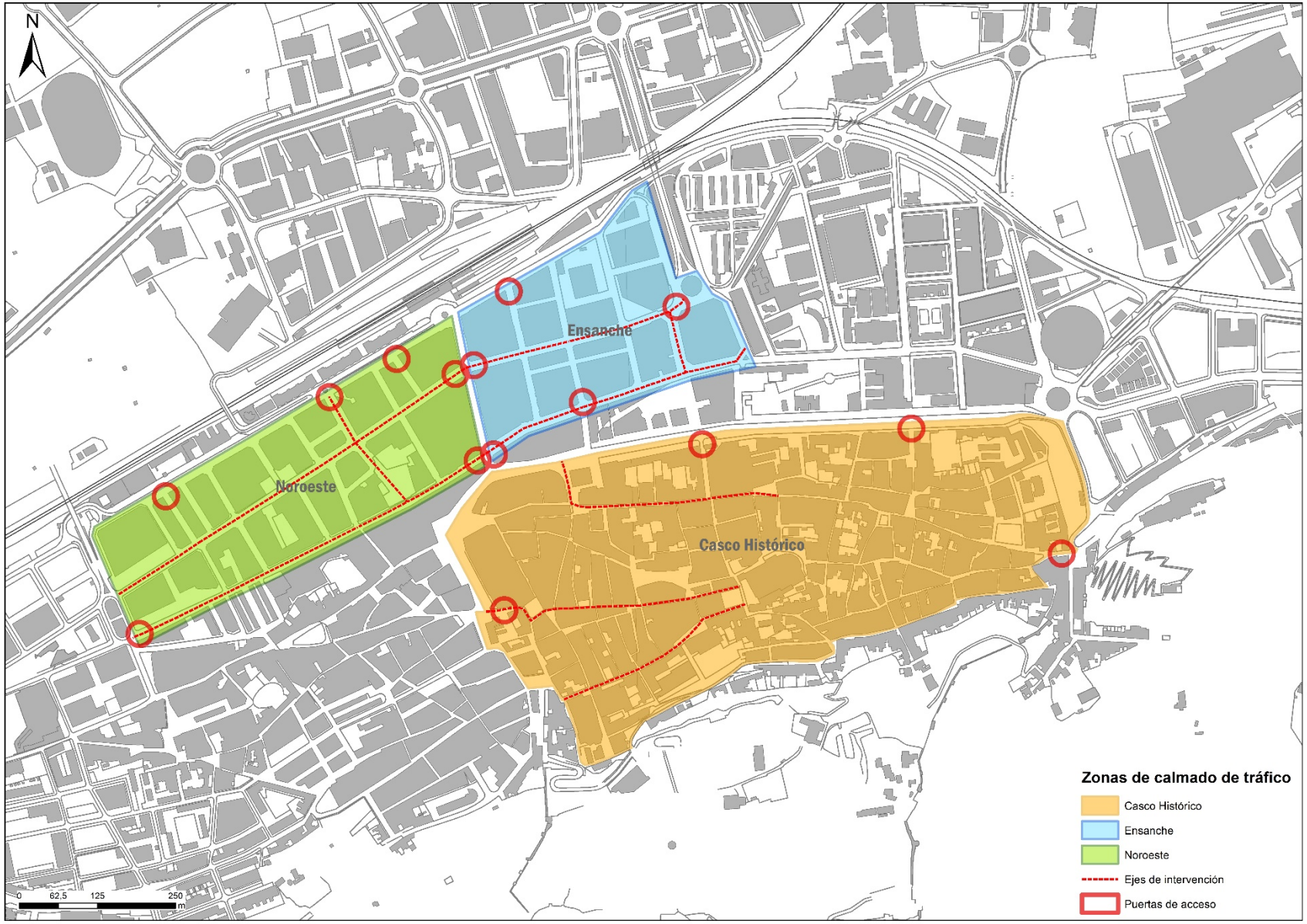
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

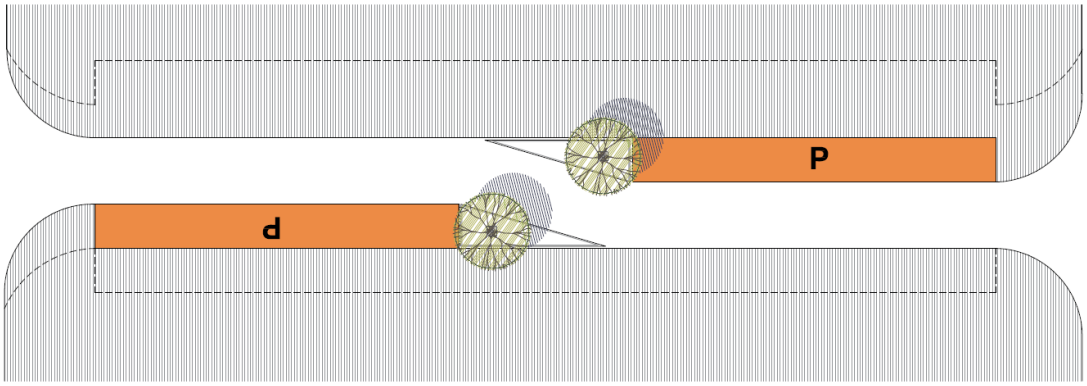
- Nº puertas de acceso implantadas
- Km de red viaria con tráfico calmado

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

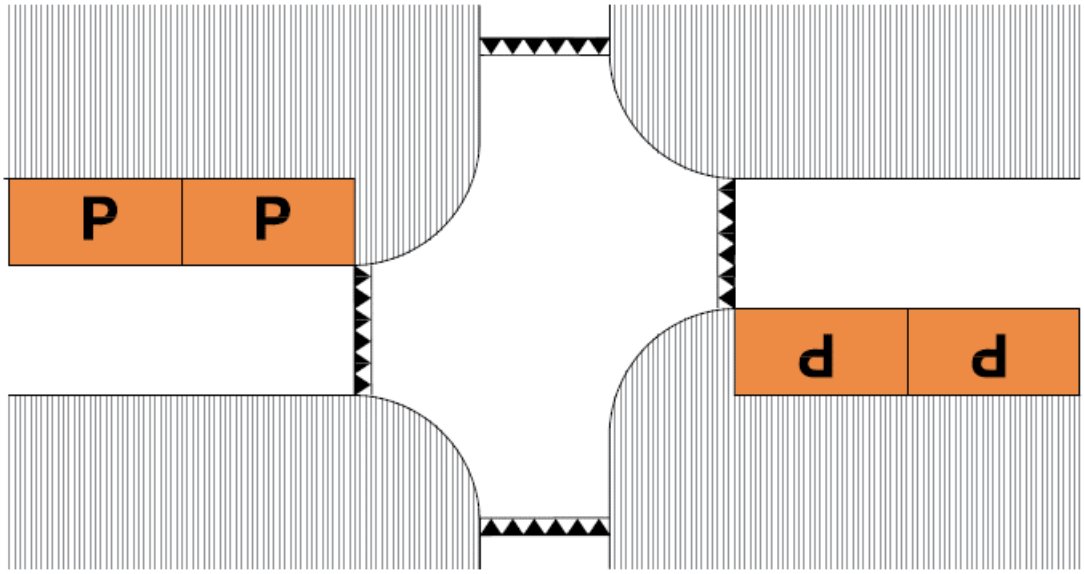
- Velocidad del tráfico en vías calmadas
- Intensidad del tráfico en vías calmadas
- Nº de accidentes de tráfico (por tipología de usuario)
- Nº de víctimas por accidente de tráfico (por tipología de usuario)
- Nº accidentes en vías calmadas


N
Ensanche
Noroeste
Casco Histórico
0 62.5 125 250 m
Zonas de calmado de tráfico
Casco Histórico
Ensanche
Noroeste
Ejes de intervención
Puertas de acceso

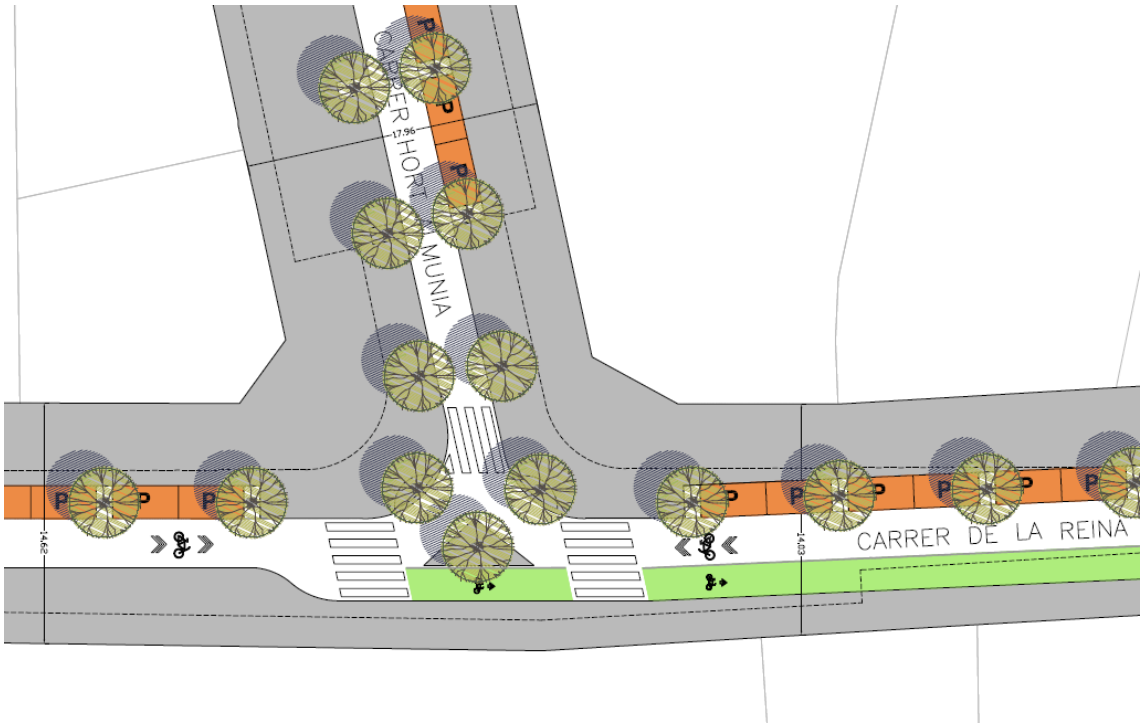
TRATAMIENTO TIPO: MANZANA



TRATAMIENTO TIPO: CRUCE

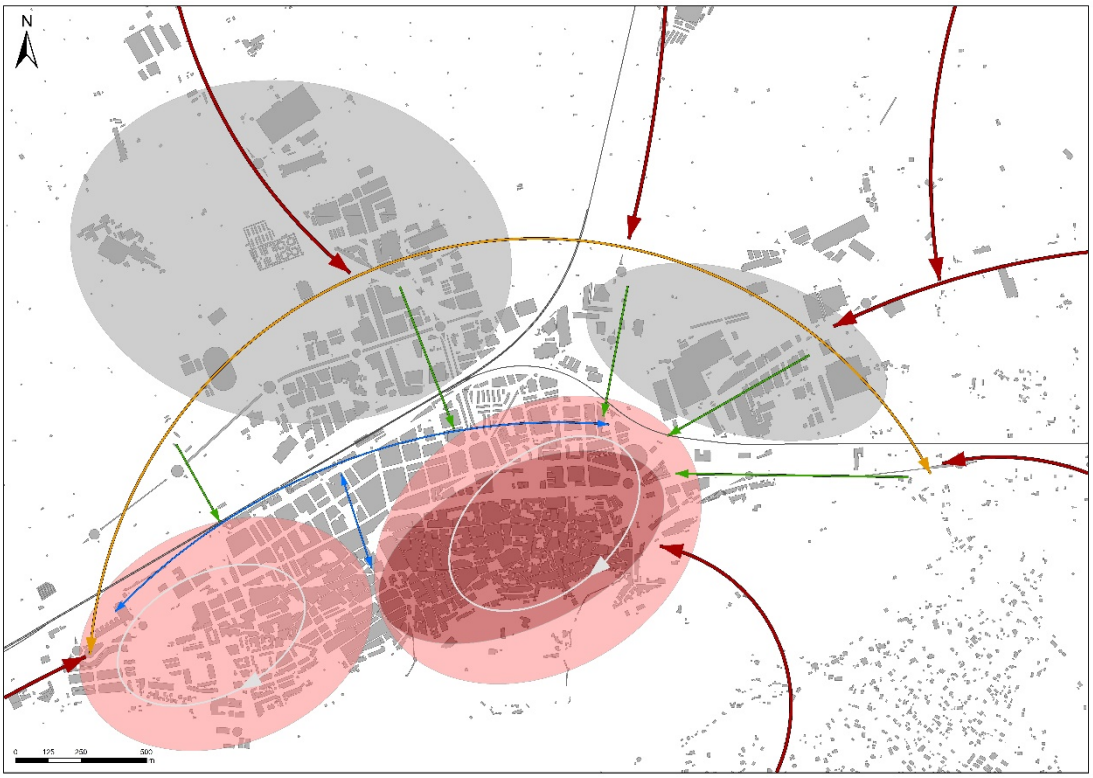


ENCUENTRO CALLE REINA



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	5	GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO		
MEDIDA	5.2.	JERARQUIZACIÓN VIARIA	PRIORIDAD	ALTA



OBJETIVOS

- Racionalizar el uso del coche en el interior de la ciudad
- Evitar tráficos de paso por entornos sensibles de la ciudad

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Esta medida, de carácter teórico, propone el **replanteamiento de la estructura y jerarquización del viario**, de acuerdo a criterios ambientales y de funcionalidad, buscando la mejor adaptación de la categoría viaria a las características del entorno y para la mejora de la eficiencia en su uso.

Se trata de una medida preparatoria para cuantas otras medidas del PMUS realicen una intervención en el diseño viario y la configuración del espacio público, por cuanto la jerarquización del viario permitirá identificar que diseños viarios no se ajustan a la funcionalidad prevista por dicha vía, aconsejando con ello la intervención en la misma.

Igualmente, esta medida constituye la base sobre la que se definirá el nuevo esquema circulatorio de Xàtiva, cuyo objetivo fundamental es evitar los tráficos oportunistas de paso por ejes viarios no principales.

En el caso de Xàtiva, la nueva jerarquía viaria propuesta incorpora los siguientes cambios:

- **Re-definición de la red principal**, que ahora se limita a la ronda del Ferrocarril y el eje Bajada Estación-Bassa-Espanyoleto, eliminando ejes viarios de paso cuya funcionalidad no se ajustaba al entorno y los usos asociados a dichas vías.
- **Incorporación de una categoría de red secundaria**, correspondiente al viario que, sin ser de paso entre zonas de la ciudad, canaliza los principales movimientos internos a dicha zona de la ciudad. Se trata de un viario que soporta mayores tráficos que la Red local, pero manteniendo la compatibilidad con el resto de usos urbanos, por lo que se propondrá la adaptación de estos ejes mediante criterios de calmado de tráfico.

Así pues, la nueva jerarquía viaria resultante es la que se presenta en el mapa que acompaña esta ficha.

VIABILIDAD OPERATIVA

Se trata de una medida de carácter teórico que no requiere trámites específicos para su desarrollo.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Policía local de Xàtiva	▪ Plan de calmado de tráfico de la ciudad ▪ Plan de circulación/Nuevo esquema circulatorio

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Al ser una medida teórica, no lleva costes asociados	n/a	n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	-	-	-	-	-	-	-	-

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

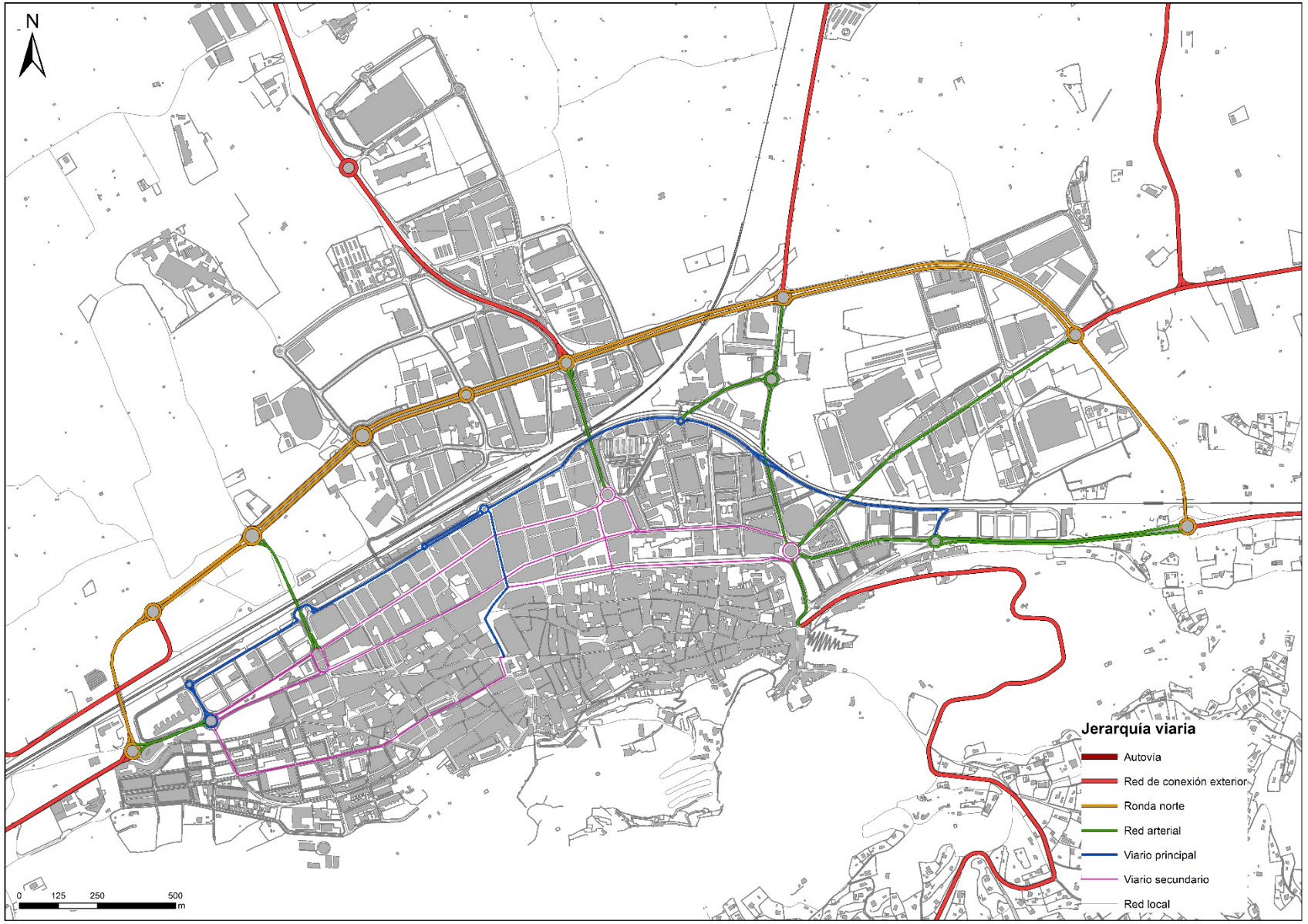
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

▪

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

▪ Intensidad media del tráfico en la red viaria


N
0
125
250
500
m
Jerarquía viaria
Autovía
Red de conexión exterior
Ronda norte
Red arterial
Viario principal
Viario secundario
Red local

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	5	GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO		
MEDIDA	5.3.	NUEVO ESQUEMA CIRCULATORIO	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Optimizar el uso de la red viaria
- Racionalizar el uso del coche en el interior de la ciudad
- Evitar tráficos de paso por entornos sensibles de la ciudad

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Con esta medida, que complementa la anterior, propone la **modificación de los sentidos de circulación de algunos tramos de la red viaria municipal**, con el objetivo de impedir el uso de ciertos ejes para determinadas conexiones (fundamentalmente aquellas que realizan recorridos de paso por la ciudad para desplazarse entre dos zonas de la misma haciendo uso de ejes viarios no principales), así como para canalizará el tráfico por aquellos recorridos que más convenga, preservando las zonas más pobladas y sensibles.

El mapa que acompaña a esta ficha refleja los cambios propuestos, en cuya definición se ha garantizado la accesibilidad de los residentes y usuarios de las zonas afectadas.

VIABILIDAD OPERATIVA

La aplicación de esta medida tan solo requeriría del acuerdo entre el área de movilidad del Ayuntamiento y la Policía Local de Xàtiva, como responsable de la gestión del tráfico en el municipio.

Sería conveniente la realización de una campaña de información a la ciudadanía para dar a conocer y justificar los cambios propuestos.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Policía local de Xàtiva	▪ Jerarquización viaria

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Instalación/reubicación de señalización: 2.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	100%							

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

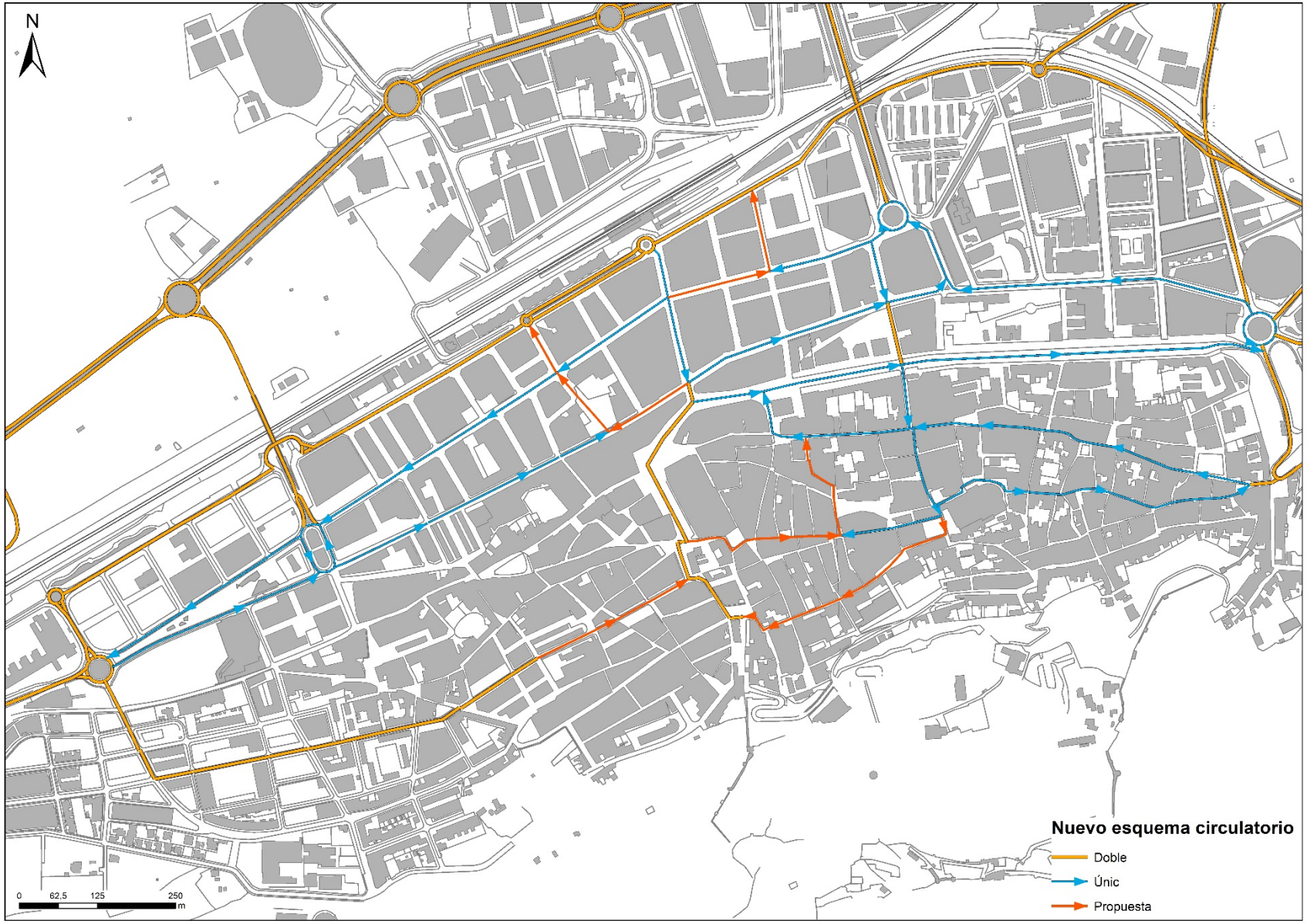
INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Intensidad media del tráfico en la red viaria

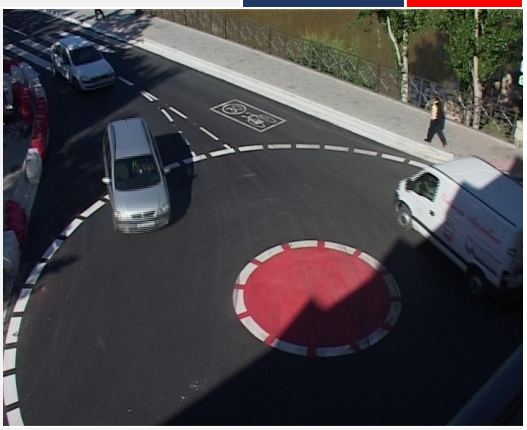

N
0
62.5
125
250
m
Nuevo esquema circulatorio
Doble
Únic
Propuesta

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	5	GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO		
MEDIDA	5.4.	REMODELACIÓN DE INTERSECCIONES BAJO CRITERIOS DE CALMADO DEL TRÁFICO	PRIORIDAD	ALTA



Rotonda compacta (Alemania)



Mini-rotonda pisable en Aranda de Duero

OBJETIVOS

- Mejorar la seguridad de los modos no motorizados
- Fomentar la movilidad a pie y en bicicleta

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Tradicionalmente, las intersecciones se han diseñado desde una óptica de tráfico motorizado, primando criterios de fluidez frente a otros más acordes con el resto de movilidades. Como consecuencia de ello, las intersecciones constituyen los puntos de mayor peligrosidad y riesgo percibido por parte de los usuarios de los modos no motorizados.

Con objeto de contrarrestar esta situación, se propone un programa de intervención en intersecciones del esquema viario de Xàtiva, clasificado en dos bloques:

ROTONDAS

La disposición de rotondas encuentra su justificación habitual en criterios de incremento de la capacidad de la intersección y reducción del tiempo de espera de los vehículos. Sin embargo, el diseño habitual de las glorietas propicia velocidades incompatibles con la seguridad de los modos no motorizados y, al ocupar grandes superficies, disuade los desplazamientos peatonales. De ahí que, como planteamiento general, se propone la revisión de las intersecciones gestionadas mediante rotondas (Plaza de España, CCX, Estación, Ausiàs March, Cavaller Ximen, Pº del Ferrocarril), adaptando su diseño a criterios de calmado del tráfico (ver esquema adjunto).

Esta revisión se podría hacer extensiva a las rotondas de la Ronda Norte, en las que, aunque con un planteamiento no estrictamente urbano, se pueden lograr diseños más favorables para la seguridad de los modos no motorizados.

INTERSECCIONES CLAVE

Se propone la intervención en algunas intersecciones clave de la trama viaria de la ciudad, favoreciendo diseños más equilibrados, que pacifiquen el tráfico y favorezcan el cruce peatonal seguro y la circulación de bicicletas por las mismas, de tal forma que se incremente la seguridad para todos.

En particular, en una primera fase, se propone el rediseño de las siguientes intersecciones, para las que se adjunta un esquema de intervención:

- Intersección Baixada Estaciò-Albereda Jaume I
- Plaza País Valencià

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida no requiere de tramitaciones previas o acuerdos con terceras partes, siendo únicamente precisa la decisión del Ayuntamiento al respecto.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva
- Policía local de Xàtiva

MEDIDAS RELACIONADAS

- Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal
- Plan de calmado de tráfico de la ciudad

COSTES

Rotondas:
1.200.000 €

Intersecciones clave:
300.000 €

FINANCIACIÓN

-

SUBVENCIONES

-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	3,3%	20%	33,3%	46,7%	60%	73,3%	86,7%	100%

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO	■		
EMISIONES GEI	■		
EMISIONES CONTAMINANTES	■		
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO	■	■	
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL	■		
INTENSIDAD/CONGESTIÓN	■	■	
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL	■	■	■
ESPACIO PÚBLICO	■		
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

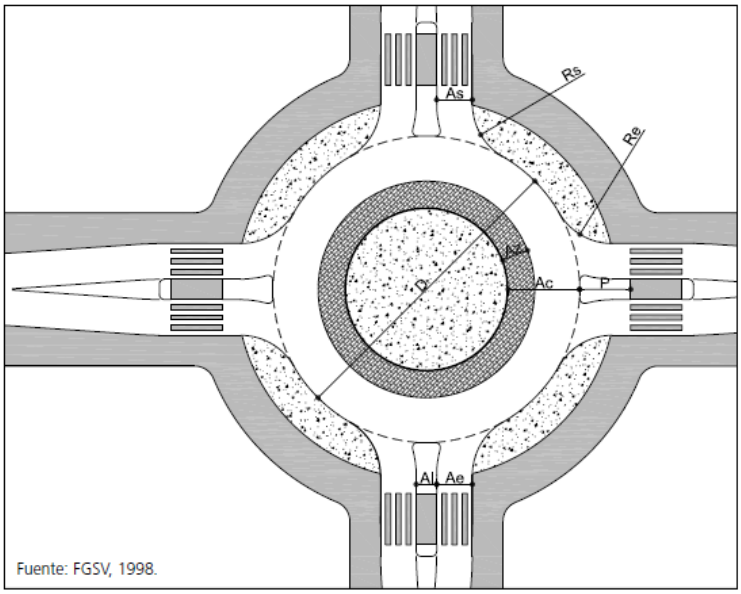
SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de intersecciones remodeladas

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº de accidentes de tráfico en intersecciones
- Nº de víctimas por accidente de tráfico en intersecciones

INTERVENCIÓN TIPO ROTONDAS



Fuente: FGSV, 1998.

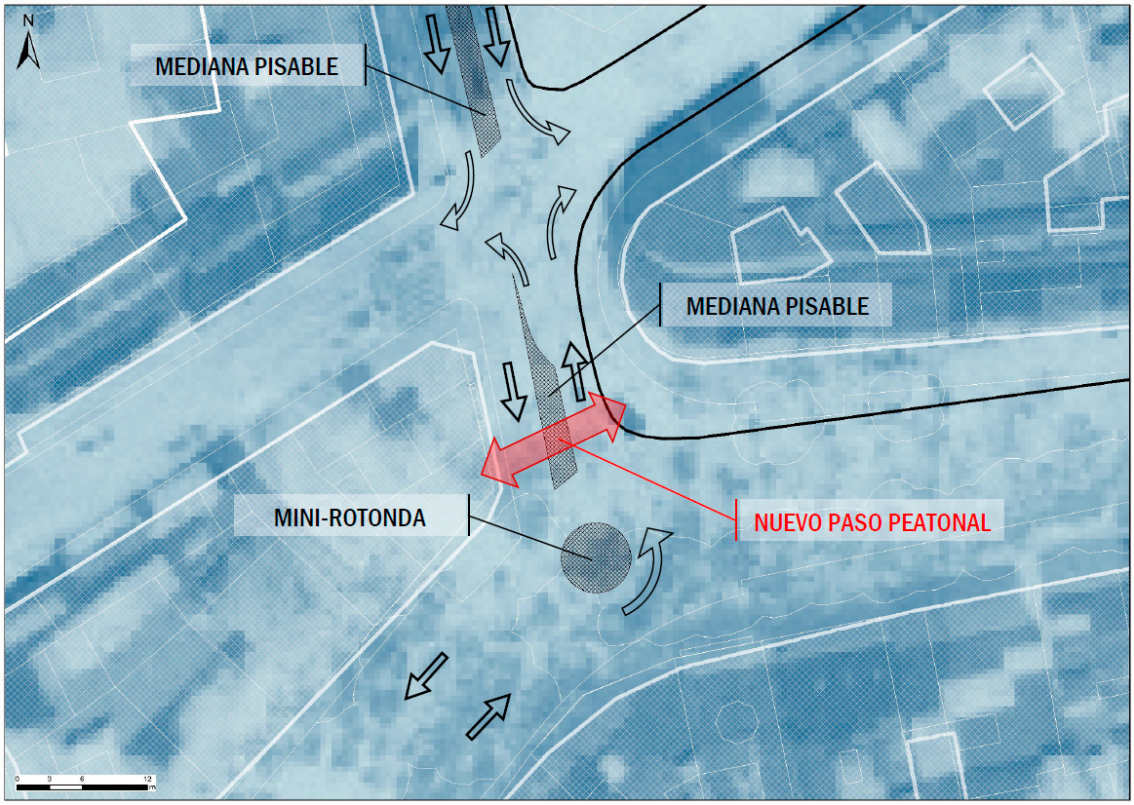
Parámetros para el diseño de glorietas urbanas.

Tabla 25. Dimensiones de glorietas urbanas.

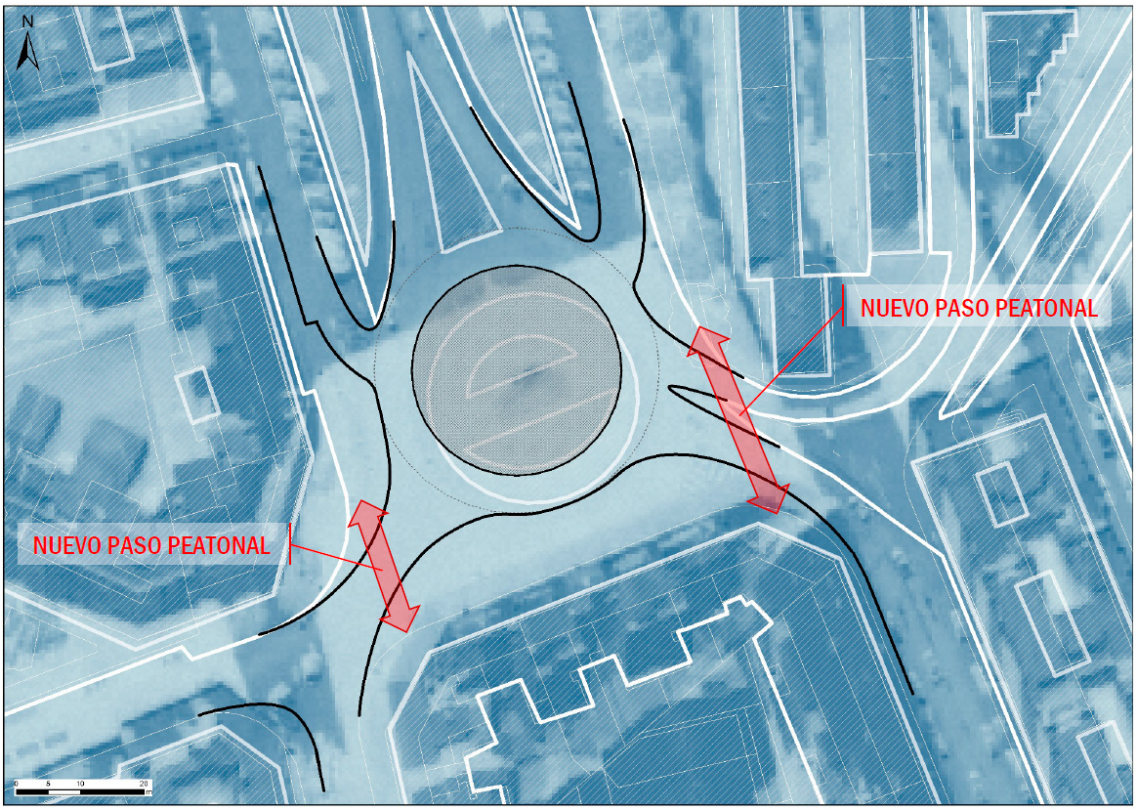
Diámetro exterior (D)					26 – 35 m		
Ancho calzada de la rotonda (Ac)					8,00–6,50 m		
Zona pisable (Az)					2,60–3,20		
Ancho de los carriles de los enlaces	– carril de entrada (Ae) – carril de salida (As)				3,25 – 3,50 m 3,50 – 3,75 m		
Radios	– carril de entrada (Re) – carril de salida (Rs)				10 – 12 m 12 – 14 m		
Ancho mínimo de las isletas (refugios) Ai					≥2,00 m		
Retranqueo máximo del paso de peatones (Rp)					4,00–6,00 m		
Relación entre el diámetro de la rotonda (D) y el ancho de la calzada (Ac) en metros							
Diámetro exterior (D)	26	28	30	32	35	40	45
Ancho de la calzada (Ac)	8,00	7,50	7,00	6,75	6,50	6,00	5,75

Fuente: Calmar el tráfico (Ministerio de Fomento)

ESQUEMA REMODELACIÓN: BAIXADA ESTACIÒ – ALBEREDA JAUME I

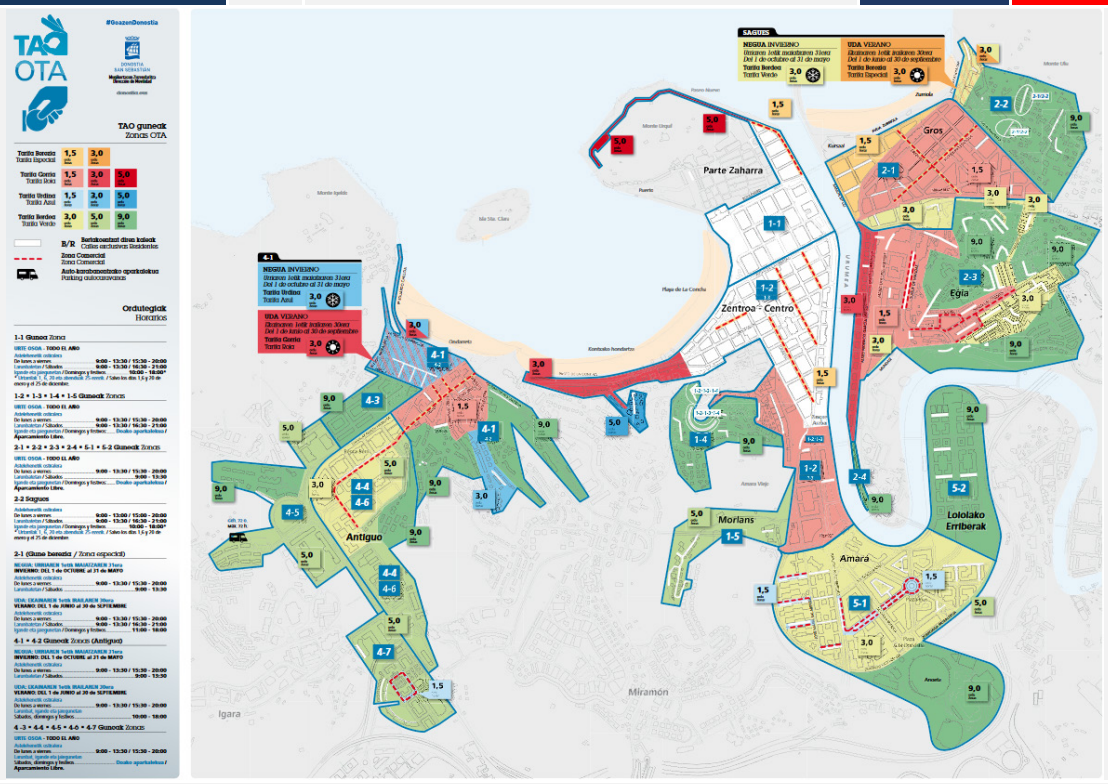


ESQUEMA REMODELACIÓN: PLAZA PAÍS VALENCIÀ



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	5	GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO		
MEDIDA	5.5.	REVISIÓN DE LA O.R.A.	PRIORIDAD	ALTA



Regulación del aparcamiento por zonas en Donostia-San Sebastián

OBJETIVOS

- Racionalizar el uso del coche en Xàtiva, incentivando una movilidad alternativa
- Optimizar el uso del espacio dedicado al aparcamiento, favoreciendo la rotación y una menor duración del estacionamiento
- Incentivar la renovación de la flota de vehículos, bonificando el uso de vehículos de bajas emisiones

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

La oferta de aparcamiento constituye uno de los principales determinantes del uso del coche. Cuando la oferta de aparcamiento es abundante y gratuita, el uso del coche resulta más fácil y, muchas veces, se convierte en la opción por defecto. De ahí que sea importante ajustar bien la oferta existente a la demanda admisible en cada zona de la ciudad.

En ese sentido, la regulación del aparcamiento debería servir como herramienta de disuasión de uso del coche para acceder a determinadas zonas de la ciudad, incrementando el coste asociado a su utilización y limitando la posibilidad de estancias prolongadas en dichas zonas, favoreciendo con ello el acceso en modos alternativos.

Con este objetivo, se propone **revisar la ordenanza reguladora del aparcamiento (O.R.A.)**, de acuerdo con los siguientes criterios:

- Ampliación del área de estacionamiento regulado al conjunto del Casco Histórico, Ensanche y Barrio Noroeste
- Reserva de zonas de aparcamiento de residentes, en las que los residentes convenientemente acreditados podrán aparcar sin coste
- Establecimiento de una zonificación del aparcamiento, de tal forma que, dependiendo de las características del entorno, se apliquen tarifas y limites horarios diferenciados que propicien un mayor o

menor uso y rotación del aparcamiento

- Establecimiento de tarifas diferenciadas en función de la eficiencia del vehículo, de manera que los coches que menos emisiones generen paguen menos.
- Creación de zonas especiales de estacionamiento gratuito por tiempo limitado (ver 5.6. y 5.7.)

De cara al diseño del nuevo esquema de regulación del aparcamiento, se recomienda la elaboración de un **estudio específico de ocupación y rotación del aparcamiento** en los diferentes barrios de la ciudad.

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo de esta medida requeriría de la revisión del contrato de gestión de la O.R.A. actualmente en vigor.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva
- Empresa responsable de la gestión de la O.R.A.

MEDIDAS RELACIONADAS

- Aparcamientos disuasorios en la periferia
- Creación de zonas de "bajada de acompañantes"
- Creación de zonas de "gestiones"
- Puntos de recarga eléctrica de vehículos

COSTES

Estudio de ocupación y rotación del aparcamiento: 10.000 €

Nuevos parquímetros: 100.000

Ampliación zonas de revisión: 40.000 €/año

FINANCIACIÓN

-

SUBVENCIONES

-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA			45%	56%	67%	78%	89%	100%

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de plazas de estacionamiento regulado
- (%) plazas de aparcamiento reguladas respecto al total

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Índice de ocupación de las plazas reguladas
- Duración media del estacionamiento

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	5	GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO		
MEDIDA	5.6.	CREACIÓN DE ZONAS DE "BAJADA DE ACOMPAÑANTES" EN CENTROS DE SALUD	PRIORIDAD	BAJA





OBJETIVOS

- Optimizar la oferta de aparcamiento de la ciudad
- Facilitar el acceso a los centros de salud de personas que requieran acompañamiento

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Esta medida consiste en habilitar, en el marco del esquema general de regulación del aparcamiento, zonas con una **regulación especial que permita el aparcamiento en las proximidades de los centros de salud** de Xàtiva, durante un periodo de tiempo breve, para posibilitar el acompañamiento de familiares u personas allegadas que requieran atención médica.

En concreto, se trata de zonas en las que se permitiría el **estacionamiento gratuito por un periodo máximo de 15 minutos**, tiempo estimado suficiente para acompañar a algún familiar o allegado a la consulta, a partir del cual se cobraría por dicho estacionamiento.

Con objeto de favorecer el buen uso de este tipo de plazas y evitar su uso como una plaza estándar de las reguladas por la O.R.A., la tarifa por aparcamiento superior a los 15 minutos sería más elevada que la de este tipo de plazas, de manera que para estacionamientos de mayor duración se priorice el uso de otras plazas.

VIABILIDAD OPERATIVA

La puesta en marcha de esta medida requeriría la modificación de la Ordenanza Reguladora del Estacionamiento. Así como la revisión de los términos establecidos por el contrato de gestión de la O.R.A.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Empresa responsable de la gestión de la O.R.A.	▪ Revisión de la O.R.A.

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Acondicionamiento y señalización de plazas: 1.500 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA			100%					

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de plazas con regulación especial

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Índice de ocupación de las plazas con regulación especial
- Duración media del estacionamiento en plazas con regulación especial

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	5	GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO		
MEDIDA	5.7.	CREACIÓN DE ZONAS PARA "GESTIONES" EN ORGANISMOS MUNICIPALES	PRIORIDAD	BAJA





OBJETIVOS

- Optimizar la oferta de aparcamiento de la ciudad

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Análogamente al caso de los centros de salud, esta medida consiste en habilitar, en el marco del esquema general de regulación del aparcamiento, zonas con una regulación especial que permita el aparcamiento en las proximidades de los organismos públicos y equipamientos municipales de Xàtiva, durante un periodo de tiempo breve, para posibilitar la realización de gestiones rápidas.

En concreto, se trata de zonas en las que se permitiría el estacionamiento gratuito por un periodo máximo de 15 minutos, tiempo estimado suficiente para la realización de gestiones rápidas o con cita previa, a partir del cual se

cobraría por dicho estacionamiento.

Con objeto de favorecer el buen uso de este tipo de plazas y evitar su uso como una plaza estándar de las reguladas por la O.R.A., la tarifa por aparcamiento superior a los 15 minutos sería más elevada que la de este tipo de plazas, de manera que para estacionamientos de mayor duración se priorice el uso de otras plazas.

VIABILIDAD OPERATIVA

La puesta en marcha de esta medida requeriría la modificación de la Ordenanza Reguladora del Estacionamiento. Así como la revisión de los términos establecidos por el contrato de gestión de la O.R.A.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Empresa responsable de la gestión de la O.R.A.	▪ Revisión de la O.R.A.

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Acondicionamiento y señalización de plazas: 1.500 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA			100%					

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de plazas con regulación especial

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Índice de ocupación de las plazas con regulación especial
- Duración media del estacionamiento en plazas con regulación especial

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	5	GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO		
MEDIDA	5.8.	KISS & RIDE EN LA ESTACIÓN DE CERCANÍAS	PRIORIDAD	MEDIA



Ejemplo de Kiss&Ride en Varsovia

OBJETIVOS

- Reducir la congestión en el entorno de la estación de Cercanías
- Optimizar la oferta de aparcamiento de la ciudad

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Esta medida consiste en la **habilitación de un espacio** para que las personas que acuden en coche a la estación de cercanías de Xàtiva para llevar o recoger a un familiar o amigo, puedan realizar una **parada corta en las proximidades de la estación** sin entorpecer el tráfico de la zona.

La habilitación de dicha zona consistiría en:

- Bordillo/Isleta continúa delimitando la zona de acceso al Kiss&Ride (también a la parada del bus, que se ubicaría adyacente a este espacio de bajada), que serviría también para evitar la ocupación y bloqueo de la zona por otros vehículos
- Acondicionamiento de un a apartadero susceptible de acomodar la parada de dos vehículos en línea.

VIABILIDAD OPERATIVA

Al tratarse de una actuación sobre viario municipal tan solo requerirían los trámites internos habituales del Ayuntamiento a la hora de cometer cualquier intervención en el espacio público.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva	▪ Reubicación de la parada del autobús de la estación

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
2.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		100%						

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	5	GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO		
MEDIDA	5.9.	REGULACIÓN DEL APARCAMIENTO EN EL HOSPITAL	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Reducir la congestión en el entorno del hospital comarcal
- Optimizar la oferta de aparcamiento de la ciudad
- Fomentar el uso del transporte público

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Actualmente la demanda de aparcamiento en el Hospital Lluís Alcanyís, especialmente por las mañanas, supera ampliamente la oferta, lo que provoca que los vehículos aparquen en los viarios externos, de una forma incorrecta: coches mal estacionados, ocupando isletas, aceras e incluso los márgenes de la carretera de salida.

Se trata de una situación conflictiva, que genera peligrosidad, cuyas causas se encuentran, por un lado, en la falta de alternativas competitivas al coche para el acceso al hospital. Así como en el efecto llamada que supone que las 750 plazas de aparcamiento asociadas al Hospital sean gratuitas y sin límite de tiempo al estacionamiento.

Con objeto de paliar esta situación, se impulsará una **mesa de trabajo con la gerencia del Hospital para explorar la posibilidad de introducir un esquema de regulación del aparcamiento en este centro**, que resuelva los problemas de aparcamiento actualmente existentes y facilite el acceso (y evacuación) del mismo.

Dicho esquema de regulación podría incluir criterios económicos, cuya recaudación podría asociarse al sistema de transporte público que da servicio al Hospital. Si bien, se podrían plantear también criterios de tiempo y ocupación de los vehículos (en línea con la experiencia piloto desarrollada durante la Semana de la Movilidad de 2017).

La regulación del aparcamiento en el Hospital, además, **contribuiría a un mayor uso del transporte público**, activando así un círculo virtuoso que tendría como resultado una mejora paulatina de dicho servicio y, con ello, una reducción del uso del coche y una mejora de las condiciones en el entorno del Hospital y el conjunto del a ciudad.

VIABILIDAD OPERATIVA

Se trata de una medida que debe contar con el acuerdo de la gerencia del Hospital Lluís Alcanyís.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Gerencia del Hospital Lluís Alcanyís	▪ Remodelación del servicio de autobús urbano

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
En una primera fase, la medida se limita a la creación de una Mesa de Trabajo, por lo que carece de costes asociados	n/a	n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES				IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA			
	BAJO	MEDIO	ALTO		BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO				CAMBIO MODAL			
EMISIONES GEI				INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
EMISIONES CONTAMINANTES				TIEMPO VIAJE			
RUIDO				COSTES			
OCUPACIÓN SUELO				ACCESIBILIDAD			
SALUD				SEGURIDAD VIAL			
EQUIDAD				ESPACIO PÚBLICO			
				COORDINACIÓN/GESTIÓN			
				INFORMACIÓN			
				SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de plazas reguladas en el Hospital

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal en el acceso al Hospital

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	5	GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO		
MEDIDA	5.10.	REVISIÓN DE TIEMPOS SEMAFÓRICOS Y ADAPTACIÓN PARA INVIDENTES Y DISCAPACITADOS	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Favorecer la movilidad peatonal
- Mejorar la seguridad vial en los cruces peatonales

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Esta medida propone, como línea principal de actuación, la revisión y adaptación de los tiempos peatonales de los semáforos, para **favorecer el cruce cómodo y seguro de todo tipo de personas (incluidas personas mayores y con algún tipo de discapacidad)**.

Tradicionalmente, en la programación de los tiempos semafóricos, se han utilizado velocidades entre 1,2 y 1,5 metros por segundo (que equivalen a unos 4,3 – 5,4 km/h, que es una velocidad de paseo relativamente alta). Sin embargo, cuando el objetivo es favorecer un cruce más cómo y seguro, se suelen indicar velocidades de en torno a 0,8 metros por segundo, considerándolas más equitativas, al poder ser alcanzadas por la casi totalidad de la población (incluyendo el 85% de las personas mayores de 60 años).

Si bien, cuando la perspectiva que se aplica es la de la accesibilidad, los criterios se hacen aún más favorables al peatón, ya que ahora hay que asegurar que cualquier persona, con independencia de sus capacidades, pueda realizar el cruce completo de forma segura y sin precipitación. En ese sentido, algunas normativas de accesibilidad desarrolladas en España han fijado una velocidad de 0,5 metros por segundo.

Así pues, en el caso de Xàtiva, se propone la **revisión de los tiempo semafóricos peatonales de acuerdo con esta velocidad de referencia (0,5 m/s)**. Tiempo al que, además, habrá que añadir:

- fase de intermitencia con una duración que permita a una persona situada en el centro de la calzada en el momento de su inicio alcanzar una acera o isleta antes de su final (con un mínimo de 5 segundos)
- tiempo necesario para reaccionar y que el peatón comience a caminar tras el cambio de fase, que habitualmente se estima en 3 segundos
- tiempo de holgura para facilitar el cruce con tranquilidad, estimado habitualmente en unos 3 segundos

Por otro lado, conviene no olvidar la fase de rojo para el peatón, que en caso de ser muy larga no solo resulta incómoda para el peatón, sino que fomenta el cruce ilegal. Por ese motivo, se propone la revisión de estos tiempos, de tal forma que, salvo excepciones debidamente justificadas, no superen los 60 segundos de espera.

Un primer análisis de la situación en la red de cruces o pasos regulados semafóricamente en la actualidad en Xàtiva aconseja la revisión de los siguientes cruces, en los que no se cumplen los criterios antes expuestos:

- AUSIAS MARCH-HORT D'ALMUNIA
- PZA. ESPAÑA-CTRA. ALCOI
- PZA. ESPAÑA-CTRA. SIMAT
- PINTOR GUITERAS-SAN ANTONIO MARIA CLARET
- AV SELGAS-BAIXADA CARME
- BAIXADA ESTACIÒ-ALBEREDA
- BAIXADA ESTACIÒ-GREGORIO MOLINA
- ALBEREDEA-SANT FRANCESC

Finalmente, como complemento a la línea de actuación principal, se recomienda la implementación de dispositivos de adaptación de la funcionalidad de los semáforos a los distintos tipos de discapacidad, de manera que se favorezca la seguridad y autonomía de estos colectivos.

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida es de corte técnico, requiriendo tan solo la reprogramación de los tiempos semafóricos, para lo cual solo es precisa la coordinación con la empresa responsable de la gestión y mantenimiento de la señalización semafórica.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva
- Policía Local de Xàtiva
- Empresa responsable de la gestión y mantenimiento de la señalización semafórica

MEDIDAS RELACIONADAS

- Mejora de la calidad de la red peatonal

COSTES

Se trata de una medida técnica que solo requiere la reprogramación de los tiempos semafóricos, lo que se realizaría en el marco del contrato de gestión y mantenimiento de la señalización semafórica, sin costes adicionales.

FINANCIACIÓN

n/a

SUBVENCIONES

n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº Semáforos adaptados
- Tiempo medio de espera en fase rojo peatonal

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº Accidentes en cruces peatonales semaforizados

EA6: GESTIÓN DE LA DEMANDA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	6.	GESTIÓN DE LA DEMANDA		
MEDIDA	6.1.	PROGRAMA DE CAMINOS ESCOLARES EN TODOS LOS CENTROS EDUCATIVOS DE XÀTIVA	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Satisfacer las necesidades de movilidad del alumnado de los diferentes centros educativos de Xàtiva de una forma sostenible y segura
- Fomentar la autonomía infantil
- Implicar a las AMPAS, Asociaciones de Alumnos, Consejo Escolar, Ayuntamiento (Delegación de Educación, Policía Local, etc.), Comerciantes, Asociaciones de la Tercera Edad, etc.

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN





La práctica cada vez más extendida de que los niños sean transportados por sus padres y/o madres en automóvil hasta el colegio, además de colaborar a deteriorar la calidad ambiental e introducir inseguridad en el entorno del colegio, también tiene consecuencias negativas en la propia vida del niño, ya que reduce su capacidad de relación y conocimiento de su propio barrio, a la par que 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 para lograr los objetivos propuestos se sitúan a dos niveles:

- por un lado, actuaciones generales de protección en los entornos de los colegios: prohibición y vigilancia del aparcamiento de vehículos en el interior del recinto o en las puertas de entrada de los centros escolares; protección del entorno escolar a través de diseños que permitan proteger las entradas en los colegios (ver actuación 2.5. “Entornos escolares de más calidad y más seguros”); reducción de la velocidad, en los itinerarios de camino a los centros escolares, etc. (ver medida 6.2. “Señalización de itinerarios escolares”).
- por otro, impulsar los procesos de “Camino escolar seguro” y el “Camino escolar en bici” en los centros educativos. El primero dirigido a los alumnos en edades por debajo de los 12 años y el segundo proyecto para los alumnos de centros de educación secundaria que tienen ya un grado mayor de autonomía y experiencia en el manejo de la bicicleta.. Se trata impulsar la creación de una red de itinerarios seguros para que los niños y niñas se puedan desplazar caminando o en bicicleta en sus trayectos diarios hacia y desde el cole. La iniciativa final de su puesta en marcha recae en los colegios y las familias, si bien el Ayuntamiento tendrá un papel de información, promoción y de acompañamiento a los centros escolares en los procesos de puesta en marcha de los mismos.

VIABILIDAD OPERATIVA

En este proyecto debe implicarse no solo la dirección de los centros y los alumnos, sino también y muy especialmente las asociaciones de madres y padres de alumnos. Además se deberá coordinar por parte de la Oficina de Movilidad del Ayuntamiento con las Concejalías de Educación y Juventud.

El Ayuntamiento puede establecer una línea de ayudas tanto económicas como de asistencia técnica para fomentar la realización de estos procesos de caminos escolares.

Las intervenciones sobre las infraestructuras existentes para adaptarlas a los requerimientos de los caminos escolares se harán con cargo a partidas incluidas en otras líneas estratégicas (E.A. 2. Entornos escolares de más calidad y más seguros)

AGENTES INVOLUCRADOS

- Oficina de Movilidad
- Concejalías de Educación y Juventud
- Consejo Escolar
- Dirección de centros escolares y profesorado, alumnos, AMPAS
- Asociaciones de la Tercera Edad
- Asociaciones Juveniles

MEDIDAS RELACIONADAS

- Creación de una Oficina de Movilidad
- Señalización de itinerarios escolares
- Entornos escolares de más calidad y más seguros
- Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
15.000 €	El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del ayuntamiento en sus áreas de Movilidad y Educación. Los colegios y las AMPAS también participarán en su puesta en marcha	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	12,5%	25%	37,5%	50%	62,5%	75%	87,5%	100%

La medida se pondrá en marcha desde el inicio del Plan, e irá implantándose según se vayan apuntando los colegios de Xàtiva

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de procesos/estudios de camino escolar realizados
- Nº de caminos escolares en funcionamiento

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal en el acceso al colegio

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	6.	GESTIÓN DE LA DEMANDA		
MEDIDA	6.2.	SEÑALIZACIÓN DE ITINERARIOS ESCOLARES	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Mejorar la seguridad de los accesos a los centros educativos
- Sensibilizar a los conductores sobre la problemática de la movilidad escolar
- Fomentar la co-responsabilidad de la sociedad en cuanto al cuidado y seguridad de los más pequeños

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Una vez identificado los caminos escolares se cada centro, es necesario señalizarlos, con el fin de que tanto 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.

La instalación de señales es una de las medidas más habituales para indicar la presencia de colegios o de espacios transitados por menores. En algunos proyectos de camino escolar, se han acuñado nuevas señales verticales y, también, se han pintado otras en el pavimento para indicar que se circula por un entorno donde puede haber niños “sueltos”. Hay una parte importante de la señalización que tiene un carácter más bien simbólico y que hace referencia a esta nueva apuesta de la ciudad por devolver las calles a la infancia, mostrándolo a través de signos externos visibles. De alguna forma, estas señales son una afirmación del compromiso municipal.

Tanto el diseño de la señalización como del logo de la iniciativa se puede hacer con la participación de los propios escolares.





VIABILIDAD OPERATIVA

En este proyecto deben implicarse Oficina de Movilidad del Ayuntamiento con las Concejalías de Educación y Juventud, así como la dirección de los centros y los alumnos, y las asociaciones de madres y padres de alumnos.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Oficina de Movilidad
- Concejalías de Educación y Juventud
- Consejo Escolar
- Dirección de centros escolares y profesorado, alumnos, AMPAS

MEDIDAS RELACIONADAS

- Creación de una Oficina de Movilidad
- Programa de caminos escolares en todos los centros educativos de Xàtiva
- Entornos escolares de más calidad y más seguros

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
15.000 €	El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del ayuntamiento en sus áreas de Movilidad y Educación.	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	12,5%	25%	37,5%	50%	62,5%	75%	87,5%	100%

La medida se pondrá en marcha desde el inicio del Plan, e irá implantándose según se vayan apuntando los colegios de Xàtiva

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

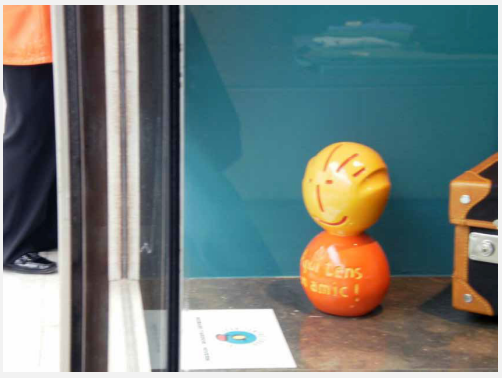
- Nº de señalizaciones horizontales instaladas
- Nº de señalizaciones verticales realizadas

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal en el acceso al colegio

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	6.	GESTIÓN DE LA DEMANDA		
MEDIDA	6.3.	IMPULSO DEL PROGRAMA "COMERCIO AMIGO DE LA INFANCIA"	PRIORIDAD	MEDIA





Muñeco situado en un escaparate de Granollers, para indicar la presencia de un comercio amigo y distintivo de comercio colaborador dentro de la campaña de Camino seguro al cole del Ayuntamiento de Madrid

OBJETIVOS

- Fomentar la co-responsabilidad social en cuanto al cuidado y seguridad de los más pequeños

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Con esta medida se propone impulsar un programa que establezca complicidades con el comercio de barrio para que, mediante un distintivo reconocible por los niños y las niñas, éstos se conviertan en establecimientos amigos de la infancia, a los que sepan que pueden acudir en caso de necesidad frente a cualquier problema.

Se trata de contar con la colaboración de los comercios que se encuentran en itinerarios de los caminos escolares. Con distintos emblemas, marcas y signos se indica a los niños y niñas que si tienen algún problema, en ese comercio les van a socorrer y a ayudar si así lo precisan.

La Oficina de la Movilidad tendría que convocar a los comerciantes y a las asociaciones del ramo de Xàtiva, Xàcex y Adexa, para darles a conocer la iniciativa, comunicarles la importancia de su participación, y a los que se adhieran a la iniciativa, solicitarles la colocación de un pequeño cartel distintivo en su escaparate. De esta forma, los niños y niñas sabrán que pueden acudir a este establecimiento en caso de necesidad.

Los comerciantes se comprometen a supervisar, como seguramente siempre lo han hecho, lo que ocurre enfrente de sus establecimientos, principalmente a las horas de la entrada y salida de los colegios y, eventualmente, si algún menor, padre o responsable del camino escolar, ofrecerles ayuda, por ejemplo ir al baño, llamar por teléfono o beber agua.

A cambio, la Oficina de la Movilidad se compromete a difundir su participación por los medios de comunicación a su alcance, y a promover la mejora del entorno urbano.

VIABILIDAD OPERATIVA

En este proyecto deben implicarse Oficina de Movilidad del Ayuntamiento con las Concejalías de Educación y Juventud, así como la dirección de los centros y los alumnos, y las asociaciones de madres y padres de alumnos.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Oficina de Movilidad
- ADEXA, XÁCEX, comerciantes

MEDIDAS RELACIONADAS

- Creación de una Oficina de Movilidad
- Programa de caminos escolares en todos los centros educativos de Xàtiva
- Señalización de itinerarios escolares
- Entornos escolares de más calidad y más seguros

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
8.000€	El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del ayuntamiento en sus áreas de Movilidad y Educación.	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	12,5%	25%	37,5%	50%	62,5%	75%	87,5%	100%

La colaboración se irá realizando según se vayan implantando caminos escolares

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de comercios adheridos

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	6.	GESTIÓN DE LA DEMANDA		
MEDIDA	6.4. 6.5. 6.6. 6.7.	PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO, AL HOSPITAL Y AL CENTRO COMERCIAL PROMOVER LA REALIZACIÓN DE CONVENIOS CON EMPRESAS Y GRANDES CENTROS ATRACTORES DE VIAJE PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Promover el uso de modos de transporte más sostenibles en el acceso a los centros de trabajo y grandes centros atractores
- Implicar a la dirección y trabajadores de los centros atractores en el diseño de estrategias de movilidad sostenible

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone crear una Comisión de Movilidad de los grandes centros atractores de Xàtiva. Esta comisión formará parte de la Mesa de la Movilidad de Xàtiva, como grupo de trabajo.

Se plantea crear una comisión con carácter permanente donde estén representados los trabajadores a través de los sindicatos, y empresarios y responsables de las principales empresas localizadas en el polígono industrial, del Hospital Lluís Alcanyís, y del Centro Comercial Plaza mayor. Esta Comisión deberá dotarse de un apoyo técnico en materia de transporte que le permita desempeñar las siguientes funciones:

- Impulsar la creación de Planes de Movilidad en el ámbito del polígono industrial, el Hospital y el resto de centros atractores.
- Crear una normativa unificada que permita actuar con los mismos criterios en todas las zonas del polígono con relación a la carga y descarga de mercancías, al estacionamiento, el dimensionamiento de las aceras, accesibilidad en los itinerarios, instalación de reductores de velocidad, dotaciones de transporte público, etc.
- Coordinar la realización de Planes de Movilidad a estos centros.
- Coordinar las diferentes actuaciones de transporte de acceso a los centros atractores, no solo viarias, sino también de los sistemas de transporte público, y de los modos no motorizados.

¿Qué es un Plan de Movilidad al Trabajo?

Un Plan de Movilidad al Trabajo es un conjunto de medidas orientadas a modificar los hábitos de desplazamiento de los trabajadores a sus centros de actividad.

Los objetivos específicos de un Plan de Transporte al Trabajo son:

- Realizar un diagnóstico participado con trabajadores, empresarios, usuarios, etc. de la situación de la accesibilidad al centro
- Elaborar propuestas dirigidas a reducir los problemas diarios de congestión, aparcamiento, contaminación o accidentes in itinere que provoca el uso masivo del vehículo privado
- Plantear y promover alternativas a las formas de acceso de los empleados para reducir los costes económicos, ambientales y sociales que ahora mismo soportan la propia empresa y sus trabajadores

Los Planes de Movilidad al Trabajo deberán proponer medidas de utilización de flotas sostenibles, implantación de incentivos a los trabajadores para que utilicen transporte público, establecimiento de transporte de empresa o polígono (u Hospital/Centro Comercial...), incentivos para fomentar el coche compartido, gestión del estacionamiento, etc.

En Xàtiva, el Ayuntamiento podría establecer convenios de colaboración con las entidades para la realización de dichos estudios. A partir de su realización, se firmarían convenios entre las entidades firmantes y el Ayuntamiento en los que cada uno se comprometería a desarrollar aquellas acciones que le correspondan para alcanzar los objetivos de los Planes de Movilidad al Trabajo.

VIABILIDAD OPERATIVA

Los planes deben ser desarrollados por empresas u órganos gestores del Hospitales, centro comercial o polígonos industriales.

- El Ayuntamiento podría participar en su realización
- El Ayuntamiento puede establecer una línea de ayudas para fomentar la realización de estos Planes.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayto.: Oficina de Movilidad
- Externos: empresas, equipo gestor del Hospital, equipo gestor del centro comercial, asociaciones de empresarios: Xàcex y Adexa

MEDIDAS RELACIONADAS

- Oficina de Movilidad
- Incentivos para la movilidad colaborativa
- Conexiones no motorizadas a centros atractores

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	10%	30%	50%	70%	80%	90%	95%	100%

Los convenios irán realizando según avance la concienciación y negociación con las empresas y grandes centros atractores. Se estima que a partir del segundo año de puesta en marcha del PMUS se pueden ir adhiriendo establecimientos a la iniciativa.

COSTES

40.000 €

FINANCIACIÓN

El Ayuntamiento puede financiar parte de la elaboración de los Planes y las medidas que le corresponda.

Los empresarios deberán financiar los Planes e implantar las medidas que les correspondan

SUBVENCIONES

Ayudas para Planes de transporte sostenible al centro de trabajo..

Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía IDAE.

http://www.idae.es/ayudas PTT

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de Planes de Movilidad al Trabajo realizados
- Nº de empresas que implantan medidas de movilidad al trabajo
- Nº de trabajadores beneficiados por medidas de mejora de movilidad al trabajo

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal en desplazamientos al trabajo
- Reparto modal en desplazamientos al Hospital
- Reparto modal en desplazamientos al Centro Comercial

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	6.	GESTIÓN DE LA DEMANDA		
MEDIDA	6.8	INCENTIVOS PARA LA MOVILIDAD COLABORATIVA	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Incrementar la ocupación media de los coches
- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Otra forma de actuar sobre una demanda de desplazamientos que tienen los mismos o parecidos orígenes y destinos consiste en potenciar la movilidad colaborativa, compartiendo vehículo entre varios usuarios con un recorrido y horario coincidentes. De esta forma se aborda el problema del bajo índice de ocupación de los coches, que en la mayoría de los casos van con un solo ocupante (media de 1,2 ocupantes en los viajes al trabajo).

Normalmente este tipo de iniciativas se centra en los viajes al trabajo o estudios (aunque se puede extender a otros ámbitos), donde es relativamente habitual que se comparta coche de forma espontánea entre los compañeros de trabajo y/o estudio. Sin embargo, este planteamiento espontaneo no permite maximizar el potencial del viaje compartido (car-pooling).

Por ello, se propone promover la creación de un "Club de coches compartidos" en el municipio de Xàtiva con el apoyo del Ayuntamiento, que deberá ofrecer el asesoramiento técnico de forma gratuita a los posibles integrantes de ese club. Para ello se deberá contar con el apoyo de la página Web de Movilidad para realizar el registro como miembros de este club. Mediante un programa informático se realizarán los emparejamientos para que posteriormente entren en contacto las diferentes personas que puedan acompañarse en los viajes diarios al trabajo y/o al estudio.

Como incentivo a esta práctica, los Planes de Transporte al Trabajo y los Planes de movilidad de Áreas de actividad en Xàtiva (Hospital, Centro Comercial, Polígonos industriales, etc.) podrían incluir entre sus medidas la reserva de plazas de aparcamientos privadas para vehículos de alta ocupación.

VIABILIDAD OPERATIVA

Ya existe la plataforma XatiBlà, del Consell de la Joventut de Xàtiva. Se trataría de mejorarlo y ampliarlo mediante una plataforma de transporte al trabajo

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Creación y mantenimiento del portal de "Club de coches compartidos": 16.000 €	Oficina de la Movilidad	

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Ayto.: Oficina de Movilidad ▪ Externos empresas del sector, Hospital, centro comercial, polígonos industriales y sus empresas instaladas	▪ Creación de una Oficina de Movilidad ▪ Planes de movilidad al trabajo, el Hospital y el Centro Comercial ▪ Promover la realización de convenios con empresas y grandes centros atractores de viaje para la promoción de la movilidad sostenible ▪ Servicio de car-sharing

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	12,5%	25%	37,5%	50%	62,5%	75%	87,5%	100%

La plataforma de car pooling se puede implantar en el primer año de inicio del Plan.

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de usuarios registrados en el "Club de coches compartidos"
- Nº de acuerdos realizado en la web "Club de coches compartidos"
- Nº de plazas de aparcamiento coche compartido

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Ocupación media del coche

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	6.	GESTIÓN DE LA DEMANDA		
MEDIDA	6.9.	CURSOS DE CIRCULACIÓN SEGURA EN BICI	PRIORIDAD	MEDIA





OBJETIVOS

- Fomentar la movilidad en bicicleta

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Las pautas de movilidad de la población de Xàtiva revelan que el uso de la bicicleta es aún muy minoritario, siendo la inseguridad y la carencia de destreza para circular una de las razones que más se argumenta para ello.

Además, se observa cómo el uso de la bici es prácticamente nulo entre determinados grupos de población, entre ellos las mujeres, que ya padecen las consecuencias de un modelo que impone barreras a su movilidad y las hace más dependientes del transporte público y los modos no motorizados. Algo similar ocurre con la población más mayor.

Para contrarrestar esta situación y ampliar las oportunidades de desplazamiento de la población de Xàtiva, se propone la creación de una bici-escuela que ofrezca cursos de circulación segura en bicicleta por la ciudad, especialmente dirigidas a estos grupos demográficos (pero no solo).

VIABILIDAD OPERATIVA

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Oficina de Movilidad ▪ Casa de les Dones ▪ Asociaciones de mayores ▪ Colectivos de usuarios de la bici	▪ Definición de una Red Básica de Vías Ciclistas ▪ Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
18.000 €	El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del Área de Movilidad del Ayuntamiento.	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		8%	17%	33%	50%	67%	84%	100%

Es aconsejable que la medida comience cuando ya se hayan producido mejoras en las condiciones para la movilidad ciclista en la ciudad, pudiéndose intensificar a medida que se avance en este sentido

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº inscritos en los cursos

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	6.	GESTIÓN DE LA DEMANDA		
MEDIDA	6.10.	CAMPAÑAS DE PROMOCIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN HÁBITOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PRIORIDAD	ALTA

MI COLE CAMINA
Premiamos tus campañas de movilidad sostenible

Red de Ciudades que Caminan



Campaña del Gobierno de Canarias

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 DE LA ACCIÓN

La movilidad sostenible supone un cambio de hábitos en los desplazamientos de la población, los cuales redundan en 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 de la ciudadanía setabense.

El PMUS de Xàtiva, desde su elaboración, es consciente de la importancia de realizar acciones divulgativas de todos los aspectos que conforman la movilidad sostenible con el objetivo de dar a conocer a la ciudadanía las distintas alternativas de transporte existentes, las ventajas de la movilidad en modos no motorizados, la movilidad de diferentes colectivos, etc. Así, el Plan de Comunicación ha incluido una Jornada sobre movilidad infantil.

Pero la labor de difusión tiene que ser continua, y aunque dirigida a toda la población, tiene que 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.

- 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.
- Campañas y actos de promoción de la movilidad en transporte público y en mupis.
- Campañas en colegios camino escolar “al colegio andando” o campañas en institutos "al instituto en bici”.
- Campañas en centros de trabajo: “andando o en bici al trabajo”, “al trabajo compartiendo coche”, etc.
- Jornadas sobre el modelo de ciudad que quieren los setabenses

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida se puede integrar parcialmente dentro de los recursos asignados a comunicación del Ayuntamiento de Xàtiva -aprovechando los medios municipales de difusión, de bajo coste-, los mupis, y el resto a la propia Oficina de la Movilidad, en parte contratando los servicios especializados en comunicación.

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

AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayto.: Oficina de Movilidad, Concejalía de Modernización y Telecomunicaciones, Gabinete de Prensa
- Externos: Centros docentes, asociaciones ciudadanas (vecinos, empresariales, mujeres, etc.)

MEDIDAS RELACIONADAS

- Oficina de Movilidad
- Participación directa vía web o redes sociales

COSTES

50.000 €

FINANCIACIÓN

El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del Área de Movilidad del Ayuntamiento.

SUBVENCIONES

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	12,5%	25%	37,5%	50%	62,5%	75%	87,5%	100%

Las campañas de sensibilización han de llevarse a cabo desde el inicio del PMUS.

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Número de campañas de fomento de la movilidad sostenible realizadas
- Mejora en el conocimiento del PMUS y cuestiones relacionadas con la movilidad sostenible

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nivel de sensibilización en relación a la movilidad y sus consecuencias

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	6.	GESTIÓN DE LA DEMANDA		
MEDIDA	6.11.	MEJORAR LA INFORMACIÓN PARA LOS TURISTAS	PRIORIDAD	MEDIO





OBJETIVOS

- Mejorar la información sobre destinos de interés en la ciudad y los itinerarios para su acceso

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Los numerosos visitantes de Xàtiva, atraídos por su rico patrimonio histórico artístico, generan un importante número de desplazamientos por la ciudad, tanto a pie como en coche o autobús, y en muchos casos, sufren los inconvenientes de un diseño inadecuado de la señalética en el espacio público.

Su mejora organizaría y facilitaría sus recorridos por el entramado urbano. Mejora de la que se beneficiaría también, aunque lógicamente en menor medida, la población local.

Se trata de rediseñar la señalética relacionada con los visitantes de la ciudad, tanto por la claridad de su información, como por su localización en la ciudad.

Por ello se propone realizar un Plan de señalética vinculada al turismo, que incluya con un proceso participativo en el que se incluyan a operadores del sector turístico, representantes del sector hostelero de Xàtiva, representantes del Ayuntamiento relacionados con la temática: Cultura y Patrimonio Histórico-artístico, Turismo, Movilidad, etc., ciudadanía. También podría acoger una encuesta a visitantes para que dieran su opinión sobre los problemas que se han encontrado respecto a la señalética en sus recorridos por la ciudad y alrededores.

El Plan contendrá elementos como:

- Inventario de los principales recursos turísticos: culturales, hostelería y gastronomía, naturaleza, etc.
- Modelos de indicaciones de recursos turísticos relacionados con el patrimonio cultural e indicaciones de establecimientos de hostelería: los hoteles, alojamientos, casas rurales, etc.
- Modelos de indicaciones de rutas gastronómicas
- Modelos de indicaciones de rutas de naturaleza
- Modelos de indicaciones de itinerarios turísticos integrados de naturaleza
- Modelos de indicaciones de Itinerarios temáticos.
- Definición de criterios técnicos y económicos para identificar prioridades en la señalización. Homogeneización de señales y carteles. Logos
- Ubicación concreta en el espacio público de las señales turísticas peatonales
- Ubicación concreta en el espacio público de las señales turísticas viarias

- Soluciones informáticas. Aplicaciones y Mejora del GPS
- Presupuesto de producción e instalación de las señales propuestas en el plan

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida estará liderada conjuntamente por la Oficina de Movilidad y las Concejalías de Patrimonio Histórico-artístico, Turismo, Promoción Económica, etc.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Oficina de Movilidad, Concejalías de Patrimonio Histórico-artístico, Turismo, Promoción Económica, etc.
- Externos: operadores del sector turístico, representantes del sector hostelero de Xàtiva, ciudadanos y visitantes

MEDIDAS RELACIONADAS

- Creación de una Oficina de Movilidad
- Creación de itinerarios temáticos

COSTES

Plan de señalética:

15.000 €

El coste de la señalética estará condicionado por los resultados del Plan

FINANCIACIÓN

El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del Área de Movilidad del Ayuntamiento.

SUBVENCIONES

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	50%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

El Plan de señalética se elaborará los dos primeros años de la puesta en marcha del PMUS.

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de señales instaladas

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

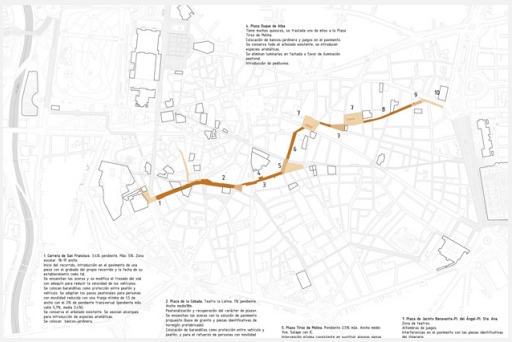
- Mejora en la percepción de los visitantes y turistas sobre la movilidad y el espacio público en Xàtiva

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	6.	GESTIÓN DE LA DEMANDA		
MEDIDA	6.12.	CREACIÓN DE ITINERARIOS TEMÁTICOS	PRIORIDAD	BAJA



Cartel del Concurso Tres itinerarios Urbanos de Madrid. COAM



Segundo Premio del concurso Tres itinerarios Urbanos de Madrid. COAM. Rayuela. Autores: César Vivas Millaruelo y Robert Berenguer Segura

OBJETIVOS

- Fomentar y hacer más atractivo el desplazamiento peatonal en Xàtiva
- Fomentar con ello un estilo de vida más activo y un menor uso del coche

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone la creación de itinerarios temáticos por el interior del casco urbano de la ciudad, para los que se dispondrá señalización y folletos divulgativos.

Se trata de itinerarios temáticos más relacionados con la ciudadanía de Xàtiva, los cuales fomenten la movilidad a pie de la población local.

Algunos de estos itinerarios pueden ser:

- Recorridos por el patrimonio de la ciudad, dirigidos a turistas y visitantes
- Itinerarios de salud asociados a los centros médicos, dirigidos a personas mayores o con problemas de salud
- Itinerarios de compras (e incluso de compras temáticas)
- Rutas gastronómicas, dirigidas al conjunto de la población (por ejemplo de tapas.)
- Itinerarios deportivos
- Etc.

Estas propuestas de itinerarios necesitarían una señalética que se resolvería en la acción anterior.

Las propuestas concretas serán propiciadas y debatidas dentro de la Mesa de la Movilidad, que podrá crear un Grupo de Trabajo a tal fin, con la participación de otros grupos sociales.

Podría convocarse un concurso para el desarrollo de estos itinerarios.

VIABILIDAD OPERATIVA

La Oficina de la Movilidad promoverá el desarrollo de las reuniones necesarias por parte de la Mesa de la Movilidad.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Ayto.: Oficina de Movilidad. Mesa de la Movilidad
- Externos: asociaciones, ciudadanía.

MEDIDAS RELACIONADAS

- Creación de una Oficina de Movilidad
- Mejorar la señalización para los turistas

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
15.000 €	El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del Área de Movilidad del Ayuntamiento.	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	50%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Los itinerarios se elaborarían durante los dos primeros años de la puesta en marcha del PMUS.

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de itinerarios realizados

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	6.	GESTIÓN DE LA DEMANDA		
MEDIDA	6.13.	FORMACIÓN EN MOVILIDAD SOSTENIBLE	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

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

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

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 Xàtiva, 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 a personal de la administración, tanto de carácter técnico como político, 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 segundas se podrían realizar jornada formativas sobre temas específicos (como en centros educativos actualmente). 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 en general y en Xàtiva en particular
- Familiarizarse con el PMUS de Xàtiva 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.

VIABILIDAD OPERATIVA

La Oficina de la Movilidad promoverá el desarrollo de de las sesiones formativas

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Ayto.: Oficina de Movilidad, técnicos municipales, políticos, policía local ▪ Externos: ciudadanía, empresarios	▪ Creación de una Oficina de Movilidad ▪ Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
30.000 €	Oficina de Movilidad	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	50%	30%	20%	0%	0%	0%	0%	0%

Se pondrían en marcha a partir del inicio del PMUS. Es muy importante comenzar por los cursos a técnicos municipales.

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Número de sesiones formativas
- Nº de alumnos asistentes

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

EA7: TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.1.	FLOTA MUNICIPAL DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	PRIORIDAD	MEDIA



OBJETIVOS

- Promover la movilidad eléctrica
- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Aunque su importancia relativa en comparación con el total de la flota de vehículos de la población de Xàtiva es reducida, el Ayuntamiento de la ciudad cuenta con un significativo parque de vehículos que es utilizado de manera habitual en la actividad del Consistorio, Policía Local, Protección Civil, etc.

Con el doble objetivo de reducir las emisiones y el consumo energético asociado a la operación de la flota municipal de vehículos, así como para incentivar su uso y actuar de forma ejemplarizante, se propone la **incorporación paulatina de vehículos eléctricos a la flota municipal**.

A corto plazo, en línea con el objetivo de actuar de forma ejemplarizante, se propone la **adquisición de un coche 100% eléctrico** para uso su uso en el seno del Ayuntamiento

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida no requiere de tramitaciones previas o acuerdos con terceras partes, siendo únicamente precisa la decisión del Ayuntamiento al respecto.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva	▪ Puntos de recarga eléctrica de vehículos

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Coche eléctrico: 30.000 €	Se podría optar por la adquisición de vehículos en modalidad de renting/leasing	Plan MOVALT (IDAE)

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		100%						

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Flota de vehículos eléctricos municipales
- Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.2.	PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICA DE VEHÍCULOS	PRIORIDAD	MEDIA



Plaza reservada para recarga eléctrica en Madrid

OBJETIVOS

- Promover la movilidad eléctrica
- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Con objeto de promover y facilitar la incorporación de vehículos eléctricos al parque móvil de la ciudad, se propone la puesta en servicio de una red de puntos de carga de este tipo de vehículos. En concreto, se propone el desarrollo de una primera fase con la **instalación de 3 puntos de recarga eléctrica de vehículos** en los siguientes puntos:

- Ayuntamiento
- Estación de FFCC
- Plaça Espanyoleto

Asociado a cada uno de estos puntos de recarga se habilitarán, según el caso, 1 o 2 **plazas de aparcamiento reservadas** para este tipo de vehículos que cuenten con la correspondiente autorización, previa formalización de su alta en el registro oficial del Ayuntamiento.

Por otro lado, con objeto de favorecer la renovación eléctrica de la flota de la población de Xàtiva, se propone la creación de una **línea de financiación a comunidades de propietarios para la instalación de puntos de recarga** eléctrica en los aparcamientos de sus edificios. En línea con las ayudas del Plan MOVALT del IDAE, se propone la subvención del 40% de los costes de instalación de estos puntos de recarga.

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida requeriría la modificación de la O.R.A. para dar cabida a la regulación de plazas reservadas para la recarga de vehículos. Así como la habitación de un registro de vehículos autorizados para el uso de los puntos de recarga.

Por otro lado, la línea de ayudas a comunidades de propietarios requeriría el establecimiento de unas bases legales y la apertura de un procedimiento de solicitudes, que debería contar con la supervisión del departamento legal del Ayuntamiento.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva

MEDIDAS RELACIONADAS

- Revisión de la O.R.A.

COSTES

Puntos de recarga eléctrica en el espacio público:
30.000 €

Línea de subvención de puntos de recarga eléctrica en comunidades de vecinos:
15.000 €

FINANCIACIÓN

-

SUBVENCIONES

Plan MOVALT (IDAE)

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		22%	66%	100%				

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de puntos de recarga eléctrica

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.3.	CRITERIOS ECOLÓGICOS EN LA RENOVACIÓN DE FLOTAS	PRIORIDAD	BAJA

OBJETIVOS

- Promover la movilidad eléctrica
- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Además de mediante la incorporación directa de este tipo de vehículos a su parque móvil, el Ayuntamiento puede incentivar la electrificación del sistema de transportes de Xàtiva mediante la **introducción de criterios de eficiencia y sostenibilidad en**:

- Los **procedimientos de renovación de la flota** de vehículos municipales, estableciendo unas normas que obliguen a la adquisición de vehículos propulsados por combustibles alternativos o de bajas emisiones.
- Los **procesos de contratación pública en los que los servicios a prestar impliquen la actividad de vehículos**, ya sea exigiendo en las prescripciones técnicas el empleo de vehículos propulsados por combustibles alternativos o de bajas emisiones o mediante el establecimiento de unos criterios de valoración que bonifiquen la utilización de este tipo de vehículos

VIABILIDAD OPERATIVA

En ambos casos, se trata del establecimiento de normas aplicables a procedimientos internos, por lo que su viabilidad depende exclusivamente de la voluntad del propio Ayuntamiento.

En cualquier caso, el establecimiento de este tipo de criterios debería acompasarse con el desarrollo de la red de puntos de recarga, para que el carácter incentivador de la medida sea mayor.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Área de compras del Ayto. de Xàtiva ▪ Área e contratación del Ayto. de Xàtiva	▪ Puntos de recarga eléctrica de vehículos

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Se trata de una medida de tipo administrativo, que carece de costes	n/a	n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES			
	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO	■		
EMISIONES GEI	■		
EMISIONES CONTAMINANTES	■		
RUIDO	■		
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA			
	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN	■		
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.4.	CRITERIOS AMBIENTALES PARA LA RENOVACIÓN Y CONCESIÓN DE NUEVAS LICENCIAS DE TAXI	PRIORIDAD	BAJA

OBJETIVOS

- Promover la movilidad eléctrica
- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Análogamente al caso de la medida anterior, el Ayuntamiento puede incentivar la electrificación del sistema de transportes de Xàtiva mediante la **introducción de criterios de eficiencia y sostenibilidad en los procesos de renovación o adjudicación de nuevas licencias de Taxi**, ya sea exigiendo el empleo de vehículos propulsados por combustibles alternativos o de bajas emisiones o mediante el establecimiento de unos criterios de valoración que bonifiquen la utilización de este tipo de vehículos.

VIABILIDAD OPERATIVA

En ambos casos, se trata del establecimiento de normas aplicables a procedimientos internos, por lo que su viabilidad depende exclusivamente de la voluntad del propio Ayuntamiento.

En cualquier caso, el establecimiento de este tipo de criterios debería acompasarse con el desarrollo de la red de puntos de recarga, para que el carácter incentivador de la medida sea mayor.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva	▪ Puntos de recarga eléctrica de vehículos

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Se trata de una medida de tipo administrativo, que carece de costes	n/a	n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS	SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD
▪ Nº de taxis de bajas emisiones	▪ Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.5.	RESERVA DE ESPACIO PARA BICICLETAS EN LOS NUEVOS EDIFICIOS	PRIORIDAD	BAJA



Espacio comunitario para bicicletas en Estocolmo (Suecia)

OBJETIVOS

- Fomentar la movilidad ciclista
- Mejorar la integración de la movilidad sostenible en la normativa urbanística

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Tradicionalmente, la normativa urbanística solo ha abordado las necesidades de dotación de plazas de aparcamiento para vehículos motorizados asociadas a los nuevos desarrollos urbanísticos, habitualmente mediante el establecimiento de unos estándares mínimos de obligado cumplimiento.

Sin embargo, desde la propia normativa urbanística se puede fomentar otro tipo de movilidad, más sostenible y respetuosa con el entorno, por ejemplo **incentivando la habilitación de espacios vecinales para el aparcamiento de bicicletas en los nuevos proyectos de urbanización** que se asocien a una modificación de los requerimientos de dotación de plazas motorizadas.

De este modo, además de limitar la oferta de aparcamiento motorizado, se fomenta la movilidad ciclista, eliminando obstáculos a la posesión de una bicicleta y haciéndola más factible.

VIABILIDAD OPERATIVA

El Establecimiento de este tipo de incentivos entra dentro de las competencias del Ayuntamiento en materia de planificación urbana, si bien se debe garantizar que no se contraviene la normativa urbanística de la Comunidad Valenciana.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Concejalía de Urbanismo del Ayto. de Xàtiva	▪

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Se trata de una medida de tipo normativo, que carece de costes asociados	n/a	n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.6.	UTILIZACIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA EL CONTROL DE LA DISCIPLINA VIARIA	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Reducir el estacionamiento ilegal y la indisciplina viaria
- Mejorar la seguridad vial

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone la utilización de los siguientes medios tecnológicos de control:

- Control de velocidad: instalación de radares en la Ronda del Ferrocarril y la Ronda Norte, vías en las que por sus características y funcionalidad prevista dentro del esquema viario de Xàtiva, es preciso garantizar un óptimo control de la velocidad
- Respeto de la señalización semafórica: instalación de dispositivos "Foto-rojo" en aquellos semáforos que mayor problemática presenten desde el punto de vista de la seguridad (p. ej. Baixada Estació-Jaume I)
- Aparcamiento ilegal y doble fila: puesta en servicio de un vehículo de denuncia automatizada, equipado con cámara y lector de matrículas, que permitiría una vigilancia más efectiva de este grave problema de indisciplina viaria

VIABILIDAD OPERATIVA

Se trata de actuaciones de corte tecnológico que requerirían de adaptaciones en el centro de mandos de la Policía Local de Xàtiva.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Policía Local de Xàtiva	-

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Radar: 30.000 € Foto-rojo: 15.000 € Equipo de denuncia automatizada: 35.000 €	El desarrollo de esta acción se acometerá a partir del presupuesto del Área de Movilidad del Ayuntamiento.	n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		37,5%	56%	100%				

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Sanciones de tráfico por tipo de infracción

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.7.	PORTAL WEB DE LA MOVILIDAD DE XÁTIVA	PRIORIDAD	MEDIA



OBJETIVOS

- Mejorar la información sobre el sistema de movilidad de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone la **creación de un portal web específico para la movilidad de Xàtiva**, con las siguientes secciones:

- NOTICIAS: con idea de dar información actualizada y de calidad sobre los progresos en la implantación de las medidas previstas en el PMUS y cualquier otra cuestión relacionada con la movilidad en el municipio
- MOVILIDAD EN XÂTIVA: sección conteniendo información relativa a los servicios de movilidad operando en el municipio, sobre los que se incluirían mapas de las correspondientes redes, así como de las distancias y tiempos, y se daría información detallada sobre sus horarios, frecuencias, tarifas, etc.
- PARTICIPACIÓN: en el marco de dicha plataforma web se podrían habilitar secciones específicas dirigidas a fomentar la participación y el debate en materia de movilidad en la ciudad (ver acción 1.7.).
- BLOG: sección orientada a la sensibilización y fomento de una movilidad sostenible, incluyendo buenas prácticas y ejemplo de interés de otros lugares.
- DOCUMENTACIÓN: repositorio con la documentación del Plan, informes del Observatorio de la Movilidad, conclusiones de los grupos de trabajo de la Mesa de la Movilidad y cuanta otra documentación se considere de interés.
- EVENTOS: calendario de eventos relacionados con la movilidad en el municipio y su entorno
- GEOSERVICIO: a más largo plazo se podría plantear incorporar al portal un servicio de utilidad al ciudadano, que permita calcular rutas y tiempo de desplazamiento para los distintos modos de transporte en el municipio y la comarca, con la indicación de las emisiones producidas y calorías empleadas.

VIABILIDAD OPERATIVA

A lo largo de los trabajos de desarrollo del PMUS e Xàtiva se ha habilitado una web similar a la propuesta, gestionada por el equipo redactor del Plan, por lo que la medida consistiría en la migración de dicha gestión al seno del

Ayuntamiento y en su mantenimiento y actualización.

En cuanto a la información a incorporar, buena parte de la información de interés para el portal web debería ser elaborada previamente, al no existir actualmente: mapas del transporte público, red básica peatonal, red básica ciclista, etc.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Concejalía de Modernización y Telecomunicaciones del Ayto. de Xàtiva	▪ Participación directa vía web o redes sociales

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Los costes dese integrarían dentro de la medida 1.7.	n/a	n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	-	-	-	-	-	-	-	-

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

Los impactos medioambientales directamente atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº Visitas al portal web

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.8.	APLICACIÓN DE MOVILIDAD DE XÀTIVA	PRIORIDAD	BAJA



OBJETIVOS

- Mejorar la información sobre el sistema de movilidad de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Actualmente, una elevada proporción de las consultas en internet se realizan desde plataformas móviles (smartphones y tabletas). En línea con este hecho, además de adaptar a versión móvil el portal de movilidad de Xàtiva propuesto en la medida anterior, se propone 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.

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo de la medida requeriría la contratación, por parte del Ayuntamiento, de un equipo de programación en entorno móvil para el diseño y ejecución de la aplicación.

En cuanto a la información a incorporar, buena parte de la información de interés para la app debería ser elaborada previamente, al no existir actualmente: mapas del transporte público, red básica peatonal, red básica ciclista, etc.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Concejalía de Modernización y Telecomunicaciones del Ayto. de Xàtiva	▪ Participación directa vía web o redes sociales

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
El coste de desarrollo de una aplicación varía notablemente dependiendo de las funcionalidades a incorporar. Para el caso de Xàtiva, en un escenario a corto/medio plazo, se estima un precio aproximado de 10.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		100%						

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

Los impactos medioambientales directamente atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº Visitas al portal web (versión móvil)
- Nº Descargas de la app de movilidad

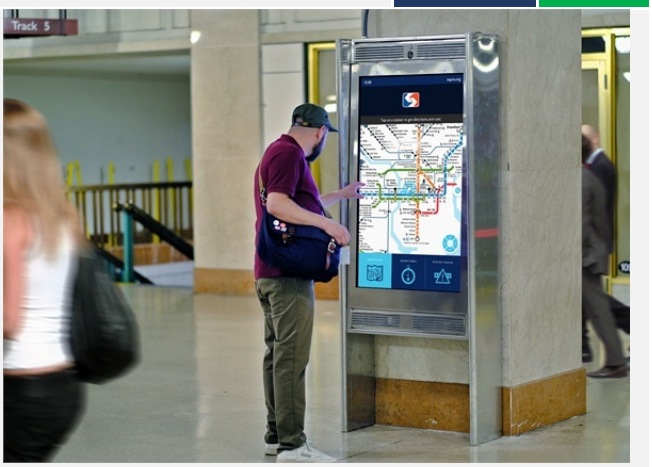
SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.9.	TÓTEM INTERACTIVO CON INFORMACIÓN DE MOVILIDAD	PRIORIDAD	BAJA





OBJETIVOS

- Mejorar la información sobre el sistema de movilidad de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone la instalación de un dispositivo interactivo, localizado en algún punto estratégico de la ciudad (ya sea por su afluencia de personas, como la Albereda, o por constituir la puerta de entrada de visitantes, como la estación) en el que ofrecer información (entre otra), sobre los itinerarios peatonales y ciclistas de la ciudad, los servicios de transporte público disponibles y sus horarios, y cualquier otra información de interés relativa al sistema.

Dicho dispositivo serviría, además, para proporcionar información de interés sobre el patrimonio y los puntos de interés turístico de la ciudad, así como de la actividad cultural, comercial, etc.

VIABILIDAD OPERATIVA

En relación con la información de movilidad, buena parte de la información de interés para el dispositivo interactivo debería ser elaborada, al no existir actualmente: mapas del transporte público, red básica peatonal, red básica ciclista, etc.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Xàtiva Turismo	▪ Creación de itinerarios temáticos

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
6.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA			100%					

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES			
	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA			
	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

Los impactos medioambientales directamente atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.10.	RED DE CONTROL DE EMISIONES Y RUIDO	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Mejorar el conocimiento sobre las consecuencias del actual sistema de movilidad sobre el medio ambiente y la salud

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Dada la importancia de las consecuencias de la movilidad sobre las emisiones contaminantes y el ruido, y su necesaria disminución, se propone la realización periódica de campañas de monitorización de estas cuestiones en el conjunto de la ciudad.

Para ello, se propone:

- Implantación de una red de aforos de tráfico. En concreto, se propone la utilización de aforadores móviles 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. Al tratarse de equipos móviles, se limita la necesidad de equipos, pudiendo rotar su ubicación durante los periodos de campaña de aforo. Así como estar disponibles para la realización de estudios específicos sobre el viario.
- Instalación de un conjunto de medidores acústicos en la zona actualmente declarada ZAS de la ciudad, que permita controlar la evolución del ruido en la misma.

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida no requiere de tramitaciones previas o acuerdos con terceras partes, siendo únicamente precisa la decisión del Ayuntamiento al respecto.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Policía Local de Xàtiva	▪

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
20.000 €	n/a	n/a

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA				100%				

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES			
	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA			
	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

Los impactos medioambientales directamente atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de notable importancia

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Ejes viarios aforados

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Intensidad media diaria del tráfico en el viario municipal
- Emisiones GEI
- Emisiones contaminantes
- Ruido provocado por el tráfico

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	7	TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN		
MEDIDA	7.11.	MAYOR EFICIENCIA EN LA ILUMINACIÓN PÚBLICA	PRIORIDAD	BAJA

OBJETIVOS

- Reducir el consumo energético asociado a la movilidad de Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Entre las infraestructuras que dan soporte a la movilidad se incluye la red de iluminación de carreteras y vías urbanas, las cuales llevan asociado un consumo energético significativo.

Con objeto de contribuir a la eficiencia del sistema, se propone la introducción de mejoras en los dispositivos de iluminación, ya sea la sustitución de las mismas por tecnología led (de mayor eficiencia), como una optimización de su gestión, en cuanto a horarios, intensidades, etc.

VIABILIDAD OPERATIVA

Esta medida se podría enmarcar en el Plan de Seguridad Lumínica, como una tercera fase del mismo, en el que, además de la sustitución de luminarias, se abordasen cuestiones relativas a la gestión de la iluminación viaria.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Concejalía de Servicios Públicos	▪

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
200.000 €	La medida podría contar con financiación del Plan Provincial de Obras y Servicios (PPOS) de la Diputación de Valencia	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		50%	100%					

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO	■		
EMISIONES GEI	■		
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de interés

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS	SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD
▪ Luminarias sustituidas	▪ Consumo energético de la red de iluminación viaria

EA8: MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	8	MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO		
MEDIDA	8.1.	AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LOS SERVICIOS EN AUTOBÚS INTERURBANO	PRIORIDAD	ALTA



OBJETIVOS

- Mejorar la oferta de transporte público interurbano de Xàtiva
- Fomentar el uso del transporte público en los desplazamientos interurbanos

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

De manera coordinada con los trabajos de la Entidad Mancomunada de Transportes, se propondrán mejoras para los servicios de autobús interurbano actualmente operando desde Xàtiva, así como la posible creación de servicios nuevos que den respuesta a las relaciones de movilidad regional más habituales entre la población del municipio.

Para la definición de dichas mejoras, se propone la apertura de un proceso participativo, con representantes políticos, empresas de transporte y ciudadanía para realizar un diagnóstico de la situación actual y de las necesidades existentes, así como de las principales soluciones.

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo de esta medida excede las competencias del Ayuntamiento, por lo que su puesta en marcha se vincula a la creación de la Entidad Mancomunada de Transportes propuesta en la medida 1.4.

En última instancia, las competencias sobre las concesiones de transporte interurbano por carretera son de la Generalitat Valenciana, que se convierte así en actor imprescindible para esta medida.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana ▪ Mancomunidad La Costera-Canal ▪ Empresas concesionarias	▪ Impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Los costes de esta medida se integrarían en la medida 1.4.	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

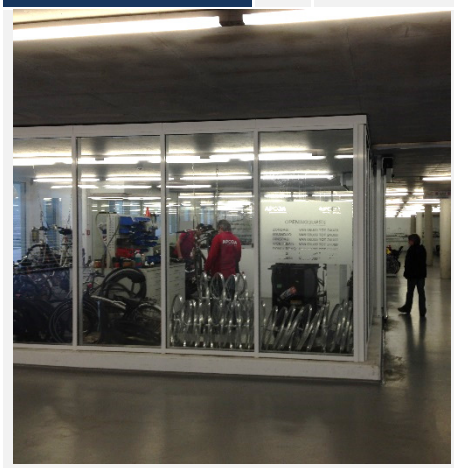
- Oferta transporte público interurbano
- Nº de rutas mejoradas
- Nº de nuevas rutas

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Reparto modal de viajes interurbanos

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	8	MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO		
MEDIDA	8.2.	REVITALIZACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Y PUNTO DE INFORMACIÓN	PRIORIDAD	MEDIA





Taller de bicicletas en el intercambiador de Lovaina (Bélgica)

OBJETIVOS

- Mejorar la oferta de transporte público interurbano de Xàtiva
- Fomentar el uso del transporte público en los desplazamientos interurbanos

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

La estación de autobuses de Xàtiva se encuentra en un estado de abandono (al menos en cuanto a la prestación de servicios) que no hace sino abundar en el problema de la falta de atractivo y fiabilidad del transporte público en el municipio.

Si bien es cierto que la mera revitalización del espacio no tiene por qué llevar necesariamente asociado un aumento de la movilidad en transporte público (para ello se requiere, entre otras cosas, una mejora de la oferta existente), la **conversión de este nodo de transportes en un polo de actividad de la ciudad**, en el que se relacionen servicios directamente asociados a la movilidad con otras iniciativas de corte innovador, pueden ayudar a transmitir una imagen atractiva y de calidad que repercuta en la percepción del transporte público por parte del ciudadano. Lo que, acompañado de mejoras en el servicio, podría redundar en un mayor uso del mismo.

Por ello, se propone poner en marcha un proyecto de revitalización de este espacio, que combine:

- Servicios directamente relacionados con la movilidad, tales como:
  i. Creación de un **punto de información sobre movilidad**, particularmente sobre los servicios de autobús que operan desde ella, con información actualizada sobre horarios, precios, etc. Pero también sobre otras cuestiones relacionadas con la movilidad del municipio (información sobre itinerarios peatonales, rutas en bici, etc.)
  ii. **Servicios complementarios**, tales como un taller de servicios para la bicicleta un punto de encuentro para el establecimiento de viajes compartidos en coche, alquiler de bicicletas eléctricas, etc.
- Otras actividades innovadoras, tales como:
  i. Espacio para **actividades formativas y participativas**, que podría alojar, por ejemplo, las reuniones de la Mesa de la Movilidad
  ii. **Consigna para recogida de compra on-line**
  iii. Centro de **co-working y reuniones**

iv. Otros servicios

- Además de servicios de **hostelería y restauración**

Como paso previo, se propone la realización, por parte del Ayuntamiento, de un proceso participativo y un estudio de actividades vinculables a la estación de autobuses, que culmine con la redacción de un proyecto de revitalización de la misma.

VIABILIDAD OPERATIVA

Al tratarse de una instalación de titularidad municipal, bastaría la propia voluntad del Ayuntamiento para abordar su transformación. En cualquier caso, la revitalización de la Estación de Autobuses requeriría de la instalación en la misma de ciertas iniciativas privadas, para las que el Ayuntamiento debería actuar de dinamizador, estableciendo contactos con las asociaciones empresariales del entorno municipal.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva
- ADEXA
- XACEX
- Empresas concesionarias

MEDIDAS RELACIONADAS

- Ampliación y mejora de los servicios en autobús interurbano

COSTES

Proceso participativo y estudio de alternativas:
15.000 €

FINANCIACIÓN

La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva

SUBVENCIONES

-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA			100%					

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de interés

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

Los impactos directos atribuibles a esta actuación son mínimos, si bien se trata de una medida de acompañamiento de interés

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

-

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	8	MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO		
MEDIDA	8.3.	VÍA VERDE DE CONEXIÓN CON MANUEL	PRIORIDAD	ALTA

OBJETIVOS

- Fomentar la movilidad no motorizada
- Mejorar la conexión de Xàtiva con su entorno

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Desde hace años, el Ayuntamiento de Xàtiva, junto con el de Manuel y La Pobla (con el concurso de otros agentes), viene reclamando la cesión por parte de Adif de los terrenos del antiguo trazado ferroviario (ahora en desuso) que conecta estos municipios. Así como el desarrollo, por parte de la Conselleria de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, del proyecto de Vía Verde entre estos municipios. Se trataría de un recorrido de aproximadamente 11 km, de los que más de la mitad discurren por el término municipal de Xàtiva.

En ese sentido, aunque se trata de una iniciativa ya en marcha, dado su interés, se propone aprovechar la aprobación del PMUS para dar impulso a este proyecto, enmarcándola en el conjunto de actuaciones previstas por el mismo, las cuales cuentan con el respaldo de la ciudadanía de Xàtiva, a través de la participación de la Mesa de la Movilidad en la elaboración del citado Plan.

En el caso de Xàtiva, además, esta Vía Verde adquiere un interés adicional por ofrecer posibilidades de conexión con el Hospital Comarcal Lluís Alcanyís.

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo de esta medida excede las competencias del Ayuntamiento, requiriendo el acuerdo con ADIF y siendo las competencias para acometer el proyecto de la Consellería de Medio Ambiente

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Ayto. de Xàtiva ▪ Ayto. de Manuel ▪ Ayto. de La Pobla ▪ ADIF ▪ Consellería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	▪ Definición de una red básica de vías ciclistas ▪ Conexiones no motorizadas a centros atractores

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
550.000 €	La financiación de esta medida corresponde a la Generalitat Valenciana	

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA	25%	75%						

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO	■		
EMISIONES GEI	■		
EMISIONES CONTAMINANTES	■		
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO	■		
SALUD	■	■	
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL	■		
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº de Usuarios de la Vía Verde

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	8	MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO		
MEDIDA	8.4.	RED DE ITINERARIOS DE CONEXIÓN CON LA NATURALEZA Y REHABILITACIÓN DE CAMINOS RURALES	PRIORIDAD	BAJA

OBJETIVOS

- Fomentar la movilidad no motorizada
- Mejorar la conexión de Xàtiva con su entorno

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

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

- Analice el estado actual de dicha red de caminos, identificando aquellos para los que se requieran trabajos de acondicionamiento y rehabilitación
- Estructure dicha red en torno a itinerarios paisajísticos, deportivos, recreativos, etc.
- Regule la convivencia en dichos caminos entre los diferentes usuarios (bicicletas, senderistas, jinetes, etc.)
- Desarrolle la señalización que permita la orientación en dicha red y facilite la conexión con la trama urbana

Dicho estudio constituiría le punto de partida para el desarrollo de los trabajos necesarios para la puesta en valor de dichos caminos y senderos, posibilitando un mayor disfrute del entorno natural de Xàtiva, reduciendo la dependencia de los modos motorizados para ello.

Complementariamente, se propone la edición de un mapa que permita la visualización de los mismos y facilite el acceso a dicha red desde el propio casco urbano.

VIABILIDAD OPERATIVA

Tanto la elaboración del estudio como las futuras actuaciones de acondicionamiento y rehabilitación entrarían dentro de las competencias municipales, por lo que el desarrollo de esta medida no requiere de acuerdos previos con otras Administraciones.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Concejalía de Medio Ambiente del Ayto. de Xàtiva ▪ Xàtiva Turismo	▪

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Estudio red de caminos y senderos: 15.000€		

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA			100%					

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO	■		
EMISIONES GEI	■		
EMISIONES CONTAMINANTES	■		
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD	■	■	
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL	■		
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº usuarios de los caminos naturales

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	8	MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO		
MEDIDA	8.5.	ADECUACIÓN NO MOTORIZADA DE CARRETERAS	PRIORIDAD	MEDIA



CR-610 a su paso por Xàtiva

OBJETIVOS

- Mejorar la seguridad de los modos no motorizados
- Fomentar la movilidad no motorizada
- Mejorar la conexión de Xàtiva con su entorno

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Tanto la presencia de núcleos dispersos en su territorio, como la significativa actividad hortícola del entorno de Xàtiva, unido a la tradición del ciclismo deportivo de la zona, hacen que las carreteras locales del entorno de Xàtiva sean también soporte para un importante número de desplazamientos no motorizados.

Sin embargo, las condiciones de estas infraestructuras no siempre son las óptimas para la seguridad de los mismos. Por ello, se propone potenciar la interlocución con la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana para que, en el marco de los actuales trabajos de Estudio de la Red de Itinerarios No motorizados de la Comunidad Valenciana, impulsar la continuidad y completar la red de ciclo-rutas de la Comunidad Valenciana en el entorno de Xàtiva, adecuándolas, además al tránsito de peatones donde proceda.

VIABILIDAD OPERATIVA

El acondicionamiento de carreteras excede las competencias del Ayuntamiento, siendo la administración competente la Generalitat Valenciana, con quién se habrá de buscar acuerdos en esta materia. LA medida, por tanto, requerirá el establecimiento de una mesa de coordinación con la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la	▪

Generalitat Valenciana

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Sin costes asociados		

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Km de ciclo-rutas acondicionadas

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Nº usuarios de la bici en la red interurbana

EA9: MAYOR EFICIENCIA EN EL REPARTO DE MERCANCÍAS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA				
EJE DE ACTUACIÓN	9	MAYOR EFICIENCIA EN EL REPARTO DE MERCANCÍAS		
MEDIDA	9.1.	INCENTIVAR LA UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS POCO CONTAMINANTES	PRIORIDAD	MEDIA



OBJETIVOS

- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de la distribución de mercancías en Xàtiva
- Minimizar el impacto de la actividad de carga y descarga en el medio ambiente urbano
- Promover la movilidad eléctrica

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

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 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 la **utilización sin coste de las plazas de estacionamiento regulado** (zonas O.R.A.) a los vehículos comerciales eléctricos o híbridos
- Se permita el **acceso de vehículos eléctricos a determinadas zonas restringidas** (p. ej. algunos espacios peatonales) bajo un régimen horario que no impacte con su uso ciudadano

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.

VIABILIDAD OPERATIVA

Sería aconsejable el establecimiento de una mesa de trabajo con las asociaciones empresariales y de comerciantes de la ciudad para el desarrollo de esta medida.

La puesta en marcha de esta medida requeriría la modificación de la ordenanza reguladora de la carga y descarga,

así como de la ordenanza reguladora del estacionamiento.

El establecimiento de este tipo de incentivos debería acompasarse con el desarrollo de la red de puntos de recarga, para que el carácter incentivador de la medida sea mayor.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ ADEXA ▪ XACEX ▪ Policía Local de Xàtiva ▪ Empresa responsable de la gestión de la O.R.A.	▪ Revisión de la O.R.A. ▪ Puntos de recarga eléctrica de vehículos

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Se trata de una medida de tipo normativo, que carece de costes asociados. Los únicos costes asociados a la medida son los relativos a la necesaria actualización de la señalización asociada a las plazas de carga y descarga. Señalización: 2.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA			100%					

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de vehículos de carga inscritos en el registro de vehículos de bajas emisiones

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Flota de vehículos de carga de bajas emisiones

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	9	MAYOR EFICIENCIA EN EL REPARTO DE MERCANCÍAS		
MEDIDA	9.2.	CENTRO DE CONSOLIDACIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Mejorar la eficiencia de la distribución urbana de mercancías de Xàtiva
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes de Xàtiva
- Minimizar el impacto de la actividad de carga y descarga en el medio ambiente urbano
- Promover la movilidad eléctrica

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Para evitar en lo posible la entrada de los vehículos más pesados en la ciudad, y ordenar y hacer más eficiente la actividad logística ligada al funcionamiento de la ciudad, se propone la **creación de un pequeño centro de consolidación urbana de mercancías**.

Los centros de consolidación urbana de mercancías son centros de pequeña escala destinados a concentrar las salidas y llegadas de los vehículos de transporte a la población, así como a fraccionar la carga para su posterior distribución por el interior del municipio, haciendo uso de vehículos de menor tamaño y más adaptados al entorno urbano.

En el caso de Xàtiva, se propone la **ubicación de dicho centro de consolidación en el Polígono Industrial de La Vila**, cuya situación en el entorno de la principal vía de acceso al municipio garantiza una buena accesibilidad al mismo desde el exterior, así como permite un buen acceso a la ciudad para la distribución de última milla.

A menor escala, se podrían habilitar espacios para micro-plataformas en superficie destinadas al reparto en el Centro de la ciudad de la paquetería con triciclos eléctricos.

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo de esta medida respondería a la iniciativa privada, con participación de los operadores logísticos. El papel del Ayuntamiento se centraría en la promoción e impulso de la iniciativa, pudiendo incentivar su puesta en marcha mediante ayudas a las empresas interesadas.

En ese sentido, se considera necesaria la creación de una mesa de trabajo con representantes de las asociaciones empresariales del municipio, así como de los operadores logísticos de la zona.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ ADEXA ▪ XACEX ▪ Operadores logísticos	▪ Revisión de la regulación de horarios de carga y descarga

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Los costes de inversión y de operación del centro logístico variarían significativamente en función del dimensionamiento del mismo (tamaño del centro, número de operarios, vehículos y conductores, etc.), por lo que no es posible determinarlos en esta fase.	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Intensidad de tráfico de vehículos pesados
- Volumen de mercancías repartidas
- Ratio de ocupación de los vehículos de carga y descarga

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	9	MAYOR EFICIENCIA EN EL REPARTO DE MERCANCÍAS		
MEDIDA	9.3.	SERVICIO DE REPARTO EN BICI	PRIORIDAD	MEDIA



Servicio de reparto de mercancías en bicicleta en Donostia-San Sebastián

OBJETIVOS

- Reducir el consumo energético y las emisiones de la distribución de mercancías en Xàtiva
- Minimizar el impacto de la actividad de carga y descarga en el medio ambiente urbano
- Promover la movilidad no motorizada

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Xàtiva reúne una serie de características que favorecen el reparto de mercancías mediante modos no motorizados. Se trata de un municipio de dimensiones reducidas y con concentración de una parte importante de la actividad comercial en una zona relativamente llana de la ciudad (parte baja del Casco Histórico, Ensanche y Barrio Noroeste). Además, la tecnología actual de las bicicletas de transporte de mercancías permite una significativa capacidad de carga, incluso en tramos de cierta pendiente, gracias a los sistemas de asistencia al pedaleo con los que están equipadas.

Por otro lado, zonas de la ciudad como el Casco histórico sufren actualmente problemas de ruido y deterioro medioambiental que se beneficiarían considerablemente de un sistema de este tipo. Además de contar con una población envejecida, con problemas de movilidad o para portar cargas, para las que un servicio de estas características podría ser de gran utilidad social.

Así pues, se propone **impulsar la creación de un servicio de reparto de mercancías en bicicleta**, orientado al reparto cotidiano de comercios locales y supermercados de barrio. Así como a servicios de paquetería. Dicho servicio consistiría en la creación de una **pequeña plataforma de consolidación** desde la que organizar las rutas de recogida de pedidos y reparto a clientes, que serían realizadas mediante **triciclos equipados con módulos de carga**.

El desarrollo de esta iniciativa podría enmarcarse en el plan de revitalización de la Estación de Autobuses, en la que se podría localizar la plataforma de consolidación necesaria para este servicio.

La creación de este servicio contribuiría a crear una imagen de ciudad más respetuosa con el medio ambiente y a promover el uso de los modos no motorizados.

VIABILIDAD OPERATIVA

Como en el caso del centro de consolidación urbana de mercancías, el desarrollo de esta medida respondería a la iniciativa privada, siendo el papel del Ayuntamiento el de impulsar la iniciativa, facilitado, por ejemplo, un espacio para su operación.

Se considera necesaria la creación de una mesa de trabajo con comerciantes del municipio, incluyendo representantes de los supermercados de la ciudad, dado el potencial de la posible alianza con este tipo de comercio.

AGENTES INVOLUCRADOS

- Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva
- ADEXA
- XACEX
- Representantes de supermercados

MEDIDAS RELACIONADAS

- Red básica de vías ciclistas
- Revitalización de la estación de autobuses
- Servicio de reparto de mercancías eco-social

COSTES

Al tratarse de una medida que deberá materializarse mediante iniciativa privada, no existen costes asociados a la misma

FINANCIACIÓN

-

SUBVENCIONES

-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Volumen de mercancías repartidas en bici

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	9	MAYOR EFICIENCIA EN EL REPARTO DE MERCANCÍAS		
MEDIDA	9.5.	SERVICIO DE REPARTO DE MERCANCÍAS ECO-SOCIAL	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Favorecer la integración laboral de personas con discapacidad
- Reducir el consumo energético y las emisiones de la distribución de mercancías en Xàtiva
- Minimizar el impacto de la actividad de carga y descarga en el medio ambiente urbano
- Promover la movilidad no motorizada

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Esta medida se relaciona y complementa la anterior, ya que el servicio de reparto en bicicleta propuesto por la misma podría ser una oportunidad de integrar en el ámbito laboral a personas con alguna discapacidad, de manera que la distribución de mercancías participa de la creación de red social.

VIABILIDAD OPERATIVA

Como en el caso anterior, el papel del Ayuntamiento se limita a impulsar la iniciativa, facilitado, por ejemplo, un espacio para su operación.

En este caso, se consideraría imprescindible incorporar mesa de trabajo a representantes de asociaciones de personas con discapacidad.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ AXEM 13 ▪ ASPROMIVISE ▪ ONCE	▪ Servicio de reparto en bici ▪ Red básica de vías ciclistas ▪ Revitalización de la estación de autobuses

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Al tratarse de una medida que deberá materializarse mediante iniciativa privada, no existen costes asociados a la misma.	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES				IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA			
	BAJO	MEDIO	ALTO		BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO	■			CAMBIO MODAL	■		
EMISIONES GEI	■			INTENSIDAD/CONGESTIÓN	■		
EMISIONES CONTAMINANTES	■			TIEMPO VIAJE			
RUIDO	■			COSTES	■		
OCUPACIÓN SUELO				ACCESIBILIDAD			
SALUD				SEGURIDAD VIAL			
EQUIDAD				ESPACIO PÚBLICO	■		
				COORDINACIÓN/GESTIÓN			
				INFORMACIÓN			
				SENSIBILIZACIÓN			

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Al tratarse de una medida que deberá materializarse mediante iniciativa privada, no existen costes asociados a la misma.	-	-

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

-

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Volumen de mercancías repartidas en bici

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	9	MAYOR EFICIENCIA EN EL REPARTO DE MERCANCÍAS		
MEDIDA	9.6.	REVISIÓN DE LA REGULACIÓN DE HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA	PRIORIDAD	MEDIA

OBJETIVOS

- Reducir el estacionamiento ilegal y la indisciplina viaria
- Minimizar el impacto de la actividad de carga y descarga en el medio ambiente urbano

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Con objeto de optimizar el uso de las mismas, se propone revisar la regulación de la carga y descarga, con idea de:

- optimizar las franjas horarias en cada zona, para cubrir mejor las necesidades de los comerciantes y distribuidores
- adaptar la duración de las operaciones, adaptándola lo más posible a las necesidades de los comerciantes y distribuidores
- se valorará, igualmente, la necesidad de nuevas reservas de plazas o la reubicación de las existentes

El objetivo es incrementar la eficiencia de las operaciones de carga y descarga, pero intentando que los impactos de esta actividad sean los mínimos posibles.

VIABILIDAD OPERATIVA

La definición de un nuevo marco regulatorio que satisfaga las necesidades de comerciantes y distribuidores requeriría de la participación de los mismos en el diseño del mismo, por lo que se recomienda la creación de una mesa de trabajo al respecto.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de Movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ ADEXA ▪ XACEX ▪ Operadores logísticos	-

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Se trata de una medida de carácter normativo que no conlleva costes asociados, más allá de la posible actualización de la señalización correspondiente y la habilitación de nuevas plazas. Señalización: 2.000 € Habilitación de nuevas plazas: 2.000 €	La financiación de esta medida correría a cargo de los presupuestos del área de Movilidad del Ayuntamiento de Xàtiva	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS

- Nº de plazas reservadas para carga y descarga

SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

- Rotación de plazas reservadas para carga y descarga
- Nº de sanciones por infracciones en la actividad de carga y descarga

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

EJE DE ACTUACIÓN	9	MAYOR EFICIENCIA EN EL REPARTO DE MERCANCÍAS		
MEDIDA	9.7.	"BUZÓN" DE RECOGIDA DE COMPRA ON-LINE	PRIORIDAD	BAJA

OBJETIVOS

- Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de la distribución de mercancías en Xàtiva

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

La compra on-line está experimentando un rápido crecimiento, y en el futuro se prevé su incremento. El inconveniente de este tipo de compra para los entornos urbanos, aparte de la posible pérdida de tejido comercial, es que suponen un incremento de los repartos, ya que cada pedido individual supone un reparto. Por ello se propone el **establecimiento de "buzones" o "consignas" de recogida en parking públicos u otras instalaciones municipales**, con objeto de minimizar el número de operaciones a domicilio.

El desarrollo de esta iniciativa podría enmarcarse en el plan de revitalización de la Estación de Autobuses, en la que se podría localizar alguno de estos servicios.

VIABILIDAD OPERATIVA

El desarrollo de esta medida se llevaría a cabo de acuerdo con las empresas del sector de paquetería, con quienes se podría acordar la aplicación de incentivos para este tipo de reparto.

AGENTES INVOLUCRADOS	MEDIDAS RELACIONADAS
▪ Concejalía de movilidad del Ayto. de Xàtiva ▪ Empresas de paquetería	▪ Revitalización de la estación de autobuses ▪ Servicio de reparto en bici ▪ Servicio de reparto de mercancías eco-social

COSTES	FINANCIACIÓN	SUBVENCIONES
Al tratarse de una medida que deberá materializarse mediante iniciativa privada, no existen costes asociados a la misma	-	-

PROGRAMACIÓN

	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAZO DEJECUCIÓN								
PROGRAMACIÓN ECONÓMICA								

IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

	BAJO	MEDIO	ALTO
AHORRO ENERGÉTICO			
EMISIONES GEI			
EMISIONES CONTAMINANTES			
RUIDO			
OCUPACIÓN SUELO			
SALUD			
EQUIDAD			

IMPACTOS SOBRE EL SISTEMA

	BAJO	MEDIO	ALTO
CAMBIO MODAL			
INTENSIDAD/CONGESTIÓN			
TIEMPO VIAJE			
COSTES			
ACCESIBILIDAD			
SEGURIDAD VIAL			
ESPACIO PÚBLICO			
COORDINACIÓN/GESTIÓN			
INFORMACIÓN			
SENSIBILIZACIÓN			

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SEGUIMIENTO DEL PMUS	SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD
▪ Nº de operaciones de recogida de paquetes	▪

ANEJO 2: PLANOS

FITXA RED ESPACIO PUBLICO

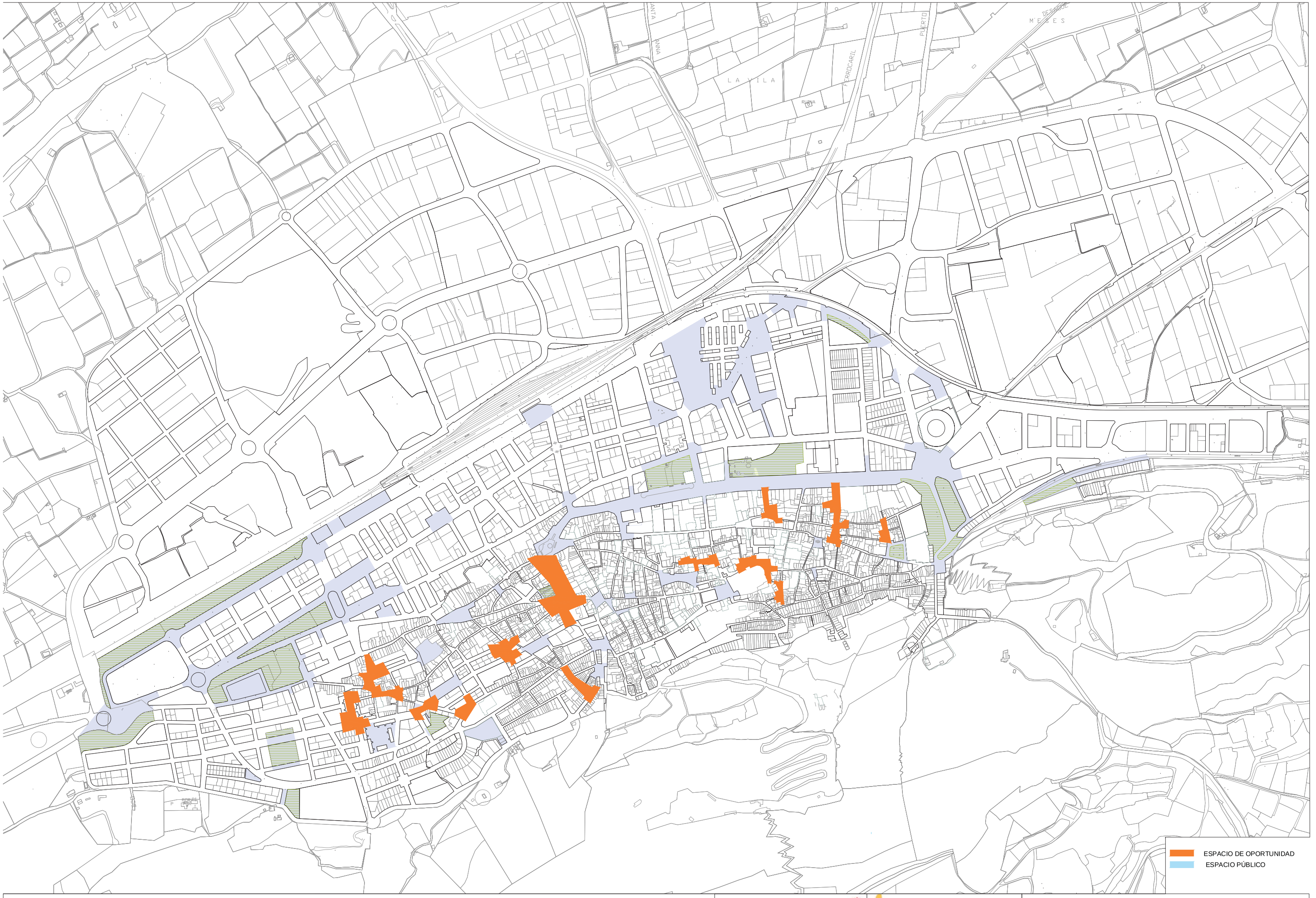
A1 / E: 1:4.000

0 50 100 150 200

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

EA 2 EP MEJORA CALIDAD ZONAS ESTANCIALES EXISTENTES

ESPACIO PUBLICO
ZONA VERDE



FICHA RED ESPACIO PÚBLICO

A1 / E 1:4.000 0 50 100 150 200

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

EA 2-3 EP CREACIÓN DE NUEVAS ZONAS ESTANCIALES Y EJES PEATONALES

LLOSA DE RANES

CEMENTERIO

HOSPITAL PÚBLICO LLUIS ALCANYIS DE XÁTIVA

POLÍGONO

GENOVÉS

SUBIDA AL CASTILLO

SUBIDA AL CASTILLO

NOVETLÈ

ARBOLADO EXISTENTE

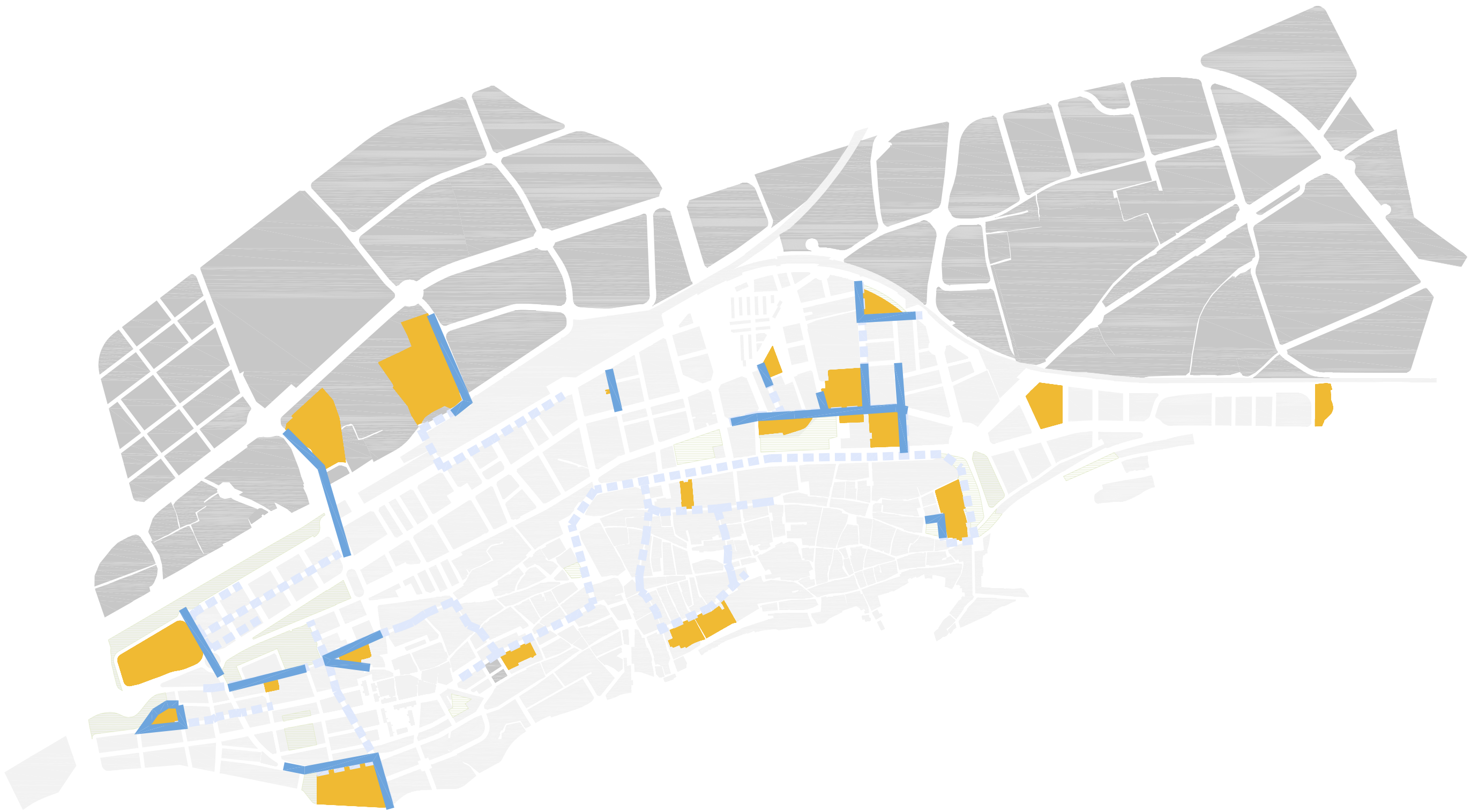
EJES VERDES

FICHA RED ESPACIO PÚBLICO

A1 / E 1:4.000 0 50 100 150 200

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

RED EJES VERDES

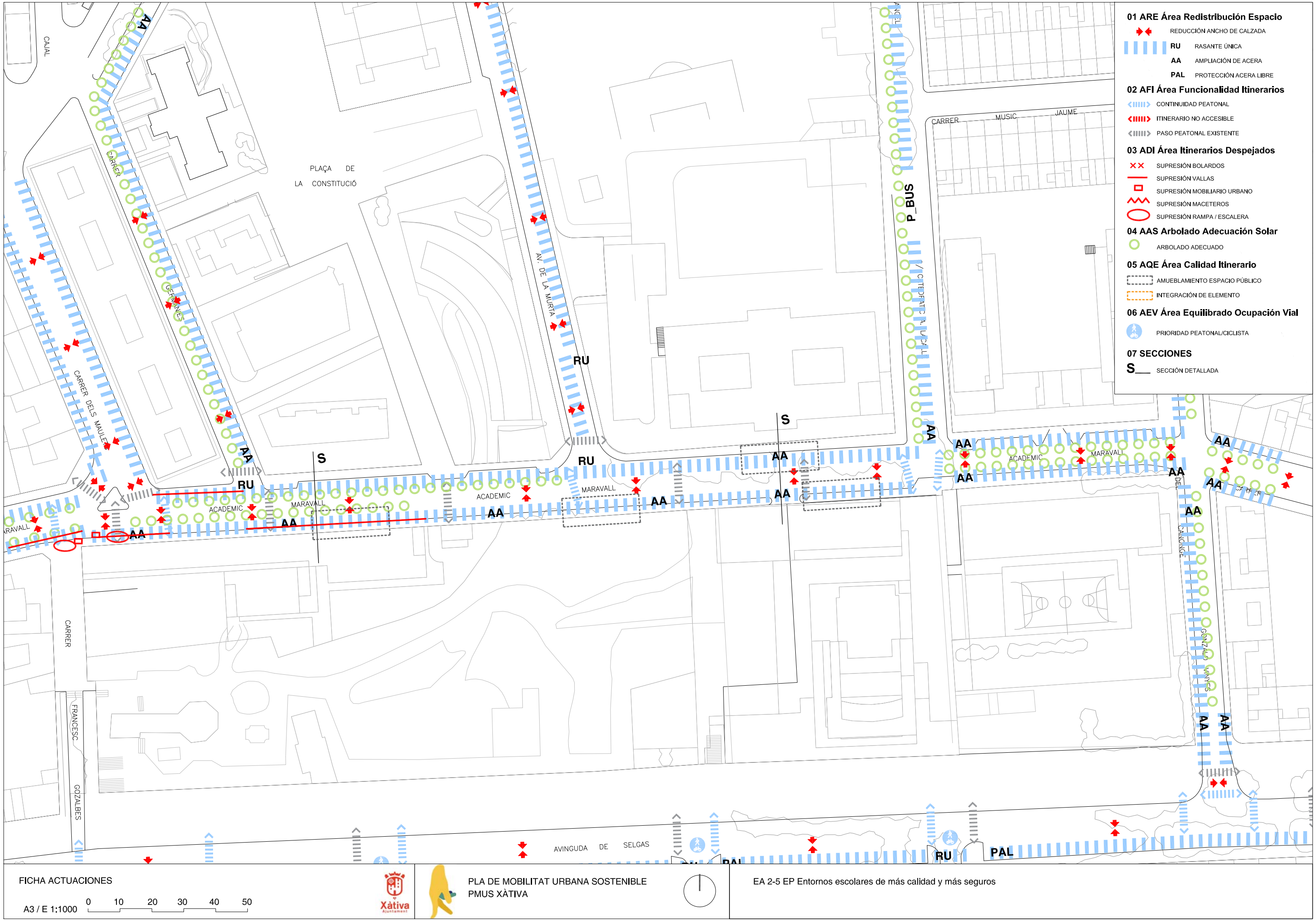


PLA DE MOBITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS

ESCALA 1/10000

EA 2-5 ENTORNOS ESCOLARES DE MÁS CALIDAD Y MÁS SEGUROS

ÁREA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN
ITINERARIOS ESCOLARES



FICHA ACTUACIONES

A3 / E 1:1000 0 10 20 30 40 50

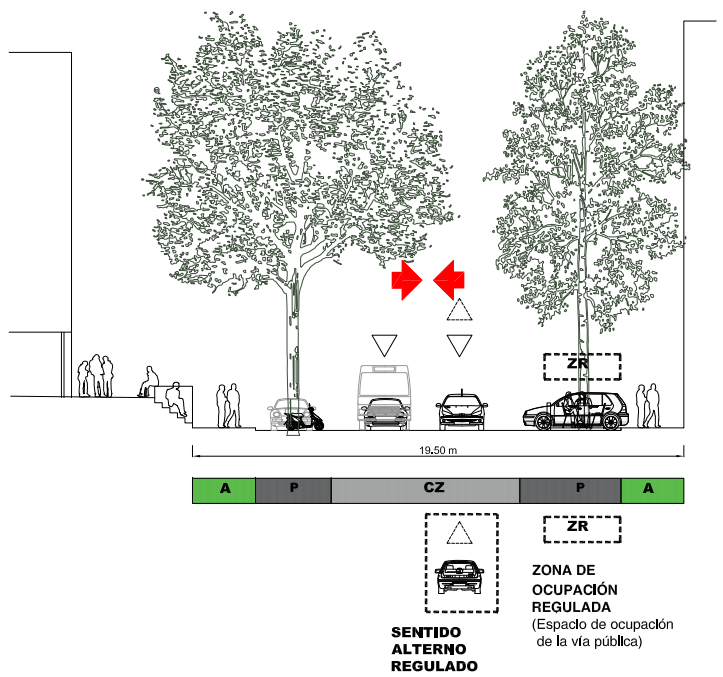
Xàtiva Ajuntament

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

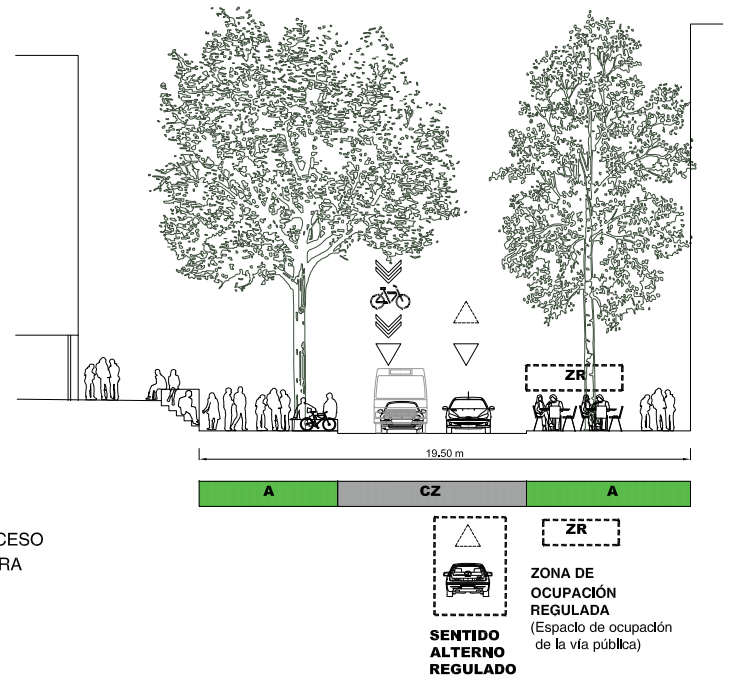
EA 2-5 EP Entornos escolares de más calidad y más seguros

Av. ACADÈMIC MARAVALL

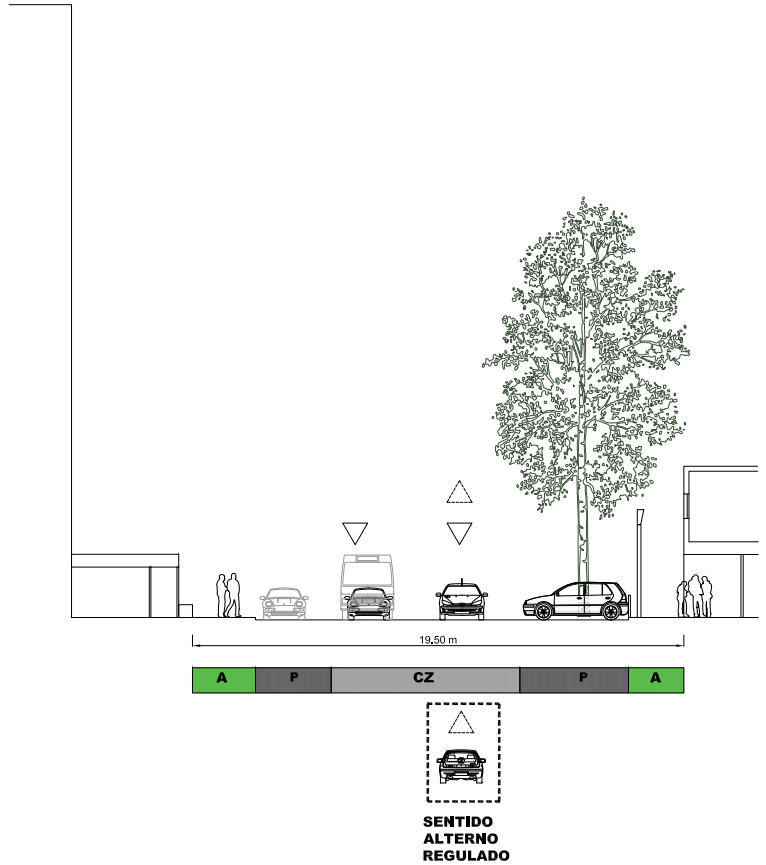
ESTADO ACTUAL
UMBRAL ACCESO
I. JOSÉ RIBERA



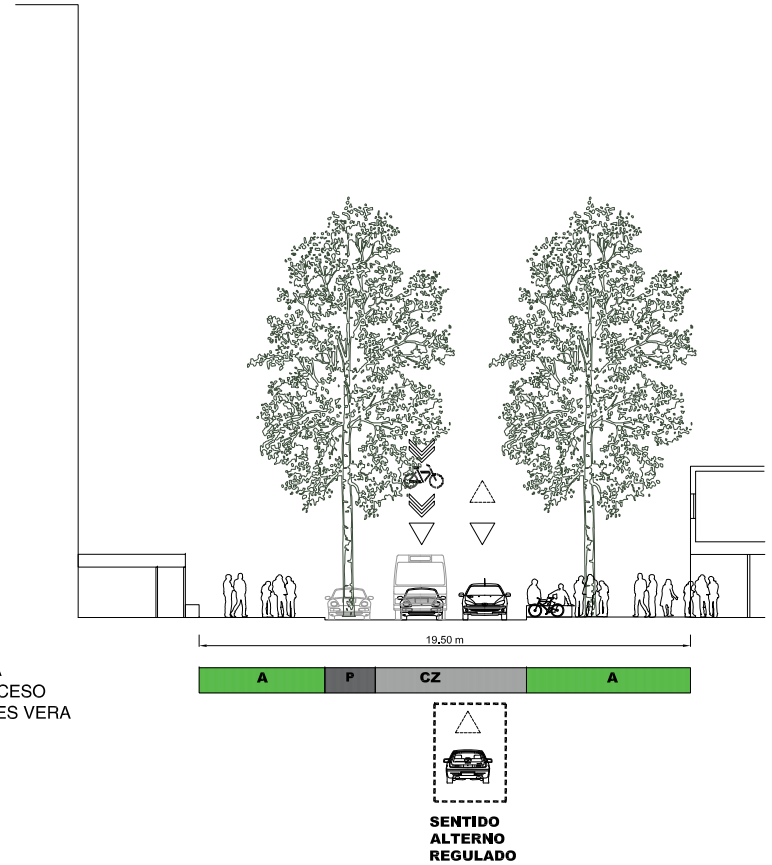
PROPUESTA
UMBRAL ACCESO
I. JOSÉ RIBERA



ESTADO ACTUAL
UMBRAL ACCESO
CP GOZALBES VERA



PROPUESTA
UMBRAL ACCESO
CP GOZALBES VERA

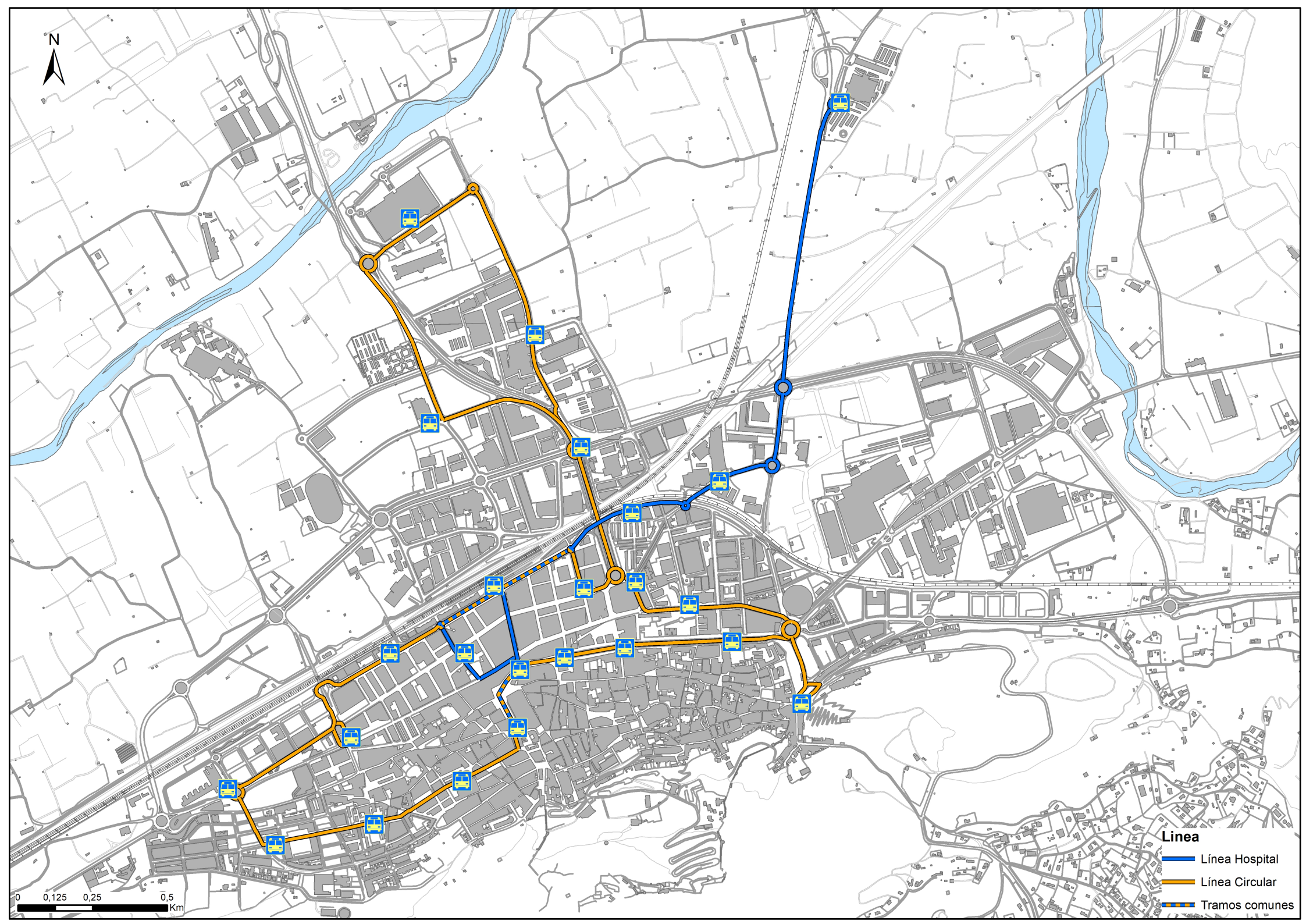


ACTUACIONES

A3 / E 1:300 0 5 10 15 20

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

EA 2-5 EP Entornos escolares de más calidad y más seguros


N
Linea
Línea Hospital
Línea Circular
Tramos comunes
0
0,125
0,25
0,5
Km

LLOSA DE RANES

CEMENTERIO

HOSPITAL PÚBLICO LLUIS ALCANYIS DE XÁTIVA

POLÍGONO

GENOVÉS

SUBIDA AL CASTILLO

SUBIDA AL CASTILLO

NOVETLÈ

EJE ESTANCIAL

FASE FUTURA

ACTUACIONES VIARIAS

CONECTOR BÁSICO

FICHA ACCIONES

A1 / E 1:4.000 0 50 150 200

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

EA 4 IMS RED BASICA DE ITINERARIOS PEATONALES

ACTUACIONES ALBEREDA JAUME I

A3 / E 1:1000

0 10 20 30 40 50

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

ALBEREDA
TRAMO 1_REINA-P.ESPANYOLETO

01 ARE Área Redistribución Espacio

REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA

RU RASANTE ÚNICA

AA AMPLIACIÓN DE ACERA

PAL PROTECCIÓN ACERA LIBRE

02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios

CONTINUIDAD PEATONAL

ITINERARIO NO ACCESIBLE

PASO PEATONAL EXISTENTE

03 ADI Área Itinerarios Despejados

SUPRESIÓN BOLARDOS

SUPRESIÓN VALLAS

SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO

SUPRESIÓN MACETEROS

SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA

04 AAS Arbolado Adecuación Solar

ARBOLADO ADECUADO

05 AQE Área Calidad Itinerario

AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO

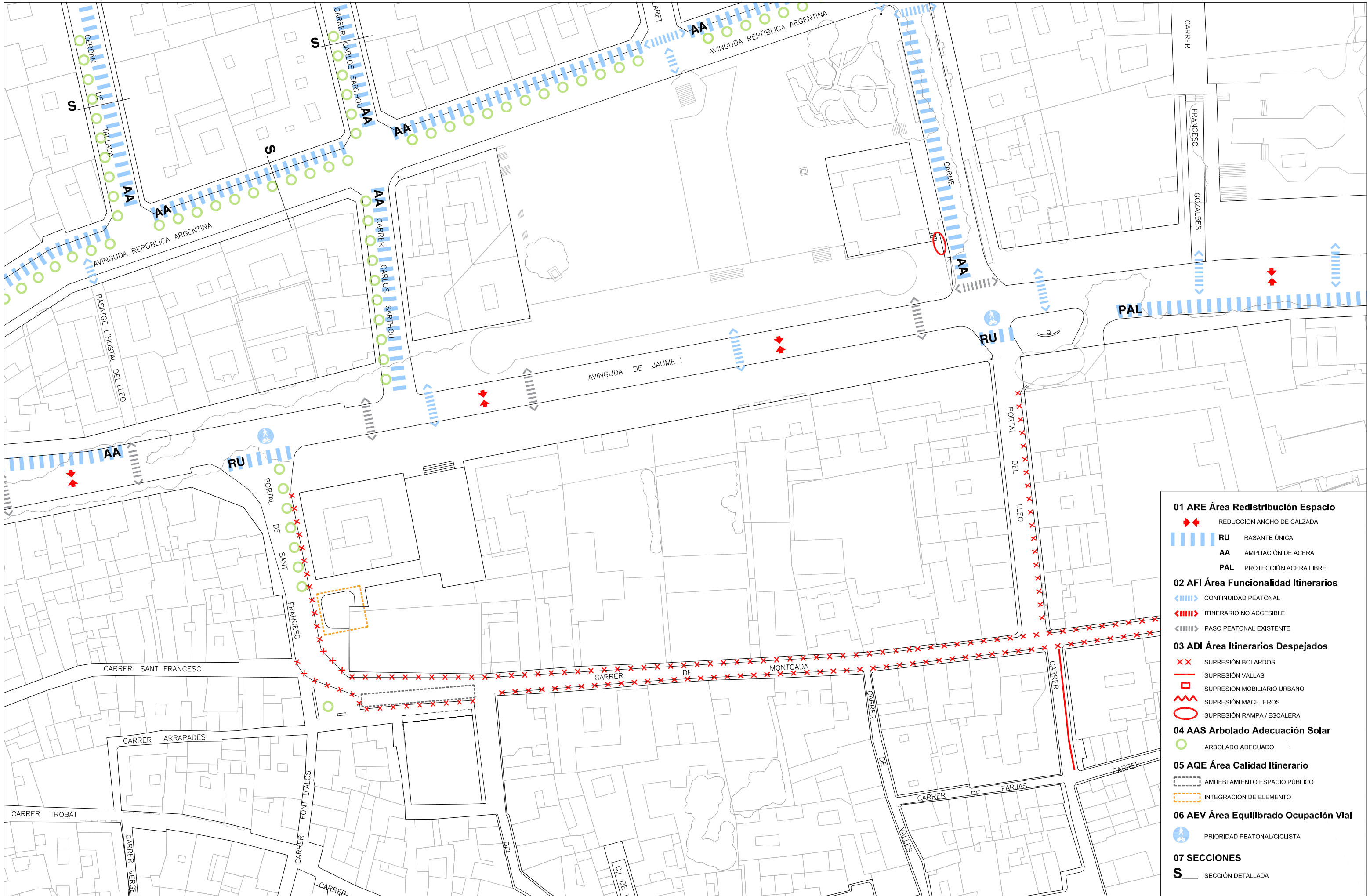
INTEGRACIÓN DE ELEMENTO

06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial

PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA

07 SECCIONES

S___ SECCIÓN DETALLADA



01 ARE Área Redistribución Espacio

- REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA
- **RU** RASANTE ÚNICA
- **AA** AMPLIACIÓN DE ACERA
- **PAL** PROTECCIÓN ACERA LIBRE

02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios

- CONTINUIDAD PEATONAL
- ITINERARIO NO ACCESIBLE
- PASO PEATONAL EXISTENTE

03 ADI Área Itinerarios Despejados

- SUPRESIÓN BOLARDOS
- SUPRESIÓN VALLAS
- SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO
- SUPRESIÓN MACETEROS
- SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA

04 AAS Arbolado Adecuación Solar

- ARBOLADO ADECUADO

05 AQE Área Calidad Itinerario

- AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO
- INTEGRACIÓN DE ELEMENTO

06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial

- PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA

07 SECCIONES

- **S___** SECCIÓN DETALLADA

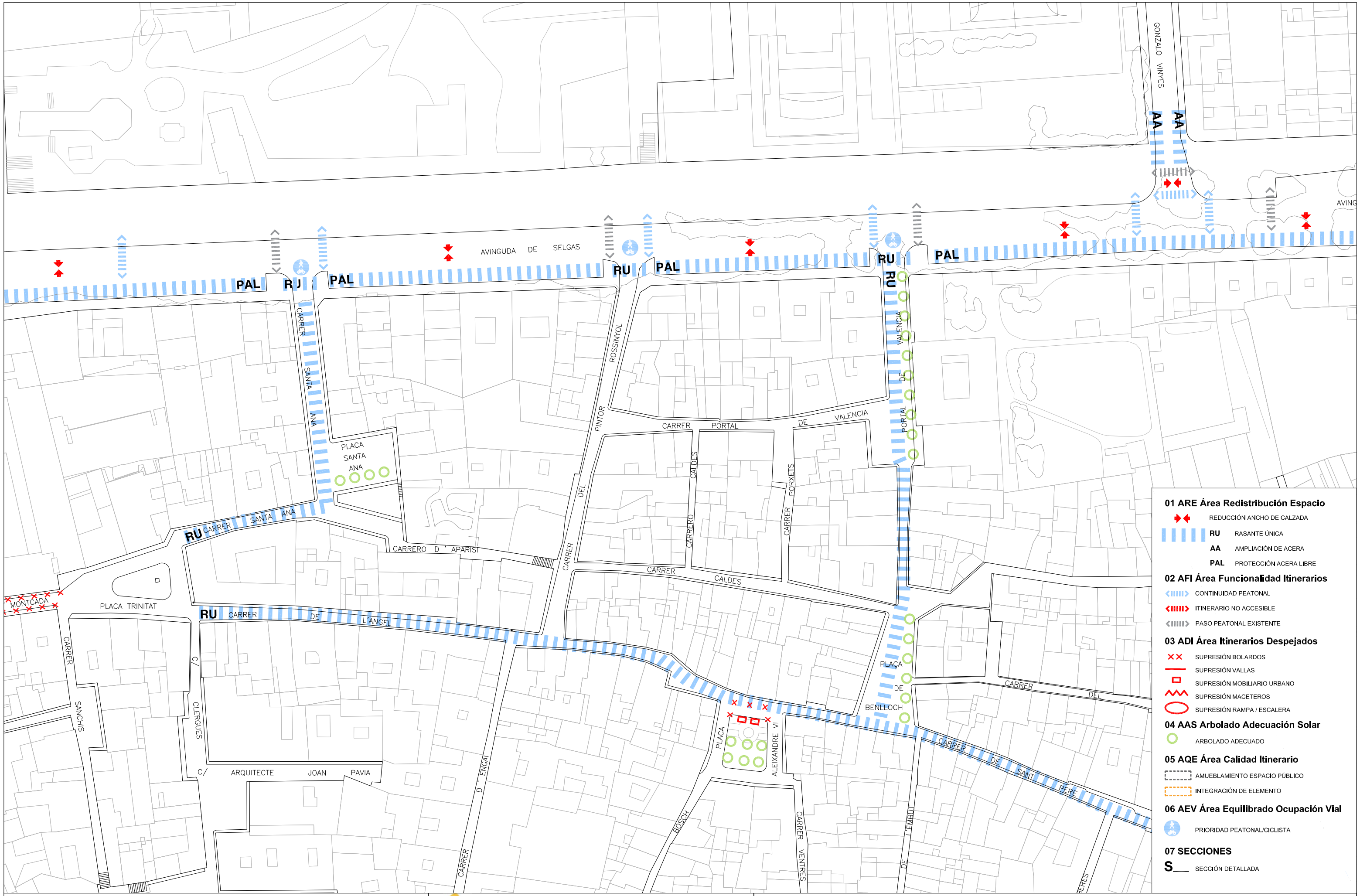
FICHA ACTUACIONES

A3 / E 1:1000 0 10 20 30 40 50

Xàtiva Ajuntament

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

ALBEREDA
TRAMO2_P.SANT FRANCESC-P. DEL LLEÓ



FICHA ACTUACIONES

A3 / E 1:1000 0 10 20 30 40 50

Xàtiva Ajuntament

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

ALBEREDA
TRAMO 3 P.TRINITAT-PORTAL DE VALENCIA

ACTUACIONES ALBEREDA JAUME I

A3 / E 1:1000

0 10 20 30 40 50

Xàtiva Ajuntament

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

ALBEREDA
TRAMO 4_P.ESPANYA-PORTAL DE CONCENTAINA

DOCTOR BLASCO

ACEQUIA MURTA

AVINGUDA DEL VIRREI LLUIS DESPUIG

CARRER COSMOGRAF RAMIREZ

CTRA. SIMAT

PLAÇA D'ESPANYA

AA

AVINGUDA DE SELGAS

PAL

AA

AV. PINTOR JUAN FRANCES GANDIA

CARRER ANA CALABUIG (ANITA LA COMARE)

CARRER PEPE MARTÍNEZ

NOU

LLOC

CARRER PUIG

CARRER C/ ABEN PASQUAL

BENEFICENCIA

PLAÇA DE LA MORERA

PLAÇA DE SANT PERE

CAMÍ

RU

PORTAL DE COCENTAINA

CARRER DE LA FONT

PLAÇA FONT DELS 25 DOLLS

CARRER SEGURANA

ILLET

01 ARE Área Redistribución Espacio

REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA

RU RASANTE ÚNICA

AA AMPLIACIÓN DE ACERA

PAL PROTECCIÓN ACERA LIBRE

02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios

CONTINUIDAD PEATONAL

ITINERARIO NO ACCESIBLE

PASO PEATONAL EXISTENTE

03 ADI Área Itinerarios Despejados

SUPRESIÓN BOLARDOS

SUPRESIÓN VALLAS

SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO

SUPRESIÓN MACETEROS

SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA

04 AAS Arbolado Adecuación Solar

ARBOLADO ADECUADO

05 AQE Área Calidad Itinerario

AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO

INTEGRACIÓN DE ELEMENTO

06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial

PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA

07 SECCIONES

S___ SECCIÓN DETALLADA

LLOSA DE RANES

CEMENTERIO

HOSPITAL PÚBLICO LLUIS ALCANYIS DE XÀTIVA

POLÍGONO

GENOVÉS

SUBIDA AL CASTILLO

SUBIDA AL CASTILLO

NOVETLÈ

EJES PEATONALES DE ALTAS PRESTACIONES

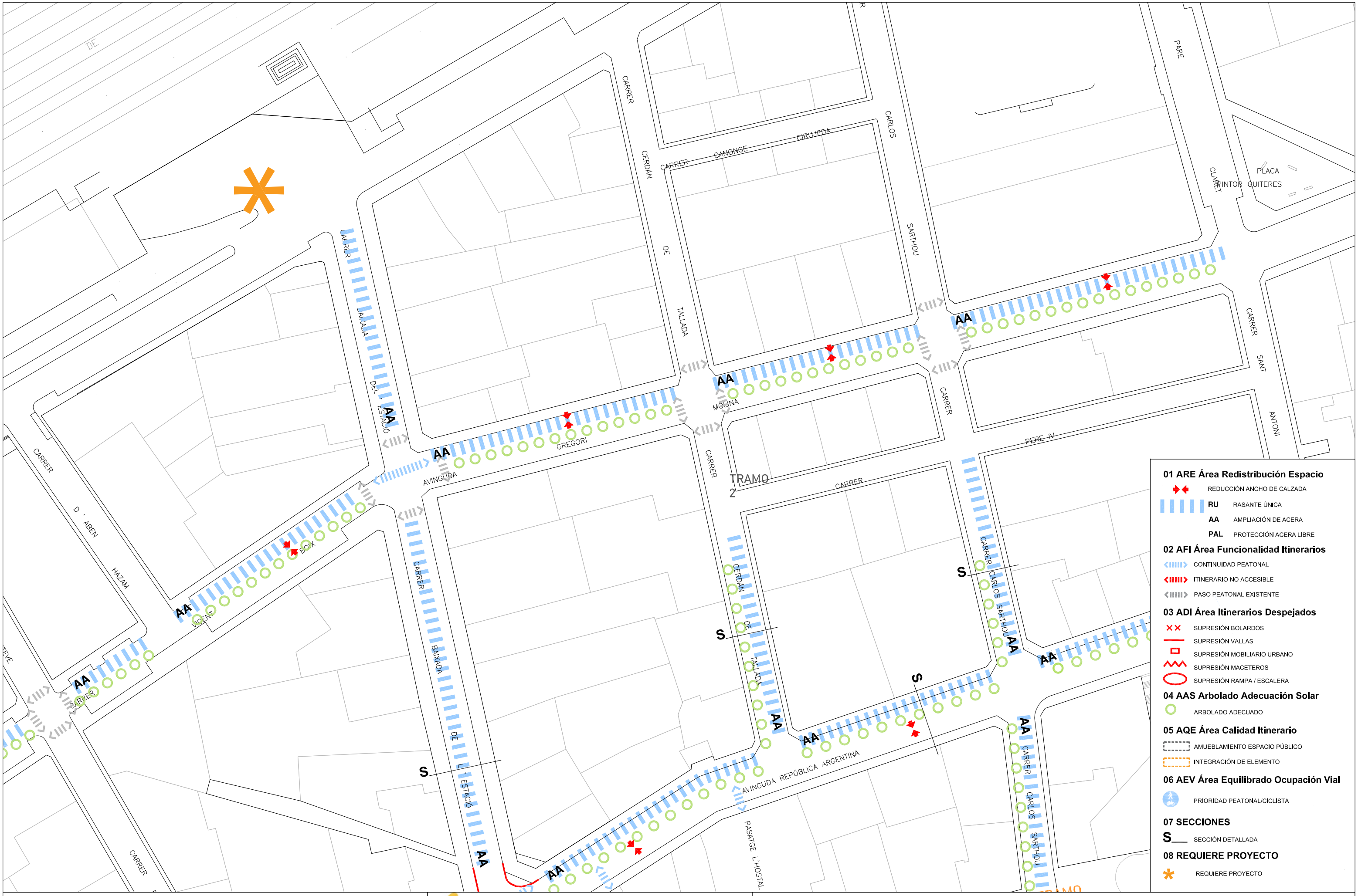
EJE ESTANCIAL

FICHA RED PEATONAL

A1 / E 1:4.000 0 50 100 150 200

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

RED BÁSICA PEATONAL



01 ARE Área Redistribución Espacio

- REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA
- **RU** RASANTE ÚNICA
- **AA** AMPLIACIÓN DE ACERA
- **PAL** PROTECCIÓN ACERA LIBRE

02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios

- CONTINUIDAD PEATONAL
- ITINERARIO NO ACCESIBLE
- PASO PEATONAL EXISTENTE

03 ADI Área Itinerarios Despejados

- SUPRESIÓN BOLARDOS
- SUPRESIÓN VALLAS
- SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO
- SUPRESIÓN MACETEROS
- SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA

04 AAS Arbolado Adecuación Solar

- ARBOLADO ADECUADO

05 AQE Área Calidad Itinerario

- AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO
- INTEGRACIÓN DE ELEMENTO

06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial

- PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA

07 SECCIONES

- **S___** SECCIÓN DETALLADA

08 REQUIERE PROYECTO

- REQUIERE PROYECTO

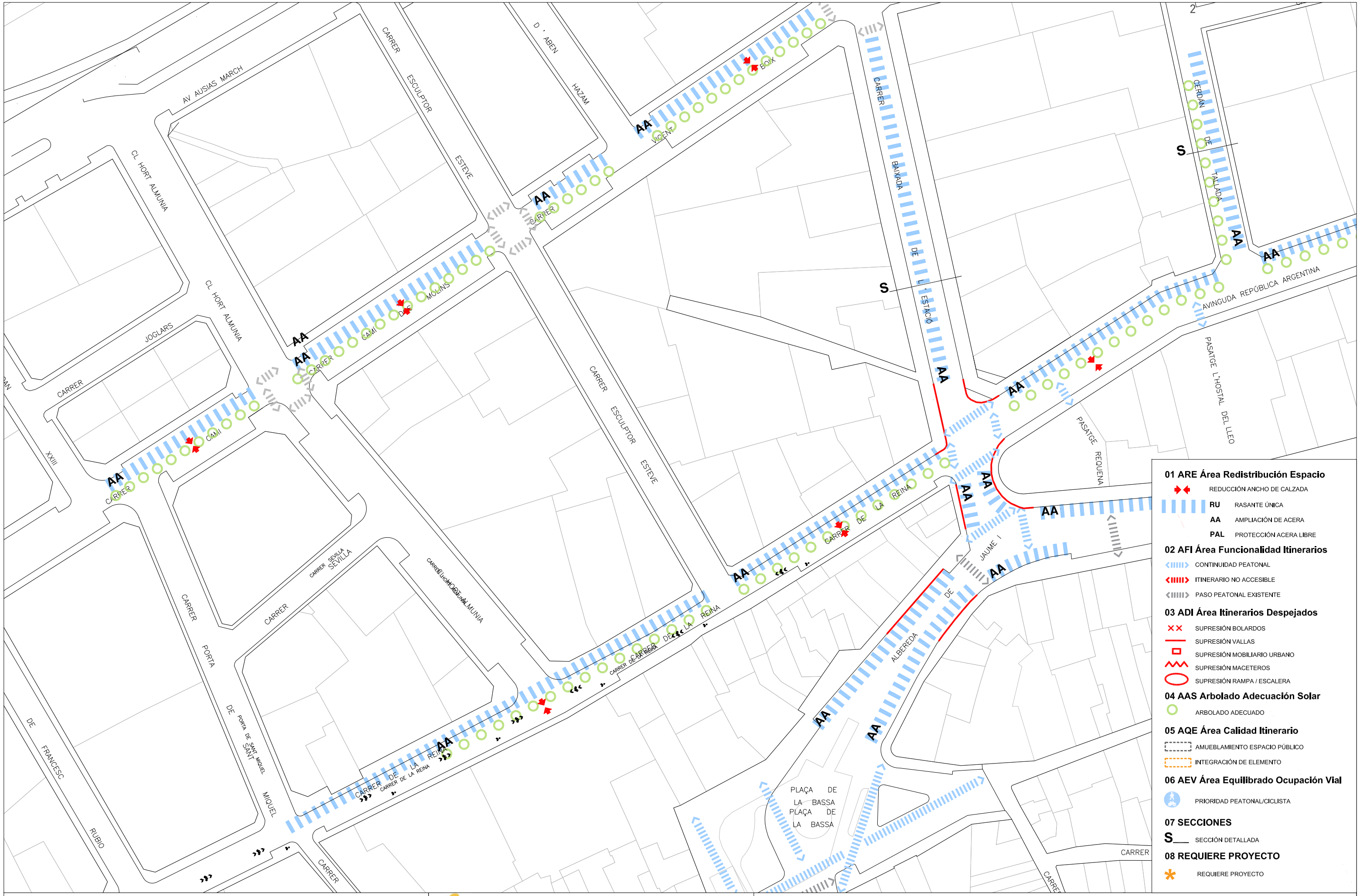
ACTUACIONES ALBEREDA JAUME I

A3 / E 1:1000 0 10 20 30 40 50

Xàtiva Ajuntament

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

EA 4-3 IMS CREACION DE EJES DE ALTAS PRESTACIONES-AREA1



01 ARE Área Redistribución Espacio

- REDUCCIÓN ANCHO DE CALZADA

02 AFI Área Funcionalidad Itinerarios

- RU RASANTE ÚNICA
- AA AMPLIACIÓN DE ACERA
- PAL PROTECCIÓN ACERA LIBRE
- CONTINUIDAD PEATONAL
- ITINERARIO NO ACCESIBLE
- PASO PEATONAL EXISTENTE

03 ADI Área Itinerarios Despejados

- SUPRESIÓN BOLARDOS
- SUPRESIÓN VALLAS
- SUPRESIÓN MOBILIARIO URBANO
- SUPRESIÓN MACETEROS
- SUPRESIÓN RAMPA / ESCALERA

04 AAS Arbolado Adecuación Solar

- ARBOLADO ADECUADO

05 AQE Área Calidad Itinerario

- AMUEBLAMIENTO ESPACIO PÚBLICO
- INTEGRACIÓN DE ELEMENTO

06 AEV Área Equilibrado Ocupación Vial

- PRIORIDAD PEATONAL/CICLISTA

07 SECCIONES

- S___ SECCIÓN DETALLADA

08 REQUIERE PROYECTO

- REQUIERE PROYECTO

ACTUACIONES ALBEREDA JAUME I

A3 / E 1:1000 0 10 20 30 40 50

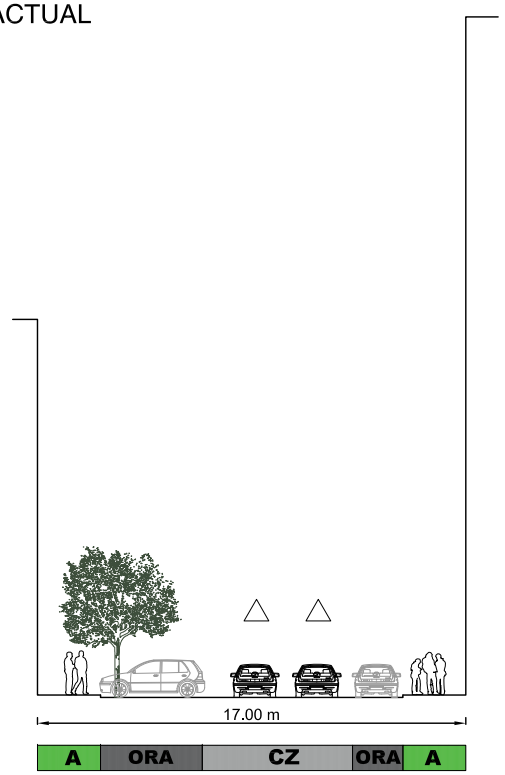
Xàtiva Ajuntament

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

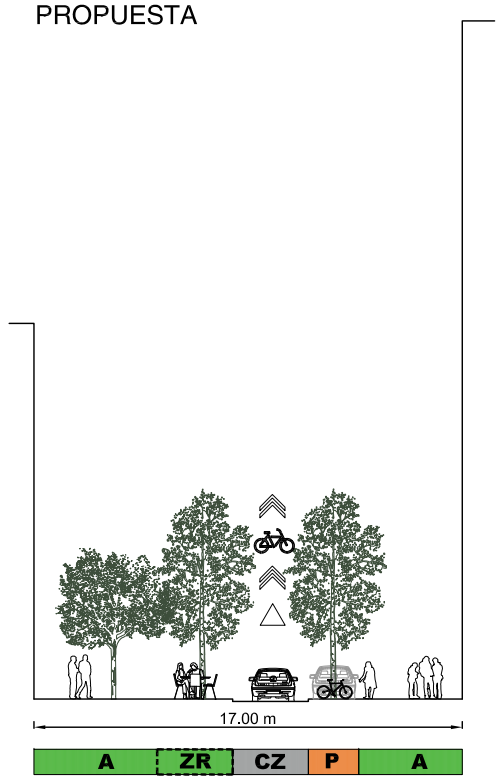
EA 4-3 IMS CREACION DE EJES DE ALTAS PRESTACIONES-AREA 2

AV. REPÚBLICA ARGENTINA

ACTUAL



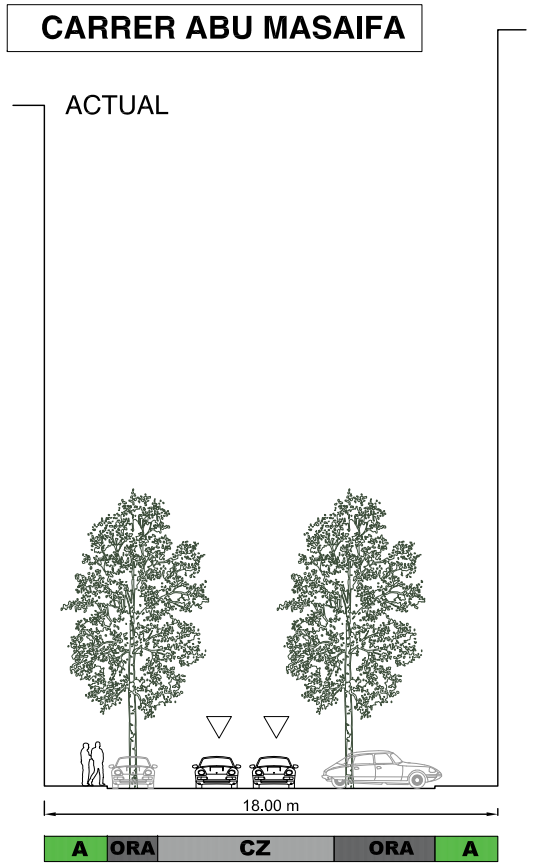
PROPUESTA



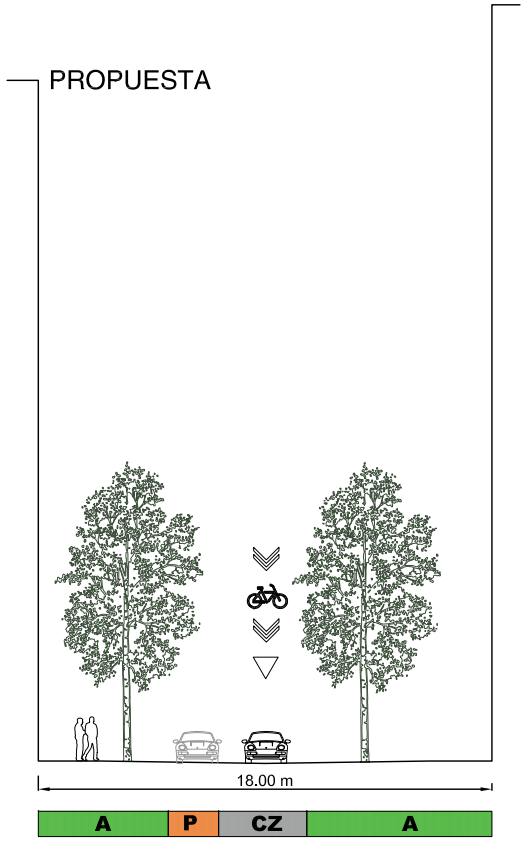
ZR **ZONA DE OCUPACIÓN REGULADA**
(Espacio de ocupación de la vía pública por autorización)

CARRER ABU MASAIFA

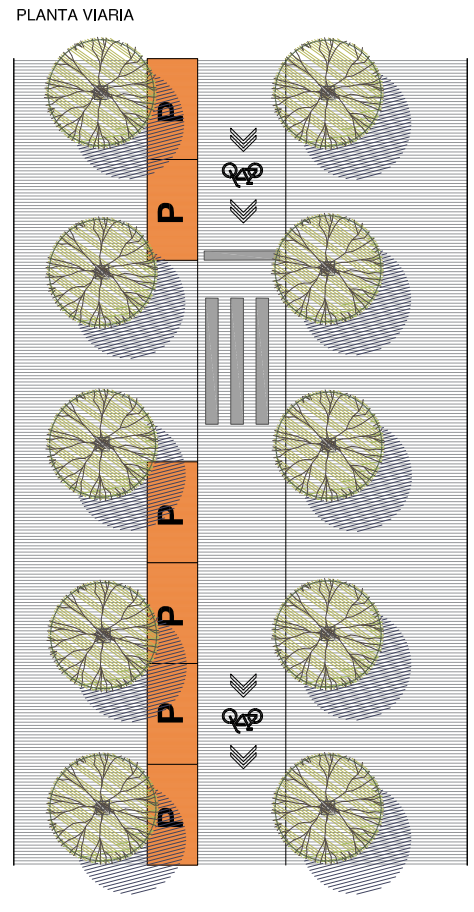
ACTUAL



PROPUESTA

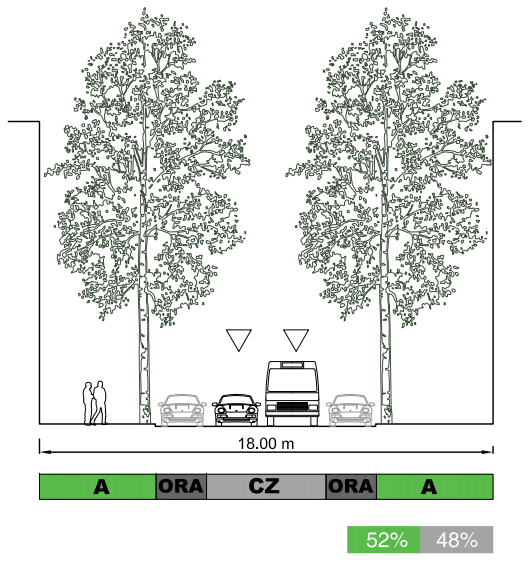


PLANTA VIARIA

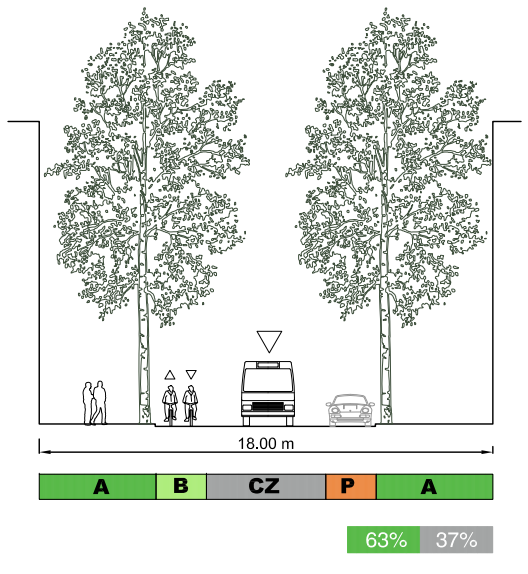


CARRER BAIXADA ESTACIÒ

ACTUAL



PROPUESTA



ACTUACIONES

A3 / E 1:300 0 5 10 15 20

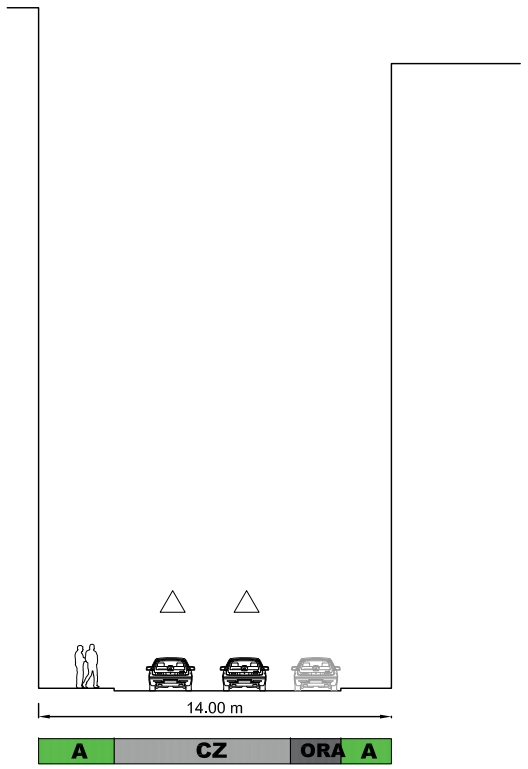
Xàtiva Ajuntament

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

EA IMS CREACIÓN DE EJES PEATONALES DE ALTAS PRESTACIONES

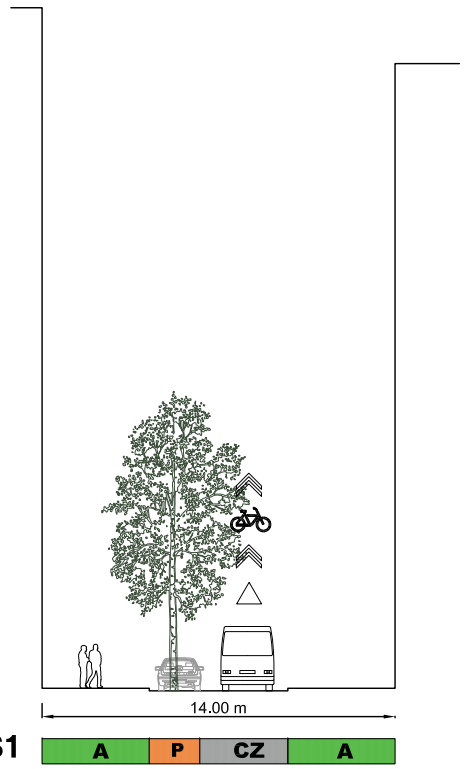
CARRER DE LA REINA

ESTADO ACTUAL

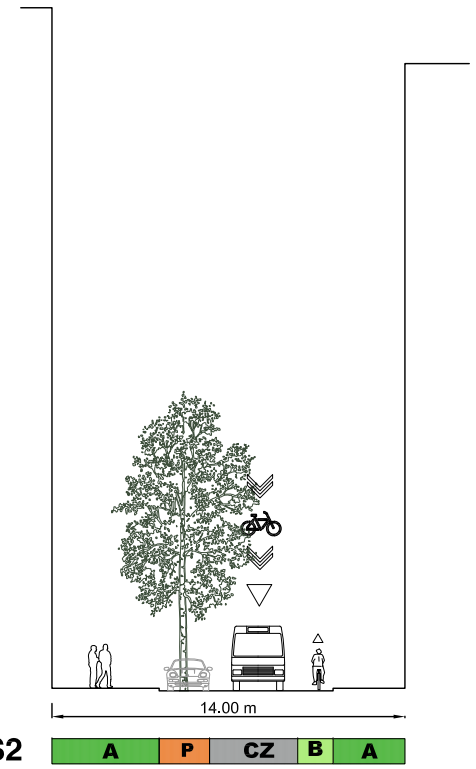


PROPUESTA

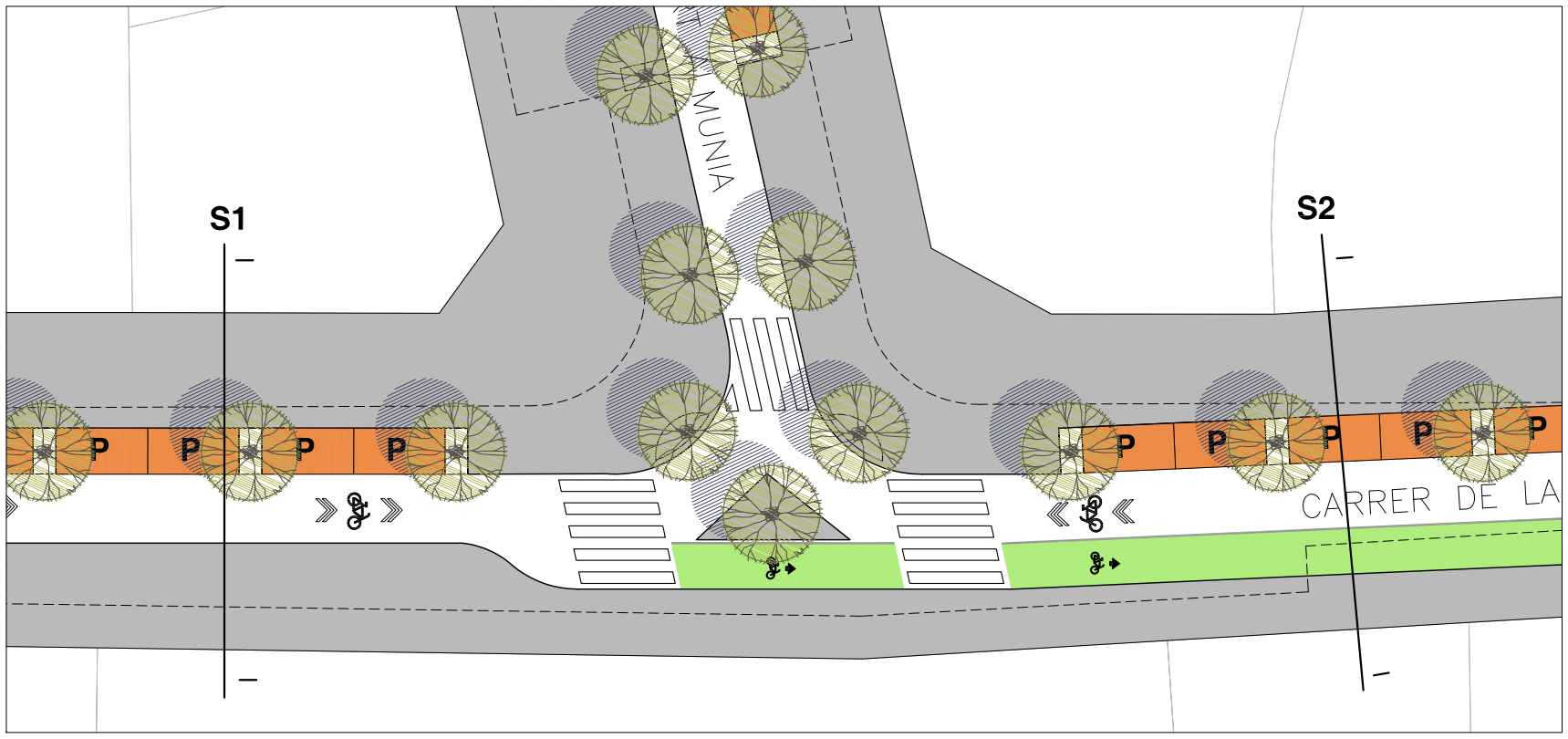
S1



S2



PLANTA CRUCE CALLE DE LA REINA

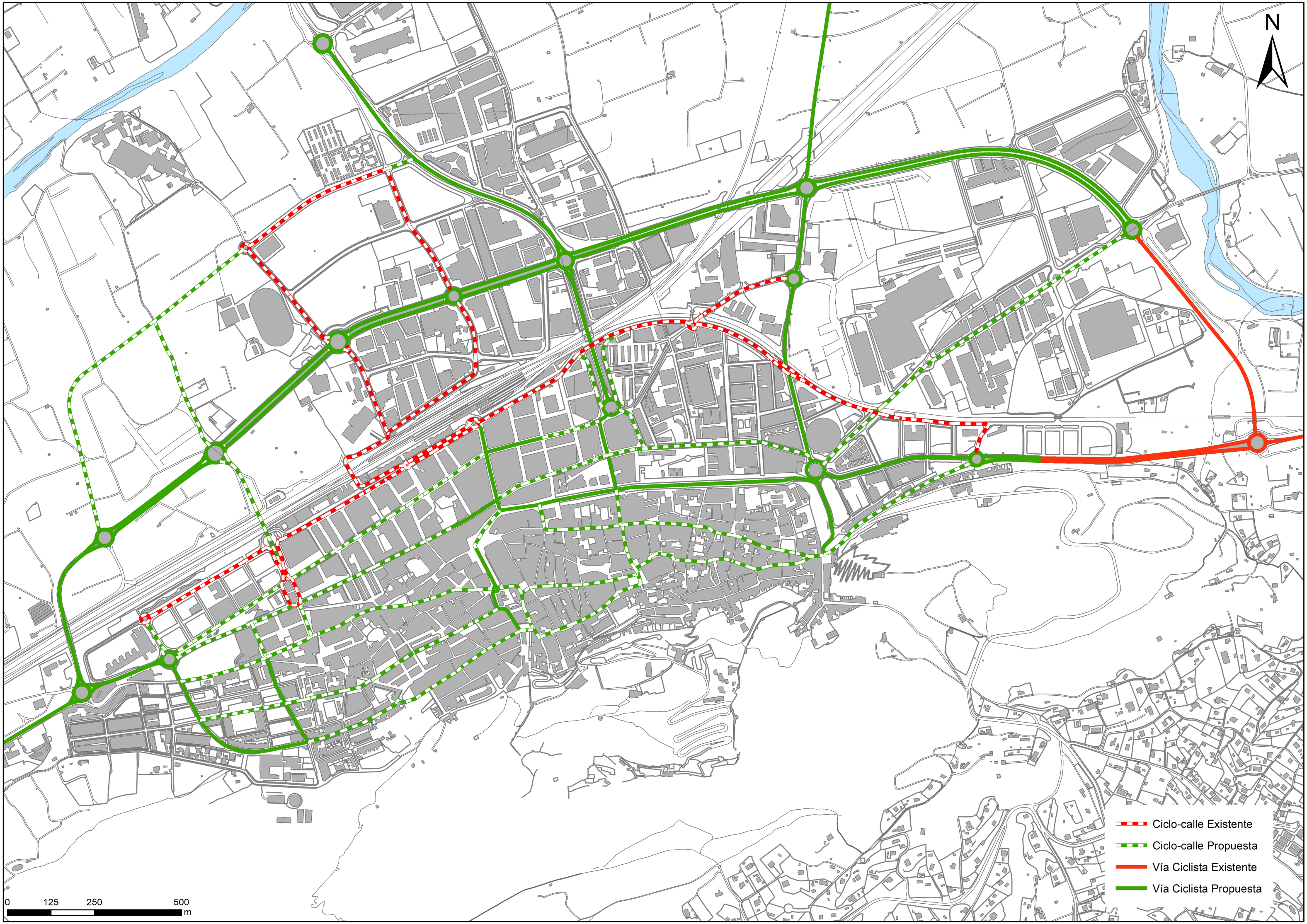


ACTUACIONES

A3 / E 1:300 0 5 10 15 20

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS XÀTIVA

SECCION CALLE DE LA REINA


N
Ciclo-calle Existente
Ciclo-calle Propuesta
Vía Ciclista Existente
Vía Ciclista Propuesta
0
125
250
500
m

N

Existente

Propuesto

0 112,5 225 450 m

N

Ensanche

Noroeste

Casco Histórico

0 62,5 125 250 m

Zonas de calmado de tráfico

- Casco Histórico
- Ensanche
- Noroeste
- Ejes de intervención
- Puertas de acceso

N

Jerarquía viaria

- Autovía
- Red de conexión exterior
- Ronda norte
- Red arterial
- Viario principal
- Viario secundario
- Red local

0 125 250 500 m

N

Nuevo esquema circulatorio

Doble

Únic

Propuesta

0 62,5 125 250 m

ANEJO 3: PRESUPUESTO

A continuación se presenta el presupuesto consolidado de las previsiones del PMUS para el horizonte temporal establecido para el mismo (8 años), elaborado a partir de las definiciones de alcance y cuantificaciones realizadas en las fichas del Anejo 1.

Se trataría de una primera aproximación, de carácter indicativo, que deberá ser concretado una vez se desarrollen los proyectos y estudios específicos que acompañan las medidas.

EJES DE ACTUACIÓN		Medida	Presupuesto	CORTO PLAZO (2018-2019)	MEDIO PLAZO (2020-2021)	LARGO PLAZO (2022-2025)
1. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	1.1	Pacto por la Movilidad Sostenible	- €	- €	- €	- €
	1.2	Creación de una Oficina de la Movilidad	200.000 €	50.000 €	50.000 €	100.000 €
	1.3	Creación de una Comisión Técnica de Coordinación	- €	- €	- €	- €
	1.4	Impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes	- €	- €	- €	- €
	1.5	Creación de un Observatorio de la Movilidad en Xàtiva	40.000 €	10.000 €	10.000 €	20.000 €
	1.6	Potenciar el papel de la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación y seguimiento	- €	- €	- €	- €
	1.7	Participación directa vía web o redes sociales	18.000 €	4.500 €	4.500 €	9.000 €
	1.8	Revisión de la ordenanza de movilidad	15.000 €	15.000 €	- €	- €
	1.9	Revisión de la normativa urbanística	- €	- €	- €	- €
		TOTAL EJE 1	**273.000 €**	**79.500 €**	**64.500 €**	**129.000 €**
2. ESPACIO PÚBLICO	2.1	Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal	30.000 €	30.000 €	- €	- €
	2.2	Mejora de la calidad de las zonas estanciales existentes	400.000 €	400.000 €	- €	- €
	2.3	Creación de nuevas zonas estanciales y ejes peatonales	150.000 €	- €	150.000 €	- €
	2.4	Plan verde de conexión de parques y jardines	850.000 €	212.500 €	212.500 €	425.000 €
	2.5	Entornos escolares de más calidad y más seguros	1.000.000 €	500.000 €	500.000 €	- €
	2.6	Revisión de la ordenanza de ocupación de la vía pública	- €	- €	- €	- €
		TOTAL EJE 2	**2.430.000**	**1.142.500**	**862.500**	**425.000**
3. SERVICIOS DE TRANSPORTE	3.1	Renovación de la flota del bus urbano	300.000 €	75.000 €	75.000 €	150.000 €
	3.2	Remodelación del servicio de autobús urbano	1.000 €	1.000 €	- €	- €
	3.3	Acondicionamiento de paradas de bus urbano	240.000 €	96.000 €	144.000 €	- €
	3.4	Revisión del marco tarifario y creación de un bono multiusos del bus urbano	7.000 €	7.000 €	- €	- €
	3.5	Mejorar la coordinación horaria entre el bus urbano y cercanías	- €	- €	- €	- €
	3.6	Servicios de transporte a la demanda	140.000 €	- €	- €	140.000 €
	3.7	Ampliar el potencial del tren turístico como transporte local	10.000 €	5.000 €	5.000 €	- €
	3.8	Autobuses y cercanías adaptados personas con problemas de movilidad	- €	- €	- €	- €
	3.9	Servicio de car-sharing	- €	- €	- €	- €
		TOTAL EJE 3	**698.000 €**	**184.000 €**	**224.000 €**	**290.000 €**

4. INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE	4.1	Red básica de itinerarios peatonales	- €	- €	- €	- €
	4.2	Aumento de la superficie y mejora de la calidad peatonal	950.000 €	237.500 €	237.500 €	475.000 €
	4.3	Creación de ejes peatonales de altas prestaciones	1.300.000 €	650.000 €	650.000 €	- €
	4.4	Definición de una red básica de vías ciclistas	1.020.000 €	470.000 €	550.000 €	- €
	4.5	Ampliación de la red de ciclo-vías	- €	- €	- €	- €
	4.6	Conexiones no motorizadas a centros atractores	750.000 €	300.000 €	450.000 €	- €
	4.7	Paseo ferroviario	10.000 €	- €	- €	10.000 €
	4.8	Extensión de la red de aparcabicis	5.000 €	5.000 €	- €	- €
	4.9	Mejora de permeabilidad de la vía ferroviaria	- €	- €	- €	- €
	4.10	Aparcamientos disuasorios en la periferia	300.000 €	- €	- €	300.000 €
		TOTAL EJE 4	**4.335.000 €**	**1.662.500 €**	**1.887.500 €**	**785.000 €**
5. GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO	5.1	Plan de calmado del tráfico de la ciudad	1.250.000 €	625.000 €	625.000 €	- €
	5.2	Jerarquización viaria y eliminación de tráficos de paso	- €	- €	- €	- €
	5.3	Nuevo esquema circulatorio	2.000 €	2.000 €	- €	- €
	5.4	Remodelación de intersecciones bajo criterios de calmado de tráfico	1.500.000 €	300.000 €	400.000 €	800.000 €
	5.5	Revisión de la O.R.A.	440.000 €	- €	246.400 €	193.600 €
	5.6	Creación de zonas de “bajada de acompañantes” en centros de salud	1.500 €	- €	1.500 €	- €
	5.7	Creación de zonas de “gestiones” en organismos municipales	1.500 €	- €	1.500 €	- €
	5.8	Kiss & Ride en la estación de cercanías	2.000 €	2.000 €	- €	- €
	5.9	Regulación del aparcamiento en el Hospital	- €	- €	- €	- €
	5.10	Revisión de tiempos semafóricos y adaptación para invidentes y discapacitados	- €	- €	- €	- €
		TOTAL EJE 5	**3.197.000 €**	**929.000 €**	**1.274.400 €**	**993.600 €**
6. GESTIÓN DE LA DEMANDA	6.1	Programa de caminos escolares en centros educativos de Xàtiva	40.000 €	10.000 €	10.000 €	20.000 €
	6.2	Señalización de itinerarios escolares	16.000 €	4.000 €	4.000 €	8.000 €
	6.3	Impulso del programa “Comercio amigo de la infancia”	8.000 €	2.000 €	2.000 €	4.000 €
	6.4	Planes de movilidad al trabajo	40.000 €	12.000 €	16.000 €	12.000 €
	6.5	Plan de movilidad al Hospital	- €	- €	- €	- €
	6.6	Plan de movilidad al Centro Comercial	- €	- €	- €	- €
	6.7	Convenios con empresas y grandes centros atractores	- €	- €	- €	- €
	6.8	Incentivos para la movilidad colaborativa	16.000 €	4.000 €	4.000 €	8.000 €
	6.9	Cursos de circulación segura en bici	18.000 €	1.440 €	4.500 €	12.060 €
	6.10	Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible	48.000 €	12.000 €	12.000 €	24.000 €
	6.11	Mejorar la información para los turistas	15.000 €	15.000 €	- €	- €
	6.12	Creación de itinerarios temáticos	15.000 €	15.000 €	- €	- €
	6.13	Formación en movilidad sostenible	30.000 €	24.000 €	6.000 €	- €
		TOTAL EJE 6	**246.000 €**	**99.440 €**	**58.500 €**	**88.060 €**

7. TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN	7.1	Flota municipal de vehículos eléctricos	30.000 €	30.000 €	- €	- €
	7.2	Puntos de recarga eléctrica de vehículos	45.000 €	9.900 €	35.100 €	- €
	7.3	Criterios ecológicos en la renovación de flotas	- €	- €	- €	- €
	7.4	Criterios ambientales para la renovación y concesión de nuevas licencias de taxi	- €	- €	- €	- €
	7.5	Reserva de espacio para bicicletas en los nuevos edificios	- €	- €	- €	- €
	7.6	Utilización de medios tecnológicos para el control de la disciplina viaria	80.000 €	30.000 €	50.000 €	- €
	7.7	Portal web de la movilidad de Xàtiva	- €	- €	- €	- €
	7.8	Aplicación de movilidad de Xàtiva	10.000 €	10.000 €	- €	- €
	7.9	Tótem interactivo con información de movilidad	6.000 €	- €	6.000 €	- €
	7.10	Red de control de emisiones y ruido	20.000 €	- €	20.000 €	- €
	7.11	Mayor eficiencia en la iluminación pública	200.000 €	100.000 €	100.000 €	- €
		TOTAL EJE 7	**391.000 €**	**179.900 €**	**211.100 €**	**- €**
8. MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO	8.1	Ampliación y mejora de los servicios en autobús interurbano	- €	- €	- €	- €
	8.2	Revitalización de la estación de autobuses y punto de información	15.000 €	- €	15.000 €	- €
	8.3	Vía Verde de conexión con Manuel	550.000 €	550.000 €	- €	- €
	8.4	Red de itinerarios de conexión con la naturaleza y rehabilitación de caminos rurales	15.000 €	- €	15.000 €	- €
	8.5	Adecuación no motorizada de carreteras	- €	- €	- €	- €
		TOTAL EJE 8	**580.000 €**	**550.000 €**	**30.000 €**	**- €**
9. MAYOR EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	9.1	Incentivar la utilización de vehículos poco contaminantes	2.000 €	- €	2.000 €	- €
	9.2	Centro de consolidación urbana de mercancías	- €	- €	- €	- €
	9.3	Servicio de reparto en bici	- €	- €	- €	- €
	9.4	Servicio de reparto de mercancías eco-social	- €	- €	- €	- €
	9.5	Revisión de la regulación de horarios de carga y descarga	4.000 €	4.000 €	- €	- €
	9.6	“Buzón” de recogida de compra on-line	- €	- €	- €	- €
		TOTAL EJE 9	**6.000 €**	**4.000 €**	**2.000 €**	**- €**
TOTAL			12.156.000 €	4.830.840 €	4.614.500 €	2.710.660 €

EJES DE ACTUACIÓN		Medida	Presupuesto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Presupuesto incluido en otra medida/ Observaciones
1. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	1.1	Pacto por la Movilidad Sostenible	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
	1.2	Creación de una Oficina de la Movilidad	200.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	
	1.3	Creación de una Comisión Técnica de Coordinación	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
	1.4	Impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Dotación económica a definir por la Mancomunidad La Costera-Canal
	1.5	Creación de un Observatorio de la Movilidad en Xàtiva	40.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	
	1.6	Potenciar el papel de la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación y seguimiento	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
	1.7	Participación directa vía web o redes sociales	18.000 €	2.250 €	2.250 €	2.250 €	2.250 €	2.250 €	2.250 €	2.250 €	2.250 €	Costes de su funcionamiento a cargo de la Oficina de Movilidad
	1.8	Revisión de la ordenanza de movilidad	15.000 €	7.500 €	7.500 €							
	1.9	Revisión de la normativa urbanística	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
		TOTAL EJE 1	**273.000 €**	**39.750 €**	**39.750 €**	**32.250 €**	**32.250 €**	**32.250 €**	**32.250 €**	**32.250 €**	**32.250 €**	
2. ESPACIO PÚBLICO	2.1	Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal	30.000 €	30.000 €								Se presupuesta el Plan de Accesibilidad
	2.2	Mejora de la calidad de las zonas estanciales existentes	400.000 €	100.000 €	300.000 €							Presupuesto intervenciones prioritarias
	2.3	Creación de nuevas zonas estanciales y ejes peatonales	150.000 €			150.000 €						Se presupuesta una intervención de referencia
	2.4	Plan verde de conexión de parques y jardines	850.000 €	106.250 €	106.250 €	106.250 €	106.250 €	106.250 €	106.250 €	106.250 €	106.250 €	
	2.5	Entornos escolares de más calidad y más seguros	1.000.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €					
	2.6	Revisión de la ordenanza de ocupación de la vía pública	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
		TOTAL EJE 2	**2.430.000**	**486.250**	**656.250**	**506.250**	**356.250**	**106.250**	**106.250**	**106.250**	**106.250**	
3. SERVICIOS DE TRANSPORTE	3.1	Renovación de la flota del bus urbano	300.000 €	37.500 €	37.500 €	37.500 €	37.500 €	37.500 €	37.500 €	37.500 €	37.500 €	Se presupuesta la adquisición de un vehículo. No se incluyen costes financieros (si fuera el caso)
	3.2	Remodelación del servicio de autobús urbano	1.000 €	1.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Solo campaña informativa. El modelo "A riesgo y ventura" no implica costes para el Ayuntamiento
	3.3	Acondicionamiento de paradas de bus urbano	240.000 €	- €	96.000 €	144.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	
	3.4	Revisión del marco tarifario y creación de un bono multiusos del bus urbano	7.000 €	7.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	
	3.5	Mejorar la coordinación horaria entre el bus urbano y cercanías	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados. Reubicación parada Estación incluida en 3.3. Acondicionamiento de paradas
	3.6	Servicios de transporte a la demanda	140.000 €	- €	- €	- €	- €	35.000 €	35.000 €	35.000 €	35.000 €	
	3.7	Ampliar el potencial del tren turístico como transporte local	10.000 €	- €	5.000 €	- €	5.000 €	- €	- €	- €	- €	
	3.8	Autobuses y cercanías adaptados personas con problemas de movilidad	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	
	3.9	Servicio de car-sharing	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Iniciativa privada. Sin costes para el Ayuntamiento.
		TOTAL EJE 3	**698.000 €**	**45.500 €**	**138.500 €**	**181.500 €**	**42.500 €**	**72.500 €**	**72.500 €**	**72.500 €**	**72.500 €**	
4. INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE	4.1	Red básica de itinerarios peatonales	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
	4.2	Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal	950.000 €	118.750 €	118.750 €	118.750 €	118.750 €	118.750 €	118.750 €	118.750 €	118.750 €	
	4.3	Creación de ejes peatonales de altas prestaciones	1.300.000 €	325.000 €	325.000 €	325.000 €	325.000 €	- €	- €	- €	- €	Relacionado con 5.1. Plan de calmado del tráfico
	4.4	Definición de una red básica de vías ciclistas	1.020.000 €	220.000 €	250.000 €	300.000 €	250.000 €	- €	- €	- €	- €	
	4.5	Ampliación de la red de ciclo-vías	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Los costes de esta medida se integran en la actuación 4.4. Red Básica de Vías Ciclistas
	4.6	Conexiones no motorizadas a centros atractores	750.000 €	- €	300.000 €	262.500 €	187.500 €	- €	- €	- €	- €	
	4.7	Paseo ferroviario	10.000 €	- €	- €	- €	- €	10.000 €	- €	- €	- €	Se presupuesta el estudio de viabilidad
	4.8	Extensión de la red de aparcabicis	5.000 €	2.500 €	2.500 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	
	4.9	Mejora de permeabilidad de la vía ferroviaria	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Presupuesto indeterminado en esta fase
	4.10	Aparcamientos disuasorios en la periferia	300.000 €	- €	- €	- €	- €	150.000 €	150.000 €	- €	- €	No se incluyen los términos de acuerdo con propiedad privada (indeterminados en esta fase).
		TOTAL EJE 4	**4.335.000 €**	**666.250 €**	**996.250 €**	**1.006.250 €**	**881.250 €**	**278.750 €**	**268.750 €**	**118.750 €**	**118.750 €**	
5. GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO	5.1	Plan de calmado del tráfico de la ciudad	1.250.000 €	312.500 €	312.500 €	312.500 €	312.500 €	- €	- €	- €	- €	Relacionado con 4.3. Creación de ejes peatonales de altas prestaciones
	5.2	Jerarquización viaria y eliminación de tráficos de paso	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
	5.3	Nuevo esquema circulatorio	2.000 €	2.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	
	5.4	Remodelación de intersecciones bajo criterios de calmado del tráfico	1.500.000 €	50.000 €	250.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	
	5.5	Revisión de la O.R.A.	440.000 €	- €	- €	198.000 €	48.400 €	48.400 €	48.400 €	48.400 €	48.400 €	
	5.6	Creación de zonas de "bajada de acompañantes" en centros de salud	1.500 €	- €	- €	1.500 €	- €	- €	- €	- €	- €	
	5.7	Creación de zonas para "gestiones" en organismos municipales	1.500 €	- €	- €	1.500 €	- €	- €	- €	- €	- €	
	5.8	Kiss & Ride en la estación de cercanías	2.000 €	- €	2.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	
	5.9	Regulación del aparcamiento en el Hospital	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados. En una primera fasese limita a la creación de una Mesa de Trabajo
	5.10	Revisión de tiempos semafóricos y adaptación para invidentes y discapacitados	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
		TOTAL EJE 5	**3.197.000 €**	**364.500 €**	**564.500 €**	**713.500 €**	**560.900 €**	**248.400 €**	**248.400 €**	**248.400 €**	**248.400 €**	

6. GESTIÓN DE LA DEMANDA	6.1	Programa de caminos escolares en todos los centros educativos de Xàtiva	40.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
	6.2	Señalización de itinerarios escolares	16.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €
	6.3	Impulso del programa "Comercio amigo de la infancia"	8.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
	6.4	Planes de movilidad al trabajo									
	6.5	Plan de movilidad al Hospital									
	6.6	Plan de movilidad al Centro Comercial	40.000 €	4.000 €	8.000 €	8.000 €	4.000 €	4.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €
	6.7	Promover convenios con empresas y grandes centros atractores									
	6.8	Incentivos para la movilidad colaborativa	16.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €
	6.9	Cursos de circulación segura en bici	18.000 €	- €	1.440 €	1.620 €	2.880 €	3.060 €	3.060 €	3.060 €	2.880 €
	6.10	Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible	48.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €
	6.11	Mejorar la información para los turistas	15.000 €	7.500 €	7.500 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	6.12	Creación de itinerarios temáticos	15.000 €	7.500 €	7.500 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	6.13	Formación en movilidad sostenible	30.000 €	15.000 €	9.000 €	6.000 €	- €	- €	- €	- €	- €
		TOTAL EJE 6	**246.000 €**	**50.000 €**	**49.440 €**	**31.620 €**	**26.880 €**	**23.060 €**	**23.060 €**	**21.060 €**	**20.880 €**
7. TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN	7.1	Flota municipal de vehículos eléctricos	30.000 €	- €	30.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	Se presupuesta la adquisición de un coche eléctrico
	7.2	Puntos de recarga eléctrica de vehículos	45.000 €	- €	9.900 €	19.800 €	15.300 €				
	7.3	Criterios ecológicos en la renovación de flotas	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
	7.4	Criterios ambientales para la renovación y concesión de nuevas licencias de taxi	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
	7.5	Reserva de espacio para bicicletas en los nuevos edificios	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados
	7.6	Utilización de medios tecnológicos para el control de la disciplina viaria	80.000 €	- €	30.000 €	35.200 €	14.800 €	- €	- €	- €	- €
	7.7	Portal web de la movilidad de Xàtiva	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Los costes dese integrarían dentro de la medida 1.7.
	7.8	Aplicación de movilidad de Xàtiva	10.000 €	- €	10.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	7.9	Tótem interactivo con información de movilidad	6.000 €	- €	- €	6.000 €	- €	- €	- €	- €	- €
	7.10	Red de control de emisiones y ruido	20.000 €	- €	- €	- €	20.000 €	- €	- €	- €	- €
	7.11	Mayor eficiencia en la iluminación pública	200.000 €	- €	100.000 €	100.000 €	- €	- €	- €	- €	- €
		TOTAL EJE 7	**391.000 €**	**- €**	**179.900 €**	**161.000 €**	**50.100 €**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**
EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	8.1	Ampliación y mejora de los servicios en autobús interurbano	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Los costes de esta medida se integrarían en la medida 1.4.
	8.2	Revitalización de la estación de autobuses y punto de información	15.000 €	- €	- €	15.000 €	- €	- €	- €	- €	Se presupuesta el proceso participativo y estudio de alternativas
	8.3	Vía Verde de conexión con Manuel	550.000 €	137.500 €	412.500 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	8.4	Red de itinerarios de conexión con la naturaleza y rehabilitación de caminos rurales	15.000 €	- €	- €	15.000 €	- €	- €	- €	- €	Se presupuesta el estudio
	8.5	Adecuación no motorizada de carreteras	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Sin costes asociados para el Ayuntamiento
		TOTAL EJE 8	**580.000 €**	**137.500 €**	**412.500 €**	**30.000 €**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**
	9.1	Incentivar la utilización de vehículos poco contaminantes	2.000 €	- €	- €	2.000 €	- €	- €	- €	- €	- €
	9.2	Centro de consolidación urbana de mercancías	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Iniciativa privada. Sin costes para el Ayuntamiento.
	9.3	Servicio de reparto en bici	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	9.4	Servicio de reparto de mercancías eco-social	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Iniciativa privada. Sin costes para el Ayuntamiento.
	9.5	Revisión de la regulación de horarios de carga y descarga	4.000 €	- €	4.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	9.6	"Buzón" de recogida de compra on-line	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	Iniciativa privada. Sin costes para el Ayuntamiento.
		TOTAL EJE 9	**6.000 €**	**- €**	**4.000 €**	**2.000 €**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**
		TOTAL	**12.156.000 €**	**1.789.750 €**	**3.041.090 €**	**2.664.370 €**	**1.950.130 €**	**761.210 €**	**751.210 €**	**599.210 €**	**599.030 €**

ANEJO 4: INDICADORES

EJE DE ACTUACIÓN	MEDIDA	INDICADORES	
		SEGUIMIENTO DEL PMUS	SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD
1. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	Pacto por la Movilidad Sostenible	▪ Pacto firmado (Si/No) ▪ Nº de reuniones del Pacto	
	Creación de una Oficina de la Movilidad	▪ Nº de medidas del PMUS implantadas ▪ Nº de informes técnicos realizados ▪ Nº de ciudadanos atendidos por la Oficina de la Movilidad	
	Creación de una Comisión Técnica de Coordinación	▪ Nº de reuniones de la Comisión Técnica de Coordinación ▪ Nº de informes emitidos por la Comisión Técnica de Coordinación	
	Impulso de una Entidad Mancomunada de Transportes	▪ Nº de reuniones de la Entidad Mancomunada de Transportes ▪ Municipios integrantes de la Entidad Mancomunada de Transportes	
	Creación de un Observatorio de la Movilidad en Xàtiva	▪ Nº de Informes de Seguimiento realizados	
	Potenciar el papel de la Mesa de la Movilidad	▪ Nº de reuniones de la Mesa de Movilidad ▪ Nº de grupos de trabajo activos.	
	Participación directa vía web o redes sociales	▪ Nº de sugerencias recibidas ▪ Nº visitas anuales al Portal de Movilidad ▪ Nº de seguidores en Redes Sociales	
	Revisión de la ordenanza de movilidad	▪ Ordenanza revisada (Si/No)	▪ Número de sanciones por infracciones de la Ordenanza de Movilidad
	Revisión de la normativa urbanística	▪ Nº de Informes de evaluación ambiental redactados ▪ Nº de viviendas rehabilitadas.	▪ Densidad urbana (población / empleados) ▪ Grado de accesibilidad de nuevos desarrollos en modos alternativos al coche
2. ESPACIO PÚBLICO	Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal	▪ Plan de Accesibilidad elaborado (Si/No) ▪ Aceras inferiores a 1,5 m/1,8 m ▪ Nº itinerarios con incidencias en materia de accesibilidad	▪ Reparto modal de las personas con discapacidad ▪ Satisfacción con la calidad del espacio público
	Mejora de la calidad de las zonas estanciales existentes	▪ Nº de proyectos de mejora de áreas estanciales realizados ▪ Superficie de espacios peatonales	▪ Reparto modal modos no motorizados
	Creación de nuevas zonas estanciales y ejes peatonales	▪ Nº de proyectos de creación de áreas estanciales realizados ▪ Superficie de espacios peatonales	▪ Reparto modal modos no motorizados ▪ Satisfacción con la calidad del espacio público
	Plan verde de conexión de parques y jardines	▪ Nº de árboles plantados ▪ Longitud de la red viaria con arbolado de sombra	▪ Satisfacción con la calidad del espacio público
	Entornos escolares de más calidad y más seguros	▪ Centros con proyecto de mejoras realizado ▪ Superficie de espacios peatonales en el entorno de los centros escolares	▪ Velocidad del tráfico en los entornos escolares ▪ Accidentes en el entorno de los centros escolares ▪ Reparto modal en el acceso al cole
	Revisión de la ordenanza de ocupación de la vía pública	▪ Ordenanza revisada (Si/No)	▪ Nº de sanciones por la infracción de la normativa de ocupación de la vía pública

3. SERVICIOS DE TRANSPORTE	Renovación de la flota del bus urbano	▪ Nº y (%) vehículos de TP de bajas emisiones	▪ Consumo energético del servicio de autobús urbano ▪ Emisiones del servicio de autobús urbano
	Remodelación del servicio de autobús urbano	▪ Oferta de transporte público (plazas-km) ▪ Cobertura el transporte público	▪ Nº de usuarios del autobús urbano ▪ Índice de puntualidad del transporte público ▪ Tiempo medio de viaje ▪ Satisfacción del usuario
	Acondicionamiento de paradas de bus urbano	▪ Nº y (%) de paradas con marquesina	▪ Satisfacción del usuario
	Revisión del marco tarifario y creación de un bono multiusos	▪ Población beneficiaria de tarifas bonificadas	▪ Nº viajes por grupo tarifario ▪ Precio medio del viaje
	Mejorar la coordinación horaria entre el bus urbano y cercanías	▪ Tiempo medio de trasbordo	▪ Nº viajes combinando autobús y cercanías
	Servicios de transporte a la demanda	▪ Población servida por el transporte a la demanda	▪ Nº usuarios del transporte a la demanda
	Ampliar el potencial del tren turístico como transporte local	▪ Población con acceso al uso ciudadano del tren turístico	▪ Nº usuarios del tren turístico
	Autobuses y cercanías adaptados PMR	▪ (%) flota 100% accesible que opera en Xàtiva	▪ Reparto modal personas con discapacidad ▪ Satisfacción del usuario
	Servicio de car-sharing	▪ Flota de vehículos car-sharing ▪ Nº inscritos en el servicio	▪ Usuarios del car-sharing ▪ Tasa de motorización
4. INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE	Red básica de itinerarios peatonales	▪ Longitud de la red básica de itinerarios peatonales ▪ Superficie de áreas peatonales	▪ Reparto modal a pie
	Aumento de la superficie y mejora de la calidad de la red peatonal	▪ Longitud de la red básica de itinerarios peatonales ▪ Superficie de áreas peatonales ▪ Reparto del espacio público (% coche vs % personas)	▪ Reparto modal a pie ▪ Accidentes de tráfico con implicación de peatones
	Creación de ejes peatonales de altas prestaciones	▪ Longitud de la red básica de itinerarios peatonales ▪ Superficie de áreas peatonales ▪ Reparto del espacio público (% coche vs % personas)	▪ Reparto modal a pie ▪ Accidentes de tráfico con implicación de peatones
	Definición de una red básica de vías ciclistas	▪ Longitud de la red básica ciclista ▪ Km de vías ciclistas exclusivas	▪ Reparto modal de la bicicleta ▪ Nº usuarios de la bici ▪ Accidentes con implicación de ciclistas
	Ampliación de la red de ciclo-vías	▪ Longitud de la red básica ciclista ▪ Km de ciclo-calles	▪ Reparto modal de la bicicleta ▪ Nº usuarios de la bici ▪ Accidentes con implicación de ciclistas
	Conexiones no motorizadas a centros atractores	▪ Longitud de itinerarios acondicionados	▪ Reparto modal en el acceso a centros atractores
	Paseo ferroviario	▪	
	Extensión de la red de aparcabicis	▪ Nº aparcabicis (bases y plazas)	▪ Nº de robos de bicicletas
	Mejora de permeabilidad de la vía ferroviaria	▪	
	Aparcamientos disuasorios en la periferia	▪ Nº Plazas de aparcamiento de disuasión	▪ Índice de ocupación de los aparcamientos disuasorios

5. GESTIÓN DEL TRÁFICO Y DEL APARCAMIENTO	Plan de calmado del tráfico de la ciudad	▪ Nº puertas de acceso implantadas ▪ Km de red viaria con tráfico calmado	▪ Velocidad del tráfico en vías calmadas ▪ Intensidad del tráfico en vías calmadas ▪ 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
	Jerarquización viaria y eliminación de tráficos de paso	▪	▪ Intensidad media del tráfico en la red viaria
	Nuevo esquema circulatorio	▪	▪ Intensidad media del tráfico en la red viaria
	Remodelación de intersecciones bajo criterios de calmado del tráfico	▪ Nº de intersecciones remodeladas	▪ Nº de accidentes de tráfico en intersecciones ▪ Nº de víctimas por accidente de tráfico en intersecciones
	Revisión de la O.R.A.	▪ Nº de plazas de estacionamiento regulado ▪ (%) plazas de aparcamiento reguladas respecto al total	▪ Índice de ocupación de las plazas reguladas ▪ Duración media del estacionamiento
	Creación de zonas de “bajada de acompañantes” en centros de salud	▪ Nº de plazas con regulación especial	▪ Índice de ocupación de las plazas con regulación especial ▪ Duración media del estacionamiento en plazas con regulación especial
	Creación de zonas para “gestiones” en organismos municipales	▪ Nº de plazas con regulación especial	▪ Índice de ocupación de las plazas con regulación especial ▪ Duración media del estacionamiento en plazas con regulación especial
	Kiss & Ride en la estación de cercanías	▪	▪
	Regulación del aparcamiento en el Hospital	▪ Nº de plazas reguladas en el Hospital	▪ Reparto modal en el acceso al Hospital
	Revisión de tiempos semafóricos y adaptación para invidentes y discapacitados	▪ Nº Semáforos adaptados ▪ Tiempo medio de espera en fase rojo peatonal	▪ Nº Accidentes en cruces peatonales semaforizados
6. GESTIÓN DE LA DEMANDA	Programa de caminos escolares en s centros educativos de Xàtiva	▪ Nº de procesos/estudios de camino escolar realizados ▪ Nº de caminos escolares en funcionamiento	▪ Reparto modal en el acceso al colegio
	Señalización de itinerarios escolares	▪ Nº de señalizaciones horizontales instaladas ▪ Nº de señalizaciones verticales realizadas	▪ Reparto modal en el acceso al colegio
	Impulso del programa “Comercio amigo de la infancia”	▪ Nº de comercios adheridos	
	Planes de movilidad al trabajo	▪ Nº de Planes de Movilidad al Trabajo realizados ▪ Nº de empresas que implantan medidas de movilidad al trabajo ▪ Nº de trabajadores beneficiados por medidas de mejora de movilidad al trabajo	Reparto modal en desplazamientos al trabajo ▪ Reparto modal en desplazamientos al Hospital ▪ Reparto modal en desplazamientos al Centro Comercial
	Planes de movilidad al Hospital		
	Planes de movilidad al Centro Comercial		
	Promover convenios con empresas y grandes centros atractores		

	Incentivos para la movilidad colaborativa	▪ Nº de usuarios registrados en el "Club de coches compartidos" ▪ Nº de acuerdos realizado en la web "Club de coches compartidos" ▪ Nº de plazas de aparcamiento coche compartido	▪ Ocupación media del coche
	Cursos de circulación segura en bici	▪ Nº inscritos en los cursos	
	Campañas de promoción y sensibilización en hábitos de movilidad sostenible	▪ Número de campañas de fomento de la movilidad sostenible realizadas ▪ Mejora en el conocimiento del PMUS y cuestiones relacionadas con la movilidad sostenible	▪ Nivel de sensibilización en relación a la movilidad y sus consecuencias
	Mejorar la información para los turistas	▪ Nº de señales instaladas	▪ Mejora en la percepción de los visitantes y turistas sobre la movilidad y el espacio público en Xàtiva
	Creación de itinerarios temáticos	▪ Nº de itinerarios realizados	
	Formación en movilidad sostenible	▪ Número de sesiones formativas ▪ Nº de alumnos asistentes	
7. TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN	Flota municipal de vehículos eléctricos	▪	▪ Flota de vehículos eléctricos municipales ▪ Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio
	Puntos de recarga eléctrica de vehículos	▪ Nº de puntos de recarga eléctrica	▪ Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio
	Criterios ecológicos en la renovación de flotas	▪	▪ Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio
	Criterios ambientales para la renovación y concesión de nuevas licencias de taxi	▪ Nº de taxis de bajas emisiones	▪ Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio
	Reserva de espacio para bicicletas en los nuevos edificios	▪	▪
	Utilización de medios tecnológicos para el control de la disciplina viaria	▪	▪ Sanciones de tráfico por tipo de infracción
	Portal web de la movilidad de Xàtiva	▪ Nº Visitas al portal web	
	Aplicación de movilidad de Xàtiva	▪ Nº Visitas al portal web (versión móvil) ▪ Nº Descargas de la app de movilidad	
	Tótem interactivo con información de movilidad	▪	▪
	Red de control de emisiones y ruido	▪ Ejes viarios aforados	▪ IMD del tráfico en el viario municipal ▪ Emisiones GEI ▪ Emisiones contaminantes ▪ Ruido provocado por el tráfico
	Mayor eficiencia en la iluminación pública	▪ Luminarias sustituidas	▪ Consumo energético de la red de iluminación viaria

8. MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO	Ampliación y mejora de los servicios en autobús interurbano	▪ Oferta transporte público interurbano ▪ Nº de rutas mejoradas ▪ Nº de nuevas rutas	▪ Reparto modal de viajes interurbanos
	Revitalización de la estación de autobuses y punto de información	▪	▪
	Vía Verde de conexión con Manuel	▪	▪ Nº de Usuarios de la Vía Verde
	Red de itinerarios de conexión con la naturaleza y rehabilitación de caminos rurales	▪	▪
	Adecuación no motorizada de carreteras	▪	▪ Nº usuarios de los caminos naturales
	Ampliación y mejora de los servicios en autobús interurbano	▪ Km de ciclo-rutas acondicionadas	▪ Nº usuarios de la bici en la red interurbana
9. MAYOR EFICIENCIA EN EL REPARTO DE MERCANCÍAS	Incentivar la utilización de vehículos poco contaminantes	▪ Nº de vehículos de carga inscritos en el registro de vehículos de bajas emisiones	▪ Flota de vehículos de carga de bajas emisiones
	Centro de consolidación urbana de mercancías	▪	▪ Intensidad de tráfico de vehículos pesados ▪ Volumen de mercancías transportadas ▪ Ratio de ocupación de los vehículos de carga y descarga
	Servicio de reparto en bici	▪	▪ Volumen de mercancías repartidas en bici
	Servicio de reparto de mercancías eco-social	▪	▪ Volumen de mercancías repartidas en bici
	Revisión de la regulación de horarios de carga y descarga	▪ Nº de plazas reservadas para carga y descarga	▪ Rotación de plazas reservadas para carga y descarga ▪ Nº de sanciones por infracciones en la actividad de carga y descarga
	"Buzón" de recogida de compra on-line	▪ Nº de operaciones de recogida de paquetes	