

PLA  
mobilitat  
PMUS



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



**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

|   |           |
|---|-----------|
| <b>I. INTRODUCCIÓN.....</b>                               | <b>1</b>  |
| <b>II. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO.....</b>                  | <b>3</b>  |
| II.1. PAUTAS GENERALES DE LA MOVILIDAD EN XÀTIVA .....    | 3         |
| II.2. ANÁLISIS DAFO .....                                 | 7         |
| <b>III. MARCO ESTRATÉGICO .....</b>                       | <b>13</b> |
| <b>IV. LA MOVILIDAD FUTURA DE XÀTIVA.....</b>             | <b>17</b> |
| IV.1. RETOS DE UNA NUEVA MOVILIDAD EN XÀTIVA .....        | 17        |
| IV.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....                          | 17        |
| <b>V. EJES DE ACTUACIÓN.....</b>                          | <b>19</b> |
| <b>VI. MEDIDAS POR EJES DE ACTUACIÓN .....</b>            | <b>27</b> |
| VI.1. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD.....                   | 27        |
| VI.2. ESPACIO PÚBLICO .....                               | 29        |
| VI.3. SERVICIOS DE TRANSPORTE.....                        | 30        |
| VI.4. INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE..... | 32        |
| VI.5. GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO .....         | 34        |
| VI.6. GESTIÓN DE LA DEMANDA.....                          | 35        |
| VI.7. TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN.....                        | 38        |
| VI.8. MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO .....                 | 40        |
| VI.9. MAYOR EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCÍAS.....     | 41        |
| <b>VII. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN .....</b>                | <b>51</b> |



## 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 con los detalles operativos de cada una de las medidas, incluyendo sus previsiones temporales, interrelación, agentes involucradas, implicaciones económicas, etc.

Igualmente, en un segundo anejo, se realiza una programación de las actuaciones, para la que se ha empleado un análisis multicriterio que tiene 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.



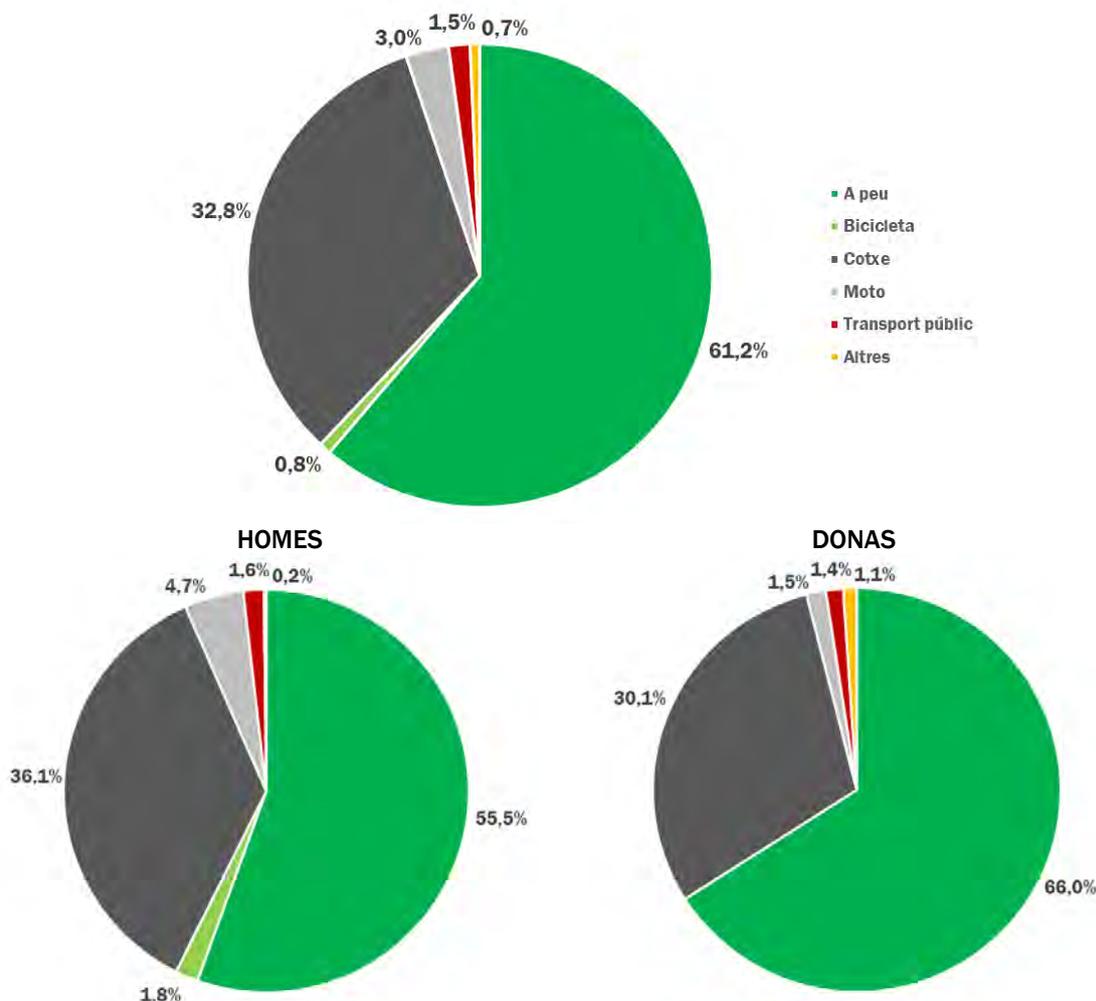
## II. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

### 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.

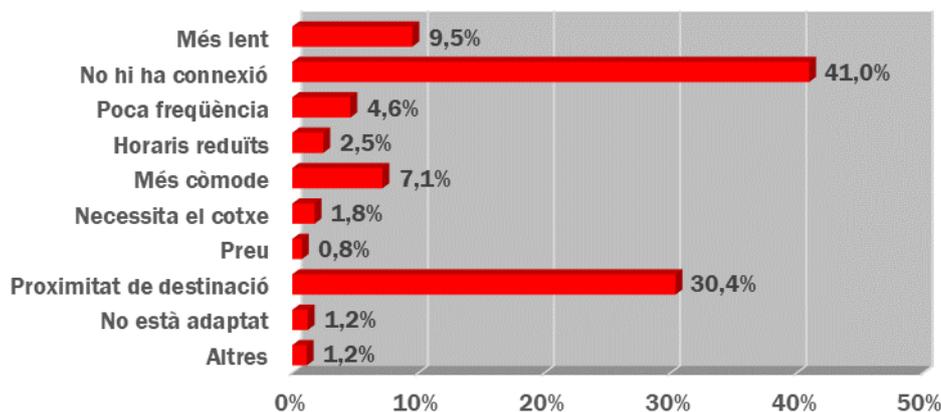
En cuanto a la forma en que se realizan estos viajes, se observa cómo la mayoría de los viajes (61,2%) se realiza a pie. Si bien, más de un tercio de los desplazamientos diarios se realizan en coche (32,8%) o moto (3,0 %). Pese a tratarse de un municipio con una escala muy adecuada para ello, el uso 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 dia laborable Xàtiva (tots els viatges)



Consultada la població 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.

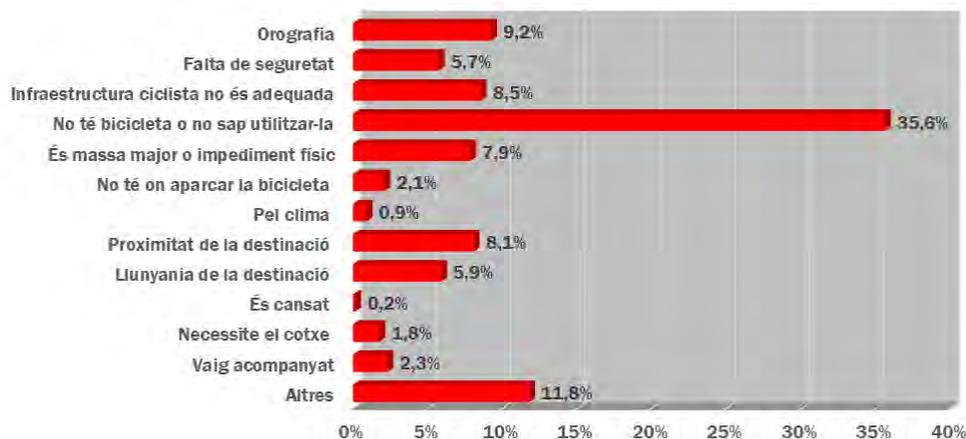
Figura 2: Motiu per a no usar el TP



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.

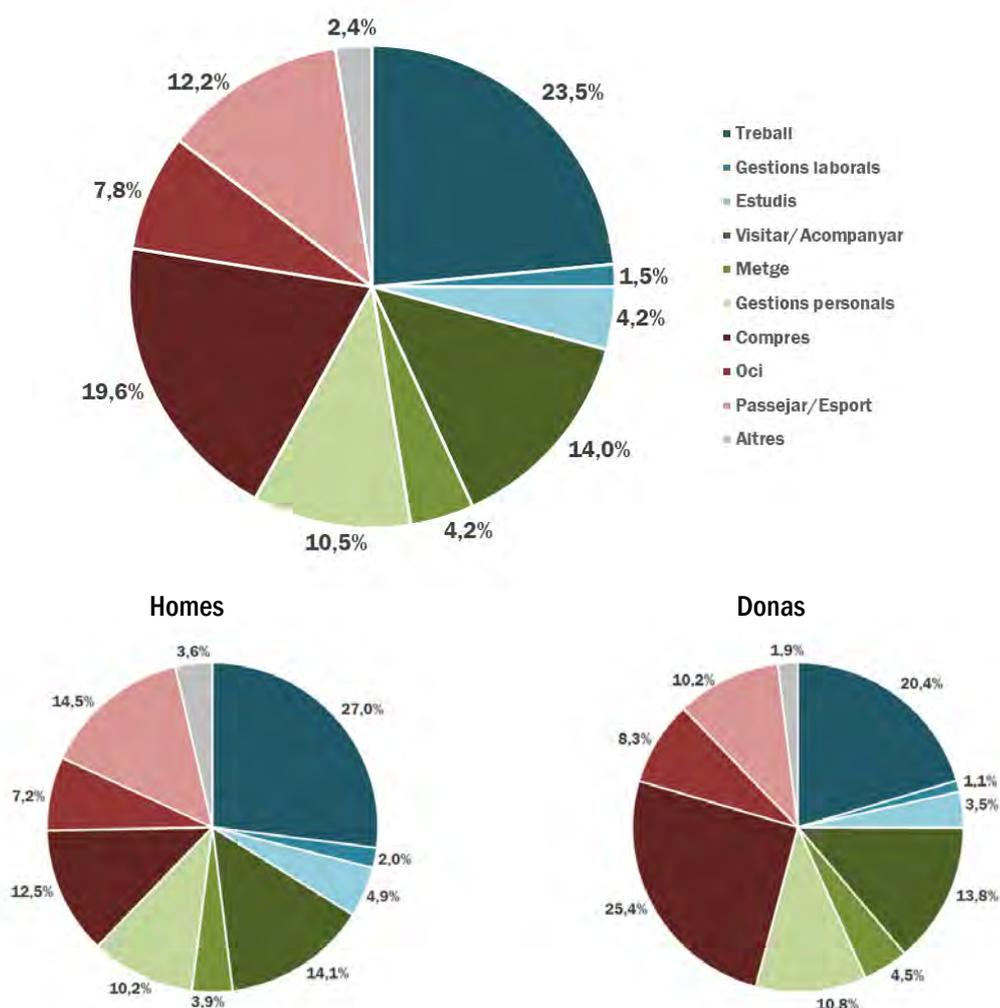
Con solo un 3,5% en aparcamientos de pago o un 2,5% de los aparcamientos en zona regulada por la O.R.A.

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.

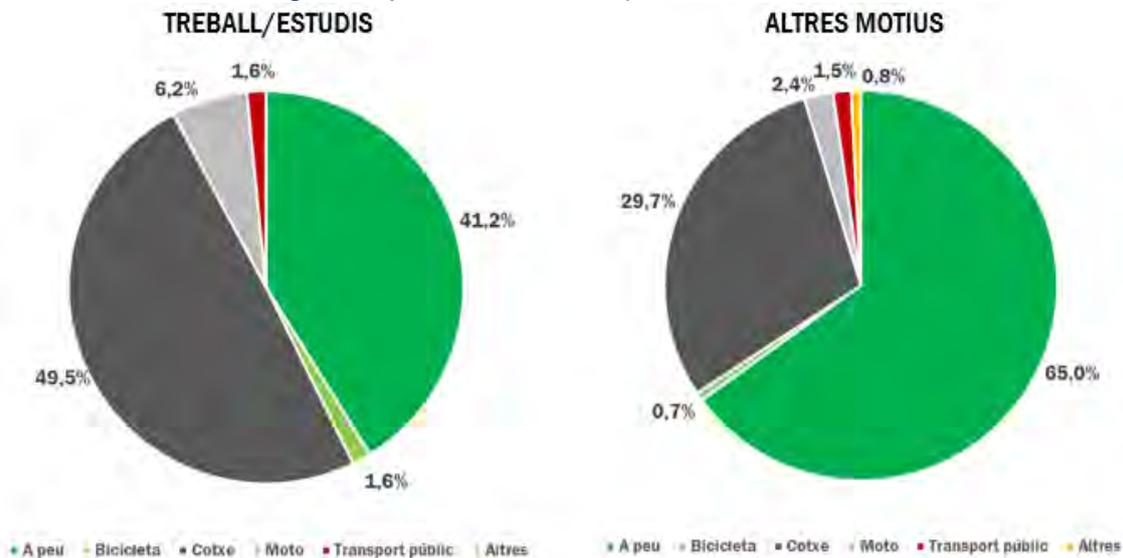
Mientras que el segundo bloque permanece más bien invariable, en el caso de los hombres se incrementa notablemente la cuota de viajes por motivos laborales, reduciéndose notablemente los desplazamientos a la compra. Pauta contraria a la de las mujeres, donde hay un menor índice de viajes laborales y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

Figura 4: Motiu de viatge



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

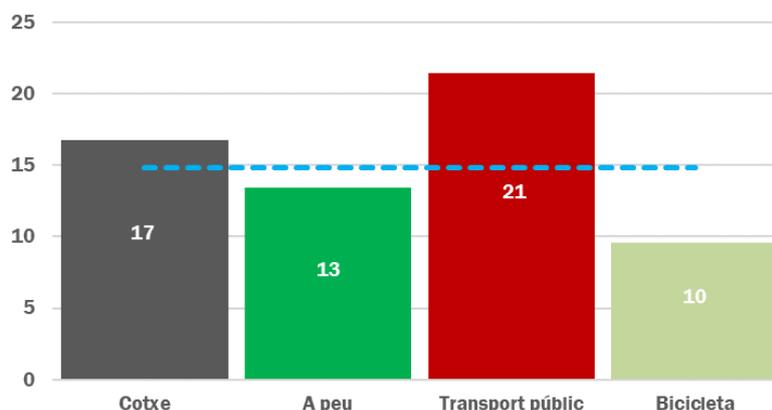


Finalmente, en cuanto a la duración media de los viajes, esta es de 15 minutos para el total de los viajes es de, un tiempo muy breve, como corresponde a un municipio de dimensiones limitadas.

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   |
|---|--|
| <p><b>Marco físico y territorial</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La barrera del ferrocarril</li> <li>- Presencia de pendientes importantes N-S, aunque en un ámbito acotado</li> <li>- Falta vertebración peatonal con los barrios nuevos</li> <li>- Estructura territorial y sistema de transportes que acusa dependencia del coche</li> </ul> <p><b>Marco socioeconómico e institucional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Envejecimiento de la población, principalmente en el casco histórico</li> <li>- No hay transporte público en el Casco Histórico, donde reside más población mayor</li> <li>- Falta de organismo de coordinación interdepartamental en materia de movilidad</li> </ul> <p><b>Marco estratégico y de planificación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cierta descoordinación de iniciativas con intereses convergentes</li> </ul> <p><b>Participación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tejido asociativo que no representa todos los ámbitos de la movilidad</li> </ul> <p><b>Calidad del espacio público y peatonal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espacio público muy dominado por el coche</li> <li>- Itinerarios peatonales estrechos, con barreras y presencia de discontinuidad</li> </ul> <p><b>Bicicleta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de infraestructura cómoda y segura</li> </ul> <p><b>Transporte público</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poca frecuencia, horarios reducidos y duración del trayecto del autobús urbano</li> <li>- Pobre servicio de autobuses interurbanos</li> <li>- Escasez de información y servicios añadidos en la estación de autobuses</li> </ul> | <p><b>Marco físico y territorial</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ciudad de dimensiones moderadas y compacta, favorece los desplazamientos peatonales y en bicicleta</li> <li>- 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</li> <li>- Riqueza de situaciones urbanas, desde el casco antiguo hasta los crecimientos contemporáneos</li> <li>- Continuidad de los ejes longitudinales que vertebran la trama urbana</li> </ul> <p><b>Marco socioeconómico e institucional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mayor parte de los trabajadores de Xàtiva desempeñan su actividad en el mismo municipio</li> <li>- Tasa de motorización inferior a la media regional</li> </ul> <p><b>Marco estratégico y de planificación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de un marco legislativo sobre movilidad sostenible</li> </ul> <p><b>Participación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de la Mesa de la Movilidad</li> </ul> <p><b>Calidad del espacio público y peatonal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Urbanismo de escala humana</li> <li>- Gran riqueza histórica y patrimonial, que añade atractivo al espacio público</li> </ul> <p><b>Bicicleta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de infraestructura para el aparcamiento de bicis</li> </ul> <p><b>Transporte público</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Buena cobertura del autobús urbano</li> </ul> |

### 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 Españolito y centro de Salud Ausiàs March
- Escaso acceso por modos no motorizados a las instalaciones deportivas y al Hospital
- Congestión en los entornos escolares
- Dificil 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  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumenta el número de visitantes, lo que implica más coches y autobuses.</li> <li>- Pérdida de población y vida urbana en el casco histórico</li> <li>- Destrucción del comercio en el centro urbano</li> <li>- Dispersión de la actividad comercial</li> <li>- Nuevas formas de consumo asociadas a la utilización del vehículo privado</li> <li>- No dotar a la Concejalía de la Movilidad de competencias</li> <li>- Politización del debate sobre movilidad</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantenimiento de su papel como cabecera comarcal.</li> <li>- Las mujeres, más usuarias de modos no motorizados</li> <li>- Percepción del municipio como de escala peatonal</li> <li>- Existencia de una demanda latente para el uso de la bicicleta</li> <li>- Reivindicaciones de calmado el tráfico por parte de sectores de la ciudadanía</li> <li>- Público joven al Centro Comercial, más proclive a modos no motorizados</li> <li>- La mayor parte de los niños y niñas van a colegios próximos a sus hogares</li> <li>- Alteraciones del sistema de movilidad durante la Feria, que permite imaginar una gestión de la movilidad distinta</li> <li>- Posible firma de un Pacto por la Movilidad</li> </ul> |



### 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 calidades 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 MOVILIDAD MÁS...             |   |   |
|---|---|---|
| <b>JUSTA</b>                            | 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    | <u>Indicador básico:</u><br>superficie dedicada a los coches respecto del total del espacio público |
| <b>INCLUSIVA</b>                        | 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 | <u>Indicador básico:</u><br>incumplimientos de la normativa de accesibilidad                        |
| <b>AMABLE</b>                           | 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                            | <u>Indicador básico:</u><br>superficie de áreas peatonales y plazas                                 |
| <b>SEGURA</b>                           | 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.  | <u>Indicador básico:</u><br>nº de accidentes de tráfico y de víctimas                               |
| <b>SALUDABLE</b>                        | 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  | <u>Indicador básico:</u><br>desplazamientos en modos no motorizados                                 |
| <b>RESPECTUOSA CON EL MEDIOAMBIENTE</b> | 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                    | <u>Indicador básico:</u><br>reparto modal del coche   |
| <b>EFICIENTE</b>                        | 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                   | <u>Indicador básico:</u><br>consumo energético de la movilidad                                      |
| <b>ACOGEDORA</b>                        | Que cuide su patrimonio y, con ello, atraiga un mayor número de visitantes, contribuyendo a dinamizar la ciudad.  | <u>Indicador básico:</u><br>número de visitantes  |

### IV.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

En el proceso de definición detallada de las actuaciones, los objetivos generales surgidos del diagnóstico de la movilidad en Xàtiva se concretarán en unos objetivos específicos, más precisos y cuantificables, vinculados a una batería de indicadores de seguimiento del PMUS, constituyendo por tanto el elemento clave para la evaluación del Plan.



## 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 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
- Movilidad colaborativa (car-pool, 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 de 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 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
- Plan de circulación/Nuevo esquema circulatorio
- Remodelación de intersecciones peligrosas
- 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 relacionadas 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 apoyado 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 (especialmente 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 aportará 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 horaria 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).

#### **Movilidad colaborativa (car-pool, car-sharing...)**

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 servicio para compartir coche en la realización de determinados trayectos (p. ej. al trabajo o el Hospital). Así como se estudiarán medidas para favorecer la implantación 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:

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

### **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 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, convenientemente señalizados**

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 tráfico 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 tráfico 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.

### **Plan de circulación/Nuevo esquema circulatorio**

Esta línea de actuación, que complementa la anterior, tiene por objetivo optimizar el uso de la red viaria y eliminar los tráfico 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 peligrosas 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 (estacionamiento gratuito por tiempo muy limitado)**

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 (estacionamiento gratuito por tiempo muy limitado)**

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 Xàtiva**

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 públicos.

A menor escala, se podrían habilitar espacios para microplataformas en superficie (Parking Estació u otro) 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 |
|---|-------|-----------|--------|--------|-----------|-------------------------------|-----------|-----------|
| <b>ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD</b>   |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| 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  |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| <b>ESPACIO PÚBLICO</b>  |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| 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                                       |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| <b>SERVICIOS DE TRANSPORTE</b>  |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| 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                           |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| Movilidad colaborativa (car-pool, car-sharing...)   |       |           |        |        |           |                               |           |           |

|   | Justa | Inclusiva | Amable | Segura | Saludable | Respetuosa con medio ambiente | Eficiente | Acogedora |
|---|-------|-----------|--------|--------|-----------|-------------------------------|-----------|-----------|
| <b>INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE</b>                         |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| 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                                     | ■     | ■         | ■      | ■      | ■         | ■                             | ■         | ■         |
| <b>GESTIÓN DEL TRÁFICO</b>  |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| Plan de calmado del tráfico de la ciudad                                      | ■     | ■         | ■      | ■      | ■         | ■                             | ■         | ■         |
| Jerarquización viaria y eliminación de tráficos de paso                       | ■     | ■         | ■      | ■      | ■         | ■                             | ■         | ■         |
| Plan de circulación/Nuevo esquema circulatorio                                | ■     | ■         | ■      | ■      | ■         | ■                             | ■         | ■         |
| Remodelación de intersecciones peligrosas                                     | ■     | ■         | ■      | ■      | ■         | ■                             | ■         | ■         |
| 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 | ■     | ■         | ■      | ■      | ■         | ■                             | ■         | ■         |
| <b>GESTIÓN DE LA MOVILIDAD</b>  |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| Programa de caminos escolares en todos los centros educativos de Xàtiva       | ■     | ■         | ■      | ■      | ■         | ■                             | ■         | ■         |
| Señalización de itinerarios escolares   | ■     | ■         | ■      | ■      | ■         | ■                             | ■         | ■         |
| Impulso del programa "Comercio amigo de la infancia"                          | ■     | ■         | ■      | ■      | ■         | ■                             | ■         | ■         |

|  | Justa | Inclusiva | Amable | Segura | Saludable | Respetuosa con medio ambiente | Eficiente | Acogedora |
|--|-------|-----------|--------|--------|-----------|-------------------------------|-----------|-----------|
| 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 por la ciudad                                      |       |           |        |        | ■         |                               |           | ■         |
| Formación en movilidad sostenible  | ■     | ■         | ■      | ■      | ■         | ■                             | ■         |           |
| <b>INNOVACIÓN</b>  |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| 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   |       |           |        | ■      |           | ■                             | ■         |           |
| <b>MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO</b>   |       |           |        |        |           |                               |           |           |
| 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 |       |           |        |        | ■         |                               |           |           |

|  | Justa | Inclusiva        | Amable | Segura           | Saludable        | Respetuosa con medio ambiente | Eficiente        | Acogedora |
|--|-------|------------------|--------|------------------|------------------|-------------------------------|------------------|-----------|
| Adecuación no motorizada de carreteras                             |       |                  |        | Impacto moderado | Impacto moderado |                               |                  |           |
| <b>MAYOR EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCIAS</b>                  |       |                  |        |                  |                  |                               |                  |           |
| Incentivar la utilización de vehículos de carga poco contaminantes |       |                  |        |                  |                  | Impacto elevado               | Impacto elevado  |           |
| Centro de consolidación urbana de mercancías                       |       |                  |        |                  |                  | Impacto elevado               | Impacto elevado  |           |
| Servicio de reparto en bici  |       | Impacto moderado |        |                  | Impacto moderado | Impacto elevado               | Impacto elevado  |           |
| Servicio de reparto de mercancías eco-social                       |       | Impacto elevado  |        |                  | Impacto moderado | Impacto elevado               | Impacto elevado  |           |
| Revisión de la regulación de horarios de carga y descarga          |       |                  |        |                  |                  | Impacto moderado              | Impacto moderado |           |
| "Buzón" de recogida de compra on-line                              |       |                  |        |                  |                  | Impacto moderado              | Impacto moderado |           |

Impacto reducido o nulo (en el corto plazo) 

Impacto moderado 

Impacto elevado 

|   | Peatón | Bicicleta | Tpte público | Coche/Moto |
|---|--------|-----------|--------------|------------|
| <b>ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD</b>   |        |           |              |            |
| 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  | ■      | ■         | ■            | ■          |
| <b>ESPACIO PÚBLICO</b>  |        |           |              |            |
| 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                                       | ■      |           |              |            |
| <b>SERVICIOS DE TRANSPORTE</b>  |        |           |              |            |
| 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                           |        |           | ■            |            |
| Movilidad colaborativa (car-pool, car-sharing...)   |        |           |              | ■          |

|   | Peatón | Bicicleta | Tpte público | Coche/Moto |
|---|--------|-----------|--------------|------------|
| <b>INFRAESTRUCTURAS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE</b>                         |        |           |              |            |
| 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                                     |        |           |              | ■          |
| <b>GESTIÓN DEL TRÁFICO</b>  |        |           |              |            |
| Plan de calmado del tráfico de la ciudad                                      | ■      | ■         | ■            | ■          |
| Jerarquización viaria y eliminación de tráficós de paso                       | ■      | ■         | ■            | ■          |
| Plan de circulación/Nuevo esquema circulatorio                                |        |           | ■            | ■          |
| Remodelación de intersecciones peligrosas                                     | ■      | ■         | ■            | ■          |
| 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 | ■      |           |              | ■          |
| <b>GESTIÓN DE LA MOVILIDAD</b>  |        |           |              |            |
| 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 atrectores                         |        |           |              |            |
| 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  |        |           |              |            |
| <b>INNOVACIÓN</b>  |        |           |              |            |
| 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   |        |           |              |            |
| <b>MEJOR CONEXIÓN CON EL ENTORNO</b>   |        |           |              |            |
| 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   |        |           |              |            |

|  | Peatón | Bicicleta | Tpte público | Coche/Moto |
|--|--------|-----------|--------------|------------|
| <b>MAYOR EFICIENCIA DEL REPARTO DE MERCANCÍAS</b>                  |        |           |              |            |
| 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, 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 seguidos 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.