



Ajuntament
de la Vila d'Olocau



ESBORRANY PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE LA VILA D'OLOCAU

ABRIL 2021



Ferran Samper Salvador

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Nº colegiado: 33519

CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO
AMBIENTE, S.L.



Cód. Validación: 3MR4LGGZTT5C97PLRZQ2W2A9C | Verificación: <https://olocau.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 144

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....1

I – DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

I. 1. CARACTERÍSTICAS GENERALES.....3

I. 2. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y TOMA DE DATOS6

 I. 2.1. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN7

 I. 2.2. TOMA DE DATOS DE CAMPO7

 I. 2.3. ENCUESTAS REALIZADAS8

I. 3. OFERTA DE MOVILIDAD9

 I. 3.1. ACCESIBILIDAD EXTERNA DEL MUNICIPIO Y USOS DEL SUELO9

 I. 3.2. INFRAESTRUCTURA PEATONAL13

 I. 3.3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA17

 I. 3.4. INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO19

 I. 3.5. INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO.....21

 I. 3.6. APARCAMIENTO23

 I. 3.7. INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS24

I. 4. DEMANDA DE MOVILIDAD25

 I. 4.1. FACTORES DETERMINANTES DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD.....25

 I. 4.2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS27

 I. 4.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE APARCAMIENTO41

I. 5. ANÁLISIS DAFO Y DIAGNÓSTICO INTEGRADO42

 I. 5.1. ANÁLISIS DAFO.....42

 I. 5.2. DIAGNÓSTICO INTEGRADO43

I. 6. PARTICIPACIÓN CIUDADANA43

 I. 6.1. JORNADA DE PARTICIPACIÓN.....43

II – PROGRAMA DE ACTUACIONES

II. 1. INTRODUCCIÓN.....47

II. 2. PLAN Y DESARROLLO DE PROPUESTAS49

 II. 2.1. MOVILIDAD PEATONAL49

 II. 2.2. MOVILIDAD EN BICICLETA.....63

 II. 2.3. ACCESIBILIDAD74

 II. 2.4. TRANSPORTE PÚBLICO79

 II. 2.5. VEHÍCULO PRIVADO84

 II. 2.6. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS93

 II. 2.7. ACTUACIONES PARA LA EQUIDAD DE GÉNERO95

 II. 2.8. CRONOGRAMA PROPUESTAS ACTUACIÓN96

 II. 2.9. CÁLCULO DE LAS EMISIONES RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE.....97

 II. 2.10. INFRAESTRUCTURA VERDE99

III – COMUNICACIÓN Y SEGUIMIENTO

III 1. INTRODUCCIÓN.....106

III 2. COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN106

 III. 2.1. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN GLOBAL106

 III. 2.2. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN EL TRABAJO.....107

 III. 2.3. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN LOS CENTROS ESCOLARES108

III 3. SEGUIMIENTO.....109

 III. 3.1. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SELECCIONADOS.....109

BIBLIOGRAFIA.....114

ANEXO ESTUDIO ACÚSTICO

ANEXO PLANOS.....



Ajuntament
de la Vila d'Olocau



ESBORRANY PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE LA VILA D'OLOCAU I DIAGNÒSTIC



INTRODUCCIÓN

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se debe entender como una necesidad, para que las ciudades del mundo cambien sus pautas de movilidad hacia un enfoque más concienciado y sostenible por razones económicas, sociales y ambientales. El objetivo del plan es fomentar los modos de transporte más sostenibles como son la bicicleta y el peatón, incrementar las facilidades para la utilización del transporte público y restringir cada vez más el vehículo privado motorizado en los núcleos urbanos.

Los tres pilares básicos sobre los que se debe sustentar un PMUS son:

1. Reducir los costes económicos del transporte y las externalidades negativas del mismo.
2. Reducir los costes sociales del transporte.
3. Reducir los costes ambientales de la movilidad actual.

En cuanto a la parte económica, un cambio hacia una movilidad más sostenible va a suponer ahorros económicos en cuanto a: reducción de gastos hospitalarios por problemas respiratorios, reducción del gasto en gasolina, reducción del gasto del vehículo privado, de los seguros, de la ocupación de la vía pública, etc.

En la parte social destacan los beneficios en la calidad de vida de la ciudad, la reducción del tiempo en los atascos, la reducción de enfermedades y molestias a la población, la reducción de accidentes de tráfico, etc.

En cuanto a la parte ambiental, la implementación de un PMUS puede provocar: reducción de la contaminación acústica debida al tráfico en general, reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera, cambio de mentalidad para favorecer el respeto al medio ambiente, etc.

De forma genérica, se expone a continuación la definición de un PMUS, los objetivos y las fases del presente plan:

¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE?

Según la Guía práctica para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible elaborada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2006 (denominación actual: Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital). “*Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.*”

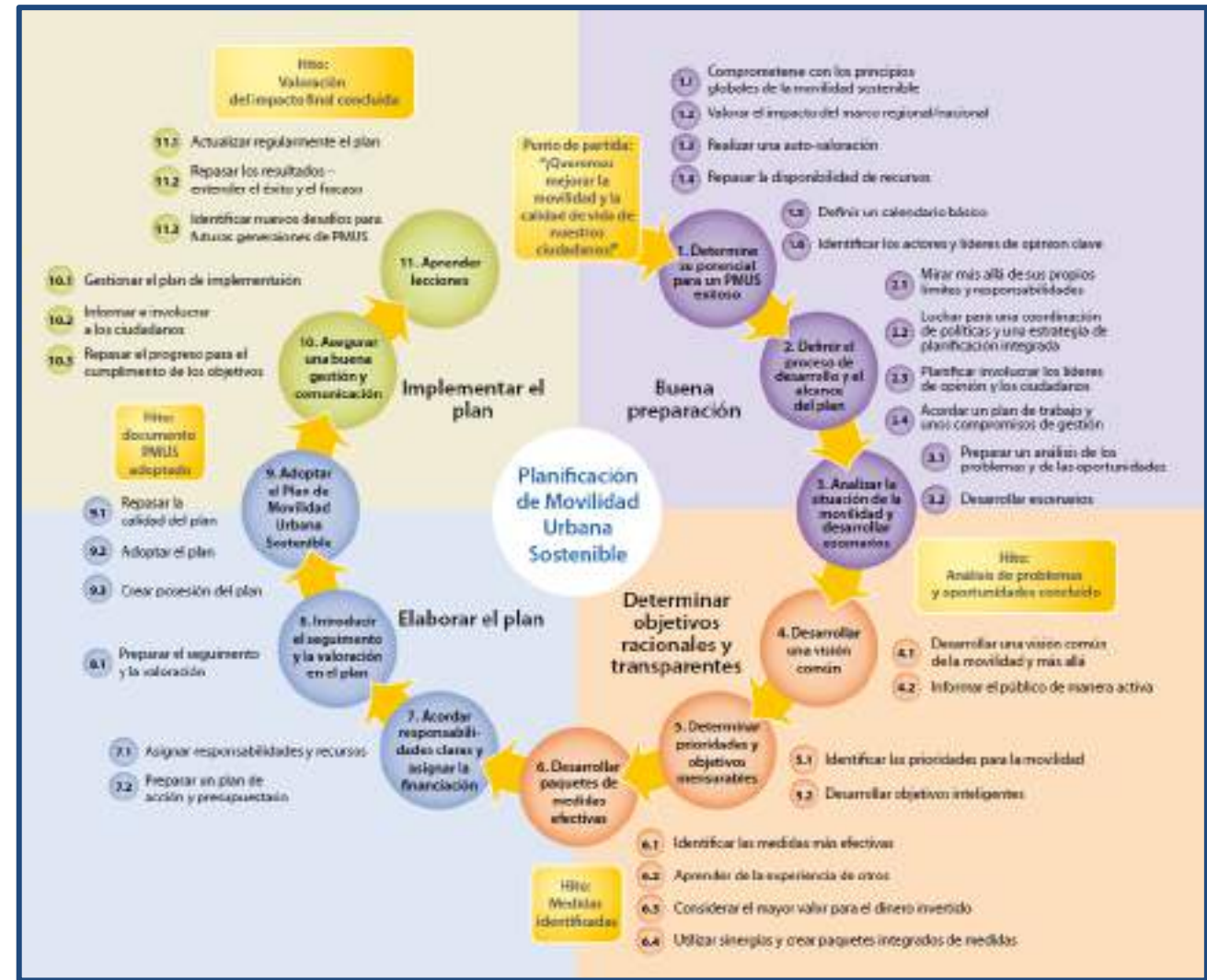


Ilustración 1 Fases de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible
Fuente: Desarrollo e Implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Fundación CIRCE

OBJETIVOS Y FASES DEL PLAN

Los **objetivos** del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible se listan, a continuación:

- La regulación y control de acceso del tráfico rodado, así como la mejora de la seguridad vial en las calles del municipio.
- La gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado.
- El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- El establecimiento de medidas específicas de gestión de la movilidad.
- La mejora de la movilidad de personas con movilidad reducida y la inclusión social.
- La integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.
- La mejora de la movilidad bajo el concepto de género.
- El fomento de la movilidad a pie y en bicicleta.
- La gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.
- La regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.

La redacción del PMUS d'Olocau se ha desarrollado en diferentes fases:

Fase I. Diagnóstico de la situación actual

El diagnóstico de la situación actual lo componen los siguientes puntos:

- Fase I.1 Introducción.

En este apartado se han definido las características principales del municipio y los aspectos socioeconómicos que determinan o pueden determinar su movilidad.

- Fase I.2 Recopilación de información básica. Toma de datos.

En este apartado:

- Se ha recopilado y examinado la documentación disponible y/o facilitada por parte del Ajuntament de la Vila d'Olocau, que de alguna manera pueda proporcionar información sobre la evolución de la movilidad y su diagnóstico actual.
- Se ha definido de la campaña de campo a realizar. Dicha campaña ha tenido como objetivo captar, mediante la toma de datos, toda aquella información representativa desde el punto de vista de la oferta y la demanda. En este caso, se ha llevado a cabo una grabación con GPS en la que se han registrado todas las vías del municipio.
- Además, con los datos obtenidos de las diferentes de encuestas (movilidad general y movilidad escolar) que se han realizado, se ha completado la información facilitada por el Ajuntament de la Vila d'Olocau.

- Fase I.3 Análisis y diagnóstico de la situación actual. Oferta.

En este apartado, se ha analizado en profundidad la oferta de infraestructuras y servicios de movilidad actual en Olocau, desde diferentes aspectos: la accesibilidad externa al municipio; la infraestructura peatonal existente. la infraestructura ciclista, los espacios reservados al transporte público y privado, las plazas de aparcamiento, las plazas destinadas a uso de carga y descarga u otros usos del espacio en calzada, etc.

- Fase I.4 Análisis y diagnóstico de la situación actual. Demanda.

En este apartado, se han analizado, detalladamente, las necesidades que tienen los diferentes actores que participan en la movilidad del municipio: los requerimientos para los desplazamientos peatonales y ciclistas, la necesidad de plazas de aparcamiento, las áreas de influencia de las plazas de carga y descarga, las ubicaciones de los centros generadores y atractores de movimientos, las plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida (PMR), etc.

- Fase I.5 Análisis DAFO y Diagnóstico integrado.

Esta fase constituye un análisis de los aspectos positivos y negativos tanto de origen interno como externo influyentes en la movilidad, clasificándolos como Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades.

Asimismo, incorpora un diagnóstico integrado de los principales problemas detectados y clasificados de manera jerarquizada.

En esta primera fase se ha desarrollado un primer contacto con la ciudadanía (encuestas, consultas sectoriales, etc) que han finalizado con el desarrollo de un taller virtual de participación ciudadana (Fase I.6 Participación ciudadana). Este taller, ha tomado como base el borrador de diagnóstico presentado, y ha servido para conocer la situación percibida por parte de los habitantes sobre la situación de la movilidad y también poder entender hacia donde desean enfocar el futuro de su movilidad. A partir del diagnóstico y de la percepción de la participación ciudadana, se han desarrollado las siguientes fases del PMUS:

Fase II. Programa de actuaciones

- Fase II.1 Introducción

En esta fase se han desarrollado y planificado las diferentes propuestas a implementar para fomentar la movilidad mediante modos de transporte más sostenibles.

- Fase II.2 Plan y desarrollo de propuestas

En este punto se han desarrollado y planificado las diferentes propuestas de actuación y se han clasificado según su tipología.

Fase III. Comunicación y seguimiento

- Fase III.1 Introducción

En esta fase se han descrito diferentes programas de sensibilización, comunicación y promoción de la movilidad sostenible que podrían aplicarse en el municipio.

- Fase III.2 Comunicación y divulgación

Dichos programas de movilidad se han dividido según tres tipologías: global, al trabajo y a centros escolares.

- Fase III.3 Seguimiento

Se han seleccionado unos indicadores determinados para el seguimiento y evaluación de las actuaciones propuestas en el PMUS.

I.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES

El municipio de Olocau se encuentra situado al norte de la capital autonómica (València) y pertenece a la comarca de Camp de Túria.

Cuenta con un término municipal, de 37,4 km² y dista unos 30 km de la ciudad de València.

Su término municipal linda con los siguientes municipios, al:

- Norte: Marines y Gátova
- Sur: Pobla de Vallbona.
- Este: Serra.
- Oeste: Marines y Llíria.

Durante el desarrollo del plan se han generado una serie de planos con el objetivo de favorecer la interpretación de toda aquella información obtenida para cada uno de los apartados. Estos planos se encuentran recopilados en el último capítulo, denominado “anexo de planos”.

Situación y emplazamiento

Se muestra el ámbito de Olocau, marcando en el centro la ubicación del municipio dentro del ámbito.

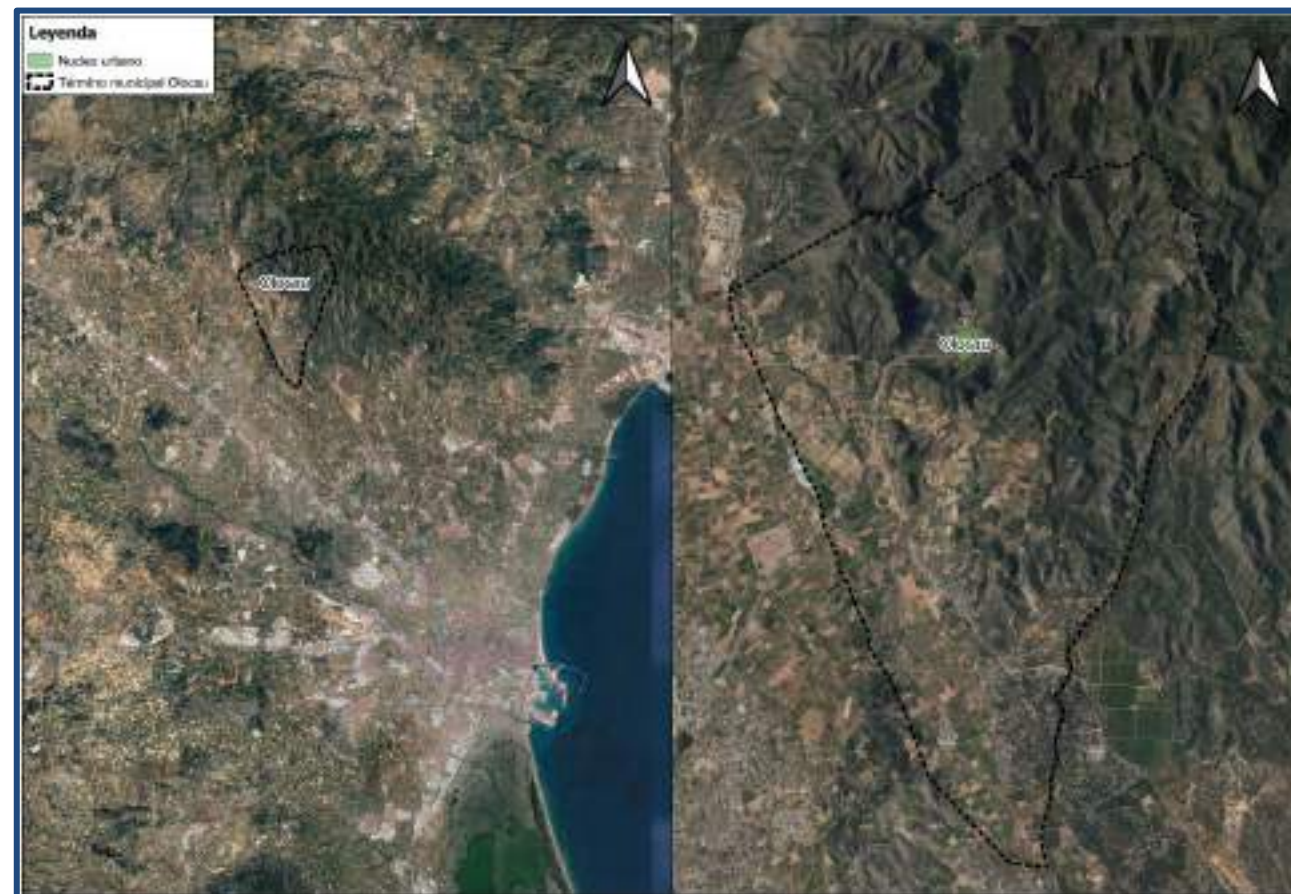


Ilustración 2 Situación y emplazamiento
Fuente: Elaboración propia

Bordeando el término municipal discurre la carretera CV-25 de media capacidad, esta vía es de titularidad autonómica (Generalitat Valenciana) discurre por el lado oeste del casco urbano de sur a norte (desde Llíria a Segorbe), enlaza con la A-23 (autovía de Sagunto a Zaragoza) y la CV-35 (de València a Rincón de Ademuz); además conecta Olocau con los municipios vecinos de Llíria, Marines y Gátova.



Ilustración 3 Vista Ajuntament d'Olocau, Plaça Major
Fuente: Elaboración propia

Orografía

Olocau se ubica en la ladera de la Peña Ali Maimó por lo que se presentan pendientes variables en las calles en dirección hacia la montaña, mientras que los ejes perpendiculares que rodean a la montaña son bastante llanas, por lo que para favorecer la movilidad activa será un factor a tener en cuenta.

Climatología

La climatología es un factor determinante en el uso de medios de transporte no motorizados dado que características climatológicas extremas, como temperaturas elevadas o frías disuaden a los usuarios de realizar desplazamientos a pie o en bicicleta.

Por su localización, Olocau posee unas condiciones climáticas favorables en la mayoría de los meses del año. Su clima es típicamente mediterráneo, con temperaturas mínimas suavizadas, siendo los veranos secos, calurosos y largos.

En cuanto a las precipitaciones, se concentran en las estaciones de primavera y otoño, existiendo riesgo de gota fría en esta última.

A continuació, se mostra el climograma de Olocau, expresando mediante barras verticales azules la precipitación medida en milímetros, y mediante una curva roja (diagrama de temperatura) las temperaturas medidas en grados Celsius; a lo largo de todo el año.

El eje horizontal representa los 12 meses del año: (01) enero, (02) febrero, hasta (12) diciembre.

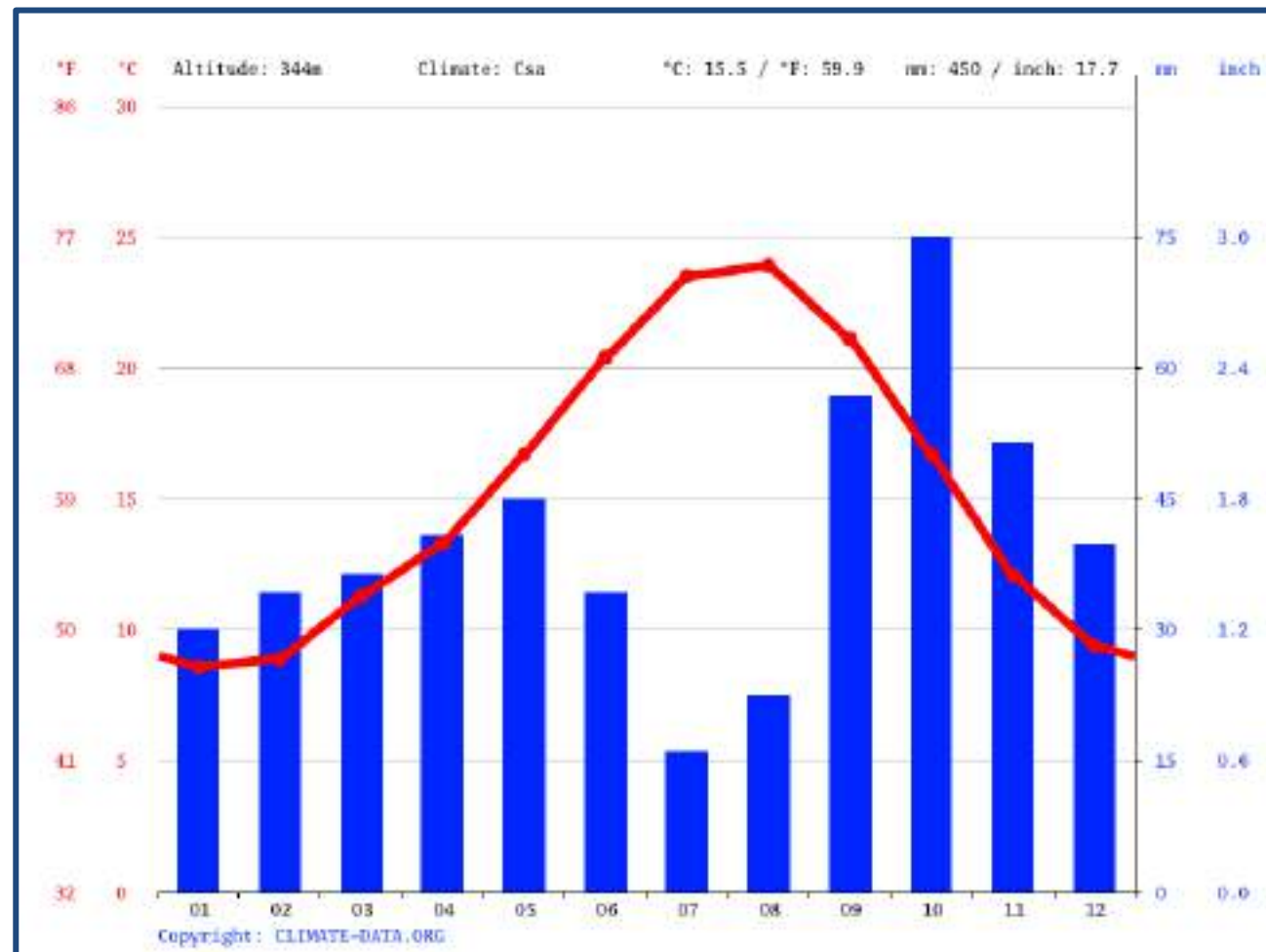


Ilustración 4 Climograma y Diagrama de temperatura
Fuente: <https://es.climate-data.org>

La siguiente tabla climática representa numéricamente, para cada mes del año, la temperatura media, mínima y máxima expresada en grados Celsius la precipitación en mm.

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	8.6	8.9	11.3	13.3	16.7	20.4	23.5	23.9	21.1	16.7	12.1	9.4
Temperatura mín. (°C)	4.4	4.9	6.4	8.6	12	15.8	18.8	19.3	16.4	12	7.5	5
Temperatura máx. (°C)	12.9	13	16.2	18.1	21.4	25	28.2	28.5	25.8	21.4	16.7	13.9
Precipitación (mm)	28	32	34	38	42	32	15	21	53	70	48	37

Ilustración 5 Tabla climática
Fuente: <https://es.climate-data.org>

Se observa que el mes más seco corresponde a julio con 15 mm de precipitaciones, y el más lluvioso a octubre con 70 mm, siendo el promedio anual 37,5 mm y el total 450 mm.

En cuanto a la temperatura, el mes más caluroso del año es agosto con un promedio de 23,9 °C y el más frío, enero con 8,6 °C.

Población

El estudio de las características de la población, como la evolución y la distribución por edades resulta imprescindible para analizar la movilidad de las personas, dado que son éstas quienes, de acuerdo a sus necesidades y posibilidades, realizan los desplazamientos utilizando los modos de transporte de los que disponen.

Otro aspecto importante es el análisis de los centros de atracción o generación de viajes, que son los puntos de inicio o fin de los desplazamientos realizados, tanto dentro del municipio como hacia el exterior.

Se ha analizado, según los datos del Instituto Valenciano de Estadística (Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball), la evolución de la población Olocau en los últimos años.

A fecha de 2018 contaba con 1.766 habitantes y una densidad de población de 47 habitantes/km².

El siguiente gráfico muestra la evolución de la población en los últimos años, donde puede observarse un incremento de casi un 30% durante el periodo 2006-2018.



Ilustración 6 Evolución poblacional
Fuente: Institut Valencià de Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

La pirámide demográfica sirve para conocer la estructura formada por los grupos de población residentes en el municipio, ya que, según su edad y sexo, se puede conocer o determinar, en cierta medida, la importancia que tiene cada uno de los diferentes grupos sociales en el municipio (estudiantes, trabajadores, jubilados...) y que se encuentran implicados en la movilidad de Olocau.

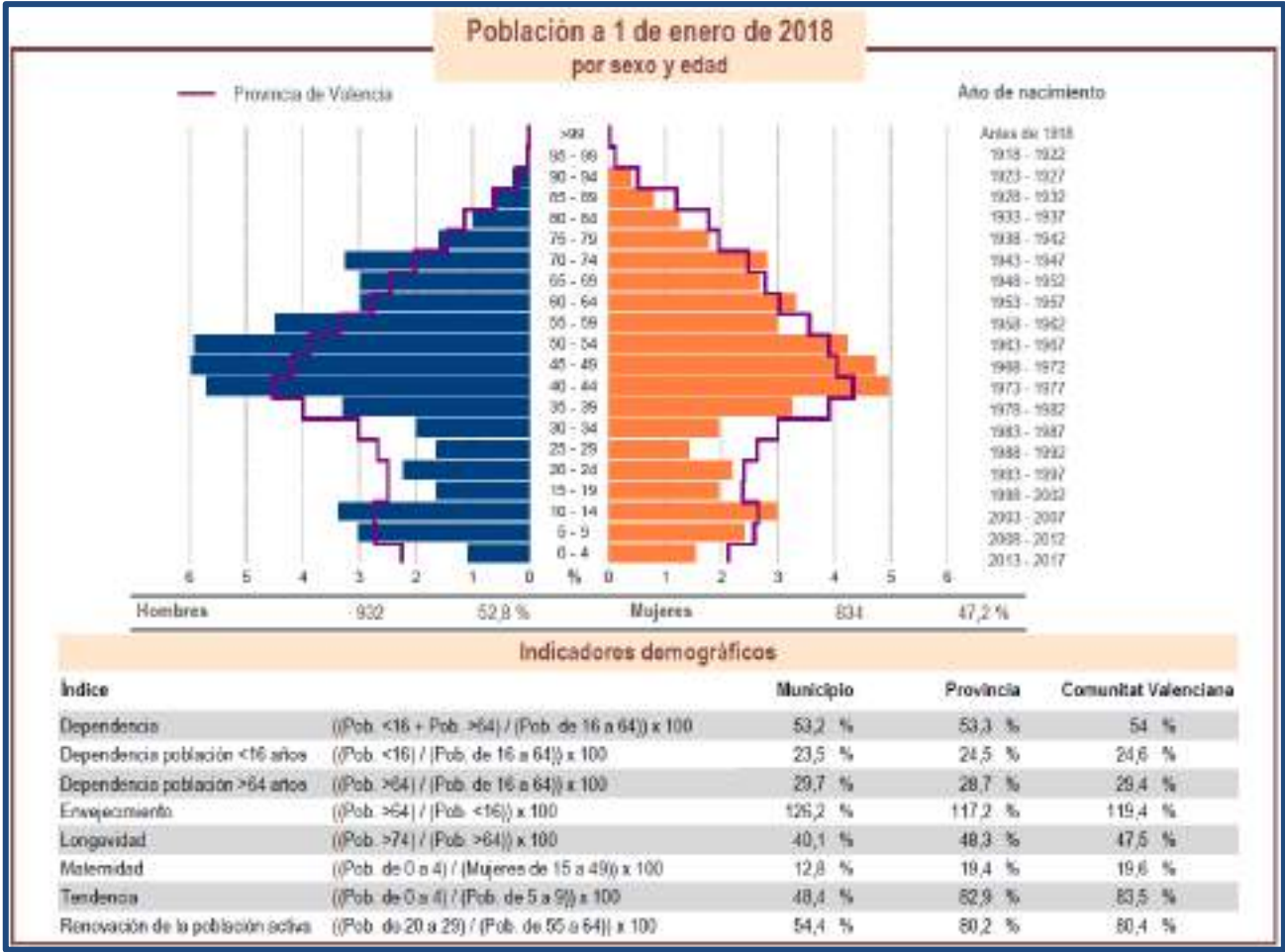


Ilustración 7 Pirámide demográfica

Fuente: Institut Valencià de Estadística. Conselleria d’Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

La pirámide demográfica de Olocau muestra, en comparación con la media de la provincia de València (líneas moradas de la ilustración superior), un mayor número de personas entre los 40 y 74 años.

Asimismo, puede calcularse que la población mayor de 15 años, es decir, con posibilidad de conducir, suma un total de 1.350 habitantes.

Término municipal y núcleos urbanos

El término municipal de Olocau está compuesto por el núcleo urbano principal, donde se encuentra la mayor parte de la población, y otros cuatro núcleos de población con menor densidad compuestos por viviendas residenciales en urbanizaciones.

Nuclis de Població
Dades al 17-10-2019. (Xifra No Oficial)

Nom	Població	Mapa
Nucli urbà	585	
La Lloma	79	
La Pedralvilla	435	
Pla de La Torre	87	
Pla de Marco - Les Forquetes	104	
Disseminats	478	

Ilustración 8 Núcleos de Población
Fuente: Ajuntament de la Vila d'Olocau

Las urbanizaciones de La Pedralvilla, La Lloma y Plà de La Torre se sitúan junto a la CV-333 en el sureste del término municipal, junto a las urbanizaciones de la localidad de Serra.

La urbanización de Plà de Marco - Les Forquetes se sitúa junto la CV-25 al oeste del núcleo urbano principal.

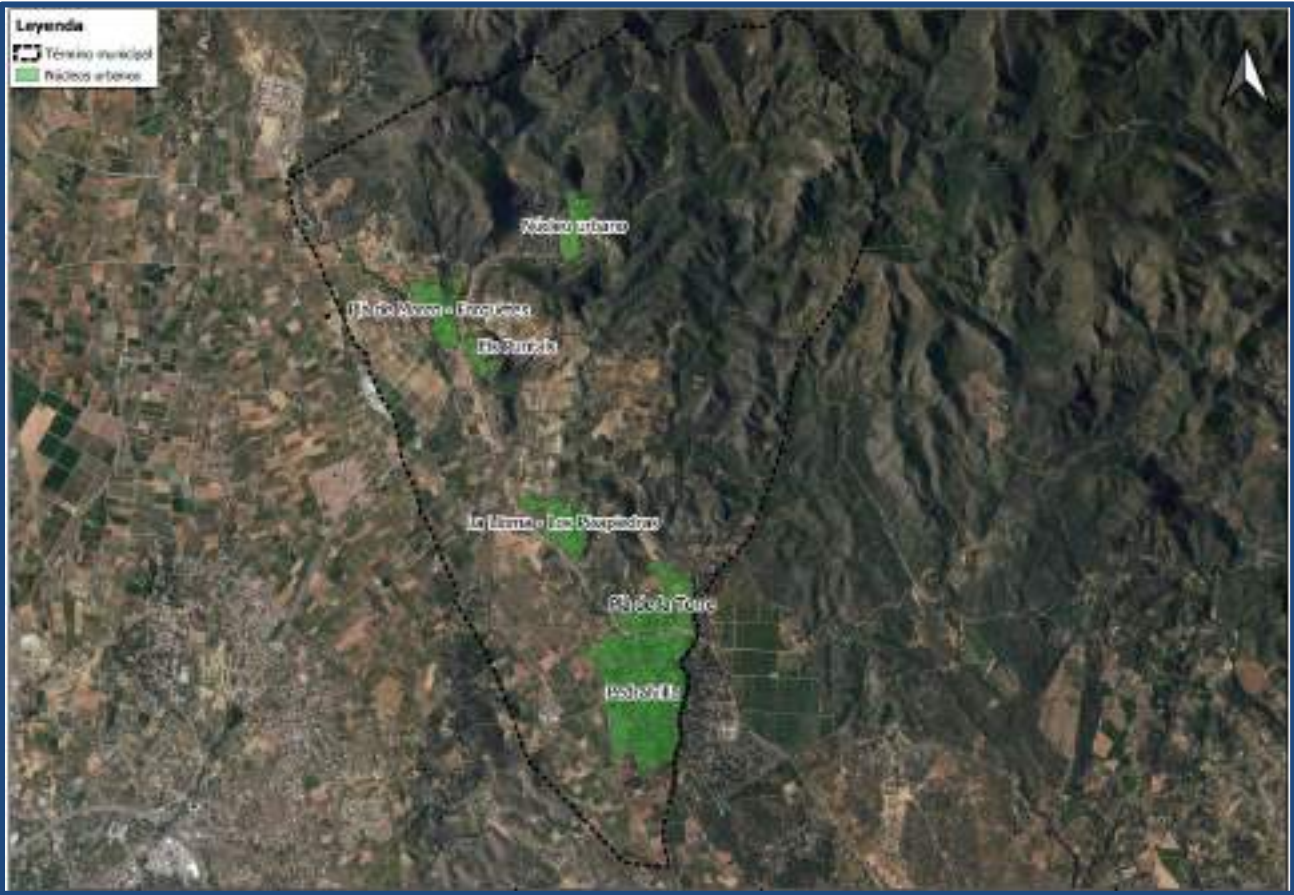


Ilustración 9 Término municipal y núcleos urbanos
Fuente: Elaboración propia

Actividades económicas

El número total de empresas activas en el municipio, exceptuando el sector primario, es de 82. Representando la industria un 6%, la construcción un 10% y el sector servicios un 84%, predominando este último. Claramente predomina este último sector económico.



Ilustración 10 Empresas activas por sector

Fuente: Institut Valencià de Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

Y analizando el sector primario, en el siguiente gráfico puede observarse el predominio de los cítricos con un 41%; seguido de los frutales en cuanto a la superficie de cultivo se refiere, con un valor del 37,6%.



Ilustración 11 Superficies de cultivo

Fuente: Institut Valencià de Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

I.2. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y TOMA DE DATOS DE CAMPO

En esta primera fase se han analizado las condiciones territoriales, sociales y económicas que influyen en la organización de la movilidad de Olcau. Con este propósito se han ido realizando los contactos necesarios con personal del municipio para obtener la información de las diferentes fuentes que disponen de los datos relacionados con el objeto de plan y especialmente con su sistema de transportes actual.

Se han consultado las siguientes fuentes de información e instituciones, de ámbito nacional, autonómico y local:

- Dirección General de Tráfico (DGT). Ministerio del Interior.
- Institut Valencià de Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball
- Regidoria d'Hisenda, Urbanisme, Medi Ambient i Energies Renovables (Ajuntament d'Olcáu).
- Regidoria de Participació Ciutadana, Festes, Voluntariat, Protecció Civil, Comunicació i Transparència. (Ajuntament d'Olcáu).
- Regidoria d'Educació, Cultura i Joventut (Ajuntament d'Olcáu).
- Ingeniero municipal (Ajuntament d'Olcáu).
- Policía Local d'Olcáu.



Ilustración 12 Realización de trabajos de campo

Fuente: Elaboración propia

I.2.1. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

La información aportada por las entidades competentes en el ámbito de estudio es de máxima importancia para que el plan contemple todos los aspectos del municipio, tanto los problemas como las potencialidades, para conocer hacia dónde se quiere enfocar la movilidad y las necesidades de futuro.

Cuanta mayor sea la información de base, mejor se realizará el diagnóstico y se aplicarán unas medidas más ajustadas a la demanda en un ámbito local y también supramunicipal.

Por todo ello, se ha solicitado información al Ajuntament y la Policía Local d'Olocau el siguiente listado de información práctica para el desarrollo del plan de movilidad:

- El planeamiento urbanístico: Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) del municipio.
- Información disponible que permita definir el ámbito y la geografía del término municipal.
- Información actualizada sobre los usos del suelo (residenciales, comerciales, industriales, equipamientos existentes y previstos).
- Normativa municipal existente en materia de tráfico y movilidad.
- Cartografía existente del municipio.
- Un listado de contactos de actores implicados en la movilidad del municipio (organismos, asociaciones, centro educativo...).
- Otras modificaciones en materia de movilidad realizadas recientemente en el municipio y actuaciones desarrolladas periódicamente.

Para ello se ha establecido contacto en repetidas ocasiones con el personal técnico del Ajuntament d'Olocau, el cual ha entregado el material disponible para desarrollar el trabajo y ha respondido a las dudas aparecidas a lo largo de esta etapa de obtención de información.

Asimismo, la Policía Local d'Olocau ha colaborado en la revisión de la disposición actual de los sentidos de circulación y la tipología de cada una de las vías. Así como informando sobre los últimos cambios en materia de movilidad realizados, la actual problemática existente y futuras propuestas de actuación.



Ilustración 13 Plaça Cervantes (situada a la entrada accediendo desde Lliria)

Fuente: Elaboración propia

Una vez analizada la información disponible por las diferentes áreas del Ajuntament y de la Policía local d'Olocau que han participado en la recopilación de información, se han planteado una serie de trabajos complementarios para reunir los datos que han servido como inicio en los trabajos de redacción del PMUS.

I.2.2. TOMA DE DATOS DE CAMPO

Se ha realizado una grabación geoposicionada utilizando una cámara P2PRO-USP 2 Pro Full HD 1080 dashcam con GPS integrado y 2.4 pulgadas LCD abordo de un vehículo, circulando por todas las vías del término municipal y sus diferentes viales de acceso.



Ilustración 14 Cámara de video-georreferenciado

Fuente: Elaboración propia

Para obtener datos característicos del municipio, se ha realizado una grabación durante las horas punta de un día laborable tipo para observar las pautas de movilidad y problemáticas existentes en el día a día de la localidad.

Los datos obtenidos a partir de estas grabaciones son:

- Disposición de señales horizontales y verticales.
- Intersecciones: giratorias o reguladas mediante señalización.
- Disposición de los elementos sobre las aceras.
- Protecciones peatonales.
- Plazas de estacionamiento singulares (carga y descarga, PMR, etc).
- Tipología de calzada.
- Sentidos de circulación.
- Otros.

Se muestra una captura del programa donde se aprecia la posición sobre el plano y la imagen obtenida mediante video-georreferenciación, junto con las coordenadas, la velocidad de circulación y otras variables posibles de registrar.



Ilustración 15 Captura visor video-georreferenciado
Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, se ha publicado una encuesta de movilidad general vía online en la que los vecinos han podido exponer sus comentarios y sugerencias, y en la que se les ha pedido su colaboración para comprender cómo se desplazan en su día a día. Esta encuesta se ha difundido en los canales de comunicación que dispone el Ajuntament d'Olocau (página web y redes sociales), y a partir de sus resultados se definirán las futuras líneas de actuación del plan.

I.2.3. ENCUESTAS REALIZADAS

Además de la encuesta general de movilidad se ha realizado una encuesta adicional, también vía online, en el centro educativo del municipio (CEIP Alt Carraixet). En ella se solicitaba a los encuestados, que indicaran el modo de desplazamiento habitual, los motivos por los que utilizan uno u otro medio para hacerlo, el tiempo empleado, las vías más utilizadas, etc.

Esta encuesta, no obstante, permitía realizar comentarios y sugerencias sobre otros aspectos que los encuestados consideraran influyentes en cuanto a la movilidad del municipio.

Todas las encuestas se han realizado en las dos lenguas oficiales: valencià y castellano.

A. ENCUESTA MOVILIDAD GENERAL

La encuesta de movilidad general se ha realizado para recopilar la información de los ciudadanos que han querido formar parte del proceso participativo, facilitando datos sobre los viajes diarios que realizan, sus motivos, etc.

A continuación, se muestran dos imágenes de la encuesta y se describen los temas principales de las preguntas planteadas.



Ilustración 16 Encuesta Movilidad general (1)

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 17 Encuesta Movilidad general (2)

Fuente: Elaboración propia

De la encuesta de movilidad general, se han obtenido **104 respuestas** 

Los temas principales preguntados son los siguientes:

- Información general.
- Viaje principal.
- Modo de desplazamiento a pie, en coche/moto, en bicicleta y en autobús.
- Viaje secundario.
- Desplazamientos fuera/dentro del municipio.
- Como habitante de Olocau, indique su opinión.

B. ENCUESTA MOVILIDAD CEIP ALT CARRAIXET

La encuesta de movilidad escolar del CEIP Alt Carraixet se ha realizado para recopilar la información de los usuarios del centro educativo que han querido formar parte del proceso participativo, facilitando datos sobre los viajes diarios que realizan, sus motivos, etc.

A continuació, se mostren imatges de la encuesta escolar desenvolupada.



Ilustración 18 Encuesta Movilidad Alt Carraixet (1)

Fuente: Elaboración propia

Información general / Informació general

Descripción (opcional)

Género / Gènere *

☐ Hombre / Home

☐ Mujer / Dona

Edad de la persona que realiza la encuesta / Edat de la persona que realitza l'enquesta *

☐ Menor de 12 años / Menys de 12 anys

☐ 12 - 18 años / 12 - 18 anys

☐ Más de 18 años / Més de 18 anys

Ilustración 19 Encuesta Movilidad Alt Carraixet (2)

Fuente: Elaboración propia

De la encuesta de movilidad escolar (CEIP Alt Carraixet) se han obtenido **25 respuestas** ✓

C. CANALES DE COMUNICACIÓN

Con el objetivo de alcanzar la máxima participación posible por parte de los vecinos, se han difundido las encuestas a través de diversos canales de comunicación como la página web del Ajuntament d'Olcou y las redes sociales.

Se muestran imágenes de dichas publicaciones, en la red social Facebook y web del Ajuntament.



Ilustración 20 Encuesta general

Fuente: Cuenta Facebook Ajuntament d'Olcou



Ilustración 21 Encuesta general

Fuente: Página web Ajuntament d'Olcou

I.3. OFERTA DE MOVILIDAD

En este punto se ha analizado la oferta actual de movilidad disponible en Olcou, aspectos como: la accesibilidad externa, la infraestructura peatonal existente, las vías ciclistas, los espacios reservados al transporte público y privado, las plazas de estacionamiento, las plazas destinadas a uso de carga y descarga, otros usos del espacio en calzada, etc.

I.3.1. ACCESIBILIDAD EXTERNA DEL MUNICIPIO Y USOS DEL SUELO

El primer paso ha consistido en estudiar la accesibilidad externa del municipio, es decir, los puntos de entrada y salida desde los lugares generadores o atractores de movimiento exteriores tales como núcleos urbanos próximos. (Ver plano 3 del anexo de planos).

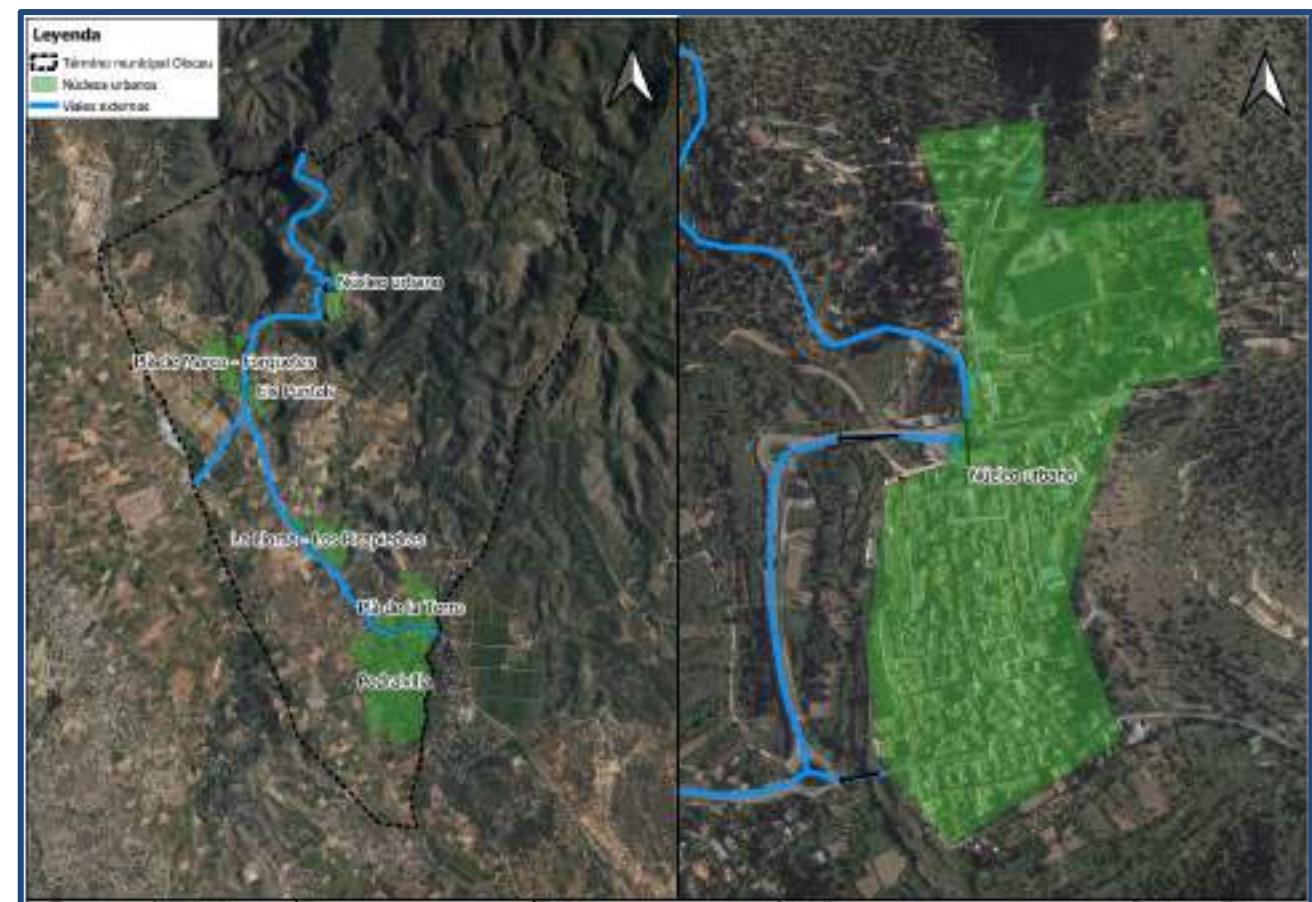


Ilustración 22 Viales externos y accesos al municipio

Fuente: Elaboración propia

También se ha estudiado la ubicación de los edificios que ofrecen servicios a los vecinos de Olcou, identificando los centros educativos, las zonas verdes, los edificios públicos, el edificio de culto, comercios más importantes, centros culturales, sociales, etc. Y todos esos lugares se han representado en un plano para que sirva como punto de partida de las futuras actuaciones que mejoren la movilidad urbana del municipio.

A. OFERTA VIARIA ACCESOS

Se describe, a continuación, la vía de acceso principal al municipio (CV-25), de titularidad autonómica, describiendo: sus características, los nodos que conectan y diferentes imágenes de su sección transversal.

Esta vía conecta Olocau con los municipios vecinos de Lliria, Marines y Gátova, mantiene su trazado por el lado oeste del casco urbano y conecta por el sur con Lliria y por el norte con Segorbe. Enlaza con la CV-35 (de València a Rincón de Ademuz) y con la A-23 (autovía de Sagunto a Zaragoza) respectivamente.

El acceso desde la CV-25 a Olocau desde Lliria y Marines, se muestra en la siguiente imagen, donde en el cruce en la carretera se accede atravesando un puente al municipio.



Ilustración 23 Sección de la CV-25 (acceso puente)

Fuente: Elaboración propia

Mientras que desde Gátova el acceso está formado por una glorieta con 4 ramales, 2 de acceso al municipio y 2 de continuidad de la CV-25.



Ilustración 24 Sección de la CV-25 (acceso norte al municipio y variante)

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, cabe destacar que la existencia de otros pequeños accesos desde la CV-25 a diferentes calles de la localidad.



Ilustración 25 Sección de la CV-25 (acceso a calles del municipio)

Fuente: Elaboración propia

B. IDENTIFICACIÓN DEL DÉFICIT DE ACCESIBILIDAD

Se han identificado los puntos de la localidad donde se encuentran zonas con un déficit de accesibilidad, ya sea a causa de la trama urbana dispuesta actualmente o por elementos urbanos ubicados sobre la vía. Estos puntos son:

- Apertura de viario: En la zona del Poliesportiu hay calles sin continuidad donde se dificulta la conectividad al casco urbano y fomentan aún más el uso del vehículo privado.



Ilustración 26 c/ Botánico Cabanillas

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 27 Av/ Font del Frare

Fuente: Elaboración propia

De igual forma, algunas de las casas situadas en c/ del Trinquete, debido a la orografía, en realidad tienen su acceso principal por c/ Les Piteres, dicho acceso no se encuentra debidamente pavimentado ni con aceras lo que complica que todos los habitantes puedan desplazarse adecuadamente.



Ilustración 28 Carrer Les Piteres

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 29 Carrer del Trinquete

Fuente: Elaboración propia

- Falta de aceras: Algunos tramos en las calles carecen de suficiente espacio reservado para la movilidad peatonal, teniendo que discurrir por la calzada compartiendo la sección con los vehículos motorizados. Esta situación puede representar un riesgo para la seguridad vial de los usuarios vulnerables.

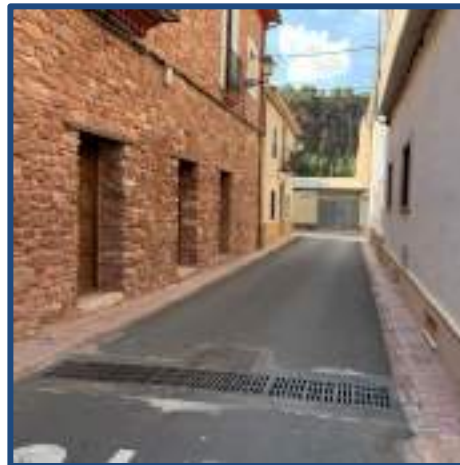


Ilustración 30 Carrer Maestro Roselló

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 31 Carrer San Roque

Fuente: Elaboración propia

C. CENTROS DE ATRACCIÓN

Un aspecto de especial importancia en el desarrollo de un plan de movilidad consiste en analizar los centros de atracción de viajes, es decir, en conocer, la disposición de los equipamientos principales y los servicios que proporcionan dentro del municipio; con el objetivo de conocer los lugares en los que se desplaza el mayor volumen de personas en los diferentes medios de transporte. Para ello, se han tenido en cuenta dentro del casco urbano:

- Centros generadores de viajes. Son el origen de viajes y por tanto generan desplazamientos a otros puntos.

- Centros atractores de viajes. Son aquellos puntos que atraen a los viajeros, teniendo función de sumideros de flujo de usuarios.

Una vez destacados se pueden localizar las vías que conducen a dichos lugares, las cuales adquirirán una mayor importancia para la movilidad del municipio y por consecuencia se tendrán que estudiar con un mayor grado de detalle.

En el plano número 4 del anexo de planos, se exponen algunos de los lugares destacados que se han identificado. Algunos de ellos son el Ajuntament, el Poliesportiu, l'Auditori, el Centre Social, el CEIP Alt Carraixet, l'Esglesia, la Biblioteca, l'Ambulatori y comercios de diversa índole.

Cabe destacar en este sentido, que desde fuentes del propio Ayuntamiento se ha señalado que está previsto a medio plazo el traslado del Colegio Alt Carraixet al entorno del Poliesportiu. Por su parte, la Escuela Infantil del mismo nombre permanecerá en el lugar que ocupa en la actualidad.

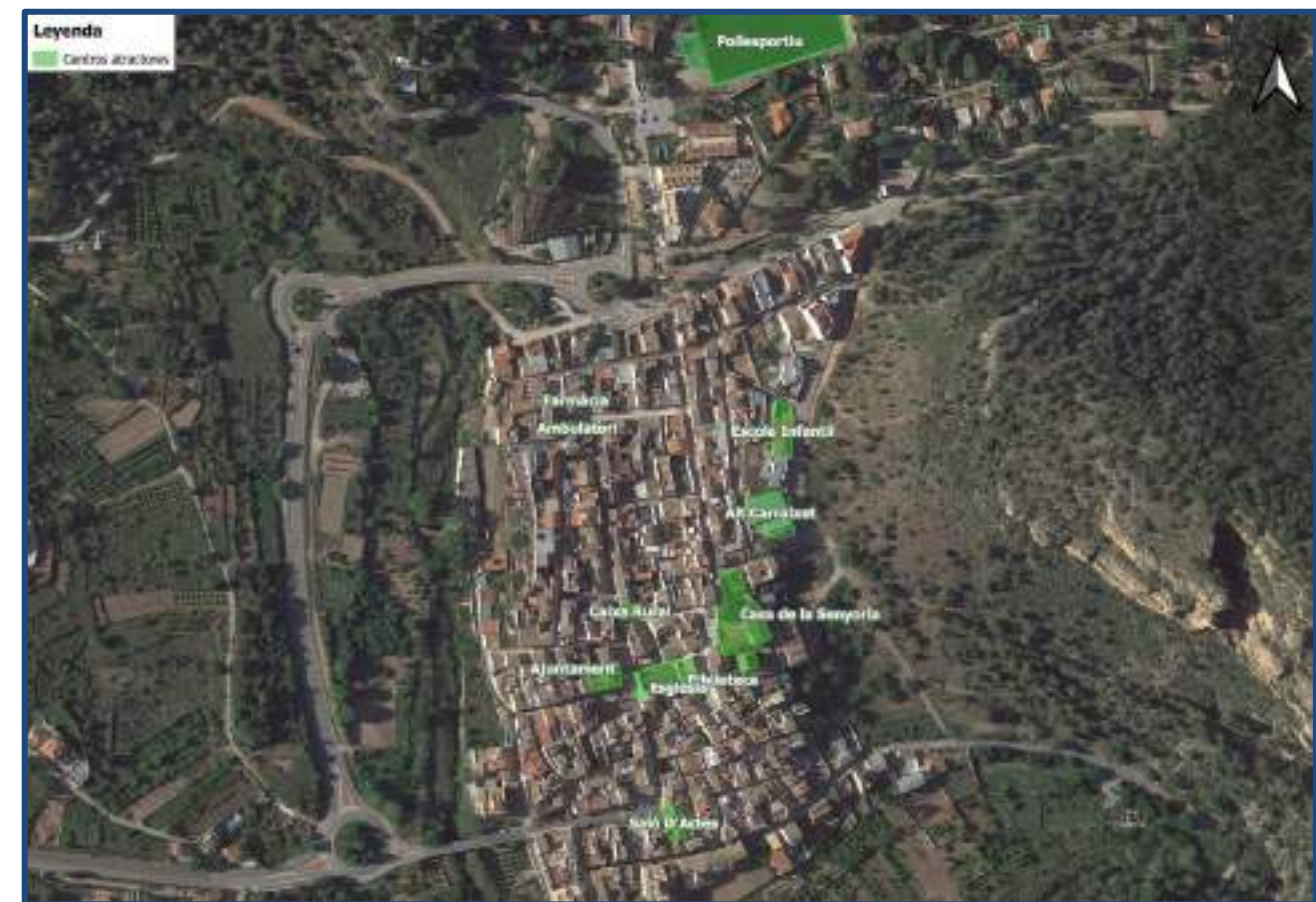


Ilustración 32 Centros atractores

Fuente: Elaboración propia

Las siguientes imágenes muestran algunos ejemplos de estos centros de atracción de viajes: la Plaça Major con l'Ajuntament, l'Esglesia o Correos, y el Poliesportiu (C/San José).



Ilustración 33 Iglesias, Correos, Ayuntamiento
Fuente: Elaboración propia



Ilustración 34 Poliesportiu
Fuente: Elaboración propia

D. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

El planeamiento urbanístico de Olcav se encuentra regulado mediante un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), el cual se redactó en el año 2002 y fue aprobado en 2003.

El PGOU constituye un documento de referencia en la redacción de un PMUS dado que las propuestas de actuaciones deben seguir los criterios y restricciones que se establezcan en dicho plan, el cual regula entre otros aspectos, los usos del suelo.

En primer lugar, se muestra el planeamiento urbanístico actual en el término municipal obtenido a partir del visor de cartografía, del Institut Cartogràfic Valencià. La clasificación de suelos según colores es la siguiente: urbano (rojo), urbanizable (amarillo) y no urbanizable protegido (verde).

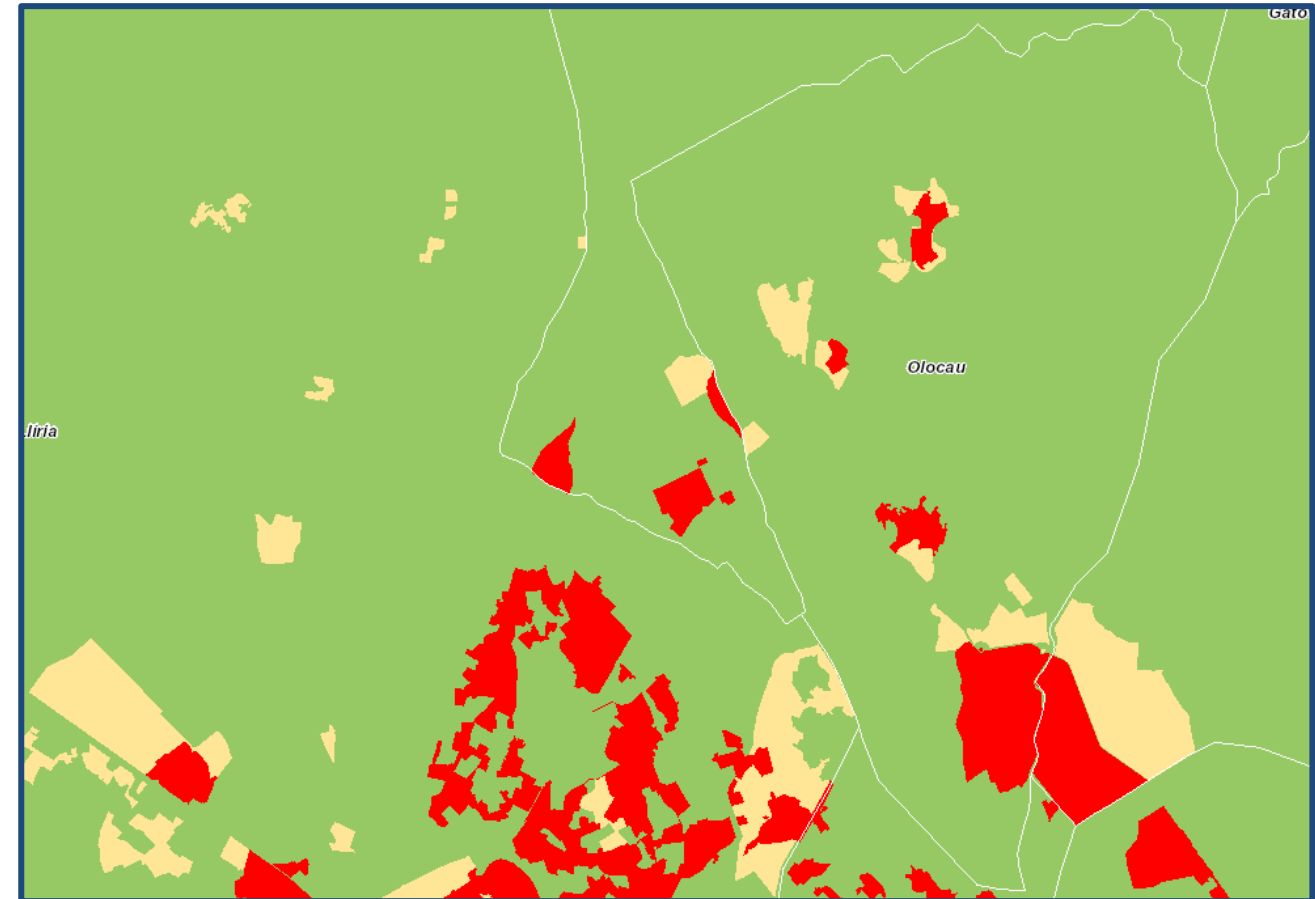


Ilustración 35 Planeamiento urbanístico actual
Fuente: Visor.gva.es

Por otra parte, se muestra el planeamiento urbanístico definido en el PGOU del casco urbano.

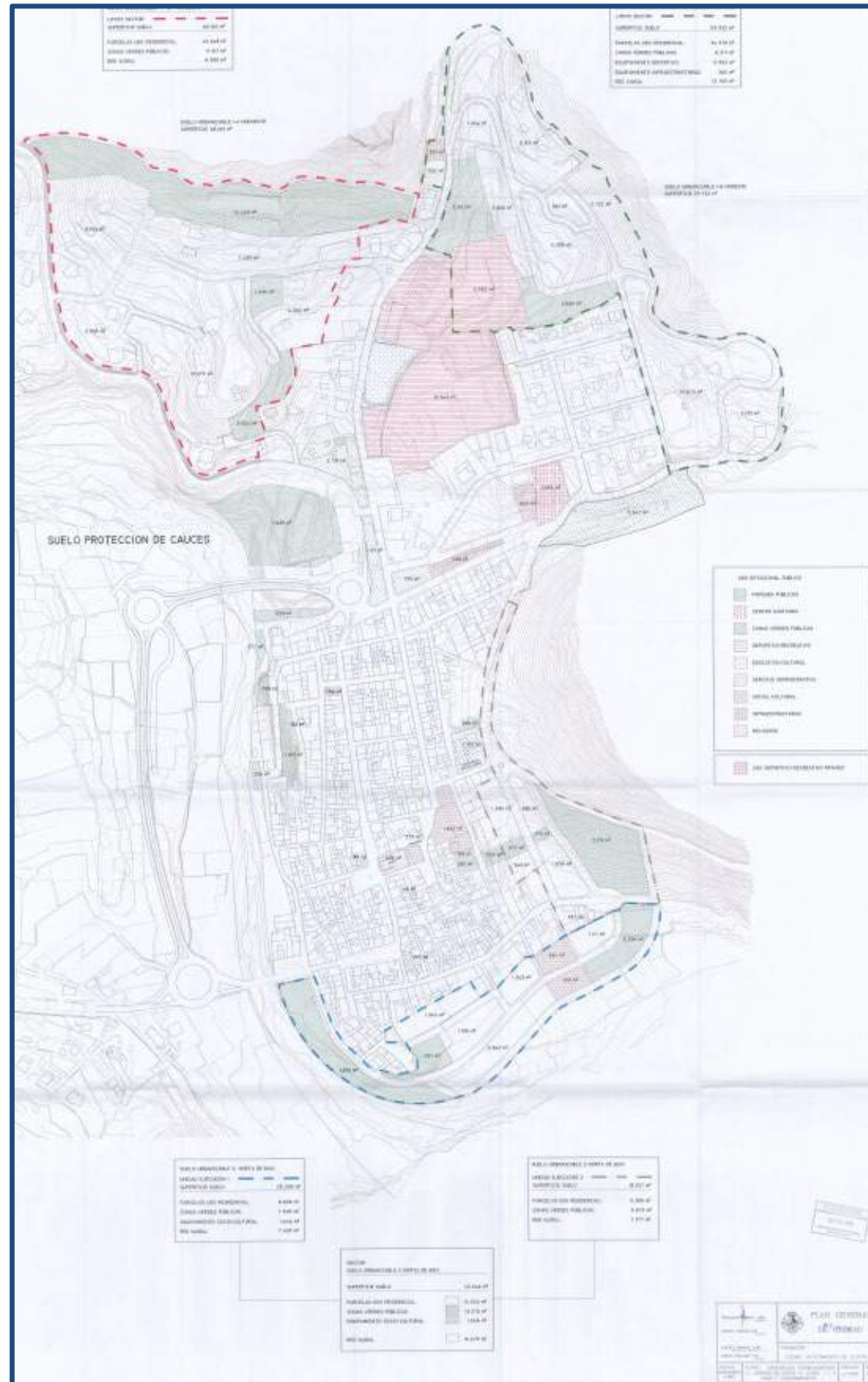


Ilustración 36 Plano de Ordenación Pormenorizada
Fuente: PGOU Olcou 2003

I.3.2. INFRAESTRUCTURA PEATONAL

En este punto se han analizado aquellas zonas dentro del espacio urbano que se reservan para el peatón, y los itinerarios que se pueden realizar en estas zonas de uso restringido al tráfico motorizado. También se han identificado aquellos puntos que pueden ser objeto de mejora con el objetivo de fomentar los desplazamientos peatonales en los próximos años, mediante diferentes actuaciones que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.

A. INVENTARIO RED DE ACERAS Y ZONAS PEATONALES

Para comprender mejor este apartado se han elaborado algunos planos que clasifican las vías según su tipología de uso.

Se han marcado aquellas calles o zonas que tienen el acceso restringido a los vehículos, así como las calles de plataforma única donde los peatones tienen prioridad respecto a los vehículos, y se han representado en el plano 6 del anexo de planos.

- Calles peatonales (color verde).
- Calles de plataforma única (color azul).
- Calzada (color naranja).

Además, se muestran en el plano las ubicaciones en las que se ha empleado mobiliario urbano (círculos de color rojo) para restringir la circulación a vehículos privados motorizados.



Ilustración 37 Calles peatonales, de plataforma única y tipo calzada
Fuente: Elaboración propia

Se muestran algunos ejemplos de los espacios completamente peatonales, las tipologías de espacios son: calle peatonal (c/ Sant Francesc) y plaza peatonal (Plaça Major).



Ilustración 38 Calle peatonal (c/ Sant Francesc)

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 39 Zona peatonal (Plaça Major)

Fuente: Elaboración propia

La anchura de las aceras del municipio se ha analizado (plano número 7 del anexo), clasificándolas en diferentes categorías y se han calculado sus longitudes (L) y su porcentaje (%) respecto el total de aceras del municipio:

- Aceras inferiores a 1,5 metros: L= 4,71 km (60%)
- Aceras entre 1,5 metros y 2,5 metros: L= 0,45 km (6%)
- Aceras superiores a los 2,5 metros: L= 0,05 km (1%)
- Sin acera, tramos que no disponen de plataforma para los peatones: L= 1,17 km (15%)

En las calles peatonales y de plataforma única:

- Peatonal. L= 1,09 km (5%)
- Plataforma única. L= 1,46 km (14%)

Nota: la longitud de las tipologías de acera se ha calculado sobre ambos márgenes de la calle, en cambio para las calles peatonales y de plataforma única, se ha calculado sobre del eje central de la calle.



Ilustración 40 Plano tipologías de acera

Fuente: Elaboración propia

Por lo tanto, en el **60% de la trama viaria urbana la anchura de la acera es inferior a 1,5 metros**, mientras que solo en el 6% su anchura está comprendida entre 1,5 y 2,5 metros, siendo prácticamente residual la presencia de aceras mayores a 2,5 metros.



Ilustración 41 Anchura de aceras

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, las **calles peatonales y de plataforma única representan un 19%** (5% + 14%) de la longitud viaria.

B. SEGURIDAD DEL PEATÓN

En las zonas de convergencia de los diferentes modos de desplazamiento es donde surgen los conflictos entre los actores implicados en la movilidad urbana. Es por ello que cada uno de ellos (peatón, ciclista, conductor vehículo motorizado...) debe disponer de una clara y correcta señalización del espacio público que determine la preferencia de uno sobre el otro en cada caso.

El peatón debe percibir una sensación de ambiente amable y calmado para que se fomente la elección de este medio como el modo habitual de desplazamiento, para ello se deben cuidar al máximo las zonas de convergencia, dado que suponen los puntos críticos frente a vehículos motorizados.

Tras el estudio del espacio urbano, se ha observado que históricamente se ha dimensionado y zonificado dando prioridad al vehículo privado motorizado, frente al resto de usuarios (peatón y ciclista).

Esta situación ha provocado una ausencia significativa de calles e itinerarios peatonales cómodos y seguros en el municipio, con falta de conectividad entre puntos generadores y atractores de desplazamientos; y provocando un empleo mayoritario del vehículo privado.

En el municipio de Olocau se han observado una serie de incidencias relacionadas con la convivencia entre modos de desplazamiento:

- Ocasionalmente se ha detectado la presencia de vehículos entorpeciendo itinerarios peatonales. Debe destacarse que cuando un vehículo invade la acera el peatón desciende a la calzada, poniendo en riesgo su seguridad y perjudicando la libre circulación de los peatones.
- Ubicados en distintas zonas del municipio se han localizado bolardos con el objetivo de evitar que los vehículos invadan las aceras o estacionen en lugares inadecuados. Como puede observarse en las siguientes imágenes no existe una homogeneidad en cuanto al modelo de bolaro empleado, existiendo diferentes tipologías de bolaro.



Ilustración 42 Diferentes tipologías de bolardos
Fuente: Elaboración propia



C. SITUACIÓN MOBILIARIO URBANO

La situación del mobiliario urbano ubicado en las aceras, es un aspecto muy importante para fomentar la movilidad peatonal cómoda y segura. Resulta de especial importancia conocer aquellos obstáculos que dificulten la libre y cómoda circulación de peatones, ya sea por estar mal situados en la acera o por entorpecer su cómoda movilidad.

Este hecho puede obligar al peatón a caminar por la calzada aumentando considerablemente el riesgo de sufrir un accidente, es por ello que se debe estudiar en detalle la correcta localización del mobiliario urbano.

Por lo general, no se ha observado una alta densidad de estos elementos de mobiliario urbano en el municipio. No obstante, se muestran algunos ejemplos de la problemática descrita.



Ilustración 43 Mobiliario urbano que dificulta la movilidad peatonal
Fuente: Elaboración propia

D. ITINERARIOS: ESCOLARES – PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

En este punto, se han analizado los itinerarios para escolares y para personas de movilidad reducida.

Itinerarios escolares

El centro educativo de Olocau tiene pendiente un cambio de localización, por lo que, tanto para la situación actual, como para la futura, deben ofrecer unos itinerarios cómodos y seguros, tanto a los alumnos como a los acompañantes, ya que todos ellos los emplean a diario.

Estos itinerarios deben ofrecer:

- Mayor seguridad a los peatones.
- Espacio suficiente para los peatones.
- Disuadir a los vehículos para que moderen la velocidad.
- Desviar el tráfico de agitación o de paso por otras rutas menos frecuentadas por los escolares.

El acceso al centro educativo se accede por c/ Alt.

A continuació, se representen les imatges de la seva entrada.



Ilustración 44 Entradas al centro educativo

Fuente: Elaboración propia

Como se ha indicado en el apartado relativo a centros atractores, está previsto a medio plazo el traslado del centro al entorno del Poliesportiu. Por su parte, la Escuela Infantil permanecería en el lugar que ocupa en la actualidad.

Itinerarios PMR

Para las personas de movilidad reducida resulta de especial importancia, además de la anchura libre de las aceras, la adaptación de los bordillos y los pasos de peatones a sus características.

Las siguientes imágenes muestran ejemplos de personas de movilidad reducida.



Ilustración 45 Personas de movilidad reducida (PMR)

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, se muestran las distintas configuraciones de pasos de peatones detectadas en el municipio.

Sin resalto + adaptado a PMR



Sin resalto + NO adaptado a PMR



Con resalto + adaptado a PMR



Ilustración 46 Tipos de pasos de peatones

Fuente: Elaboración propia

E. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL EN ITINERARIOS PEATONALES

Otro aspecto de especial importancia para favorecer la movilidad activa, concretamente la peatonal, consiste en contar con una señalización horizontal adecuada y en buen estado de conservación.

Las siguientes imágenes muestran la intersección c/ San José – c/ San Diego, la cual no cuenta con señalización horizontal suficiente, y el cruce de la c/ Huerta y la c/ San Antonio, donde se puede observar la inexistencia de un paso de peatones junto a las escaleras.



Ilustración 47 Señalización horizontal inexistente

Fuente: Elaboración propia

I.3.3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

En el análisis de la infraestructura ciclista es preciso conocer características como: por dónde discurre, su estado de conservación, así como la seguridad que ofrecen en la interacción ciclista-vehículo motorizado y ciclista-peatón.

A. INVENTARIO RED CICLISTA

Olocau cuenta con un único tramo de infraestructura ciclista. Se describe a continuación:

- CV-25: Procede de Llíria y discurre paralelo a la carretera de circunvalación por su margen oeste, acabando en la glorieta situada en el c/ Major.

Se encuentra segregado del tráfico motorizado mediante bordillo y es de uso exclusivo ciclista.

Su ubicación puede apreciarse en el plano número 9 del anexo de planos. Asimismo, se ha representado la ubicación de los únicos aparcabici existentes.



Ilustración 48 Plano infraestructura ciclista

Fuente: Elaboración propia

Se muestran las secciones transversales de ciertos tramos de la infraestructura ciclista descrita anteriormente.



Ilustración 49 Infraestructura ciclista

Fuente: Elaboración propia

La legislación sobre normas de circulación contempla actualmente cinco tipos de vías para ciclistas. En el Anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

- Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
- Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.
- Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

A la hora de valorar la idoneidad de los tramos ciclistas se ha tenido como referencia las recomendaciones del “Manual para el diseño de vías ciclistas de Cataluña, 2008” donde establecen las anchuras mínimas que debe de tener cada tipología de red ciclista.

TIPOLOGÍA	ANCHURA MÍNIMA (m)
Carril bici	2
Carril bici-protegido	2
Acera bici	2
Pista bici	2,2 - 2,5
Senda ciclable	3

Por lo tanto, el tramo descrito puede clasificarse como carril-bici protegido.

B. RUTAS CICLISTAS HABITUALES

El ciclismo deportivo tiene una importante presencia en el término municipal de Olocau, especialmente en fines de semana. En primer lugar, es habitual el paso de usuarios de bicicleta de carretera que se dirigen al conocido Puerto de Chirivilla, situado en el propio recorrido de la CV-25. En dicho puerto se puede encontrar señalización específica de ciclismo deportivo, indicando información como la distancia a cima o pendiente en el siguiente kilómetro.



Ilustración 50 Señalización ciclismo deportivo

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte también es habitual la presencia de usuarios de bicicleta de montaña que se dirigen o proceden del Coll de Sentig, al cual se accede mediante un camino de tierra habilitado (también para senderistas) al final de la Av. Font del Frare.

También es conveniente destacar que al situarse el núcleo urbano en el extremo de las dos rutas ciclistas habituales mencionadas, es habitual encontrar usuarios ciclistas realizando una “pausa” en distintos establecimientos del municipio.

Además de dichas rutas mencionadas, Olocau también forma parte de la Red de Itinerarios No Motorizados de la Comunidad Valenciana (XINM), con dos ciclorutas, la CR25 Lliria-Olocau y la CR333 Bétera-Olocau.

En la siguiente imagen se puede observar el mapa de calor facilitado por la aplicación Strava, utilizada intensivamente por ciclistas deportivos, en el que se puede ver la alta afluencia de usuarios de las dos rutas que se han descrito en este apartado, así como del uso que los mismos realizan del carril bici situado en la circunvalación del municipio:



Ilustración 51 Principales rutas de ciclismo deportivo

Fuente: Strava Global Heat Map 2019

C. APARCAMIENTO EXISTENTE

Únicamente se ha observado una ubicación de estacionamiento para bicicletas (marcado en el mismo plano que la infraestructura ciclista, plano 9 anexo de planos). Este aparcabicis situado en c/ Sant Josep tiene un total de 4 anclajes.

En la siguiente imagen puede apreciarse la ubicación del aparcabicis existente:



Ilustración 52 Aparcabicis disponible

Fuente: Elaboración propia

I.3.4. INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

En este punto se ha identificado el medio de transporte público de viajeros que da servicio a Olcou. Se trata del autobús interurbano, servicio competencia de la Consellería de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat y operado por la compañía Autocares Yuste.

A. SERVICIO DE AUTOBÚS

La línea que discurren por el término municipal actualmente es la siguiente:

- Línea Lliria (Metro)-Marines-Olcou-Gátova

La parada se realiza junto a la rotonda situada entre la CV-25 y la Av. Font del Frare, donde se puede encontrar una marquesina que protege de las inclemencias meteorológicas. Asimismo, también se puede encontrar en el núcleo urbano otra marquesina en la Plaça Cervantes habilitada que, según el operador concesionario, no es usada actualmente pero que el nuevo mapa concesional de la Consellería de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat si lo prevé.

En tal caso, y al contrario de lo que indica el proyecto, solo podría usarse la parada en sentido Gátova al ser la c/ Major solo transitable en sentido sur-norte. El recorrido de vuelta debería ser por la CV-25 en el exterior del núcleo, tal y como se hace actualmente.

Ambos recorridos posibles, paradas y radios de acción de cobertura del servicio, se han representado en el plano 8 del anexo de planos.

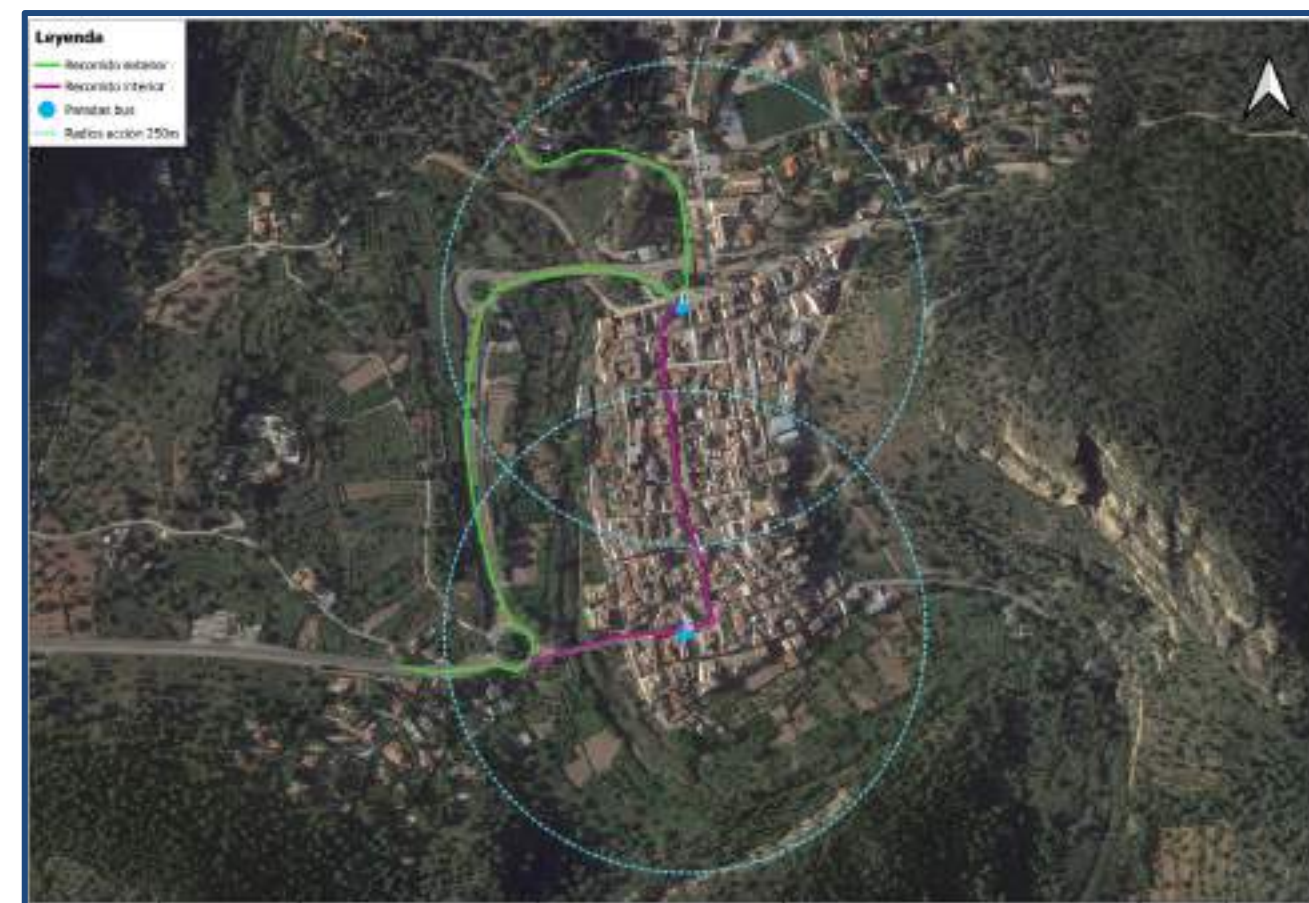


Ilustración 53 Plano recorridos y paradas de autobús

Fuente: Elaboración propia

Las siguientes imágenes muestran las paradas situadas en Plaça Cervantes y Av. Font del Frare. Ambas cuentan con marquesinas para protección de las inclemencias meteorológicas, no así con cartelería indicadora de horarios y frecuencias.



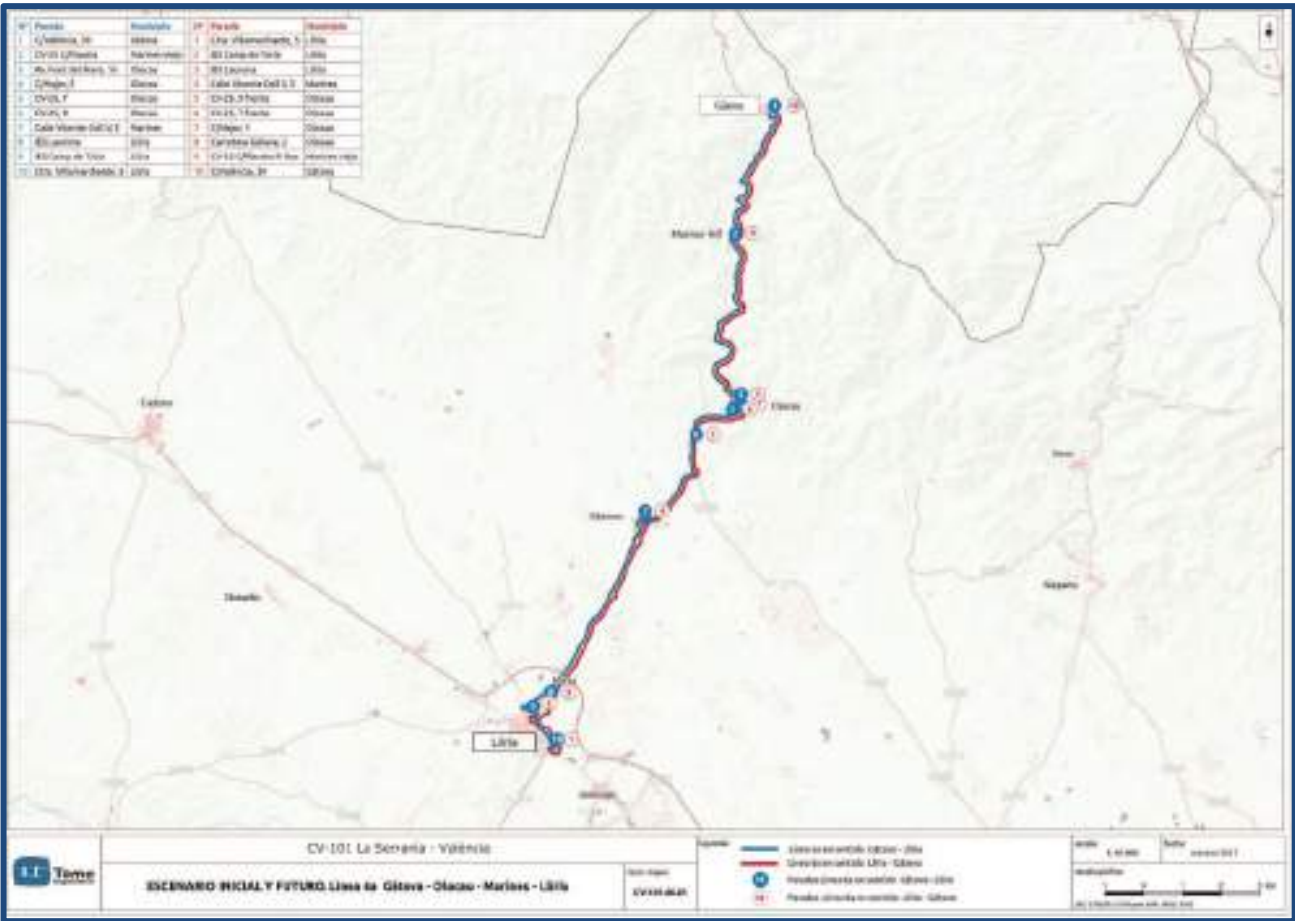
Il·lustració 54 Paradas de autobús

Fuente: Elaboración propia

Recientemente la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat ha aprobado los nuevos Proyectos de servicio público de transporte de viajeros por carretera. En este sentido, la línea Gàtova-Olcrau-Marines-Llíria, se enmarca dentro del proyecto concesional CV-101, La Serranía – València.

CV-101, La Serranía – València

La nueva ordenación de líneas mantendrá esencialmente tanto los horarios como las frecuencias existentes en el corredor. La línea equivalente actual en el nuevo mapa concesional corresponde a la 6a, cuyo recorrido se muestra en el siguiente plano:



Il·lustració 55 Línea futura 6a

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

En cuanto a horarios y frecuencias, la futura línea mantiene esencialmente las condiciones existentes en la actualidad, con un solo servicio diario en días laborables salvo los jueves en los que se plantea un servicio adicional por sentido:

Línea 6a: Gátova-Olcrau-Marines-Llíria				
Lunes a viernes laborables				
Salidas de Gátova				
Gátova	Marines Viejo	Olcrau	Marines	Llíria
7:10	7:17	7:24	7:42	8:01
J: 9:30	J: 9:37	J: 9:44	J: 10:02	J: 10:21
Salidas de Llíria				
Llíria	Marines	Olcrau	Marines Viejo	Gátova
J: 12:35	J: 12:54	J: 13:02	J: 13:19	J: 13:26
17:55	18:14	18:22	18:39	18:46

Il·lustració 56 Horarios de la línea futura 6a

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

Adicionalmente, el nuevo mapa concesional plantea una línea de carácter escolar con el recorrido Olcau - CV-25 - CV-333 - Marines - Lliria. El recorrido de esta línea se muestra en el siguiente plano:

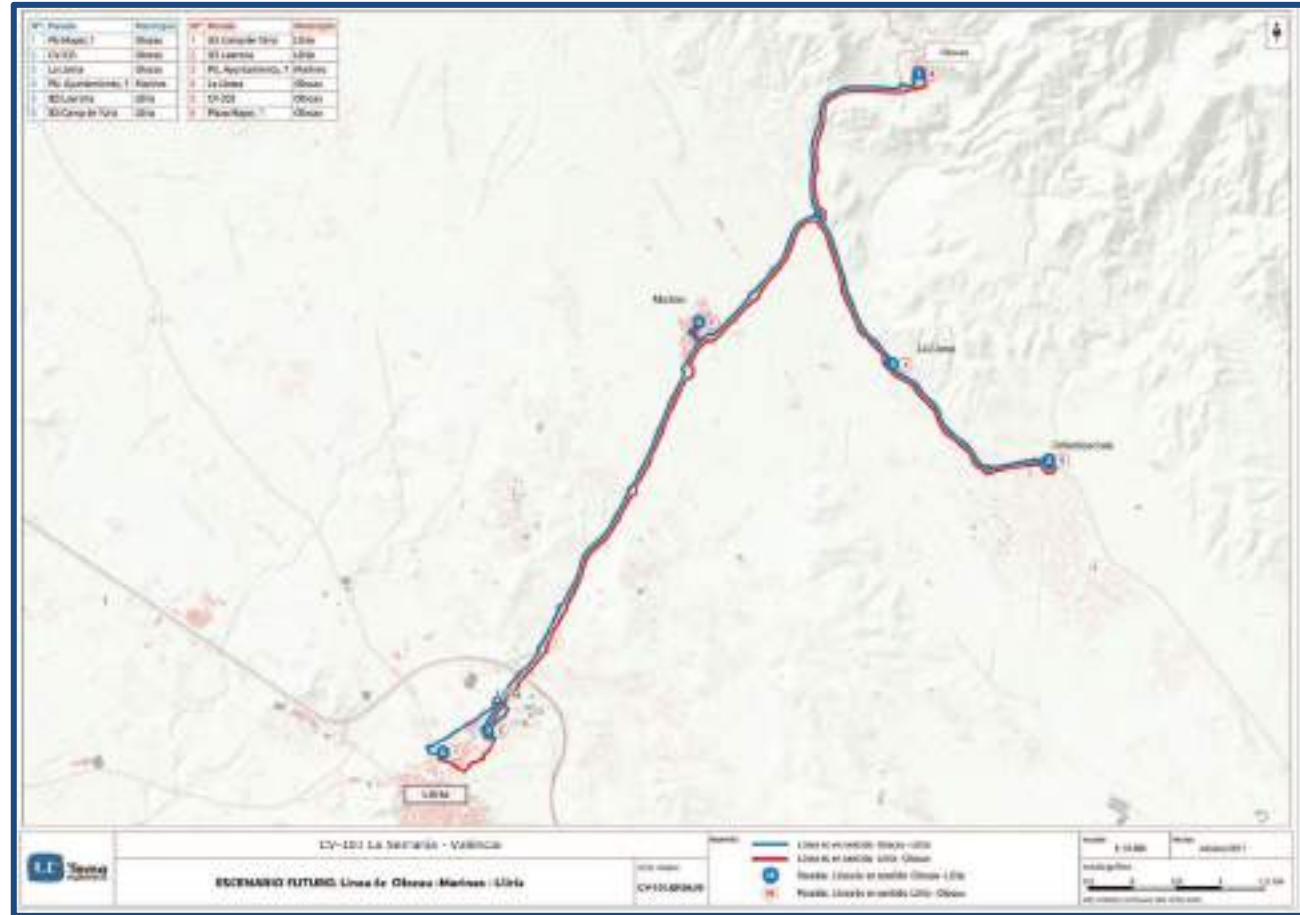


Ilustración 57 Línea futura 6c

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

Dado el carácter escolar de la línea, ésta tendrá una frecuencia al día adaptada a los horarios de entrada y salida del instituto situado en Lliria, y operará solo de lunes a viernes:

Línea 6c: Olcau-Marines-Lliria (Escolar)					
Lunes a viernes lectivos					
Salidas de Olcau			Salidas de Lliria		
Olcáu	Marines	Lliria	Lliria	Marines	Olcáu
7:00	7:25	7:50	15:00	15:25	15:50

Ilustración 58 Horarios línea futura 6c

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

I.3.5. INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO

Tras el proceso de recogida de datos mediante grabación georreferenciada se ha procedido a estudiar la oferta viaria de Olcau, para ello se han realizado el inventario, clasificación y jerarquización de la red viaria.

Los siguientes factores representan los condicionantes estáticos y dinámicos de la trama viaria:

- Longitud y amplitud de la vía: marcan la importancia de la vía. La longitud total de una vía, así como la amplitud de la calzada y de las aceras, que son indicadores de la capacidad de la vía.
- Continuidad hacia otras vías: es importante conocer si una vía confluye en una avenida principal, calle secundaria, travesía, carretera de circunvalación o en una vía de salida del municipio.
- Carriles y sentidos de circulación: el número de carriles y la amplitud de los mismos es otro indicador de la capacidad de la vía.
- Señalización de la vía: para tipificar la vía una señalización adecuada o deficiente marca el comportamiento de los conductores y por ello es también un aspecto a tener en cuenta.
- Flujos circulatorios: su medición proporciona una idea de los itinerarios más comunes, de la saturación de las vías en relación con sus capacidades, así como de los desplazamientos más comunes.

A. INVENTARIO

Vías de comunicación internas

Se ha considerado como vía de comunicación interna aquella que recorre el interior del municipio y da servicio a los habitantes para desplazarse entre puntos de la localidad. A continuación, se definen las más importantes y se muestra su sección tipo.

Existen cuatro vías principales que recorren el núcleo urbano de norte a sur. Estas son: c/ Horta, c/ Major, c/ Sant Josep y c/ Les Piteres, y se muestran en las siguientes imágenes.





Ilustración 59 Secciones vías principales norte-sur
Fuente: Elaboración propia

Y otras dos que lo recorren de este a oeste por los extremos del municipio: c/ Sant Felix c/ Sant Diego.



Ilustración 60 Secciones vías principales este-oeste
Fuente: Elaboración propia

B. CLASIFICACIÓN VIARIA / JERARQUIA

Las vías del municipio se han clasificado/jerarquizado en primer lugar según si son de doble sentido de circulación, de sentido único o si son peatonales; y se han representado en el plano 5 del anexo de planos.

En el plano inferior se muestran los sentidos de circulación de las calles en las que se permite la circulación de vehículos (calzada y plataforma única), para ello se han marcado en color rojo aquellos itinerarios que se pueden realizar en los dos sentidos, mientras que en color azul los viales de un solo sentido de circulación (marcando con una flecha el sentido), así como en verde las calles que actualmente son exclusivamente peatonales.

Se detallan a continuación las longitudes (L) en metros y su porcentaje (%) respecto del total del viario municipal.

- Doble sentido: L=3,19 km (67 %)
- Sentido único: L=1,24 km (26 %)
- Peonatal: L=0,39 km (7 %)



Ilustración 61 Plano sentidos de circulación y calles peatonales
Fuente: Elaboración propia

En los anteriores resultados puede observarse que, **un escaso 7 % del viario urbano está destinado a uso peatonal**, mientras que el restante 93 % está destinado a vehículo privado motorizado o vehículo privado motorizado + peatones. Asimismo, cabe destacar que **el 67 % de la red corresponde a vías de doble sentido de circulación**, las cuales además coinciden mayoritariamente con las calles de plataforma única, las cuales no tienen normalmente un ancho suficiente para el cruce de dos vehículos.

I.3.6. APARCAMIENTO

Los usuarios de vehículo privado deben disponer de oferta de estacionamiento tanto en el punto de origen como en el destino, ya que esto influye a la hora de escoger el modo de transporte a la hora de realizar el desplazamiento. La existencia, o no, de plazas de estacionamiento está directamente relacionada con la intensidad de tráfico que se registre en los viales del municipio (a mayor número de plazas, más vehículos de desplazarán por esta zona), lo que da lugar al denominado “círculo vicioso” entre el aparcamiento y el uso del transporte público, tal y como se describe en el esquema de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP).

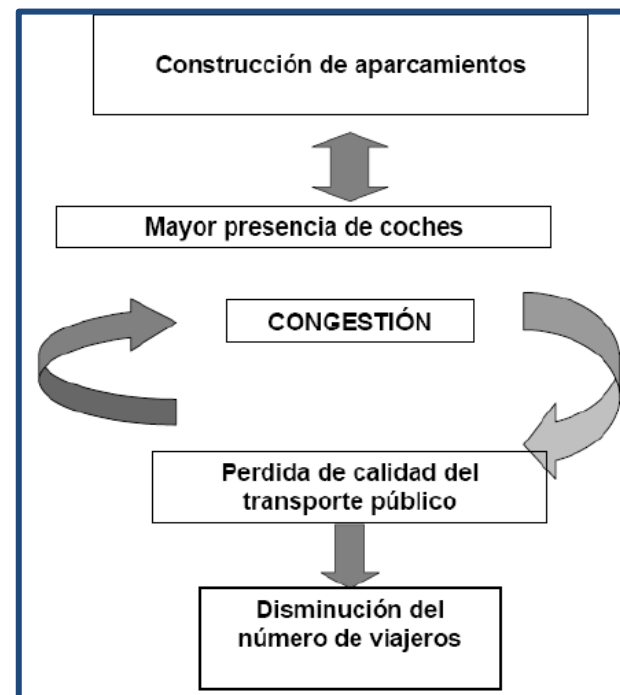


Ilustración 62 Relación aparcamiento-uso transporte público (UITP)

Fuente: Elaboración propia

En la redacción del presente documento se han estudiado tanto las plazas de estacionamiento libre en calzada como aquellas reservadas o reguladas según el tipo de usuario (personas de movilidad reducida, motocicletas, carga y descarga...).

A. INVENTARIO

Estacionamiento en calzada

En este punto del documento se ha realizado un inventario de las plazas reguladas situadas en el espacio público (plano 10 del anexo de planos), tales como: PMR, carga y descarga (C/D), y vehículos eléctricos (VE)...; mientras que, en el resto del viario, salvo en las zonas de estacionamiento restringido, se permite estacionar ya sea en batería o en cordón. En rojo claro se muestran las zonas que tienen los lugares de aparcamiento con señalización horizontal delimitada para indicar las plazas.

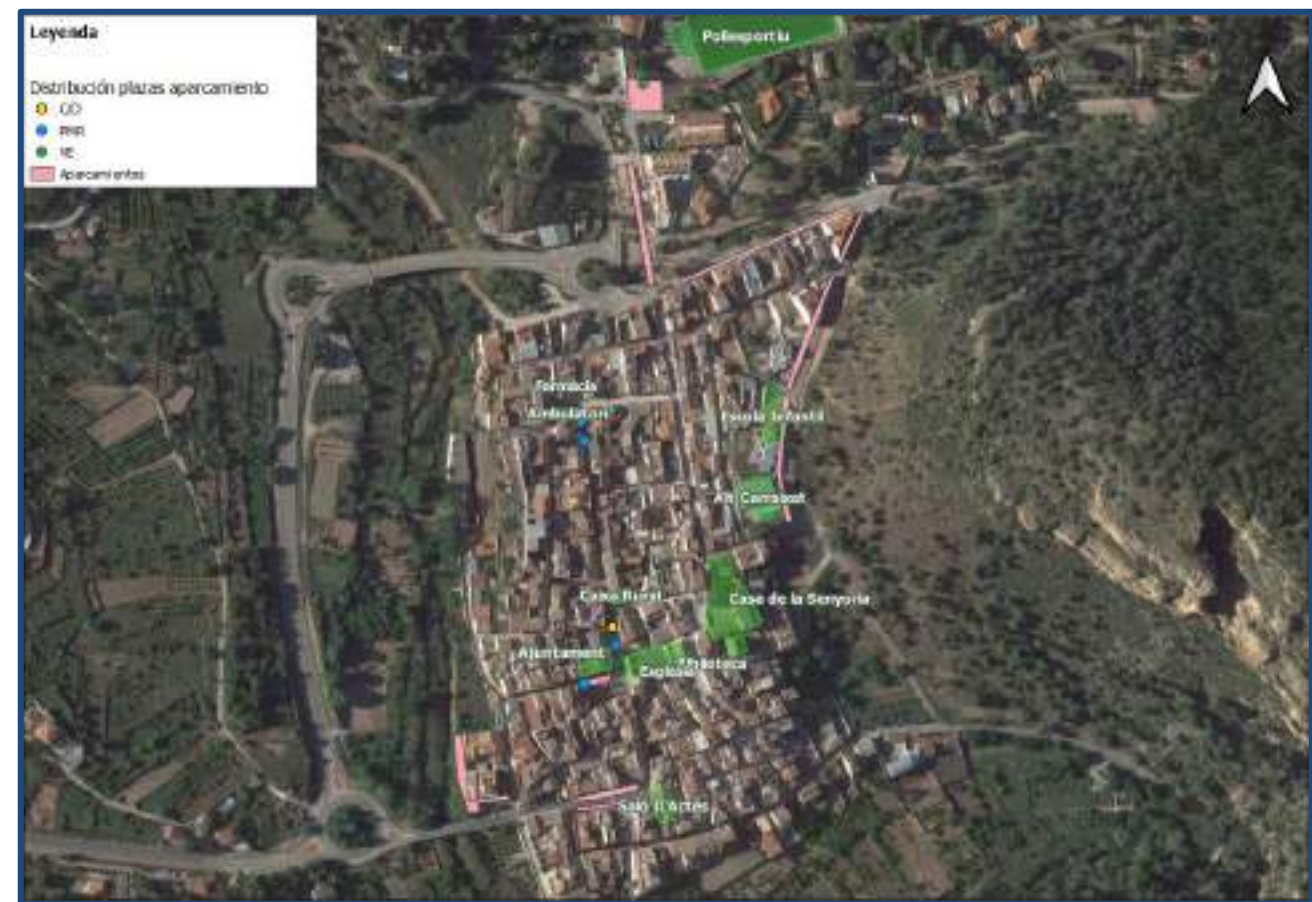


Ilustración 63 Detalle plano distribución plazas aparcamientos PMR, carga/descarga y vehículo eléctrico

Fuente: Elaboración propia

Esta oferta de estacionamiento regulado cuenta con las siguientes tipologías y número de plazas:

TIPOLOGÍA	NÚMERO DE PLAZAS
Persona movilidad reducida (PMR)	4
Carga y descarga	1
Vehículos eléctricos	2

Se muestran imágenes de las diferentes tipologías de estacionamiento regulado.



Ilustración 64 Tipología de estacionamiento en calzada regulado
Fuente: Elaboración propia

Estacionamiento en solares

En relación al posible uso de solares para el estacionamiento, durante la campaña de toma de datos, no se ha detectado su utilización informal en ningún punto del núcleo urbano consolidado.

I.3.7. INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

La infraestructura de estacionamiento destinada a la distribución urbana de mercancías, en determinadas situaciones, puede resultar escasa si no se tiene un plan de ubicación del número de reservas y plazas de carga y descarga presentes en cada zona del municipio.

Olcav tiene la mayoría de sus comercios ubicados en las principales vías del municipio y sobre todo en la zona central del casco urbano.

Los horarios establecidos para la C/D deben ser coincidentes a las horas en las que se vayan a realizar dichas operaciones. Además, las distancias entre las plazas y los comercios o servicios deben ser adecuadas, ya que una distancia elevada entre la zona habilitada de C/D y puede llevar al transportista a invadir la acera o a estacionar el vehículo en lugares problemáticos.

En el núcleo urbano consolidado existen una zona de carga y descarga, situada en c/ Major muy próxima al Ajuntament y diversos comercios.

I.4. DEMANDA DE MOVILIDAD

Una vez analizada la oferta de movilidad existente en el municipio Olocau, se ha pasado a estudiar la demanda de movilidad. En este sentido, se ha estudiado el ámbito territorial completo y se ha analizado a los diferentes actores implicados en la movilidad urbana según el modo de desplazamiento, ya sea mediante modos de movilidad activa o no.

Los aspectos considerados han sido: ubicación de los puntos generadores y atractores de viajes, necesidad de plazas de estacionamiento libre, de estacionamiento regulado...

Mediante una serie de planos y tablas se han inventariado todos los aspectos analizados. Estos servirán como punto de partida para las propuestas de actuación futuras y alcanzar de esta manera el objetivo de mejorar la movilidad de los vecinos aumentando los desplazamientos en medios de transporte más sostenibles, como el caminar o desplazarse en bicicleta.

I.4.1. FACTORES DETERMINANTES DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD

En este punto, se han analizado los factores determinantes de la demanda de movilidad.

B. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

Modos de desplazamiento

Ya sea como conductores o como acompañantes el principal modo de desplazamiento observado en el municipio es el vehículo privado motorizado.

Aunque por norma general los desplazamientos no suelen realizarse de forma exclusiva en un solo medio de transporte, sino que se combinan diferentes modos de desplazamiento, por ejemplo: para acceder al vehículo privado estacionado en calzada o a la parada de transporte público, se camina previa o posteriormente.

En el presente documento se han estudiado los desplazamientos en los diferentes modos de transporte con el fin de jerarquizar su uso.

De cara a conseguir que Olocau se transforme en un municipio más sostenible, es decir, que los desplazamientos principales se realicen a través de modos de transporte sin o con número reducido de emisiones: las propuestas de actuación irán encaminadas a conseguir un trasvase de los desplazamientos desde el vehículo privado al transporte público, a desplazarse a pie o en bicicleta.

Centros de atracción viajes

En este apartado se han localizado los centros atractores de viajes, los cuales ofrecen servicios a los vecinos, y se han representado en el plano 4 del anexo de planos.

Los lugares destacados que se han identificado: Plaça Major donde se encuentra l'Ajuntament, l'Esglesia, comercios; el CEIP Alt Carraixet, Caixa Rural, el Poliesportiu, Biblioteca, Centro Social...

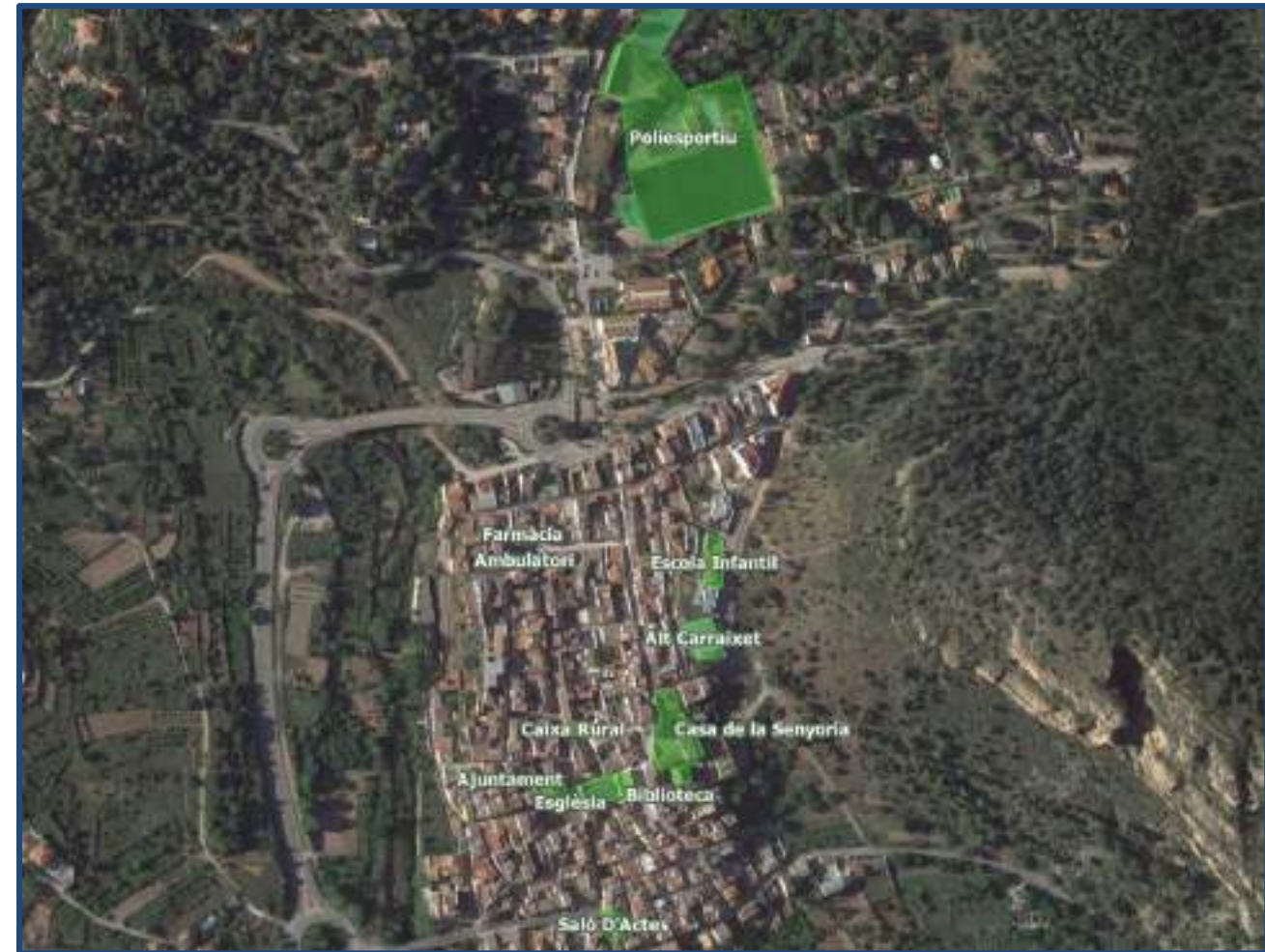


Ilustración 65 Centros atractores

Fuente: Elaboración propia

Movilidad global

Debido a la gran variedad de usos del suelo y de los servicios que se ofrecen en la localidad, existe una diversidad importante en la movilidad. Se han estudiado los factores considerados como más significativos que puedan dar lugar a producir cambios en la conducta de los usuarios hacia una movilidad considerada sostenible.



Ilustración 66 Movilidad global

Fuente: Elaboración propia

Entre las características más destacadas, la relacionada con las horas del día en la que se produce el mayor número de desplazamientos.

En este sentido, los habitantes en su desplazamiento diario principal viajan en un porcentaje significativo a Valencia, por su relativa cercanía y magnitud es un polo generador de viajes importante, aunque también destacan los desplazamientos a otros municipios cercanos como Llíria o Bétera. También se producen un número de desplazamientos internos por la localidad de las urbanizaciones al casco urbano y viceversa.

Parque vehicular e índice de motorización

El siguiente gráfico representa, a fecha de diciembre de 2015, el número total de vehículos según tipología y la antigüedad media. Como puede observarse, en Olocau el 67 % del total de vehículos son turismos y su antigüedad media es de 10,2 años.

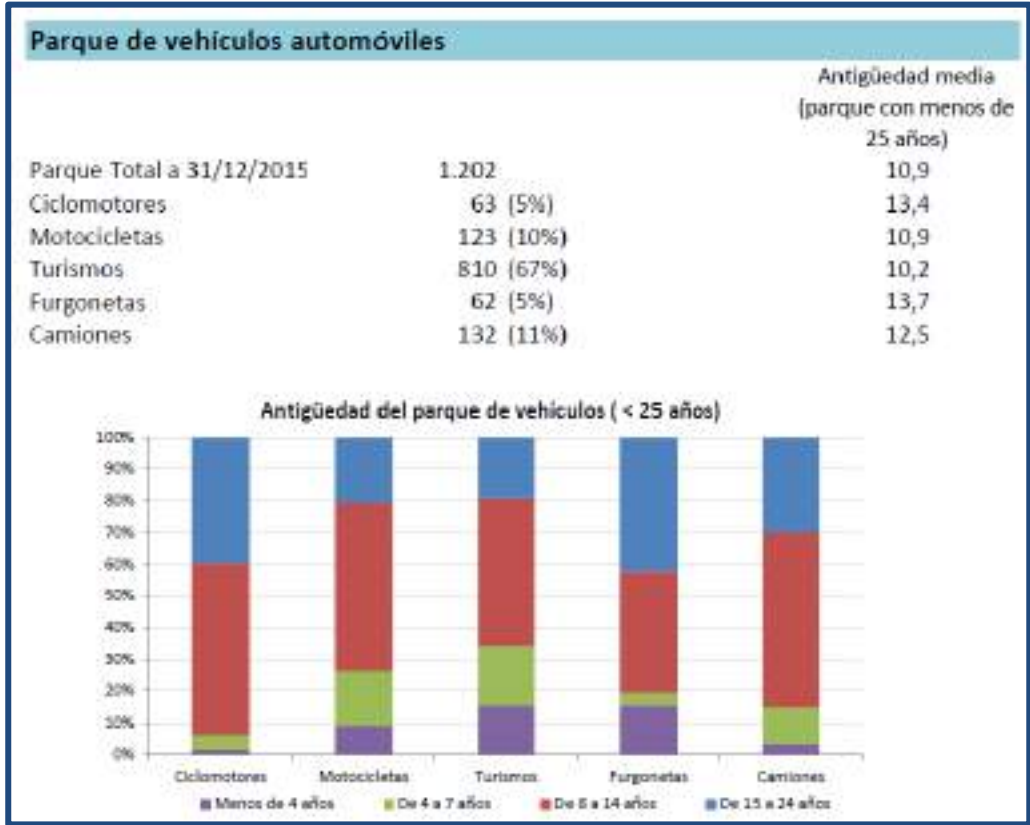


Ilustración 67 Parque de vehículos automóviles 2015

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Ministerio del Interior

Sobre un total de población de 1.350 habitantes mayores de 15 años, se obtiene **una ratio aproximada de 1 vehículo privado motorizado por habitante.**

Intensidades medias diarias vía exterior

También se ha analizado la intensidad media diaria (volumen de vehículos/día) de la estación de aforo del área de influencia de Olocau, es decir, de la carretera autonómica CV-25. La siguiente imagen y tabla muestran la información citada.

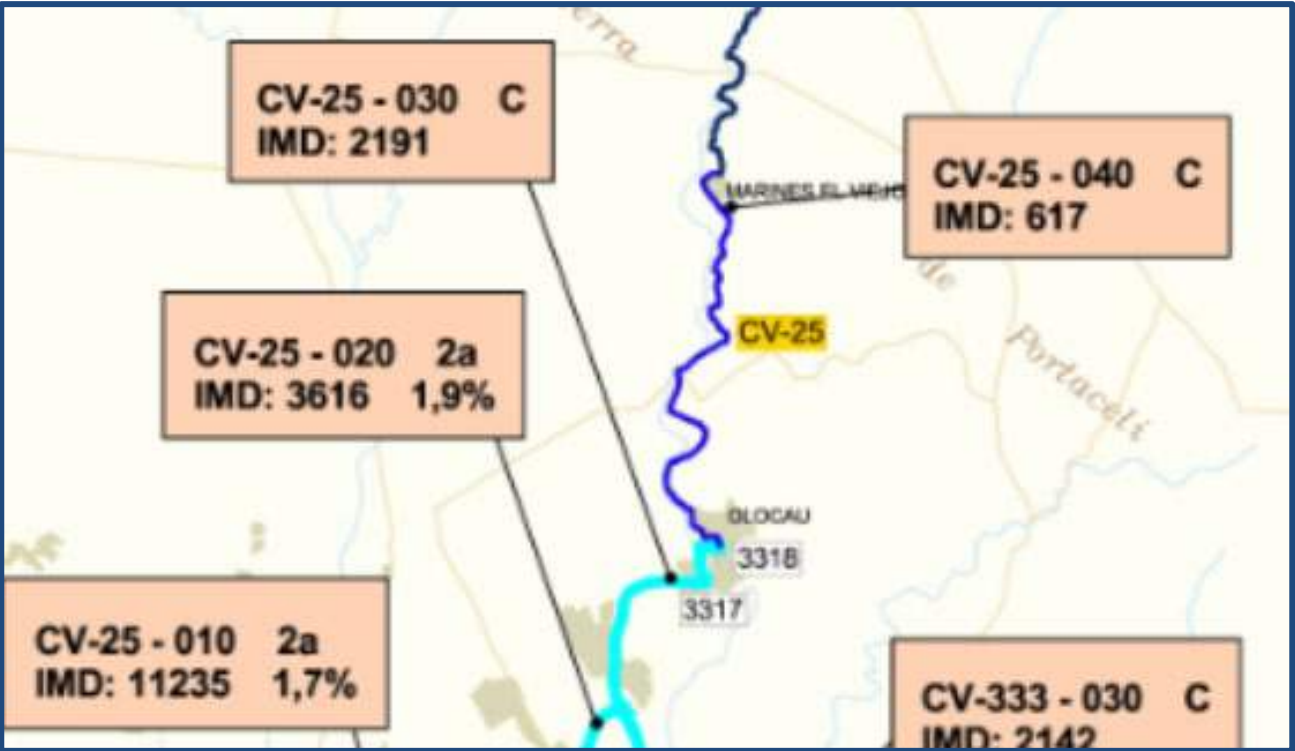


Ilustración 68 Mapa de tráfico 2019

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat. Generalitat Valenciana

La estación de aforos más cercana se encuentra a la salida sur del casco urbano hacia Llíria, la estación de cobertura registró durante el año 2019 una IMD total de 2.191 veh/día tal y como muestra la siguiente tabla. Si bien no se tiene registro de aforo de vehículos pesados la estación secundaria más próxima indica un porcentaje de 1,9 %.

Carretera	Tramo	Tipo Estación	IMD Total (veh/día)
CV-25	030	Cobertura	2.191

Problemáticas en materia de movilidad

Uno de los aspectos para mejorar la movilidad consiste en la eliminación de puntos conflictivos donde puedan existir interacciones peligrosas entre diferentes tipos de usuarios, ya sean debidas a realización de maniobras no permitidas por parte de los usuarios, a una señalización vertical u horizontal incompleta o a un excesivo número de movimientos permitidos.

En este sentido se destacan algunos puntos conflictivos detectados durante el desarrollo de las visitas de campo:

- En el carril bici que va a lo largo de la carretera CV-25 próxima al casco urbano hay peatones que se desplazan desde núcleos diseminados o desde urbanizaciones cercanas al casco urbano de Olocau, cuando se trata de Els Puntals no representa un riesgo alto pues el carril bici es accesible a la urbanización, pero en el caso de la urbanización Plà de Marco – Les Forquetes representa un riesgo principalmente porque tienen que cruzar la carretera y no existe un paso peatonal o rotonda en el trayecto que las personas de dicha urbanización realizan.



Ilustración 69 Peatones en carril bici inaccesible a Plà de Marco

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 70 Carril bici CV-25

Fuente: Elaboración propia

- El mismo tramo de la carretera CV-25 es comúnmente utilizado por ciclistas, si bien lo ideal sería tener espacio suficiente para que todos los usuarios circulen por separado, resulta necesario la señalización adecuada para que los conductores estén alerta de la presencia de ciclistas, así como de peatones en el carril bici.



- En el c/ Major no hay espacio suficiente para peatones y ciclistas en la acera y circulan en ambos sentidos por la calle lo que los pone en riesgo y provoca conflictos con coches e incluso camiones de descarga de mercancías.



Ilustración 71 Espacio reducido en c/ Major

Fuente: Elaboración propia



I.4.2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS

Desplazamientos generales

A través de las redes sociales y página web del Ajuntament se ha realizado una encuesta de movilidad general, obteniéndose un total de **104 respuestas**.

Las respuestas se han disgregado por género para realizar de esta forma un análisis más detallado de la movilidad de los ciudadanos desde la variable, perspectiva de género.

Información general

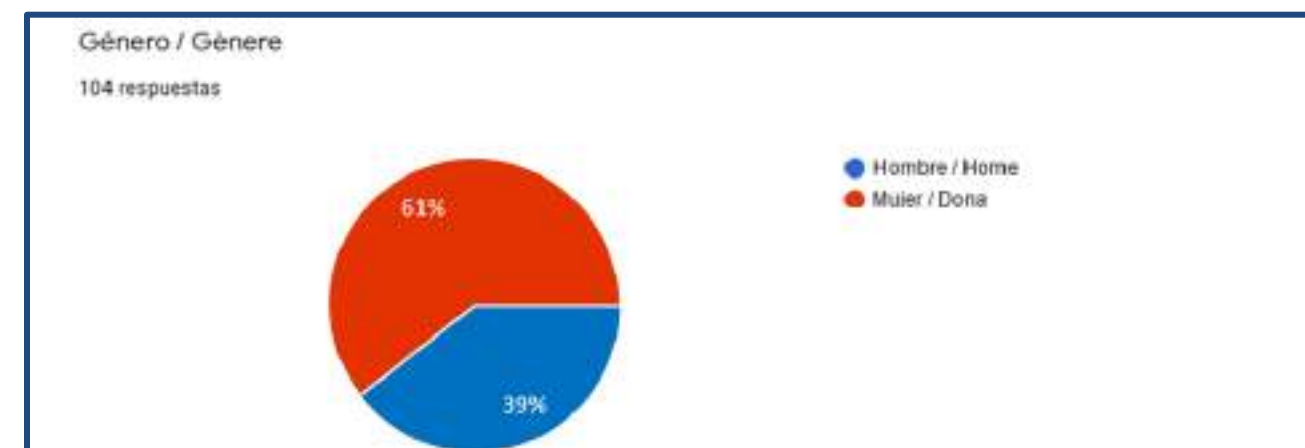


Ilustración 72 Género

Fuente: Elaboración propia

Se ha obtenido una **participación femenina** del **61 %** frente a un 39 % de masculina.

Asimismo, las preguntas se han diferenciado según cuatro rangos de edad.

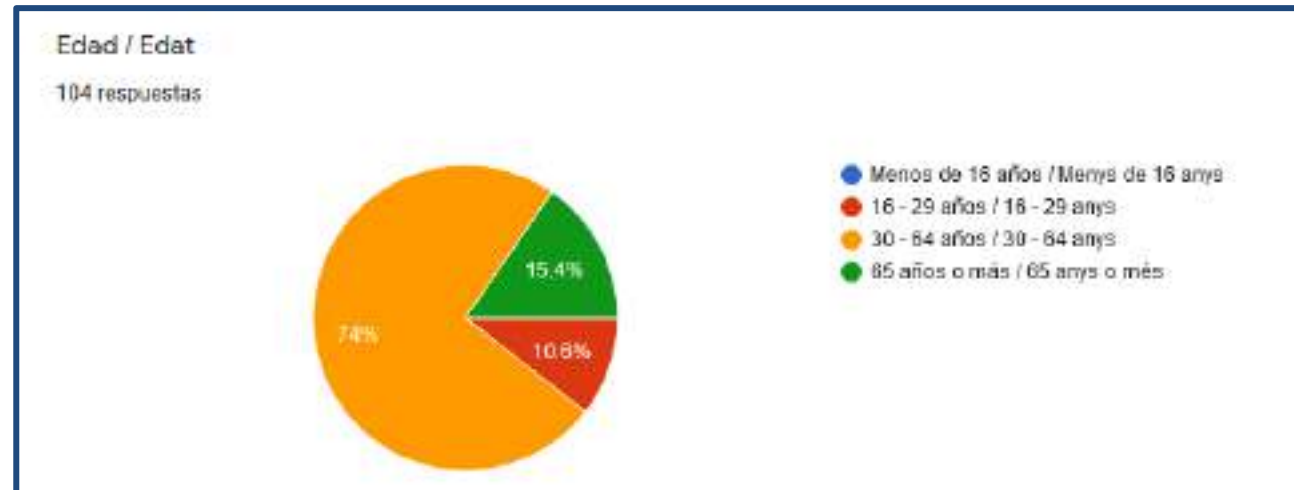


Ilustración 73 Edad
Fuente: Elaboración propia

Un **74 %** de las respuestas corresponden a personas de un rango de **edad de 30-64 años**, un **15,4 % de 65 años o más** y un **10,6 % de 16-29 años**. No se han obtenido respuestas de vecinos menores de 16 años.

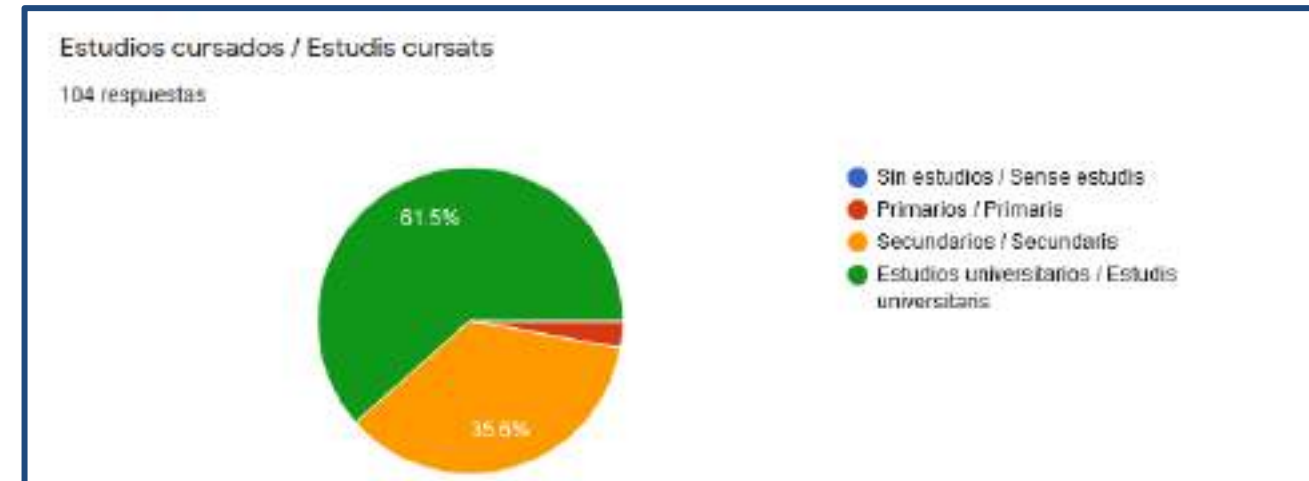


Ilustración 75 Nivel de estudios
Fuente: Elaboración propia

Más del **60 %** de los encuestados cuentan con **estudios universitarios**, seguido de más **del 35 %** con estudios **secundarios** y el resto (2,9 %) con estudios primarios.

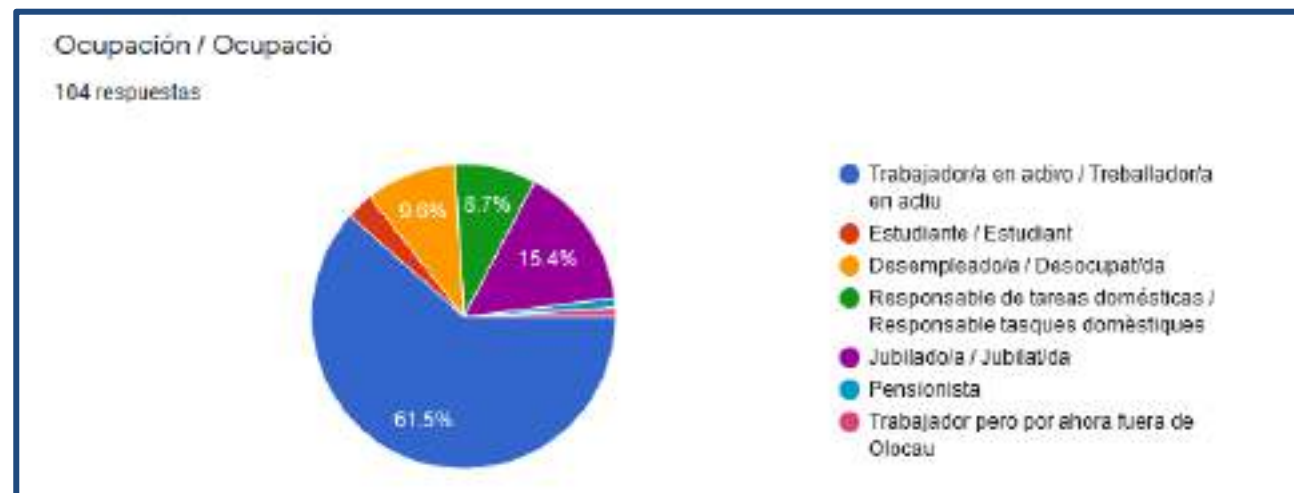


Ilustración 74 Ocupación
Fuente: Elaboración propia

El **61,5 %** de los encuestados son **trabajadores en activo**, un **15,4 % jubilados**, un **9,6 % desempleados** y un **8,7 % responsables de tareas domésticas**.



Ilustración 76 ¿Dispone de coche/moto propia?
Fuente: Elaboración propia

El **99 %** de los encuestados **dispone de vehículo (coche o moto) propia**, frente a un **1 %** que declara lo contrario.



Ilustración 77 Si dispone de coche/moto propia, ¿Dónde aparca?

Fuente: Elaboración propia

De entre la población que dispone de coche/moto propia, más del **60 %** dispone de **plaza de aparcamiento en propiedad o alquiler** y el otro **36,5 %** estaciona en **plaza de aparcamiento en propiedad o alquiler**.

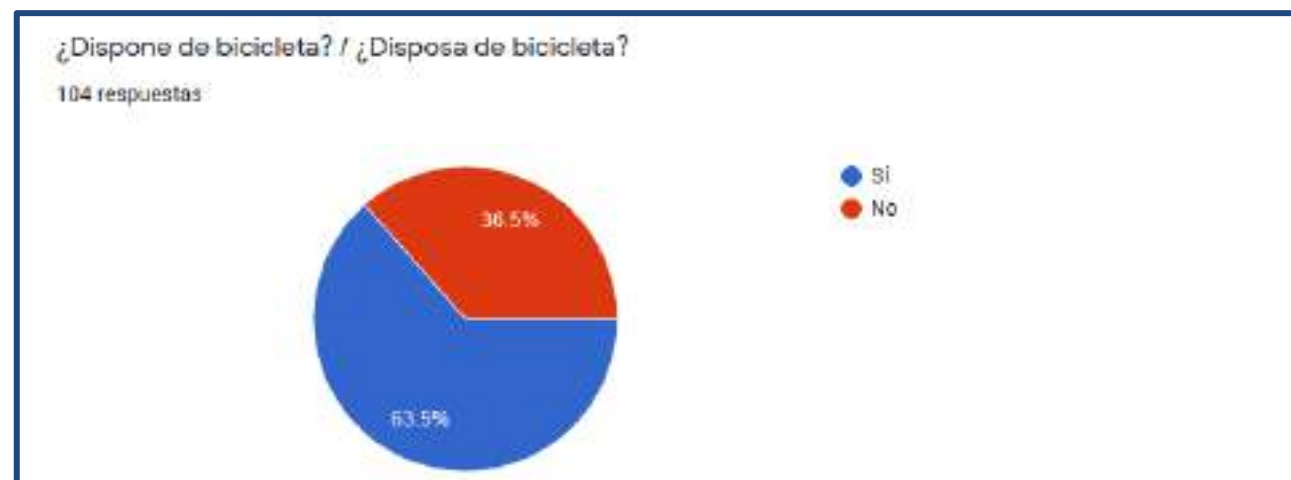


Ilustración 78 ¿Dispone de bicicleta?

Fuente: Elaboración propia

Los encuestados que declaran **disponer de bicicleta** representan el **63,5 %** frente a un 36,5 % que no dispone de ella. Es por ello que, todavía existe un margen de posible penetración de este modo de desplazamiento activo.

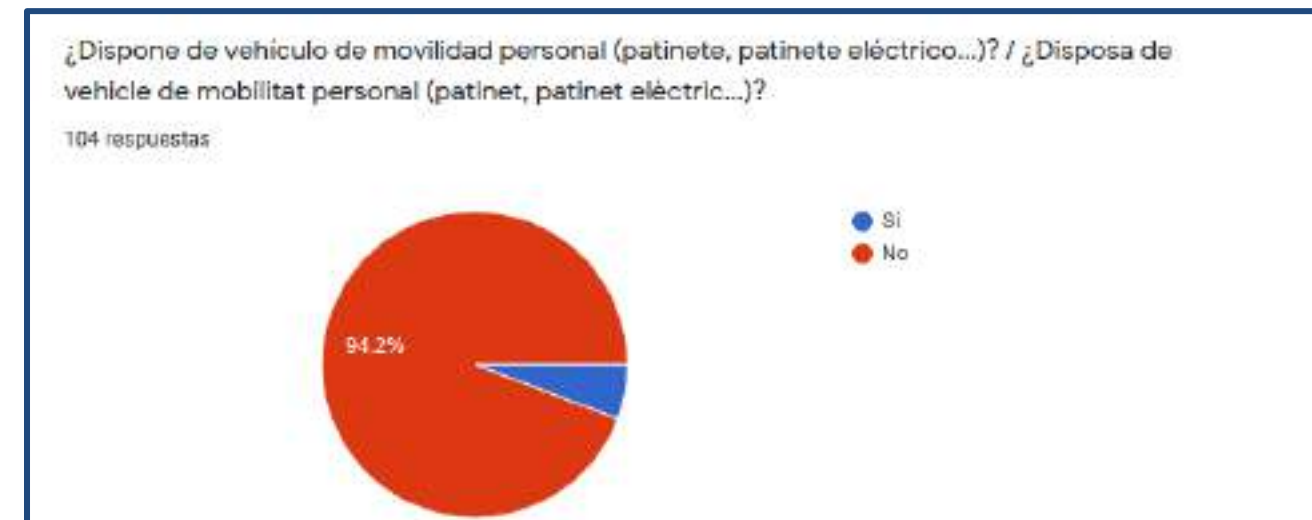


Ilustración 79 ¿Dispone de vehículo de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...)?

Fuente: Elaboración propia

Respecto de los **vehículos de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...)** solamente un **5,8 %** indica que dispone de este elemento de micromovilidad, frente a un amplio 94,2 % de población que no dispone.

Desplazamiento PRINCIPAL (ANTES DEL ESTADO DE ALARMA)

En cuanto al municipio de destino del desplazamiento principal, se han obtenido los siguientes resultados:



Ilustración 80 ¿Cuál fue el núcleo urbano de DESTINO de su desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

Un **43,5 %** se **desplaza a la ciudad de Valencia**, seguido de un **13 %** que se desplaza a **Llíria**. Asimismo, un **10,9 %** de los encuestados tiene como destino de su desplazamiento el **casco urbano** del municipio. Fuera del municipio, en el apartado de "Otro" destaca como destino también **Bétera** con un **8,7%**.

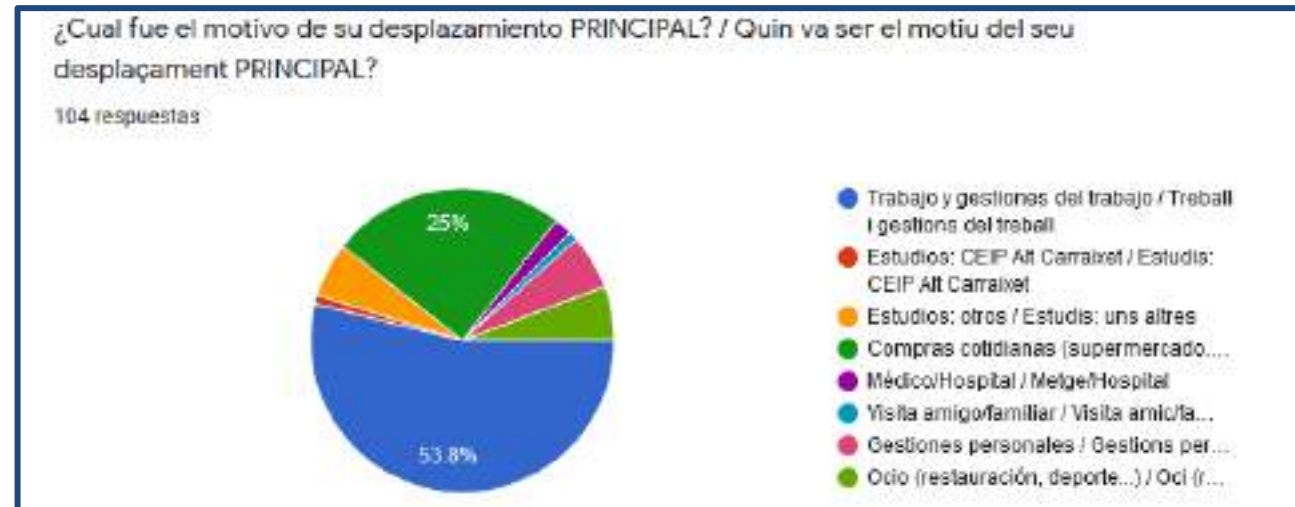


Ilustración 81 ¿Cuál fue el motivo de su desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

La **movilidad ocupacional** (trabajo y gestiones del trabajo + estudios) representa el **60,6 %** (53,8 % + 6,8 %) de los desplazamientos, frente a una **movilidad no ocupacional** del 40,4 %.

Dentro de la **movilidad no ocupacional**, destaca un **25 %** de los desplazamientos de **compras cotidianas** y un 5,8 % tanto en gestiones personales como en ocio (restauración, deporte, etc).

Asimismo, se ha preguntado a los encuestados respecto de la **frecuencia de este desplazamiento** principal.

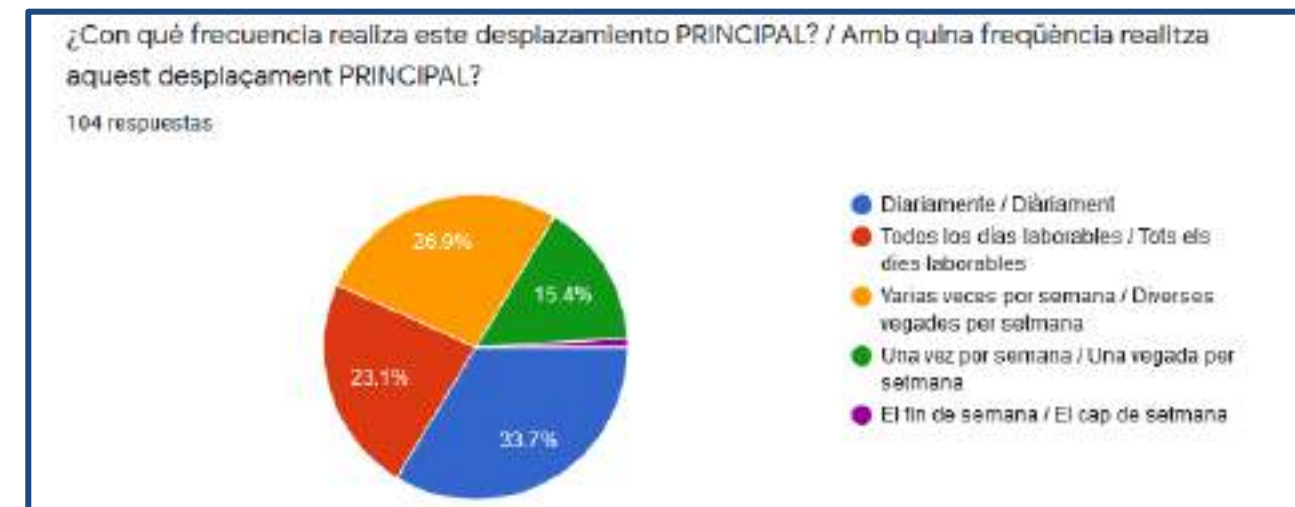


Ilustración 82 ¿Con qué frecuencia realiza ese desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

Un **33,7 %** lo realiza **diariamente**, un 23,1 % todos los días laborables, un 26,9 % varias veces por semana y un 15,4 % solamente una vez por semana.

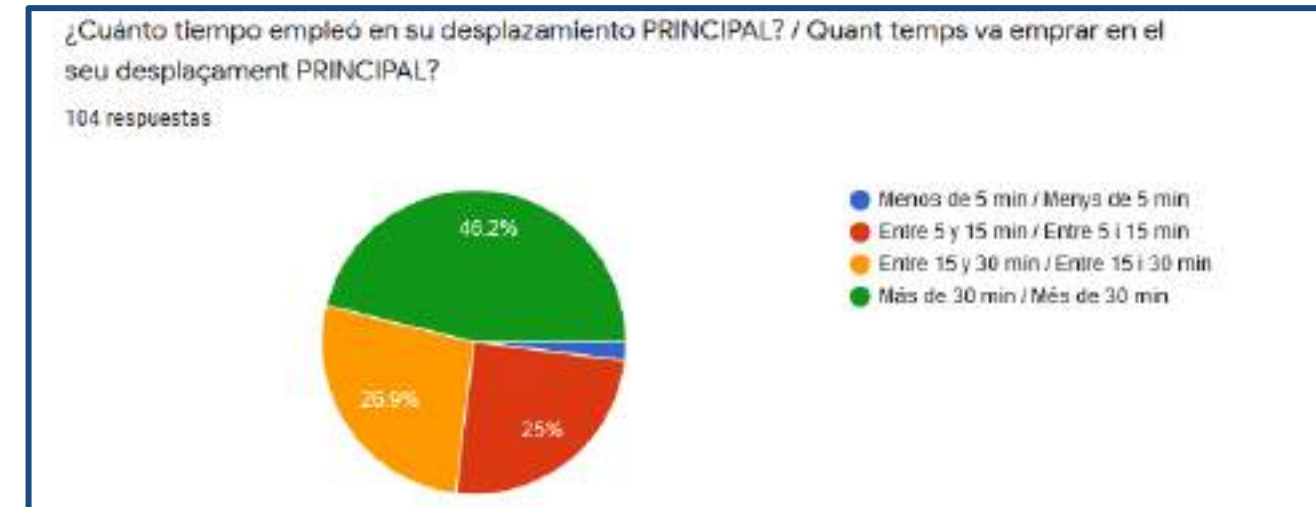


Ilustración 83 ¿Cuánto tiempo empleó en su desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

Respecto al **tiempo de desplazamiento** un **46,2 %** indica que emplea en su desplazamiento principal, **más de 30 minutos**, seguido de un 26,9 % (entre 15 y 30 minutos), un 25 % (entre 5 y 15 min) y solamente un 1,9 % (menos de 5 min).

Los **modos de desplazamiento** más utilizados por los vecinos de Olocau son los siguientes:



Ilustración 84 ¿Qué modo de desplazamiento utilizó en su desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

El **coche como conductor (84,6 %)** y el coche como acompañante (8,7 %).

Analizando únicamente los **datos de los desplazamientos dentro de Olocau**, un **79 %** se realizan en **coche como conductor**, seguido de un **14 % a pie** y de un escaso **7 % en bicicleta**. Por lo tanto, puede apreciarse el elevado potencial de aumento del número de desplazamientos en modos de movilidad activa.

Las siguientes preguntas han sido diferentes según el modo de desplazamiento empleado por cada uno de los encuestados.

Desplazamiento A PIE

Respecto de los desplazamientos a pie se han consultado los principales problemas percibidos por los viandantes.

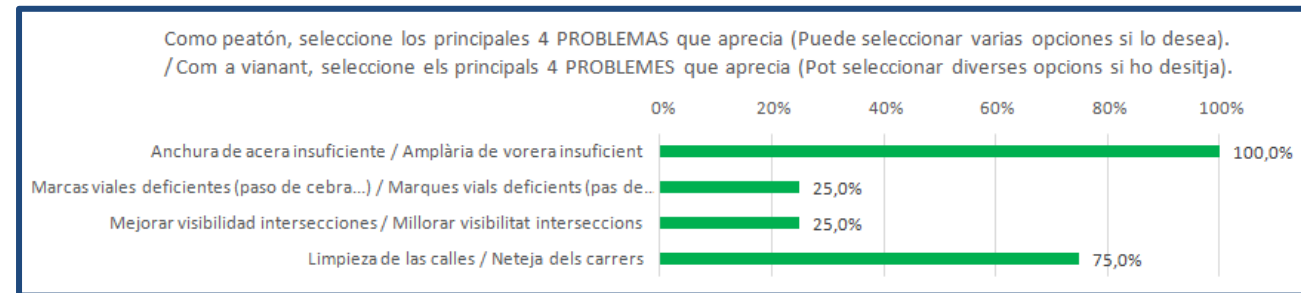


Ilustración 85 Como peatón, seleccione los principales 4 PROBLEMAS que aprecia

Fuente: Elaboración propia

La totalidad de los peatones considera como problema principal la **anchura de acera insuficiente**, seguido de un **75 %** que consideran importante la **limpieza de las calles**, por último, hay un 25 % que consideran importante mejorar la visibilidad en intersecciones y las marcas viales.

Nota: en las ilustraciones de este tipo, los porcentajes acumulados de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una opción.

Desplazamiento en COCHE/MOTO

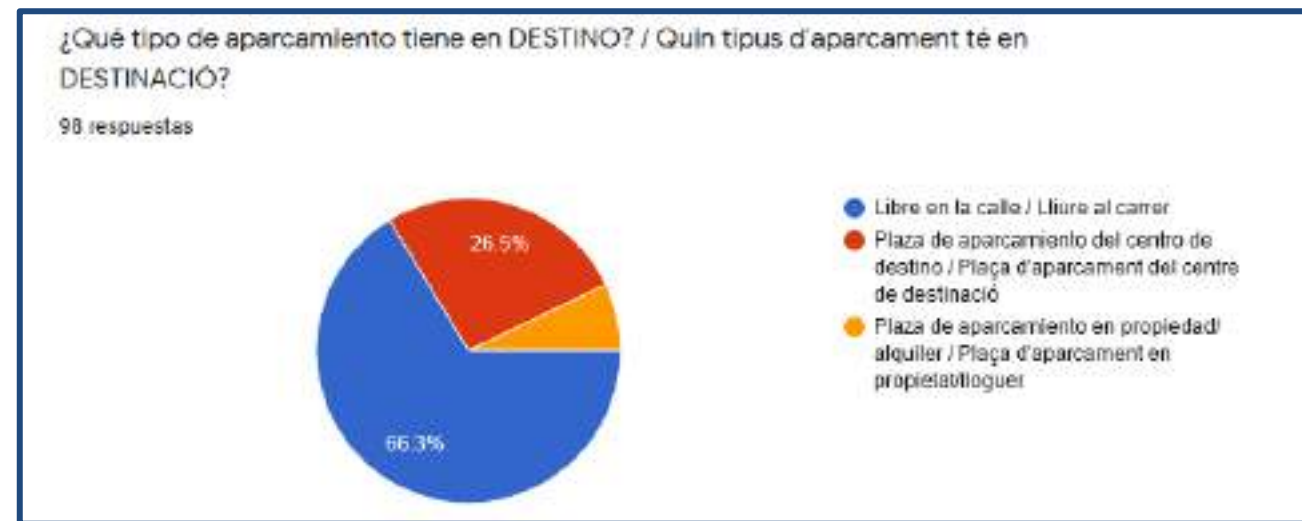


Ilustración 86 ¿Qué tipo de aparcamiento tiene en DESTINO?

Fuente: Elaboración propia

De entre los **usuarios que se desplazan en coche/moto**, en su destino, un **66,3 % estaciona libre en la calle**, un 26,5 % dispone de plaza de aparcamiento en el destino y un 7,1 % dispone de plaza de aparcamiento en propiedad/alquiler.

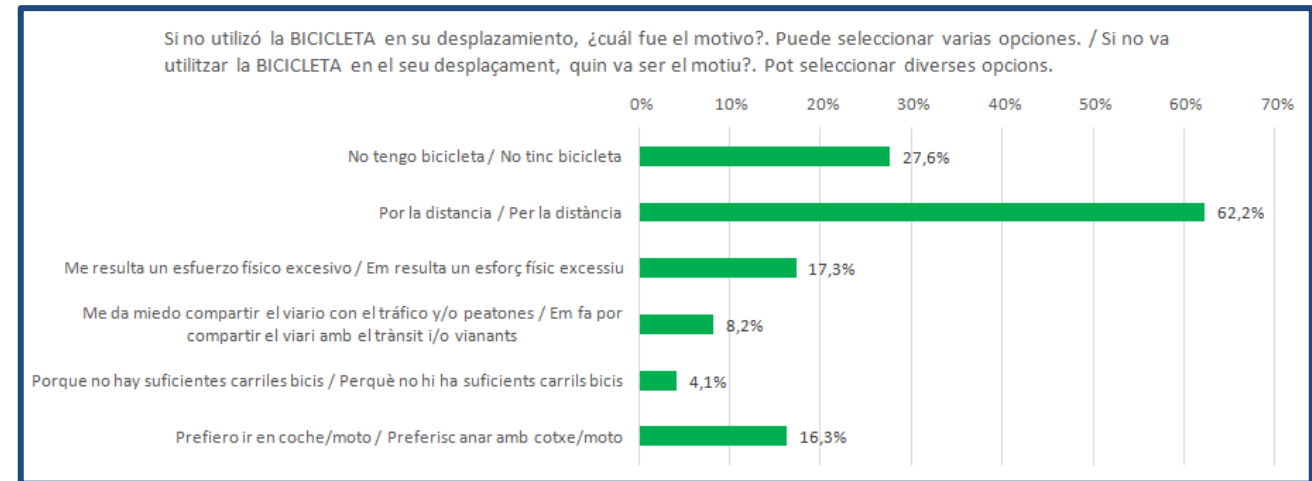


Ilustración 87 Si no utilizó la BICICLETA en su desplazamiento, ¿cuál fue el motivo?

Fuente: Elaboración propia

Un **62,2 %** de los encuestados declara que **no utilizó la bicicleta por la excesiva distancia**, un 27,6 % porque no dispone de ella y un 16,3 % porque prefiere ir en coche/moto.

Analizando únicamente los datos de los desplazamientos **dentro de Olocau**, un **52 %** declara que **no utilizó la bicicleta por la distancia**, seguido de un 19 % porque prefiere ir en coche/moto y el resto ya sea porque no tiene bicicleta (10%), porque le resulta un esfuerzo excesivo (10%) o porque le da miedo compartir el viario (10%).

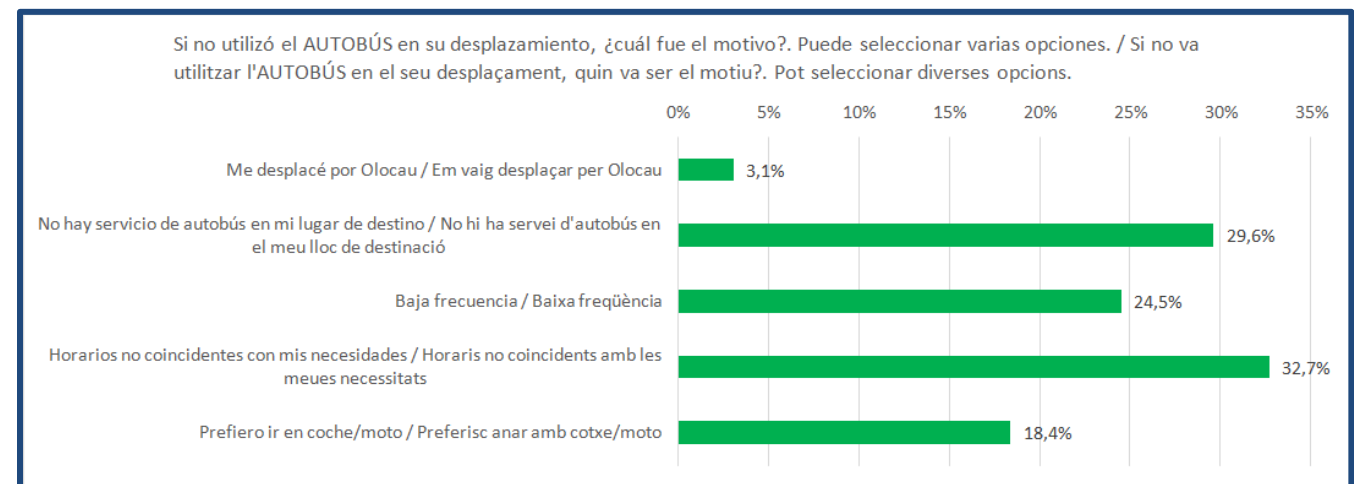


Ilustración 88 Si no utilizó el AUTOBÚS en su desplazamiento, ¿cuál fue el motivo?

Fuente: Elaboración propia

Un **32,7 %** declara que no utilizó el autobús porque **no hay horarios coincidentes con sus necesidades**, un **29,6 %** porque **no hay servicio de autobús en su lugar de destino**, un 24,5 % indica que el motivo fue la baja frecuencia y un 18,4 % porque prefiere ir en coche/moto.

Por último, a estos usuarios de vehículo privado motorizado se les ha consultado si estarían **dispuestos a cambiar a un modo de transporte más sostenible**.



Ilustración 89 ¿Estaría dispuesto a cambiar a un modo de transporte más sostenible (a pie, bicicleta, autobús...) ¿Cuál le gustaría?

Fuente: Elaboración propia

Es de destacar que de acuerdo a la encuesta un **69,4 % que estaría dispuesto a cambiar de modo al autobús**, seguido de un 19,4 % que no está dispuesto a cambiar de modo, y un 8,2 % que estaría dispuesto a cambiar a la bicicleta. Por lo tanto, se resalta la necesidad de una mejora del transporte público entre el núcleo urbano, las urbanizaciones y otros municipios vecinos.

Desplazamiento en BICICLETA y AUTOBÚS

En cuanto a los motivos de utilización de la bicicleta y el autobús, no se han obtenido resultados estadísticamente significativos. Es por ello que no se han representado los resultados de forma gráfica.

Desplazamiento SECUNDARIO

Además del desplazamiento principal, se ha consultado sobre si se realiza habitualmente otro desplazamiento SECUNDARIO. Este desplazamiento, generalmente, es del tipo no ocupacional.



Ilustración 90 Además de su desplazamiento principal, si realizó otro desplazamiento SECUNDARIO, ¿Cuál fue el motivo?

Fuente: Elaboración propia

El motivo de desplazamiento secundario más realizado corresponde a **compras cotidianas (supermercado...)** con un **39 %**, seguido de gestiones personales con un 23 % y ocio con un 15 %.

Y con respecto al modo de desplazamiento de este desplazamiento secundario, los modos más utilizados son:



Ilustración 91 ¿Qué modo de desplazamiento utilizó en su desplazamiento SECUNDARIO?

Fuente: Elaboración propia

Nuevamente, el **coche como conductor (82 %)** es el más utilizado, seguido de coche como acompañante con un 7 %.

Por otra parte, se ha consultado por donde se realizan los desplazamientos más habituales FUERA de Olcav y por DENTRO del municipio.

Desplazamiento FUERA de Olocau



Ilustración 92 Seleccione una opción. Pregunta.

Fuente: Elaboración propia

Siendo las **vías más utilizadas**, reflejadas en el mapa, en orden decreciente: 1 salida sur (Llíria/València/Marines), 2 salida norte (Llíria/Valencia) y 3 salida norte (Gátova/Marines). La primera, salida sur (Llíria /València/Marines), comprende más del 50 % de los desplazamientos fuera del municipio.

Desplazamiento DENTRO de Olocau

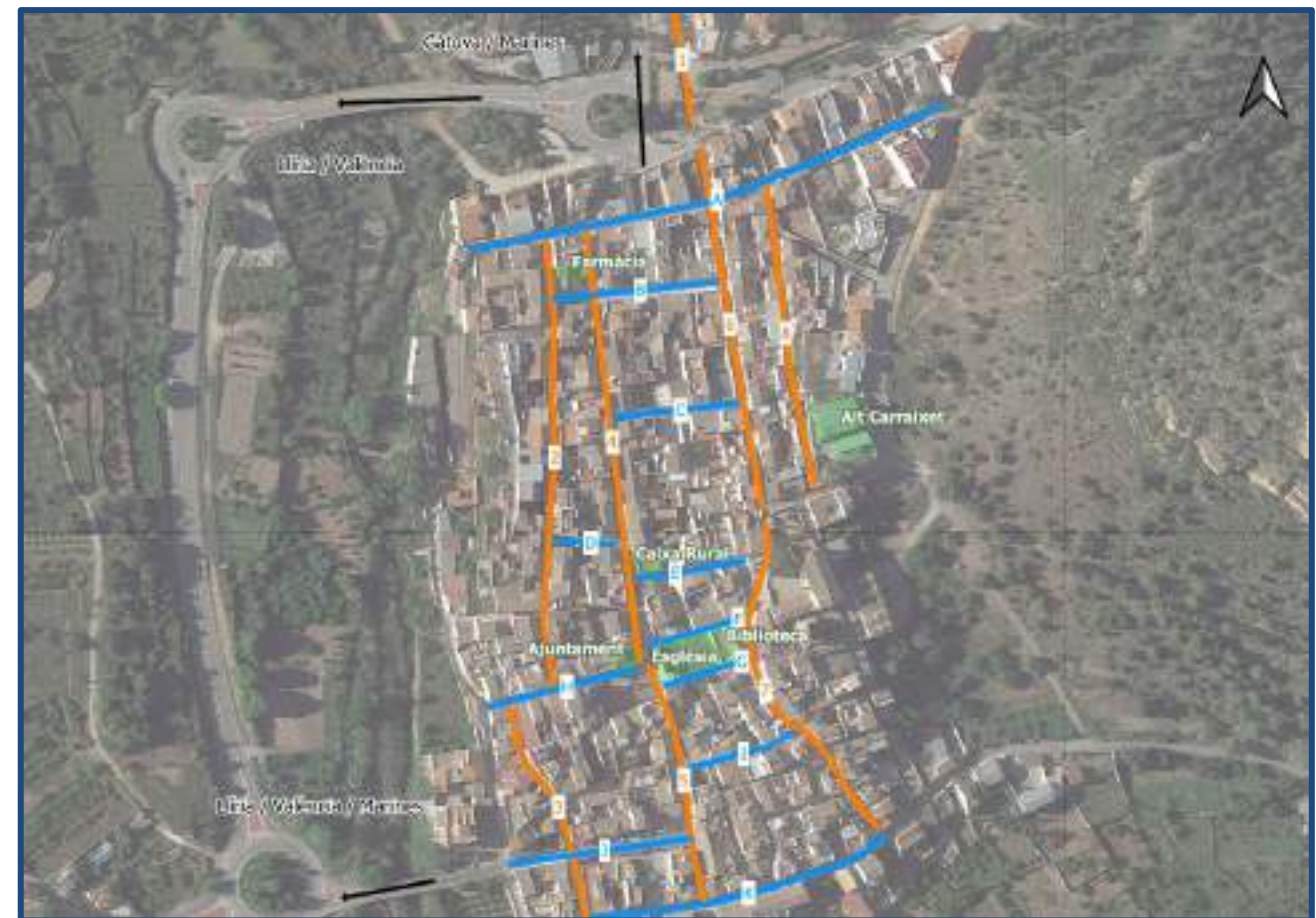


Ilustración 93 Seleccione todas por las que suele desplazarse. Pregunta.

Fuente: Elaboración propia

Para facilitar su comprensión se ha representado un diagrama de flujo según el porcentaje de respuestas definido mediante la siguiente leyenda.

LEYENDA		% RESPUESTAS
 o 		>= 35 %
 o 		20 % – 35 %
 o 		<= 20 %

Nota: en la ilustración los porcentajes de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una única opción.

El diagrama de flujo en formato plano, de las vías de mayor a menor utilización, es el siguiente:



Ilustración 94 Desplazamientos internos. Vías más utilizadas.

Fuente: Elaboración propia

Siendo las vías más utilizadas, reflejadas en la ilustración superior:

- Eje norte - sur: c/ Major y c/Maestro Roselló
- Ejes este - oeste: Por un lado, c/San Diego, y por otro la avenida Diputación siguiendo por la Plaça Cervantes.

Como habitante de Olocau, indique su opinión.

En el siguiente bloque de preguntas se ha obtenido la percepción que reciben los vecinos de Olocau sobre diferentes propuestas relacionadas con la movilidad sostenible. Asimismo, estas respuestas se han jerarquizado según la importancia asignada por cada uno de los encuestados.

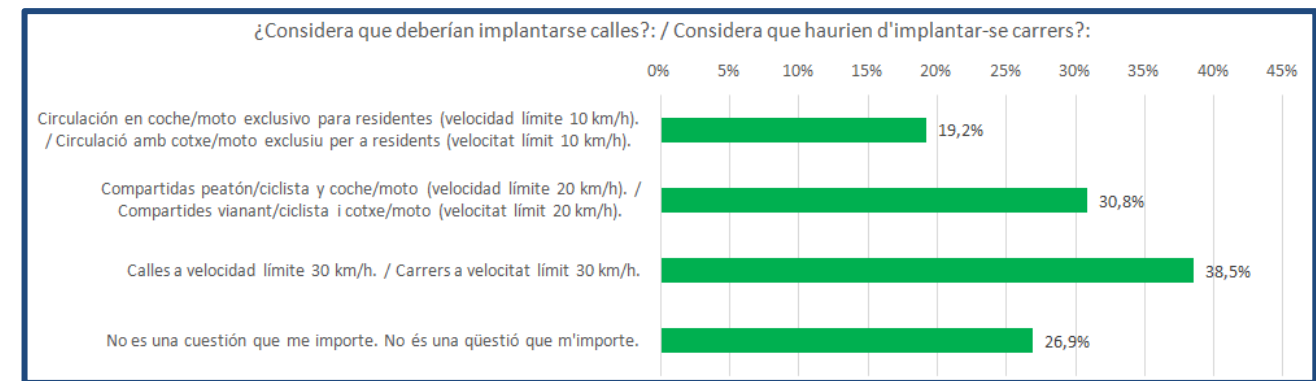


Ilustración 95 ¿Considera que deberían implantarse calles?

Fuente: Elaboración propia

Nota: en la ilustración los porcentajes de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una única opción.

Un 38,5 % de los encuestados considera que se deberían implantar calles con velocidad límite 30 km/h, un **30,8 %** considera que deberían ser **compartidas peatón/ciclista y coche/moto (velocidad límite 20 km/h)** y un **19,2 %** que deberían ser de **circulación en coche/moto exclusiva para residentes (velocidad límite 10 km/h)**.

Con respecto a si se debería **mejorar la infraestructura ciclista**.

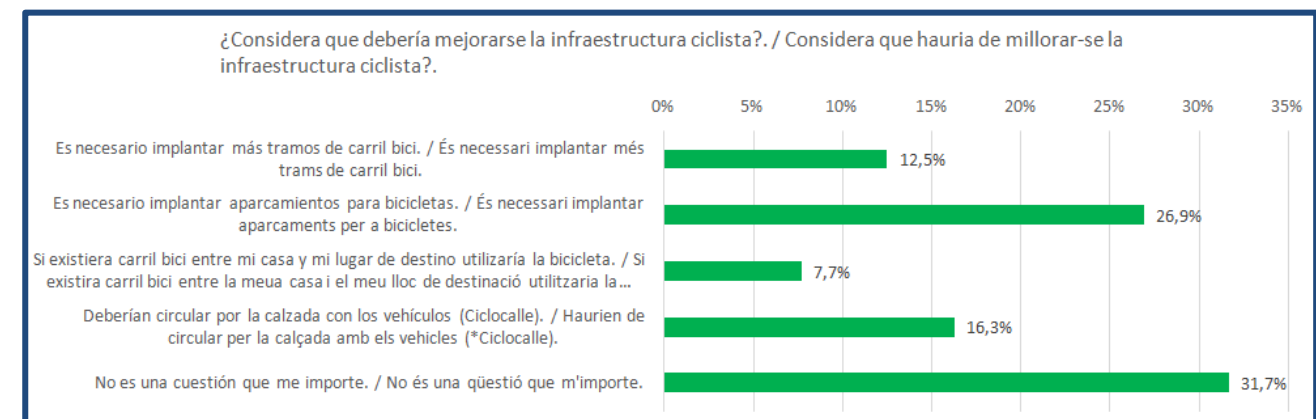


Ilustración 96 ¿Considera que debería mejorarse la infraestructura ciclista?

Fuente: Elaboración propia

Nota: en la ilustración los porcentajes de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una única opción.

Un **26,9 %** de los encuestados considera que es necesario **implantar aparcamientos para bicicleta**, seguido de un **16,3 %** que considera importante **establecer ciclocalles** y un 12,5 % que considera que es necesario implantar más tramos de carril bici.

Por último, se ha consultado sobre una serie de **propuestas de actuación**, incorporando una jerarquización según importancia para cada uno de los encuestados.

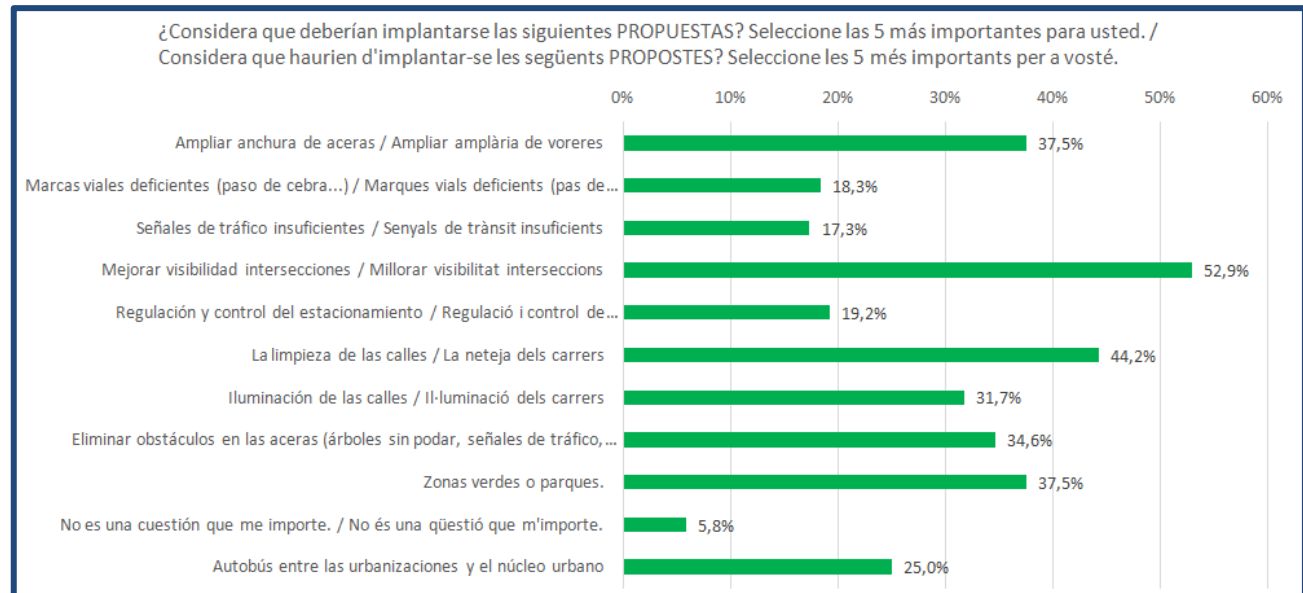


Ilustración 97 ¿Considera que deberían implantarse las siguientes PROPUESTAS? Seleccione las 5 más importantes para usted.

Fuente: Elaboración propia

Nota: en la ilustración los porcentajes de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una única opción.

Las propuestas más destacadas son las siguientes: **mejorar visibilidad de las intersecciones** (52,9 %), **limpieza de las calles** (44,2 %), **aumento de zonas verdes o parques** (37,5 %) y **ampliar la anchura de las aceras** (37,5 %).

Desplazamientos en centros educativos

Además de la encuesta general de movilidad se han realizado otra encuesta, también vía online, en el centro educativo principal (CEIP Alt Carraixet). En ella se ha solicitado a los encuestados, que indicaran el modo de desplazamiento habitual, los motivos por los que utilizan uno u otro medio para hacerlo, el tiempo empleado, las vías más utilizadas, etc.

La encuesta se ha difundido través de los canales de comunicación digitales existentes en l'Ajuntament d'Olocau y el centro educativo.

Esta encuesta es muy significativa, ya que los desplazamientos escolares suponen un gran porcentaje de los desplazamientos diarios realizados por los vecinos.

A continuación, se muestra el número total de alumnos, el número de respuestas y el porcentaje que estas representan respecto de la totalidad de alumnos.

CENTRO EDUCATIVO	Nº ALUMNOS	Nº RESPUESTAS	% RESPUESTAS
CEIP Alt Carraixet	102	25	24,5 %

Ilustración 98 Relación número de alumnos y número de respuestas

Fuente: Elaboración propia

Como puede observarse en la anterior tabla, el **porcentaje total de respuestas representa** prácticamente un **25 %** de la comunidad escolar.

Desplazamientos CEIP Alt Carraixet

Nuevamente, las respuestas se han disgregado por género para realizar de esta forma un análisis más detallado de la movilidad de los usuarios del centro educativo (adulto que acompaña al alumno, personal del centro o alumno).

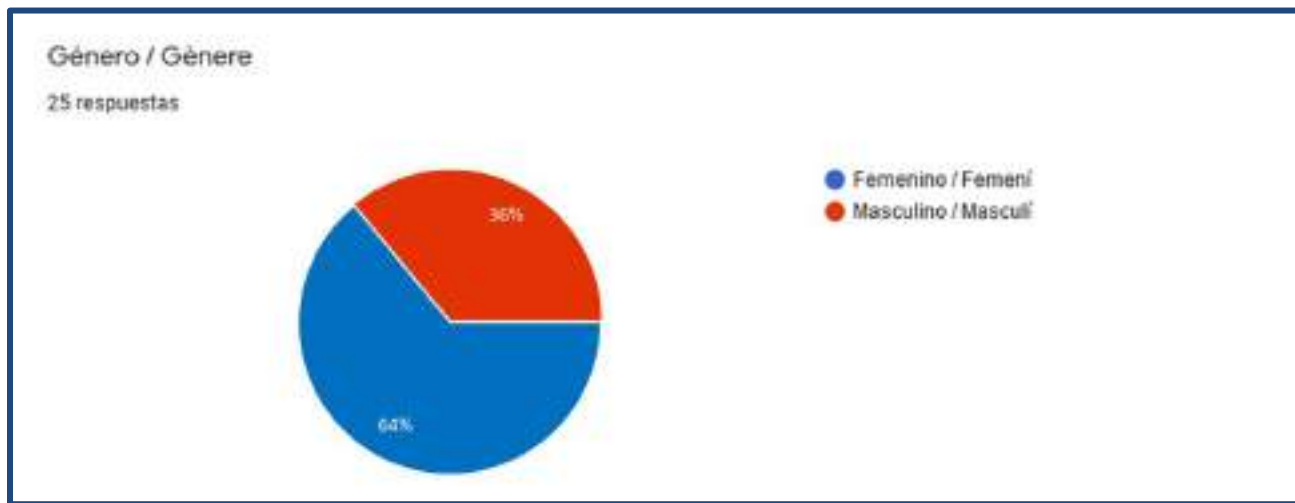


Ilustración 99 Género

Fuente: Elaboración propia

Habiéndose obtenido un **64 % de participación femenina** frente a un 36 % de masculina.

Asimismo, se han diferenciado según los siguientes tres rangos de edad.

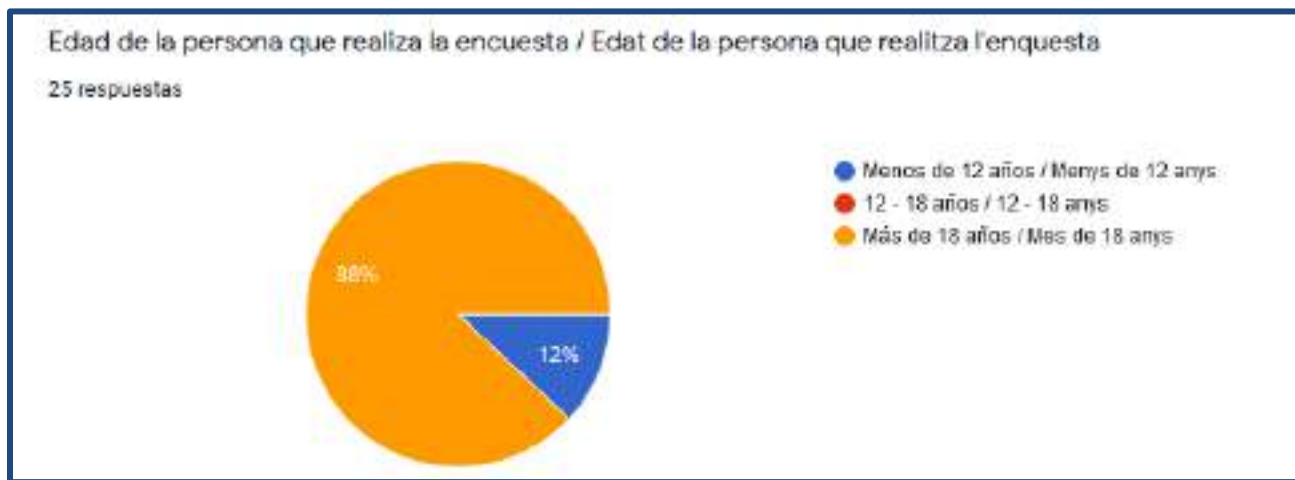


Ilustración 100 Edad

Fuente: Elaboración propia

El **88 %** de las respuestas corresponden a personas de **más de 18 años**, es decir, a adultos que acompañan o personal del centro.

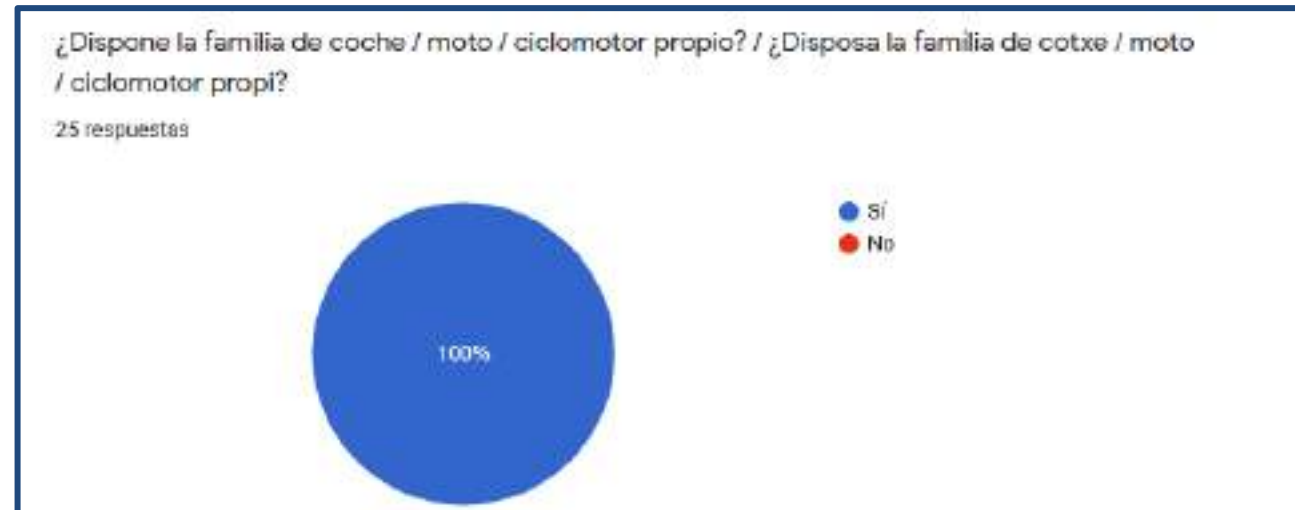


Ilustración 101 ¿Dispone la familia de coche / moto / ciclomotor propio?

Fuente: Elaboración propia

La **totalidad** de las familias de los encuestados **dispone de vehículo (coche, moto o ciclomotor) propio**.

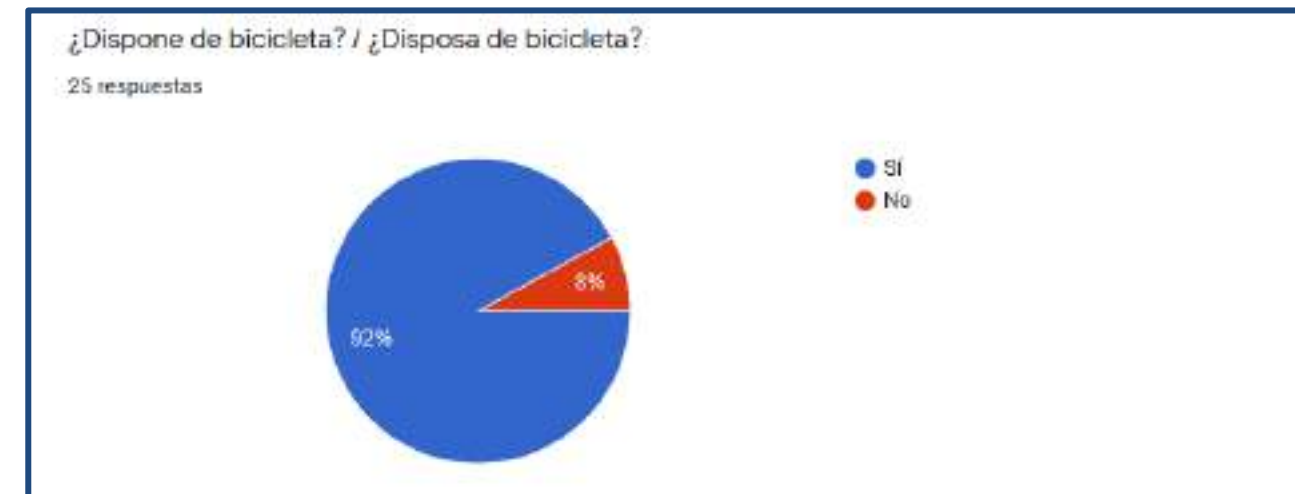


Ilustración 102 ¿Dispone de bicicleta?

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, los miembros de la comunidad escolar que declaran **disponer de bicicleta** representan el **92 %** frente a un escaso 8 % que no dispone de ella.

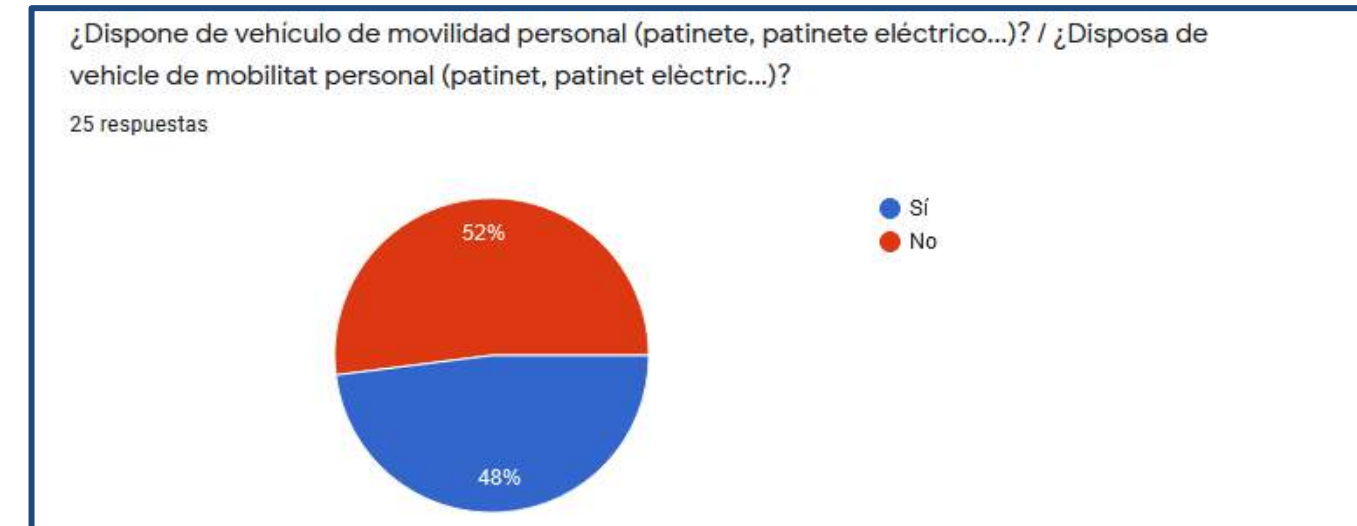


Ilustración 103 ¿Dispone de vehículo de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...)?

Fuente: Elaboración propia

Respecto de los **vehículos de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...)** un amplio **48 %** indica que dispone de él, frente a un 52 % que no dispone.



Ilustración 104 ¿Es usted Adulto que acompaña al alumno/a, Personal del centro de estudios o Alumno?

Fuente: Elaboración propia

De la totalidad de respuestas obtenidas un **92 % corresponden a adulto que acompaña al alumno**, y el restante lo componen un 4 % del personal del centro y otro 4 % a alumnos.

Para conocer el origen de los viajes hacia el centro escolar se consultó de que núcleo urbano vienen al realizar su desplazamiento.

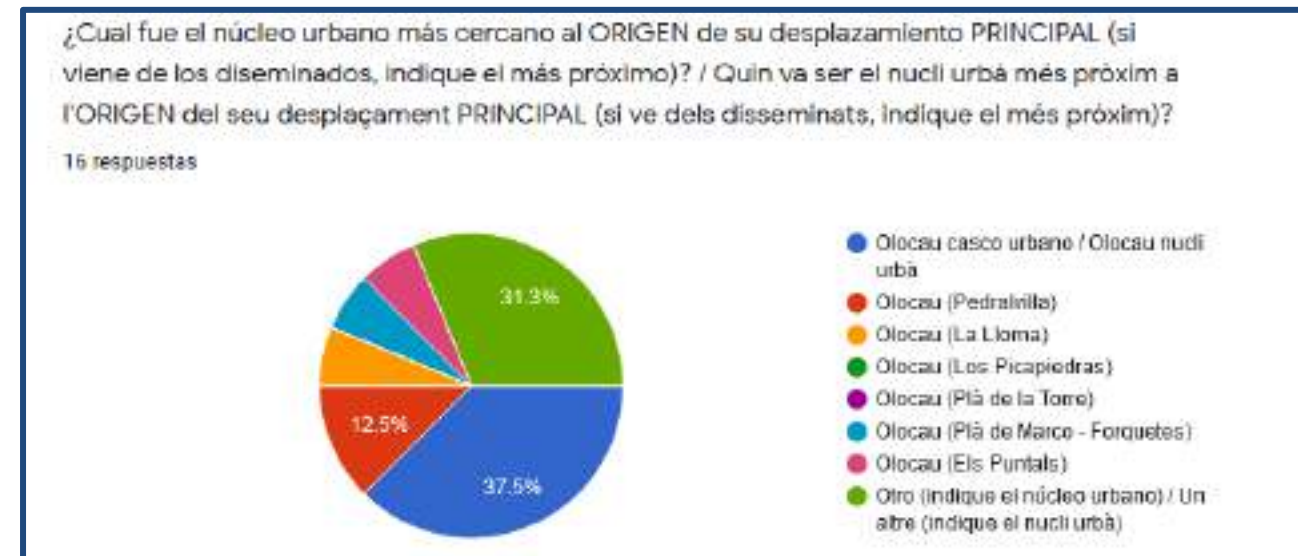


Ilustración 105 ¿Cuál fue el núcleo urbano más cercano al ORIGEN de su desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

Casi un 40% tiene como origen el mismo casco urbano del municipio y el resto proviene de distintas urbanizaciones o zonas diseminadas. Resulta significativo el número de usuarios que acuden desde las urbanizaciones.

La siguiente pregunta, únicamente se les ha consultado a los adultos que acompañan a alumnos:



Ilustración 106 ¿Cuántos menores acompaña al centro de estudios?

Fuente: Elaboración propia

El 60,9 % de los encuestados declara que **acompaña** a únicamente a **1 alumno**, mientras que el restante 39,1 % a 2 alumnos.

Las siguientes preguntas han sido realizadas, nuevamente, a la totalidad de los encuestados.

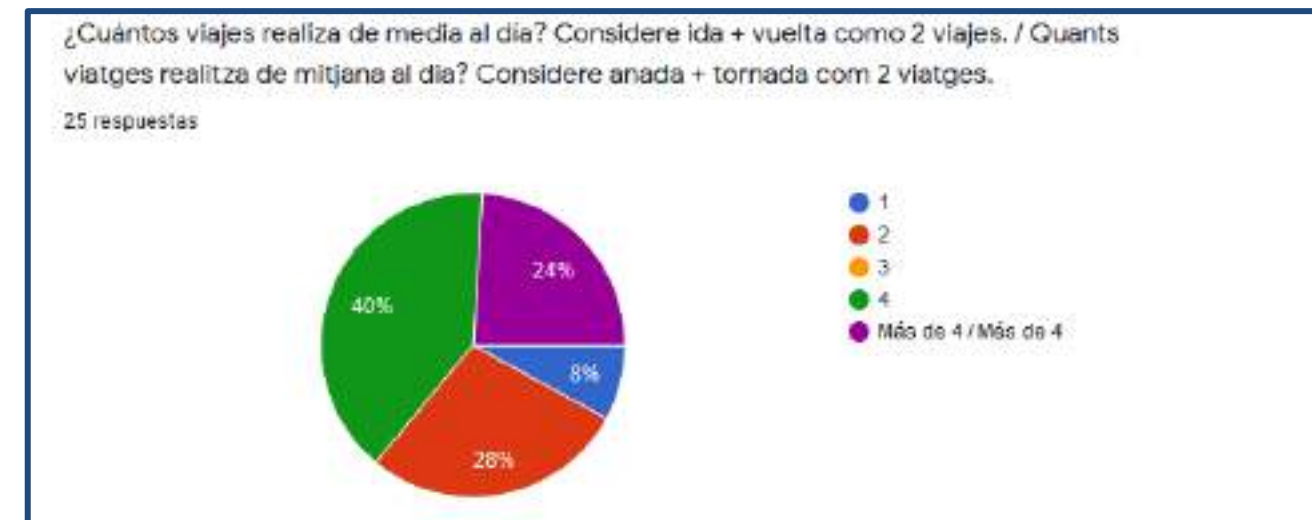


Ilustración 107 ¿Cuántos viajes realiza de media al día? Considere ida + vuelta como 2 viajes.

Fuente: Elaboración propia

Respecto al **número de viajes realizados cada día, en promedio**, un **40 %** indica que realiza **4 viajes**, seguido de un 28 % que realiza 2 viajes.

Los **modos de desplazamiento** más utilizados para acceder al centro educativo son los siguientes:

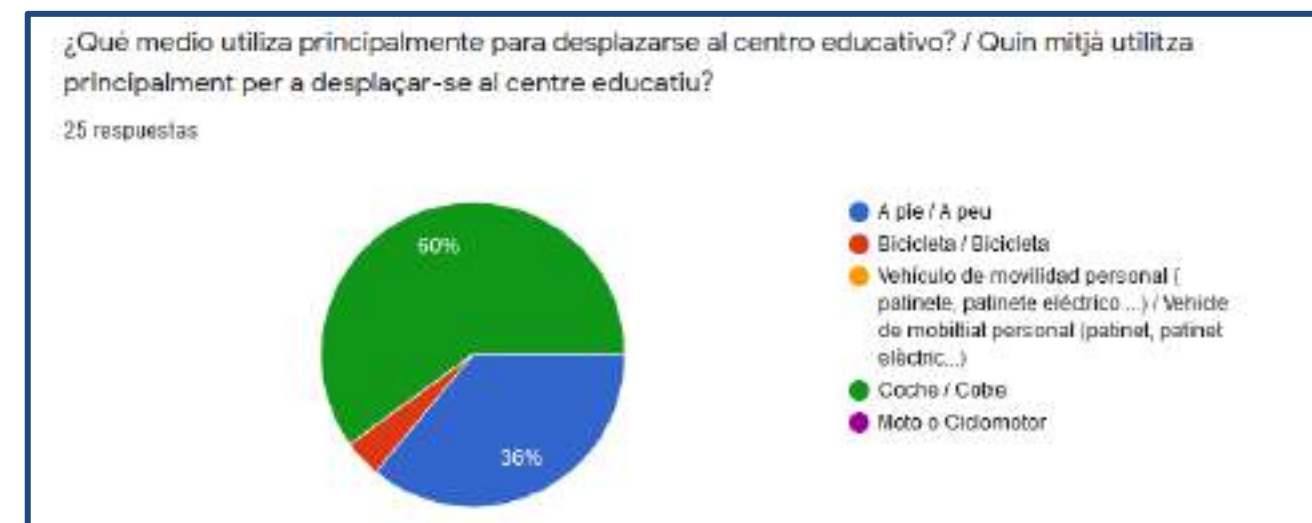


Ilustración 108 ¿Qué medio utiliza principalmente para desplazarse al centro educativo?

Fuente: Elaboración propia

El **60 %** de los **desplazamientos** al centro educativo se realizan **en coche**, seguido de un 36 % a pie. Cabe destacar el potencial de trasvase de usuarios de modos de desplazamiento no sostenibles a sostenibles.

En la siguiente pregunta se ha consultado el itinerario realizado para ACCEDER AL CENTRO, mediante el uso de un plano donde se han definido los diferentes posibles recorridos. Su objetivo era conocer los itinerarios más utilizados en los desplazamientos para acceder al centro educativo.



Il·lustració 109 ACCESO AL CENTRO: Seleccione, ordenadamente, las calles de la imagen por las que transita para ACCEDER al centro educativo

Fuente: Elaboración propia

Donde puede observarse que los **desplazamientos principales** son los definidos como número **4, 6, 3 y 17** seguidos de los números 19 y 22. Al ser una única entrada al centro, la calle de acceso evidentemente es usada por todos los que se desplazan al centro.

Asimismo, y para facilitar su comprensión se ha representado un diagrama de flujos según el porcentaje (%) de desplazamiento respecto del total definido mediante la siguiente leyenda.

LEYENDA	% SOBRE EL TOTAL DE DESPLAZAMIENTOS
	$\geq 10\%$
	5 % – 10 %
	$< 5\%$

Nota: en la ilustración los porcentajes de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una única opción.

El diagrama de flujo en formato plano es el siguiente:



Il·lustració 110 ACCESO AL CENTRO: Seleccione, ordenadamente, las calles de la imagen por las que transita para ACCEDER al centro educativo (resultados %)

Fuente: Elaboración propia

En cuanto al tiempo para desplazarse al centro educativo.



Il·lustració 111 ¿Cuánto tiempo emplea en total para realizar el desplazamiento?

Fuente: Elaboración propia

El **36 % de los encuestados** declara que tarda **más de 10 minutos**, seguido de 32 % que emplea menos de 5 minutos en su desplazamiento, representan la misma cifra de 32 % los que requieren entre 5 y 10 minutos para realizar el trayecto.

En cuanto al desplazamiento de los alumnos al centro educativo, lo realizan de la siguiente forma:

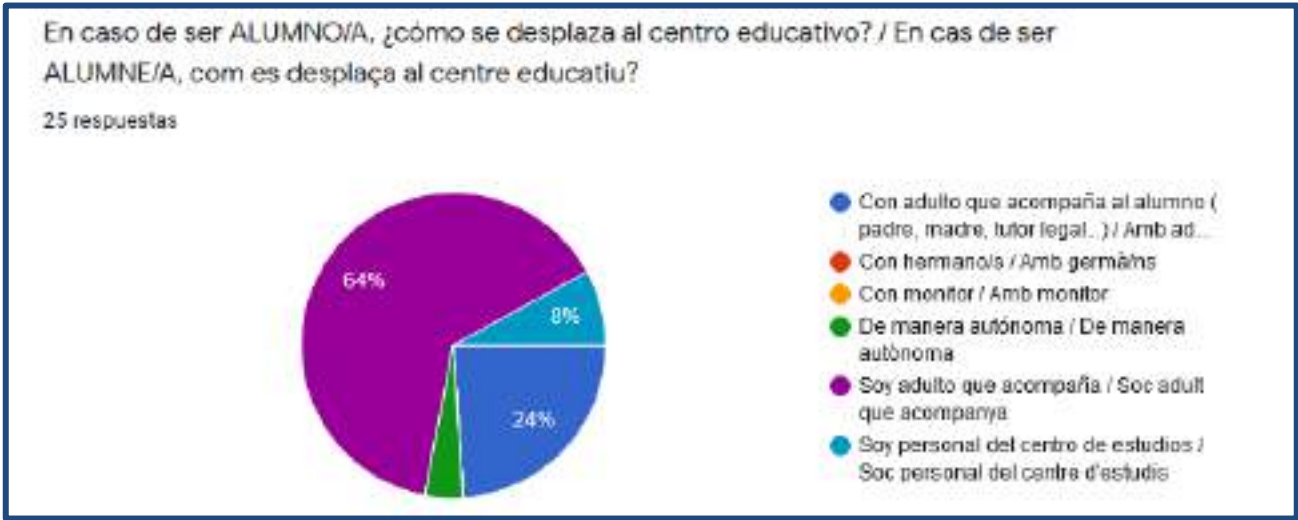


Ilustración 112 En caso de ser ALUMNO/A, ¿cómo se desplaza al centro educativo?

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a la encuesta existe únicamente un **4 % de alumnos** que acuden al centro educativo **de manera autónoma**. Se destaca el elevado potencial de fomento autónomo de los desplazamientos de los alumnos.

A los ADULTOS QUE ACOMAPAÑAN se les han realizado las siguientes cuestiones.



Ilustración 113 En caso de ser ADULTO QUE ACOMPAÑA y después de dejar al menor en el centro, ¿habitualmente se desplaza a otro lugar (trabajo, compras...)?

Fuente: Elaboración propia

Después de dejar al menor en el centro educativo, el **36 % de los adultos que acompañan se desplazan fuera del municipio de Olcáu**, seguido de un 20 % que no realiza más desplazamientos.

Con respecto la pregunta de si se dejaría a los menores más alejados del centro educativo, si existiera un camino escolar seguro las respuestas se detallan a continuación.

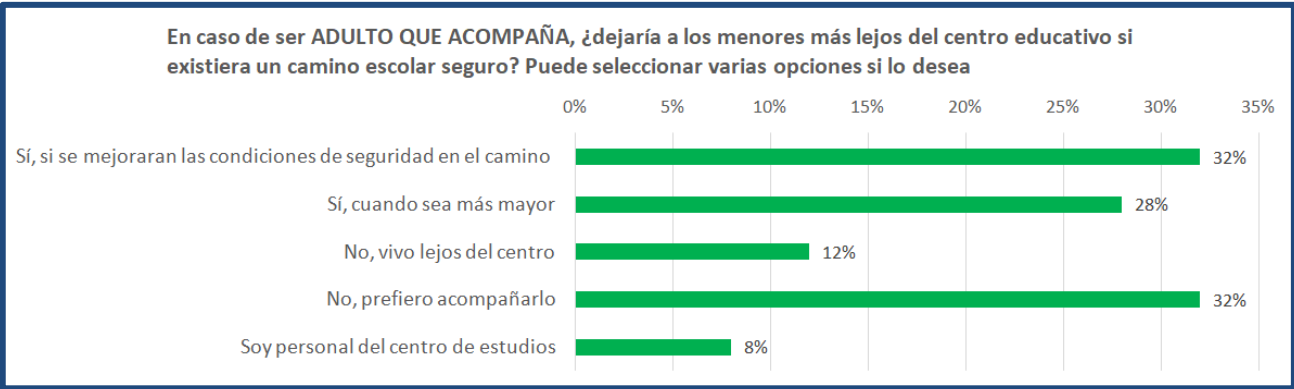


Ilustración 114 En caso de ser ADULTO QUE ACOMPAÑA, ¿dejaría a los menores más lejos del centro educativo si existiera un camino escolar seguro?

Fuente: Elaboración propia

Nota: en las ilustraciones de este tipo, los porcentajes de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una única opción.

Un **32 %** de los encuestados, declara **sí, si se mejoraran las condiciones de seguridad en el camino**, y otro 32 % declara preferir acompañar a los alumnos, seguido de un 28 % que lo dejaría más lejos del centro educativo cuando sea más mayor.

Asimismo, se ha consultado a los padres, madres o tutores legales de los menores, a qué edad permitirían al menor acudir al centro de manera autónoma.



Ilustración 115 En caso de ser ADULTO QUE ACOMPAÑA, ¿a qué edad considera que el alumno podría desplazarse al colegio de manera autónoma?

Fuente: Elaboración propia

Como muestra la ilustración 51, se obtuvo que más del 50 % de los adultos consideran que a la edad de 10 años los alumnos podrán desplazarse de manera autónoma y casi un 75 % para la edad de 12 años. Asimismo, un 16 % de los encuestados indica que no lo dejaría nunca acudir de manera autónoma.

En el siguiente bloque de preguntas se ha consultado la percepción de los usuarios sobre posibles problemáticas existentes en su recorrido, así como sobre una serie de propuestas de actuación susceptibles de inclusión en el plan.

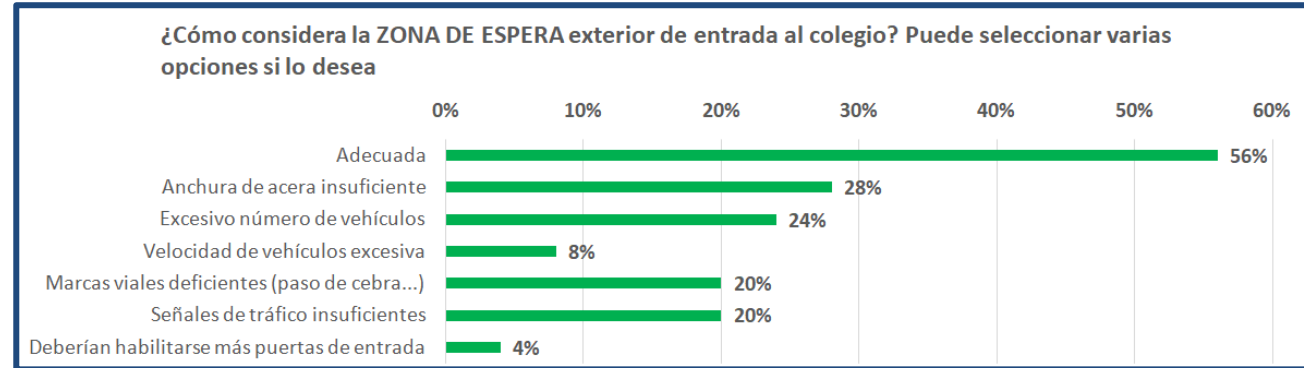


Ilustración 116 ¿Cómo considera la ZONA DE ESPERA exterior de entrada al colegio?

Fuente: Elaboración propia

El **56 %** de los encuestados considera la zona de espera **adecuada**. No obstante, se destacan las principales problemáticas detectadas, como son: **una anchura de aceras insuficiente, un excesivo número de vehículos** y señales de tráfico insuficientes o marcas viales deficientes.

Por otra parte, se les ha consultado a los usuarios sobre si cambiarían su modo de desplazamiento para acceder al centro.

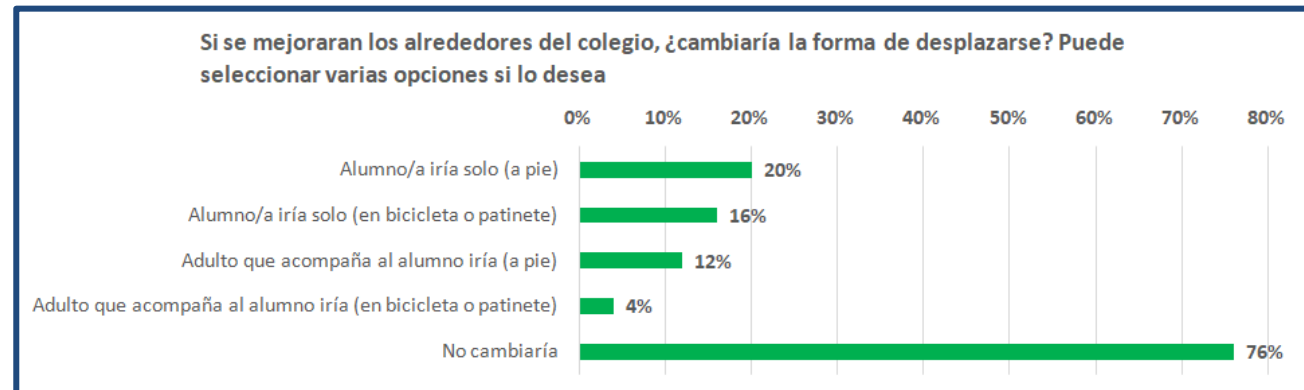


Ilustración 117 Si se mejoraran los alrededores del colegio, ¿cambiaría la forma de desplazarse?

Fuente: Elaboración propia

Nota: en la ilustración los porcentajes de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una única opción.

Obteniéndose que un 76 % de los encuestados no cambiaría su forma de desplazarse, frente a un **20 % que si cambiaría a desplazarse solo a pie y un 16 % que cambiaría solo a bicicleta o patinete**.

Una vez finalizadas las clases, los destinos más frecuentados por los alumnos pueden observarse a continuación.

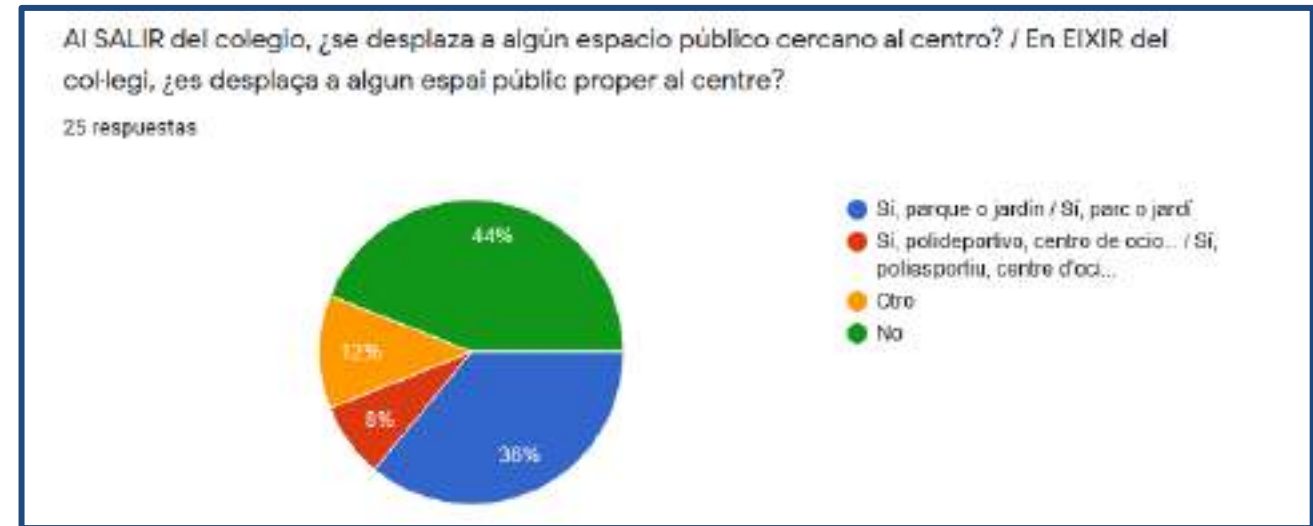


Ilustración 118 Al SALIR del colegio, ¿se desplaza a algún espacio público cercano al centro?

Fuente: Elaboración propia

El **36 % se desplaza a un parque o jardín**, seguido de un 12 % que lo hace a otro lugar, un 8 % lo hace al polideportivo o a otro centro de ocio, frente a un 44 % que no se desplaza a ningún espacio público cercano al salir del colegio.

En las últimas preguntas de la encuesta, se ha pedido que se indicaran los **aspectos que podrían mejorar la autonomía y la movilidad sostenible en el acceso/salida al centro**; y se valora el **grado de necesidad** de: 0 (No es necesario) a 3 (Es muy necesario), de cada propuesta de actuación.

Tras la obtención de resultados se ha calculado el grado de necesidad ponderado, como un promedio ponderado según los pesos asignados de los porcentajes de respuesta obtenidos.

CENTRO EDUCATIVO	GRADO DE NECESIDAD				GRADO DE NECESIDAD (PONDERADO)
	0	1	2	3	
Iluminación de las calles	32	20	32	16	22
Anchura de aceras	16	16	32	36	31
Señalización urbana (pasos de peatones...	12	20	12	56	35
Mejorar la limpieza de las calles	16	32	16	36	29
Eliminar obstáculos en las aceras (árboles sin podar, señales de tráfico, bolardos, bancos...)	32	32	20	16	20
Cambios del diseño urbano (peatonalizaciones, zonas de prioridad peatonal...)	12	32	24	32	29
Presencia de Policía Local o Personal del centro	12	12	28	48	35
Corte al tráfico del viario de acceso durante horario de entrada y salida	16	12	16	56	35
Pedibus, existencia de grupos escolares que se desplacen juntos y caminando	20	12	28	40	31
Bicibus, existencia de grupos escolares que se desplacen juntos y en bicicleta	16	36	12	36	28
Implantar en la puerta del centro educativo anclajes para BICICLETAS	12	16	28	44	34
Implantar en la puerta del centro educativo anclajes para PATINETES, PATINETES ELÉCTRICOS...	28	24	16	32	25

PROPUESTA: Autobús escolar entre las urbanizaciones y el núcleo urbano	0	18,7	0	81,3	44
--	---	------	---	------	----

Ilustración 119 Matriz de resultados

Fuente: Elaboración propia

Los principales aspectos que se podían mejorar, jerarquizados según importancia, son los siguientes:

1. Autobús Escolar entre las urbanizaciones y el núcleo urbano.
2. Señalización urbana (pasos de peatones...).
3. Presencia de Policía Local o Personal del centro.
4. Corte al tráfico del viario de acceso durante horario de entrada y salida.
5. Implantar en la puerta del centro educativo anclajes para BICICLETAS.

I.4.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE APARCAMIENTO

Olocau cuenta con oferta de aparcamiento suficiente ya que en las calles cuyo ancho lo permite se permite estacionar en la calzada, aunque también hay que destacar que un alto porcentaje de las calles son muy estrechas por lo que aparcar en calzada resulta complicado.

En determinadas vías se permite el estacionamiento estando delimitado mediante señalización horizontal y en la mayoría sin señalización horizontal como puede observarse en las siguientes imágenes.



Ilustración 120 Aparcamiento c/ Major

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 121 Aparcamiento Plaça Cervantes

Fuente: Elaboración propia

En otras calles se permite estando regulado mediante señalización vertical de estacionamiento anual variable, según el margen y de forma alterna y también se cuenta con el parking municipal cerca del polideportivo.



Ilustración 122 Aparcamiento c/ Major

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 123 Aparcamiento c/ Sant Josep (prolongación)

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan las tipologías de usuarios que demandan el servicio de estacionamiento Olocau:

- Los residentes están acostumbrados a estacionar en las inmediaciones de su vivienda.
- Usuarios de segunda residencia, se trata de residentes ocasionales que especialmente los fines de semana y los festivos utilizan las vías y los equipamientos de la zona, estos suponen un incremento considerable de la intensidad y la demanda de aparcamiento.
- Usuarios ocasionales por motivo compras, gestiones, turismo, ocio u otros motivos. Son un colectivo que no se desplaza diariamente a una determinada zona del municipio en vehículo privado, pero necesita dotarse de un nivel mínimo de accesibilidad con el objetivo de realizar, eficaz y satisfactoriamente, sus actividades. Sin duda alguna, existen diferencias a tener en cuenta, pues algunos desplazamientos precisan de estacionamiento más o menos cercano.

I.5. ANÁLISIS DAFO Y DIAGNÓSTICO INTEGRADO

El presente apartado describe el análisis DAFO y el diagnóstico integrado del presente plan de movilidad.

I.5.1. ANÁLISIS DAFO

Complementariamente a los apartados de oferta y demanda de movilidad, en este punto se ha realizado un análisis conocido como diagrama DAFO.

El objetivo es que pueda emplearse como punto de partida en la toma de decisiones y en la jerarquización de las propuestas de actuación que incluye el PMUS.

Se trata de un diagnóstico de los aspectos positivos y negativos de origen interno y externo que influyen en la movilidad urbana de Olocau.



Ilustración 124 Esquema análisis DAFO genérico

Fuente: Elaboración propia

Las debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades que detectadas son las siguientes:

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Uso mayoritario de automóvil para los desplazamientos principales (84,6%). • Más del 65% de la población vive fuera del casco urbano, diseminada o en urbanizaciones. • Ancho de calles insuficiente para dividir espacios según modos de transporte, (57% de aceras menores a 1.5m. • Dependencia de otros municipios como Valencia, Llíria, Bétera, para empleos, educación y algunos servicios. (65,2% de los desplazamientos principales fuera de Olocau). • Uso de bicicleta exclusivamente de forma deportiva/recreacional. (63,5% tiene bicicleta pero solo se usa en 7% de los desplazamientos principales) • Pendientes pronunciadas o diferencias de altitud en aceras resueltas con escaleras lo que complica la inclusión y uso por parte de PMR. • Aceras y cruces peatonales no adaptados para PMR. • Escasa oferta de buses hacia/desde otros municipios (Un servicio al día a Llíria más otro servicio escolar de lunes a viernes en el recién aprobado proyecto concesional CV-101). • Aparcamiento en espacios muy reducidos que obstaculizan el paso para peatones. • Falta de aparcamientos para bicicletas en el casco urbano (Uno sólo y ninguno en la plaza Major) • Intersecciones con mala de señalización y visibilidad. (52,9% de los encuestados piensa que se deben mejorar)	• Casco urbano compacto y con distancias favorables para modos de transporte sostenible • Buena acogida de calles peatonales (5%) o de plataforma compartida (18%), ya desarrolladas. • Población con interés en mejorar la oferta de transporte público. (25% de los encuestados considera que es de las propuestas más importantes) • Medidas de peatonalización temporales durante entradas y salidas al centro educativo exitosas. • Disposición e interés de la sociedad por que se reduzcan límites de velocidad en el casco urbano a menos de 30km/h (38,5%) y se implementen calles de plataforma compartida (30,8%). • Porcentaje alto de población con bicicleta propia. (Mayor al 60%). • Considerable porcentaje de alumnos con bicicleta (92%) y padres dispuestos a que sus hijos cambien modo de llegar al colegio si se mejoran condiciones. • Clima adecuado para desplazamientos en modos sostenibles.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Crecimiento de urbanizaciones que fomentan el estilo de vida dependiente de vehículo privado y con desplazamientos más largos. • Desorden en cuanto a libertad para los automóviles, aparcamiento libre, calles estrechas con doble sentido, etc. • Escasa oferta de transporte público actual y futuro. • Deterioro de aceras por uso para aparcamiento vehicular. • Uso mayoritario de turismos por niveles de congestión bajos.	• Entorno político, económico y social favorable a promocionar los modos de desplazamiento sostenibles. • Conexión con buses a Llíria y Bétera podría disminuir significativamente el uso de vehículo privado. Así como a las urbanizaciones. • Aprovechar cultura ciclista deportiva y pertenencia de Olocau a la XINM, impulsar su continuación hasta Segorbe. • Peatonalizar aún más el casco urbano y colocar parkings disuasorios a las entradas para hacer el centro más habitable y amable para peatones y ciclistas. • Establecer horarios de carga y descarga que interfieran menos con la población general. • Aprovechar atracción de visitantes que se dirijan a la Sierra Calderona. • Implementar itinerarios escolares como bicibus o pedibus que permitan reducir el uso de automóviles, si bien ya se hacen se deben planear para la nueva ubicación del CEIP Alt Carraixet.

Ilustración 125 Esquema análisis DAFO Olocau

Fuente: Elaboración propia

I.5.2. DIAGNÓSTICO INTEGRADO

Para alcanzar los objetivos descritos en el PMUS, se ha realizado un **diagnóstico integrado** donde se han jerarquizado, en base a la relevancia de cada uno de los problemas detectados durante el análisis y diagnóstico.

Estos problemas, se han jerarquizado según tres tipos de relevancia (elevada, media y baja).

Elevada

- Uso mayoritario de automóvil para los desplazamientos principales (84,6%). Porcentaje alto de la población diseminada fuera del casco urbano o en urbanizaciones
- Dependencia de otros municipios como Valencia, Llíria, Bétera, para empleos, educación y algunos servicios. (65,2% de los desplazamientos principales fuera de Olocau).
- Aceras y cruces peatonales no adaptados para PMR.
- Escasa oferta de buses hacia/desde otros municipios (Un servicio al día a Llíria más otro servicio escolar de lunes a viernes en el recién aprobado proyecto concesional CV-101).
- Crecimiento de urbanizaciones que fomentan el estilo de vida dependiente de vehículo privado y con desplazamientos más largos.
- Uso mayoritario de turismos por niveles de congestión bajos.

Media

- Ancho de calles insuficiente para dividir espacios según modos de transporte, (57% de aceras menores a 1.5m (actualizar).
- Pendientes pronunciadas o diferencias de altitud en aceras resueltas con escaleras lo que complica la inclusión y uso por parte de PMR
- Aparcamiento en espacios muy reducidos que obstaculizan el paso para peatones.
- Escasa oferta de transporte público actual y futuro
- Desorden en cuanto a libertad para los automóviles, aparcamiento libre, calles estrechas con doble sentido, etc.
- Intersecciones con mala señalización y visibilidad. (52,9% piensa que se deben mejorar).

Baja

- Uso de bicicleta exclusivamente de forma deportiva/recreacional. (63,5% tiene bicicleta pero solo se usa en 7% de los desplazamientos principales).
- Falta de aparcamientos para bicicletas en el casco urbano (Uno sólo y ninguno en la plaza Major).
- Deterioro de aceras por uso para aparcamiento vehicular

I.6. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El presente capítulo de participación ciudadana contiene las problemáticas y propuestas recopiladas en la jornada de participación realizada en un taller virtual el 25 de marzo de 2021.

Este punto forma parte del último capítulo del diagnóstico de la situación actual del PMUS d'Olocau.

I.6.1. JORNADA DE PARTICIPACIÓN

La finalidad de las consultas ciudadanas o de las jornadas de participación es recoger la opinión de los habitantes sobre las diferentes problemáticas en materia de movilidad que les afectan, analizarlas para poder

extraer conclusiones de las mismas y que sirvan de base para la elaboración del programa de actuaciones que comprenderá el plan.

Debido a las actuales circunstancias sanitarias y al no poder celebrarse de manera presencial, se ha desarrollado el taller temático de manera virtual, donde se ha realizado una explicación de en qué consiste un PMUS, que apartados contiene, cuales son las tareas realizadas hasta la fecha y cuales son las restantes.

Asimismo, se ha realizado una breve presentación sobre las temáticas en materia de movilidad, para que los vecinos puedan aportar sus sugerencias y/o problemáticas detectadas.

Las temáticas en materia de movilidad han sido las siguientes:

1. Infraestructura Peatonal
2. Accesibilidad
3. Infraestructura Ciclista
4. Accesibilidad Transporte Público
5. Transporte Privado y aparcamiento

Se muestran una imagen de la portada de la presentación del taller virtual realizado.



Ilustración 126 Video jornada participación (1)
Fuente: Elaboración propia

Asimismo, se muestra otra imagen de la participación en este taller virtual.



Ilustración 127 Vídeo jornada participación (2)
Fuente: Elaboración propia

Se describen a continuación, las propuestas clasificadas según las diferentes temáticas planteadas:

1. INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Tranformar el c/ Major de prioridad invertida

Aumento de calles peatonales

2. ACCESIBILIDAD

Aumentar control policial de bloqueo de aceras y aparcamiento indebido.

3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Implantar más aparcamientos de bicicletas.

Mejorar señalización ciclista.

4. TRANSPORTE PÚBLICO

Mejora de las frecuencias de las líneas de autobús a Lliria

Implementar línea de autobús a Bétera.

Implementar un autobús a la demanda atendiendo a las urbanizaciones.

5. TRANSPORTE PRIVADO Y APARCAMIENTO

Problemática acentuada en fines de semana y festivos.

Establecer aparcamientos disuasorios. A las entradas cel casco urbano.

Vigilancia de malas praxis del estacionamiento.

Plazas de aparcamiento reservadas para vecinos (todo el municipio).

Establecer como de sentido único las calles que sea posible.

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Fases de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.....	1
Ilustración 2 Situación y emplazamiento.....	3
Ilustración 3 Vista Ajuntament d'Olcou, Plaça Major.....	3
Ilustración 4 Climograma y Diagrama de temperatura.....	4
Ilustración 5 Tabla climática.....	4
Ilustración 6 Evolución poblacional.....	4
Ilustración 7 Pirámide demográfica.....	5
Ilustración 8 Núcleos de Población.....	5
Ilustración 9 Término municipal y núcleos urbanos.....	5
Ilustración 10 Empresas activas por sector.....	6
Ilustración 11 Superficies de cultivo.....	6
Ilustración 12 Realización de trabajos de campo.....	6
Ilustración 13 Plaça Cervantes (situada a la entrada accediendo desde Lliria).....	7
Ilustración 14 Cámara de video-georreferenciado.....	7
Ilustración 15 Captura visor video-georreferenciado.....	8
Ilustración 16 Encuesta Movilidad general (1).....	8
Ilustración 17 Encuesta Movilidad general (2).....	8
Ilustración 18 Encuesta Movilidad Alt Carraixet (1).....	9
Ilustración 19 Encuesta Movilidad Alt Carraixet (2).....	9
Ilustración 20 Encuesta general.....	9
Ilustración 21 Encuesta general.....	9
Ilustración 22 Viales externos y accesos al municipio.....	9
Ilustración 23 Sección de la CV-25 (acceso puente).....	10
Ilustración 24 Sección de la CV-25 (acceso norte al municipio y variante).....	10
Ilustración 25 Sección de la CV-25 (acceso a calles del municipio).....	10
Ilustración 26 c/ Botánico Cabanillas.....	10
Ilustración 27 Av/ Font del Frare.....	10
Ilustración 28 Carrer Les Piteres.....	11
Ilustración 29 Carrer del Trinquete.....	11
Ilustración 30 Carrer Maestro Roselló.....	11
Ilustración 31 Carrer San Roque.....	11
Ilustración 32 Centros atractores.....	11
Ilustración 33 Iglesias, Correos, Ayuntamiento.....	12
Ilustración 34 Poliesportiu.....	12
Ilustración 35 Planeamiento urbanístico actual.....	12
Ilustración 36 Plano de Ordenación Pormenorizada.....	13
Ilustración 37 Calles peatonales, de plataforma única y tipo calzada.....	13
Ilustración 38 Calle peatonal (c/ Sant Francesc).....	14
Ilustración 39 Zona peatonal (Plaça Major).....	14
Ilustración 40 Plano tipologías de acera.....	14
Ilustración 41 Anchura de aceras.....	14
Ilustración 42 Diferentes tipologías de bolardos.....	15
Ilustración 43 Mobiliario urbano que dificultad movilidad peatonal.....	15
Ilustración 44 Entradas al centro educativo.....	16
Ilustración 45 Personas de movilidad reducida (PMR).....	16
Ilustración 46 Tipos de pasos de peatones.....	16
Ilustración 47 Señalización horizontal inexistente.....	17
Ilustración 48 Plano infraestructura ciclista.....	17
Ilustración 49 Infraestructura ciclista.....	17
Ilustración 50 Señalización ciclismo deportivo.....	18

Ilustración 51 Principales rutas de ciclismo deportivo.....	19
Ilustración 52 Aparcabis disponible.....	19
Ilustración 53 Plano recorridos y paradas de autobús.....	19
Ilustración 54 Paradas de autobús.....	20
Ilustración 55 Línea futura 6a.....	20
Ilustración 56 Horarios de la línea futura 6a.....	20
Ilustración 57 Línea futura 6c.....	21
Ilustración 58 Horarios línea futura 6c.....	21
Ilustración 59 Secciones vías principales norte-sur.....	22
Ilustración 60 Secciones vías principales este-oeste.....	22
Ilustración 61 Plano sentidos de circulación y calles peatonales.....	22
Ilustración 62 Relación aparcamiento-uso transporte público (UITP).....	23
Ilustración 63 Detalle plano distribución plazas aparcamientos PMR, carga/descarga y vehículo eléctrico.....	23
Ilustración 64 Tipología de estacionamiento en calzada regulado.....	24
Ilustración 65 Centros atractores.....	25
Ilustración 66 Movilidad global.....	25
Ilustración 67 Parque de vehículos automóviles 2015.....	26
Ilustración 68 Mapa de tráfico 2019.....	26
Ilustración 69 Peatones en carril bici inaccesible a Plà de Marco.....	27
Ilustración 70 Carril bici CV-25.....	27
Ilustración 71 Espacio reducido en c/ Major.....	27
Ilustración 72 Género.....	27
Ilustración 73 Edad.....	28
Ilustración 74 Ocupación.....	28
Ilustración 75 Nivel de estudios.....	28
Ilustración 76 ¿Dispone de coche/moto propia?.....	28
Ilustración 77 Si dispone de coche/moto propia, ¿Dónde aparca?.....	29
Ilustración 78 ¿Dispone de bicicleta?.....	29
Ilustración 79 ¿Dispone de vehículo de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...)?.....	29
Ilustración 80 ¿Cuál fue el núcleo urbano de DESTINO de su desplazamiento PRINCIPAL?.....	29
Ilustración 81 ¿Cuál fue el motivo de su desplazamiento PRINCIPAL?.....	30
Ilustración 82 ¿Con qué frecuencia realiza ese desplazamiento PRINCIPAL?.....	30
Ilustración 83 ¿Cuánto tiempo empleó en su desplazamiento PRINCIPAL?.....	30
Ilustración 84 ¿Qué modo de desplazamiento utilizó en su desplazamiento PRINCIPAL?.....	30
Ilustración 85 Como peatón, seleccione los principales 4 PROBLEMAS que aprecia.....	31
Ilustración 86 ¿Qué tipo de aparcamiento tiene en DESTINO?.....	31
Ilustración 87 Si no utilizó la BICICLETA en su desplazamiento, ¿cuál fue el motivo?.....	31
Ilustración 88 Si no utilizó el AUTOBÚS en su desplazamiento, ¿cuál fue el motivo?.....	31
Ilustración 89 ¿Estaría dispuesto a cambiar a un modo de transporte más sostenible (a pie, bicicleta, autobús...) ¿Cuál le gustaría?.....	32
Ilustración 90 Además de su desplazamiento principal, si realizó otro desplazamiento SECUNDARIO, ¿Cuál fue el motivo?.....	32
Ilustración 91 ¿Qué modo de desplazamiento utilizó en su desplazamiento SECUNDARIO?.....	32
Ilustración 92 Seleccione una opción. Pregunta.....	33
Ilustración 93 Seleccione todas por las que suele desplazarse. Pregunta.....	33
Ilustración 94 Desplazamientos internos. Vías más utilizadas.....	34
Ilustración 95 ¿Considera que deberían implantarse calles?.....	34
Ilustración 96 ¿Considera que debería mejorarse la infraestructura ciclista?.....	34
Ilustración 97 ¿Considera que deberían implantarse las siguientes PROPUESTAS? Seleccione las 5 más importantes para usted.....	35
Ilustración 98 Relación número de alumnos y número de respuestas.....	35
Ilustración 99 Género.....	35

Ilustración 100 Edad	35
Ilustración 101 ¿Dispone la familia de coche / moto / ciclomotor propio?	36
Ilustración 102 ¿Dispone de bicicleta?	36
Ilustración 103 ¿Dispone de vehículo de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...)?	36
Ilustración 104 ¿Es usted Adulto que acompaña al alumno/a, Personal del centro de estudios o Alumno?	36
Ilustración 105 ¿Cuál fue el núcleo urbano más cercano al ORIGEN de su desplazamiento PRINCIPAL?	
Fuente: Elaboración propia	37
Ilustración 106 ¿Cuántos menores acompaña al centro de estudios?	37
Ilustración 107 ¿Cuántos viajes realiza de media al día? Considere ida + vuelta como 2 viajes.....	37
Ilustración 108 ¿Qué medio utiliza principalmente para desplazarse al centro educativo?	37
Ilustración 109 ACCESO AL CENTRO: Seleccione, ordenadamente, las calles de la imagen por las que transita para ACCEDER al centro educativo.....	38
Ilustración 110 ACCESO AL CENTRO: Seleccione, ordenadamente, las calles de la imagen por las que transita para ACCEDER al centro educativo (resultados %)	38
Ilustración 111 ¿Cuánto tiempo emplea en total para realizar el desplazamiento?	38
Ilustración 112 En caso de ser ALUMNO/A, ¿cómo se desplaza al centro educativo?	39
Ilustración 113 En caso de ser ADULTO QUE ACOMPAÑA y después de dejar al menor en el centro, ¿habitualmente se desplaza a otro lugar (trabajo, compras...)?	39
Ilustración 114 En caso de ser ADULTO QUE ACOMPAÑA, ¿dejaría a los menores más lejos del centro educativo si existiera un camino escolar seguro?	39
Ilustración 115 En caso de ser ADULTO QUE ACOMPAÑA, ¿a qué edad considera que el alumno podría desplazarse al colegio de manera autónoma?	39
Ilustración 116 ¿Cómo considera la ZONA DE ESPERA exterior de entrada al colegio?	40
Ilustración 117 Si se mejoraran los alrededores del colegio, ¿cambiaría la forma de desplazarse?	40
Ilustración 118 Al SALIR del colegio, ¿se desplaza a algún espacio público cercano al centro?	40
Ilustración 119 Matriz de resultados.....	41
Ilustración 120 Aparcamiento c/ Major	41
Ilustración 121 Aparcamiento Plaça Cervantes	41
Ilustración 122 Aparcamiento c/ Major	41
Ilustración 123 Aparcamiento c/ Sant Josep (prolongación).....	41
Ilustración 124 Esquema análisis DAFO genérico	42
Ilustración 125 Esquema análisis DAFO Olocau	42
Ilustración 126 Video jornada participación (1)	43
Ilustración 127 Video jornada participación (2)	44



Ajuntament
de la Vila d'Olocau



ESBORRANY PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE LA VILA D'OLOCAU

II PROPUESTAS



II 1. INTRODUCCIÓN

Tras analizar y diagnosticar la situación en la que se encuentra la movilidad urbana d'Olocau tanto a nivel general como con mayor grado de detalle. En esta fase, se han definido en primer lugar los siguientes objetivos numéricos:

- Aumentar la anchura de las aceras de manera que el 100% de los metros lineales cumplan los requisitos de accesibilidad.
- Aumentar entre un 10 y un 20% el número de usuarios que se desplazan a pie por el municipio.
- Aumentar en un 200% las zonas peatonales o de prioridad invertida.
- Implantar infraestructura ciclista dentro del casco urbano.
- Implantar 7 nuevos aparcabicis en los centros atractores de viajes de mayor relevancia.
- Aumentar entre un 10 y un 20% el número de usuarios de bicicleta.
- Aumentar entre un 5 y un 15% el número de usuarios de transporte público interurbano.
- Implantar 4 nuevas plazas de PMR.
- Reducir a cero las víctimas de accidentes de tráfico.

Cuya consecución ha sido la base del plan de propuestas de actuación del PMUS mediante la elaboración de fichas propuesta. Cada una de las cuales cuenta con la siguiente información.

El periodo de implantación para estudiar y desarrollar cada propuesta de actuación se ha definido mediante 3 intervalos temporales:

- Corto plazo: 0 – 2 años
- Medio plazo: 2 – 4 años
- Largo plazo: 4 – 10 años

El coste de ejecución de cada propuesta se ha expresado mediante los siguientes rangos presupuestarios:

- Bajo: < 20.000 €
- Medio: 20.000 € - 200.000 €
- Alto: > 200.000 €

La importancia de las propuestas de actuación se ha clasificado según 3 niveles, y para su definición se han comparado las diferentes propuestas entre sí. Los niveles son:

- Baja (☆)
- Media (☆☆)
- Alta (☆☆☆)

Los indicadores de seguimiento se han asociado a cada medida según su tipología o sus posibles interacciones y su función es evaluar y cuantificar numéricamente el cumplimiento de los objetivos definidos en el PMUS.

Los promotores o responsables de desarrollar las propuestas de actuación son las entidades que intervienen en el proceso de implantación de cada medida, tales como: organismos públicos, asociaciones, etc

Las propuestas de actuación redactadas en el presente documento se han clasificado según 7 tipologías y dentro de cada una se han codificado con diferentes índices y subíndices:

1. Movilidad peatonal (P. i)
2. Movilidad en bicicleta (B. i)
3. Accesibilidad (A. i)
4. Transporte público (TP. i)
5. Vehículo privado (V. i)
6. Transporte de mercancías (TM. i)
7. Actuaciones para la equidad de género

Cada ficha de propuesta de actuación consta de su descripción, de los objetivos a alcanzar, del ámbito de actuación, del modo de ejecución y de ejemplos prácticos. También consta de: el límite temporal de implementación disgregados en 3 niveles (Corto (☺), Medio (☺☺) o Largo plazo (☺☺☺)), el coste de la propuesta (Bajo (€), Medio (€€) o Alto (€€€)), la prioridad (Baja (☆), Media (☆☆) o Alta (☆☆☆)) de los indicadores asociados y del responsable de implementación.

Finalmente se adjunta un cronograma donde se han organizado las propuestas de actuación según su duración en el tiempo, así como el momento adecuado de implantación si es necesario desarrollar previamente una propuesta anterior.

Se define la ficha tipo de propuesta de actuación utilizada.

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	TIPOLOGÍA A LA QUE PERTENECE	
CÓDIGO	TÍTULO DE LA MEDIDA	
- Descripción de la medida. - Objetivos. - Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc) - Modo de ejecución.	Límite temporal:	Corto (☺) / Medio (☺☺) / Largo plazo (☺☺☺)
	Coste de la propuesta:	Bajo (€) / Medio (€€) / Alto (€€€)
	Prioridad:	Baja (☆) / Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)
	Indicadores:	Indicadores asociados
	Promotor/Responsable:	Organismos o agentes implicados



II 2. PLAN Y DESARROLLO DE PROPUESTAS

A continuación, se detallan y desarrollan cada uno de las propuestas descritas en el PMUS d'Olocau.

II 2.1. MOVILIDAD PEATONAL

Uno de los modos de desplazamientos más sostenibles es la movilidad peatonal, es por ello que este primer punto del plan y desarrollo de propuestas enuncia diferentes propuestas de actuación para aumentar la comodidad y la seguridad de los desplazamientos a pie con el fin de incentivarla.

Es importante remarcar la necesidad de recuperación del espacio urbano para el peatón, favoreciendo sus desplazamientos tanto con la clarificación de itinerarios como con la recualificación del paisaje urbano.

Los principales objetivos que se persiguen son:

1. La mejora de la comodidad y seguridad de los itinerarios peatonales
2. El aumento del número de desplazamientos caminando
3. El establecimiento de nuevas áreas con prioridad peatonal

Durante las encuestas realizadas en la fase de diagnóstico de la situación actual, se han obtenido los siguientes resultados relacionados con la movilidad peatonal.

- Importante número de desplazamientos diarios que solo se realizan por Olocau (26% de participantes en las encuestas).
- Solamente un 14% de la población ha declarado que se desplaza a pie habitualmente.
- Escasa anchura de aceras para el fomento de los recorridos peatonales. El 57% de la trama viaria urbana, la anchura de la acera es inferior a 1,5 metros.
- Solamente el 5% de las calles son de uso peatonal exclusivo.
- El 100 % de los peatones considera la anchura de aceras insuficiente, seguido de un 75 % que considera importante la limpieza de las calles y un 25% que piensa que se debe mejorar la visibilidad en las intersecciones y las marcas viales.
- Un 38,5 % de los encuestados considera que se deberían implantar calles con velocidad límite 30 km/h, un 30,8 % que considera que deberían ser compartidas peatón/ciclista y coche/moto (velocidad límite 20 km/h) y un 19,2 % que deberían ser de circulación en coche/moto exclusiva para residentes (velocidad límite 10 km/h).
- Las propuestas más destacadas son las siguientes:
 - Mejorar visibilidad de las intersecciones (52,9 %)
 - Limpieza de las calles (44,2 %),
 - Aumento de zonas verdes o parques (37,5 %)
 - ampliar la anchura de las aceras (37,5 %)
- Un 36% de los desplazamientos a los centros educativos se realizan a pie.
- Los principales aspectos que se podían mejorar en el CEIP Alt Carraixet, jerarquizados según importancia, son los siguientes:
 - Autobús escolar entre las urbanizaciones y el casco urbano.
 - Señalización urbana (pasos de peatones...).
 - Presencia de Policía Local o Personal del centro.
 - Corte al tráfico del viario de acceso durante horario de entrada y salida.
 - Implantar dentro del centro educativo anclajes para bicicletas.
 - Anchura de aceras

- Existencia de grupos escolares que se desplacen juntos caminando y en bicicleta (pedibus y bicibus)

Asimismo, un considerable número de usuarios propone la peatonalización o la implantación de zonas de prioridad invertida en el casco urbano antiguo.

Las propuestas de actuación relacionadas con la movilidad peatonal que debe seguir el PMUS d'Olocau, se presentan en las siguientes fichas:

1. Delimitación de zonas urbanas
2. Ampliación zonas de prioridad invertida
3. Homogeneización por tipo de vía
4. Continuidad de itinerarios peatonales
5. Señalización de tiempos en itinerarios peatonales
6. Itinerarios escolares seguros
7. Mejoras de las aceras y las intersecciones
8. Coherencia señalización por tipo de vía
9. Estado de la señalización horizontal y vertical
10. Elementos de restricción del estacionamiento (bolardos).
11. Estado de las aceras (iluminación, limpieza, etc)

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL																			
P. 1	DELIMITACIÓN DE ZONAS URBANAS																			
- Descripción de la medida: Delimitación de zonas urbanas Anteriormente a la modificación estructural de la sección viaria es conveniente realizar un estudio en detalle de las diferentes zonas en las que se divide Olocau con el objetivo de jerarquizar sus vías. Entre las variables a analizar se encuentran: la ubicación del tramo, las intensidades medias diarias de tráfico, la anchura de la calle y el espacio destinado a cada usuario (peatón, ciclista, conductor, etc). - Objetivos: Jerarquizar las vías del municipio. - Ámbito de actuación: Totalidad de las vías del municipio. - Modo de ejecución: En general, las vías se pueden diferenciar en dos grupos: vías de “estar” y vías de “pasar”. En el primer grupo se destina un mayor espacio para los peatones y se generan espacios que aumentan su comodidad y su seguridad; mientras que el segundo grupo lo componen aquellas vías con mayor flujo vehicular. En el caso particular de Olocau, con calles tan estrechas y considerando el tamaño del municipio resulta necesario impulsar que la totalidad de las vías sean de “estar”, permitiendo estacionamiento de varias horas únicamente para los residentes del casco urbano. Las vías denominadas de “estar” se clasifican en 3 grupos con las características que se describen en la siguiente tabla:	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)																		
	Coste de la propuesta:	Medio (€€) / Alto (€€€)																		
	Prioridad:	Alta (☆☆☆)																		
	Indicadores:	I03,I06,I10																		
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau																		
Las calles de prioridad invertida, deben disponer de un pavimento en calzada única, por lo que serán de este tipo cualquiera que no supere una sección de 7 metros de anchura, al no ser posible la instalación de aceras de 2 metros a ambos lados como recomienda la guía “Criterios de Movilidad de la fundación RACC (Real Automóvil Club de Cataluña)”. En la presente propuesta de actuación se incorpora la necesidad de que mediante una ordenanza se clarifiquen y normalicen las características de las diferentes vías. El siguiente plano representa la delimitación urbana propuesta, destacando las zonas peatonales (color verde), las zonas de prioridad invertida (color azul) y las puertas de entrada a estas últimas zonas (color amarillo). Por otra parte, el resto de vías quedarían definidas como calles 30 km/h.																				
<table><tr><th>Zona peatonal</th><th>Zona prioridad invertida</th><th>Calle 30</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Velocidad a paso humano</td><td>Máxima 20 km/h</td><td>Máxima a 30 km/h</td></tr><tr><td colspan="2">Para calles con sección de cualquier anchura.</td><td>Para calles con secciones a partir de 7 metros de anchura.</td></tr><tr><td>No permite estacionamiento en superficie.</td><td>No permite estacionamiento en superficie, salvo determinadas excepciones</td><td>Se permite estacionamiento en superficie.</td></tr><tr><td>Los ciclistas y peatones comparten el espacio. Solo pueden acceder vehículos de servicio especial.</td><td>Prioridad para ciclistas y peatones. Los vehículos que circulan por estas calles se dirigen a sus plazas privadas de aparcamiento.</td><td>Se segrega la vía ciclista del peatón y se potencia el doble sentido ciclista en calles de sentido único.</td></tr></table>			Zona peatonal	Zona prioridad invertida	Calle 30				Velocidad a paso humano	Máxima 20 km/h	Máxima a 30 km/h	Para calles con sección de cualquier anchura.		Para calles con secciones a partir de 7 metros de anchura.	No permite estacionamiento en superficie.	No permite estacionamiento en superficie, salvo determinadas excepciones	Se permite estacionamiento en superficie.	Los ciclistas y peatones comparten el espacio. Solo pueden acceder vehículos de servicio especial.	Prioridad para ciclistas y peatones. Los vehículos que circulan por estas calles se dirigen a sus plazas privadas de aparcamiento.	Se segrega la vía ciclista del peatón y se potencia el doble sentido ciclista en calles de sentido único.
Zona peatonal	Zona prioridad invertida	Calle 30																		
																				
Velocidad a paso humano	Máxima 20 km/h	Máxima a 30 km/h																		
Para calles con sección de cualquier anchura.		Para calles con secciones a partir de 7 metros de anchura.																		
No permite estacionamiento en superficie.	No permite estacionamiento en superficie, salvo determinadas excepciones	Se permite estacionamiento en superficie.																		
Los ciclistas y peatones comparten el espacio. Solo pueden acceder vehículos de servicio especial.	Prioridad para ciclistas y peatones. Los vehículos que circulan por estas calles se dirigen a sus plazas privadas de aparcamiento.	Se segrega la vía ciclista del peatón y se potencia el doble sentido ciclista en calles de sentido único.																		

- Verde: calles peatonales.



- Azul: calles con prioridad invertida o peatonal.
Núcleo central del casco urbano.



- 1
- Resto: Calles 30 km/h. Vías no consideradas como calles con prioridad peatonal.

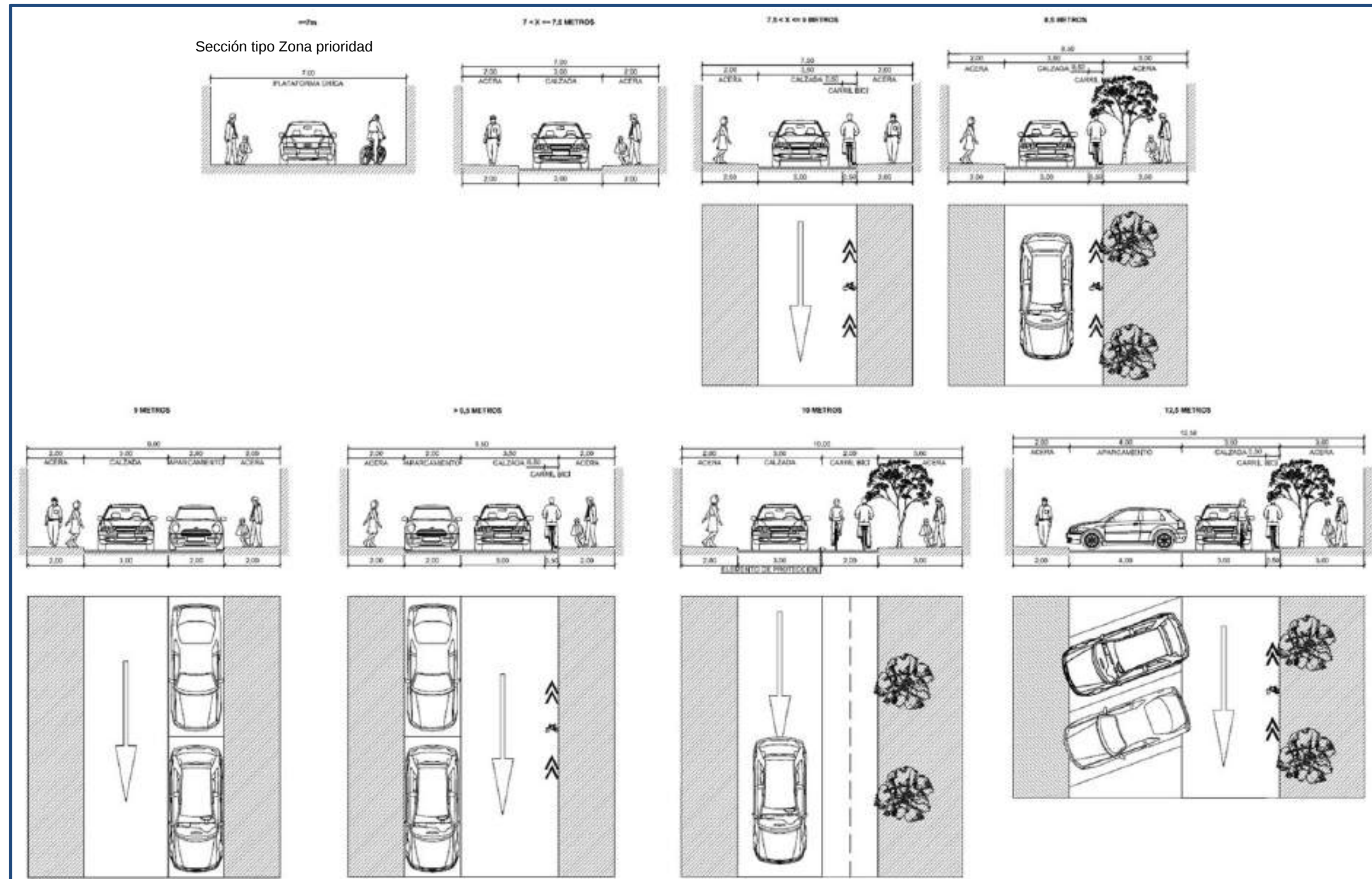


PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		MOVILIDAD PEATONAL	
P. 2	AMPLIACIÓN ZONAS DE PRIORIDAD INVERTIDA Y PEATONALES		
- Descripción de la medida: Ampliación zonas de prioridad invertida y completamente peatonales En la actualidad Olocau cuenta con algunas vías plataforma única para el paso de peatones, ciclistas y vehículos (Fase 0: Estado actual). Si bien dichas vías están inconexas se busca conectarlas y ampliar la oferta peatonal que cambie la movilidad del municipio, manteniendo al vehículo privado exclusivamente para desplazamientos fuera del casco urbano. - Objetivos: Dedicar un mayor espacio al peatón. - Ámbito de actuación: Vías delimitadas en la propuesta de actuación. - Modo de ejecución: Esta acción deberá acompañarse de campañas de información a los vecinos sobre que usuario tiene la prioridad en cada uno de los nuevos espacios definidos. Las fases deberán implantarse por áreas completas, con una planificación general para que no interfieran unas fases con otras y puedan desarrollarse en el menor tiempo posible. Dicha planificación minimizará la percepción de molestias tanto de los vecinos como de los comerciantes de las zonas afectadas. A continuación, se realiza una propuesta de implantación de este tipo de vías de “estar”. En la Fase 1, ampliando las zonas de prioridad invertida. Por ejemplo, el c/Major que es la vía más transitada podría ser prioridad invertida, manteniendo algunas plazas de aparcamiento para vecinos correctamente señalizadas, y ser completamente peatonal en fines de semana y festivos, con una valla desmontable colocada al inicio de la calle.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)	
	Coste de la propuesta:	Medio (€€) / Alto (€€€)	
	Prioridad:	Alta (☆☆☆)	
	Indicadores:	I01,I02,I03,I10	
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau	
Estas propuestas de delimitación de zonas urbanas o ampliación de zonas de prioridad invertida se tratan de recomendaciones que podrían implementarse progresivamente y podrán variar según se vayan desarrollando otras propuestas de actuación.			
Fase 0: Estado actual 		Fase 1: Implantación calles de prioridad invertida y peatonales 	

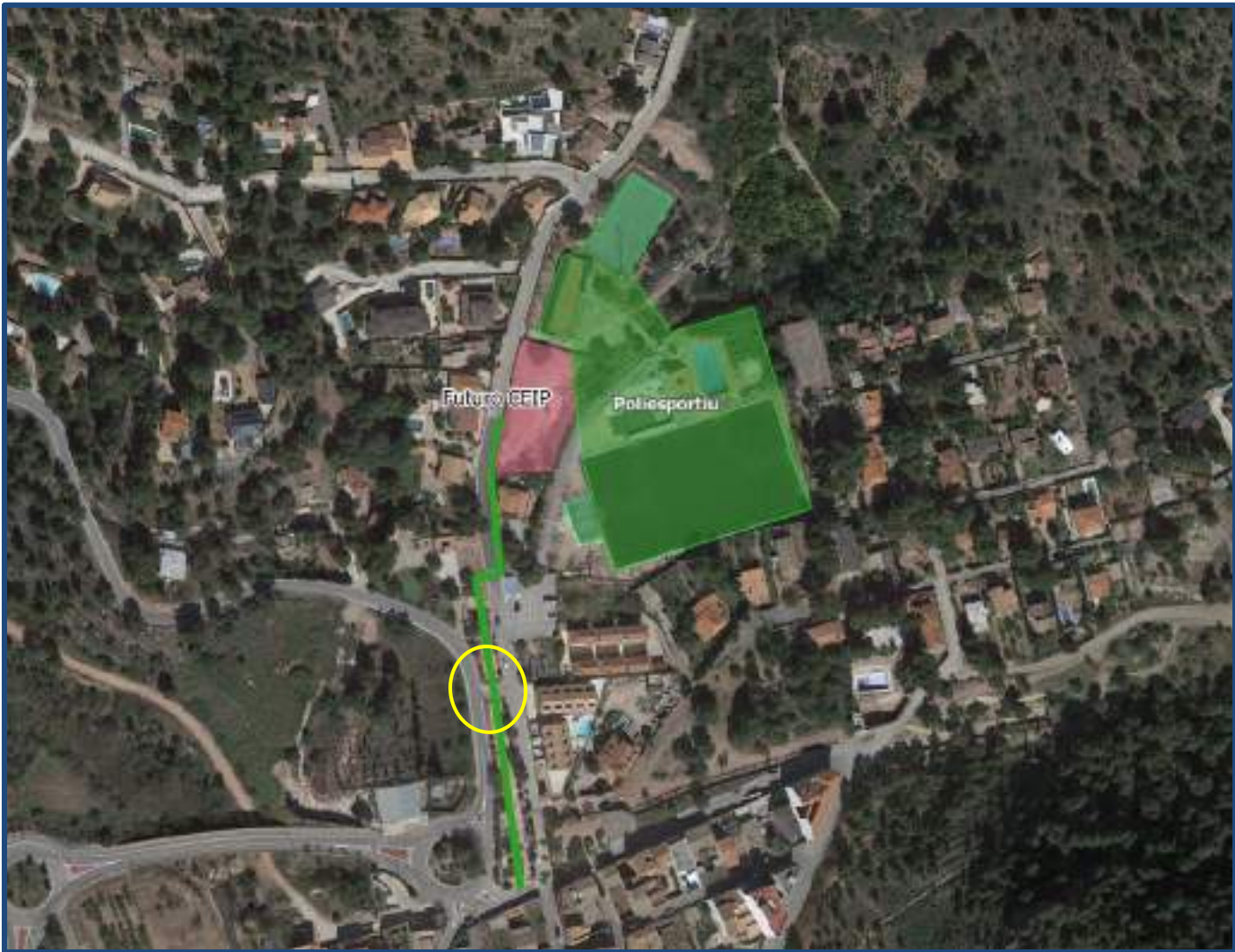
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL		
P. 3	HOMOGENEIZACIÓN POR TIPO DE VÍA		
- Descripción de la medida: Homogeneización por tipo de vía. - Objetivo: Establecimiento de unos criterios urbanísticos en materia de movilidad, en función de la tipología y sección de vía. De esta manera el usuario será consciente de dónde se encuentra y a qué velocidad debe circular. - Ámbito de actuación: Todas las vías del municipio, - Modo de ejecución : - Sección <= 7 metros, realizadas en plataforma única, con una configuración de 2 metros de aceras a cada lado y una zona apta para el paso de vehículos de los vecinos de 3 metros. Es importante destacar que una amplia mayoría del casco urbano tiene sección así de reducida, por lo que a largo plazo se debe buscar que todo el casco tenga esta configuración, dando prioridad de actuación en el corto y mediano plazo a las calles más utilizadas por los peatones (c/ Major, c/ San Antonio, c/ San Jose, c/ San Diego y c/ Alta). - Sección entre 7 y 9 metros, disponiendo la misma configuración que en el caso anterior, pero ampliando la anchura de las aceras. - Sección = 9 metros, urbanizadas en dos niveles, las aceras dispondrán de bordillo con 2 metros a cada lado de la calle, con una plataforma central de 3 metros para el tránsito vehicular y 2 metros para instalar estacionamiento en cordón. - Sección >= 9 metros, configuradas con diferentes secciones según su ubicación y sus necesidades. - Recomendaciones: - Accesibilidad: Siguiendo las especificaciones de la normativa tanto estatal (Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero, del Ministerio de Vivienda) como de la autonómica (Orden de 9 de junio de 2004, de la Consellería de Territorio y Vivienda) es necesario que la zona libre de paso en aceras sea al menos de 1,80 metros en ambos lados de las vías, siendo recomendable 2 metros según los "Criterios de movilidad en zonas urbanas" publicado por el RACC. Además se recomienda que las calzadas para vehículos tengan una anchura de 3 metros, por lo que se necesita una sección mínima de 7 metros para que estos elementos se puedan instalar en una sección viaria. - Estacionamiento: Si se desea instalar aparcamiento, serán necesarios al menos 2 metros para poder delimitar una zona de aparcamiento en cordón, paralelos a las aceras. Aunque para evitar el tráfico de agitación que busca estacionamiento, es aconsejable evitar instalar plazas de aparcamiento en las calles con mayor afluencia de peatones, como plazas o calles peatonales. Esto no implica que no se dispongan de plazas de carga y descarga en la que se regule el tiempo de estacionamiento y los periodos horarios en los que es posible el uso de estas plazas para tal fin, y en algunos casos puntuales la instalación de plazas de uso exclusivo para personas de movilidad reducida (PMR) cuando se considere necesario. En otras secciones más amplias el aparcamiento se puede instalar en batería, dando mayor capacidad de almacenaje o incluso en ambos lados de la sección, siempre y cuando se respeten los pasos libres por la calzada y se despejen las intersecciones y los pasos de peatones. - Normativa: Se recomienda recoger en una norma o en un manual de consulta las indicaciones a la hora de realizar futuras reurbanizaciones de las vías con el fin de seguir los mismos criterios y mantener una coherencia general, lo que mejora las condiciones de seguridad del conductor al encontrarse en un ambiente conocido, pudiendo identificar los elementos de la vía por repetición.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)	
	Coste de la propuesta:	Alto (€€€)	
	Prioridad:	Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)	
	Indicadores:	I07,I10	
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau	



Secciones tipo recomendadas según la anchura de la vía:



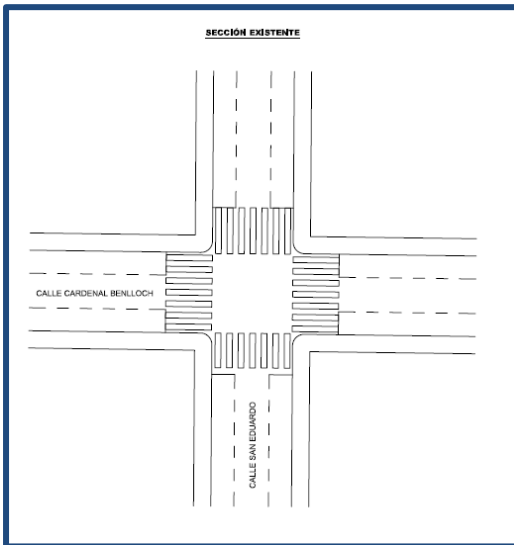
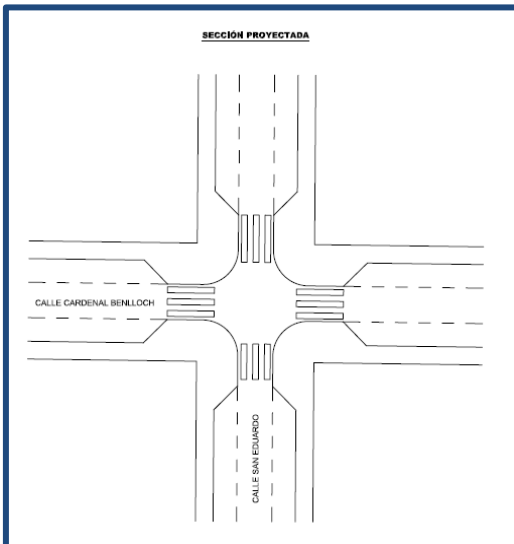
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		TIPOLOGÍA A LA QUE PERTENECE	
P. 4	CONTINUIDAD DE ITINERARIOS PEATONALES		
- Descripción de la medida. Continuidad de itinerarios peatonales. - Objetivos. Diseñar una red de itinerarios peatonales que una todos los centros atractores/generadores de viajes (centros educativos, ayuntamiento, supermercados, polideportivo, centro de salud, etc) mediante los recorridos más cortos, más agradables y más seguros, fomentando de esta forma el desplazamiento mediante este modo sostenible. - Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc) Vías que conecten centros atractores/generadores de viajes. - Modo de ejecución. Deberá valorarse la reurbanización de estas vías para crear paseos más atractivos. No necesariamente deben unirse mediante vías completamente peatonales, pero si disponer de una sección suficiente para este uso. En el caso de las vías principales del municipio se plantearán tanto la ampliación de aceras como la eliminación o recolocación de obstáculos sobre ellas (farolas, bancos, cajas de luces, etc) con el fin de crear rutas atractivas para los habitantes de Olocau. Dentro de esta actuación destaca la planeación de un adecuado itinerario peatonal hacia el Poliesportiu y el futuro CEIP en la misma zona. Seguramente aumentará la circulación de peatones y se recomienda que a lo largo de la calle Prolongación San José el itinerario sea continuo, es decir, eliminar el acceso a la CV-25 que se tiene desde esta calle, el cuál además resulta peligroso pues no está correctamente señalizado desde la carretera.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒)	
	Coste de la propuesta:	Medio (€€)	
	Prioridad:	Media (☆)	
	Indicadores:	I01,I02,I03,I06	
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau	



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	TIPOLOGÍA A LA QUE PERTENECE	
P. 5	SEÑALIZACIÓN DE TIEMPOS EN ITINERARIOS PEATONALES	
- Descripción de la medida. Señalización de tiempos de recorrido en los itinerarios peatonales. - Objetivos. Cambiar el hábito de desplazamiento de la población mediante el conocimiento de la distancia real entre diferentes puntos - Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc) Vías que conecten centros atractores/generadores de viajes. - Modo de ejecución. Señalizando mediante cartelería el tiempo de desplazamiento, a pie y en minutos, desde el punto donde se implante hasta los servicios cercanos. Es recomendable que la cartelería incluya pictogramas mostrando el lugar de destino con la finalidad de que sean percibidos por el mayor número de personas posibles. Otra información que se pueda añadir son las distancias medidas en metros y en calorías para recalcar los beneficios saludables de caminar. Se muestra un ejemplo de la cartelería propuesta y sus ubicaciones sobre plano.	Límite temporal:	Corto plazo (☺)
	Coste de la propuesta:	Bajo (€)
	Prioridad:	Baja (☆)
	Indicadores:	Acción concreta
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau
		



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL	
P. 6	ITINERARIOS ESCOLARES SEGUROS	
- Descripción de la medida: Diseño de itinerarios escolares seguros para los distintos centros educativos d'Olocau (CEIP Alt Carraixet, Escuela Infantil). - Objetivo: Modificación de los hábitos de desplazamiento de los estudiantes, personal del centro y adultos que los acompañan de modos de transporte motorizados a modos no motorizados; mediante la creación de itinerarios escolares seguros por las rutas más empleadas de acceso a cada centro. - Ámbito de actuación: Itinerarios más concurridos de acceso a cada centro educativo. - Modo de ejecución: Diseñando las rutas mediante la participación de todos los agentes involucrados. Para el desarrollo de estos itinerarios se tendrán que tomar medidas que sirvan para mejorar la seguridad de los más vulnerables, como la disposición de policía en las intersecciones más importantes, la ayuda de vecinos, comerciantes, etc. en caso de necesidad, una señalética reforzada, cruces sin ningún problema de visibilidad, elementos que identifiquen esa ruta como itinerario escolar seguro, etc. Las características principales que definen estos itinerarios escolares son: - Debe ser una infraestructura segura por la que se desplacen los peatones usuarios con destino los centros escolares, y equipada acorde a tal fin. - Debe presentar una adaptación estética para los niños, de modo que se favorezca un desplazamiento alegre y entretenido y se genere una atracción para los mismos, potenciando así que estos desplazamientos peatonales se incrementen. Como medidas se propone el uso de pinturas que den color al pavimento, dibujos en el pavimento o incluso la utilización de señalización horizontal y vertical en el itinerario con alguna temática de entretenimiento infantil. - Ubicación de señalización vertical en los cruces más importantes de los itinerarios con las calles del municipio, indicando la presencia de dicho itinerario para que los usuarios de vehículos motorizados aumenten su nivel de alerta. - Se debe realizar una divulgación de la existencia y características de estos itinerarios para concienciar a la población, tanto en los centros escolares como de modo genérico en el resto de la población. Como actividad asociada a la divulgación de los itinerarios escolares se propone la inclusión de realización de actividades para los escolares en la Semana de la Movilidad, con el fin de que conozcan y potencien los hábitos de dichos itinerarios; en estos talleres o actividades sería conveniente la participación de las Asociaciones de Padres y Madres (AMPAs) de los distintos centros para dar apoyo organizativo, así como para que tomen conciencia de los itinerarios.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)
	Coste de la propuesta:	Bajo (€) / Medio (€€)
	Prioridad:	Alta (☆☆☆)
	Indicadores:	I04,I05
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau, AMPAs centro educativo y Policía Local d'Olocau
Asimismo, se propone la utilización de la aplicación (APP) Traceus-Pedibus de monitorización y gestión de caminos escolares a pie seguro. Dicha aplicación proporciona un software de gestión en tiempo real para coordinar los desplazamientos seguros entre los responsables del centro educativo y los padres.		
		
A modo de ejemplo se muestran 2 imágenes de actividades de concienciación para escolares realizadas por la EMT de València.		
		

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL												
P. 7	MEJORAS DE LAS ACERAS Y LAS INTERSECCIONES												
- Descripción de la medida: En un 60% de las vías del municipio d'Olocau se han detectado aceras de ancho insuficiente. Por lo que, en las calles que la sección sea mayor a 9 metros, se deberá considerar la ampliación de las aceras para aumentar la seguridad y la comodidad de los usuarios cuando se desplacen por ellas. - Objetivo: Aumento anchura aceras. Aumento de la visibilidad en las intersecciones. - Ámbito de actuación: Intersecciones del municipio. - Modo de ejecución: Un elemento de mejora de la seguridad del peatón al aumentar la visibilidad son las denominadas “orejas”. Estas, se instalan adyacentes a los pasos a los pasos de cebra y al reducir el área de cruce, mejoran la visibilidad entre conductores y peatones o ciclistas y reducen la posibilidad de sufrir un atropello. En las intersecciones donde esta medida perjudique la continuidad de los itinerarios peatonales, existe la posibilidad de implantar las denominadas “mesetas”. Se trata de elevar la calzada, creando una plataforma única donde se mejora la movilidad peatonal en todas las direcciones de la intersección y reduciendo la velocidad de los vehículos al incorporar un resalto en la calzada. Se muestra un croquis comparativo de la ejecución de las denominadas “orejas” en un cruce antes y después de la implantación. Así como 2 ejemplos de intersecciones donde podrían implementarse.	SECCIÓN EXISTENTE  SECCIÓN PROYECTADA 	<table><tr><td>Límite temporal:</td><td>Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)</td></tr><tr><td>Coste de la propuesta:</td><td>Alto (€€€)</td></tr><tr><td>Prioridad:</td><td>Media (☆☆)</td></tr><tr><td>Indicadores:</td><td>I06,I07,I09,I24,</td></tr><tr><td>Promotor/Responsable:</td><td>Ajuntament d'Olocau</td></tr></table>	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)	Coste de la propuesta:	Alto (€€€)	Prioridad:	Media (☆☆)	Indicadores:	I06,I07,I09,I24,	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau	Leyenda Tipologia de acera Acera < 1,5 m Acera 1,5 - 2,5 m Acera > 2,5 m Ausencia Acera  Respecto a la ampliación de la anchura de las aceras, en el documento Diagnóstico se ha representado un plano (nº 7 del anexo de planos) de sus anchuras en todas las vías del municipio, para que sirva como punto de partida en la ejecución de esta medida. Eso en el caso de las calzadas en las que se quiera conservar aceras y el ancho de sección lo permita, pues un alto porcentaje del casco tiene calles muy estrechas en las que es más recomendable la implementación de plataforma única.
Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)												
Coste de la propuesta:	Alto (€€€)												
Prioridad:	Media (☆☆)												
Indicadores:	I06,I07,I09,I24,												
Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau												
c/ San Diego – c/ Major  c/ San Jose – c/ San Diego 													

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL		
P. 8	COHERENCIA SEÑALIZACIÓN POR TIPO DE VÍA		
- Descripción de la medida: Cada zona del municipio debe seguir un mismo código de señalización y dichas señales no deben ser contradictorias entre ellas para facilitar el buen entendimiento por parte de los usuarios implicados en la movilidad urbana. - Objetivo: Conocimiento ciudadano de las restricciones y usos de cada zona. - Ámbito de actuación: Todo tipo de vías d'Olocau. - Modo de ejecución: La señalización debe ser sencilla y concisa para no saturar la vía de paneles informativos. Se recomienda realizar una tarea de difusión informando sobre el significado de las señales recogidas en el Reglamento General de Circulación, o en el caso de ser necesaria alguna ampliación o modificación de señales, recogerlas en una Ordenanza municipal de movilidad urbana. A continuación, se muestran 2 ejemplos de simplificación de señalización vertical.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)	
	Coste de la propuesta:	Bajo (€)	
	Prioridad:	Alta (☆☆☆)	
	Indicadores:	I22	
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau	

→

EXCEPTO VECINOS

→

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL	
P. 9	ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL	
- Descripción de la medida: Debido al desgaste que producen los vehículos sobre el pavimento, existen puntos de la trama urbana donde se ha detectado señalización deteriorada, pintura antigua que según la luz se hace visible o señales verticales en mal estado. - Objetivo: Renovar la señalización existente. - Ámbito de actuación: Vías del municipio. - Modo de ejecución: Realización de campaña de mantenimiento de la señalización, renovando las más deterioradas. Durante el proceso de renovación de la señalización horizontal es conveniente realizar un somero fresado del asfalto para retirar los restos de pintura anterior y delimitar la nueva señalización sobre una superficie limpia. Si se aplica simplemente pintura oscura sobre la señalización antigua, con el desgaste y el paso del tiempo la nueva pintura puede desaparecer, apreciándose la anterior y generando una sensación de contradicción al usuario. Durante la realización de la campaña de renovación de la señalización, se recomienda definir plantillas homogéneas para todo el municipio y que sigan las especificaciones de la norma 8.2 IC de Marcas viales. - Ejemplos prácticos:	Límite temporal:	Medio plazo (🕒🕒)
	Coste de la propuesta:	Bajo (€) / Medio (€€)
	Prioridad:	Media (☆☆)
	Indicadores:	I08, I37
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau



Señalización desgastada en c/ San Jose



Falta señalización peatonal en c/ San Roque

Programa de actuaciones 61



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL	
P. 11	ESTADO DE LAS ACERAS (ILUMINACIÓN, LIMPIEZA, ETC)	
- Descripción de la medida: Es de especial importancia el buen estado de conservación de las aceras, su adecuada limpieza y la suficiente iluminación con espacio libre de paso, para crear recorridos seguros y agradables y fomentar de esta manera los desplazamientos a pie en el municipio. Esta propuesta de actuación debe ir en consonancia con las relacionadas con los itinerarios peatonales. - Objetivo: Mejorar la calidad, comodidad y seguridad de los itinerarios peatonales. - Ámbito de actuación: Aceras del municipio. - Modo de ejecución: Potenciación de la limpieza de las aceras, no solo por parte de los organismos implicados, sino también por parte de los vecinos que pasean sus mascotas. Realización de campañas de concienciación social y mayor control policial. Implementación de luminarias en los itinerarios peatonales más utilizados que lo requieran. - Ejemplos:	Límite temporal:	Corto plazo (🕒)
	Coste de la propuesta:	Bajo (€) / Medio (€€)
	Prioridad:	Baja (☆) / Media (☆☆)
	Indicadores:	I01, I02, I10
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau
		

II 2.2. MOVILIDAD EN BICICLETA

La movilidad ciclista representa uno de los modos de desplazamientos sostenibles que se deben abordar en la redacción de un PMUS dado que: es accesible para la mayoría de la población, mejora la salud física y mental, requiere una reducida inversión frente a otros modos de desplazamiento motorizados y no emite gases contaminantes para la atmosfera. Cabe remarcar que en este capítulo se han incluido los vehículos de movilidad personal (VMP), tales como patinete

Mediante estas propuestas del programa de actuaciones se pretenden alcanzar los siguientes objetivos:

1. Aumentar los kilómetros de infraestructura ciclista disponible (carril-bici protegido, ciclocalle, etc).
2. Mejorar la seguridad ciclista y su interacción con el resto de usuarios implicados en la movilidad.
3. Fomentar el uso de este medio de transporte sostenible entre los vecinos.

Una vez analizadas las respuestas de las encuestas desarrolladas durante la fase de diagnóstico del plan, se obtuvieron los siguientes resultados:

- Los usuarios que declaran disponer de bicicleta representan el 63,5% frente a un 36,5 % que no dispone de ella.
- Respecto de los vehículos de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...) solamente un 5,8 % indica que dispone de este elemento de micromovilidad.
- Un escaso 7 % de los encuestados utiliza la bicicleta como medio de desplazamiento habitual.
- Un 8,2 % estaría dispuesto a utilizar la bicicleta como medio de desplazamiento habitual.
- Un 30.8 % que considera que más calles deberían ser compartidas peatón/ciclista y coche/moto (velocidad límite 20 km/h).
- Un 26,9 % de los encuestados considera que es necesario implantar más aparcamientos para bicicletas, seguido de un 16,3 % que considera que las bicicletas deberían circular por la calzada con los vehículos, y un 12,5 % que considera que es necesario implantar más tramos de carriles bici.

Se enumeran las propuestas de actuación que se detallan en las siguientes fichas.

1. Red ciclista interna
2. Red ciclista externa
3. Estacionamientos seguros, homogéneos y suficientes

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		MOVILIDAD EN BICICLETA	
B. 1	RED CICLISTA INTERNA		
- Descripción de la medida: Completar una red completa de vías ciclistas de diferentes configuraciones en función de la vía por la que se desarrolle. - Objetivos: Implementar un itinerario para bicicletas dentro del casco urbano que impulse su uso, tanto para desplazamientos recurrentes como para los ciclistas deportivos que suelen pasar por el municipio pero fuera del casco urbano. Hacer más atractiva y segura la movilidad para incrementar el número de ciclistas. - Ámbito de actuación: Esta medida contempla la ampliación diferentes calles del municipio. - Modo de ejecución: Ampliación de la red ciclista a partir de la infraestructura ciclista existente y la zona con prioridad ciclista propuesta (relacionada con la delimitación de zonas urbanas), para dar continuidad y crear una red completa y conexas. Al transformar el c/ Major a prioridad invertida se entiende que ya es infraestructura ciclista en sí, pero se recomienda señalar de forma que se le dé un impulso a la movilidad ciclista dentro del casco urbano.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)	
	Coste de la propuesta:	Bajo (€) /Medio (€€)	
	Prioridad:	Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)	
	Indicadores:	I11, I12, I13, I14, I15, I20, I21	
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau	



En las ciclocalles se deberá señalar también la velocidad para los vehículos, así como la presencia de ciclistas para prevenir accidentes.



Leyenda

- Nuevo carril bici
- Ciclocalle
- Prioridad invertida actual
- Prioridad invertida propuesta



Por el alto número de ciclistas deportivos que circulan en Olocau (a pesar tratarse de calles de prioridad invertida), se plantea que haya un itinerario ciclista en sentido norte-sur y otro sur-norte debidamente señalado, como lo indican las flechas rojas.

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		MOVILIDAD EN BICICLETA	
B. 2		RED CICLISTA EXTERNA	
- Descripción de la medida: Integrar a la urbanización Pla de Marco a la red ciclista. - Objetivos: Prevenir accidentes por peatones o ciclistas provenientes de la urbanización Pla de Marco. - Ámbito de actuación: Intersección de la carretera CV-25 con la entrada a la urbanización Pla de Marco en la calle Pino. - Modo de ejecución: Se trata de la urbanización más cercana al casco urbano, y es común ver a peatones andar por la el carril bici, por lo que resulta especialmente peligroso que no haya un acceso para peatones y ciclistas. La mejora podría hacerse, por ejemplo, con la implementación de una rotonda y los respectivos pasos peatonales o en su defecto con la implementación de un semáforo con botón peatonal para que únicamente se detengan los vehículos cuando sea necesario. La solución a dicho problema está fuera de las competencias de l'Ajuntament d'Olocau por ser una carretera autonómica, no obstante, se propone dotar a la urbanización de una conexión adecuada al carril bici.	Límite temporal:	Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)	
	Coste de la propuesta:	Alto (€€€)	
	Prioridad:	Media (☆☆)	
	Indicadores:	I11, I12, I13, I14 I15, I19	
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau y Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat	



Respecto de la Red de Itinerarios no Motorizados de la Comunitat Valenciana (XINM), actualmente los tramos CR25 y CR333 tienen como fin el municipio de Olocau, lo que hace aún más importante integrar el acceso a ciclistas dentro del casco urbano.

II 2.3. ACCESIBILIDAD

La accesibilidad es un punto muy importante en la elaboración del plan, dado que una adecuada accesibilidad favorece los desplazamientos a pie y sobre todo facilita estos a las personas de movilidad reducida (PMR).

Durante las encuestas realizadas en la fase de análisis y diagnóstico de la situación actual, se han obtenido los siguientes resultados relacionados con la accesibilidad.

- En cuanto a los desplazamientos habituales solamente un 14 % de los desplazamientos internos se realizan a pie. Este modo de desplazamiento sostenible posee un elevado potencial de mejora debido a los condicionantes del tamaño del casco urbano.
- Respecto de los aspectos de mejora de la seguridad o comodidad, el 100 % de los encuestados considera que la anchura de las aceras es insuficiente, seguido de un 75 % que considera importante mejorar la limpieza de las calles.

Las propuestas de actuación en materia de accesibilidad del presente PMUS se detallan a continuación:

1. Adaptación de bordillos y pasos de peatones
2. Ampliar oferta de plazas de aparcamiento PMR
3. Campañas de concienciación y control del estacionamiento no permitido
4. Adecuación de escaleras

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD	
A. 1	ADAPTACIÓN DE BORDILLOS Y PASOS DE PEATONES	
- Descripción de la medida: Tras la identificación de las vías de plataforma única y las que requieren de ampliación de la anchura de acera, el siguiente paso ha consistido en estudiar los bordillos y los pasos de peatones. La información de las aceras que requieren de ampliación de su anchura, se ha representado en el plano nº 8 del anexo de planos. Asimismo, en el capítulo de análisis y diagnóstico se han destacado ejemplos de pasos de peatones no adaptados a personas de movilidad reducida (PMR). - Objetivo: Mejorar la accesibilidad tanto de las PMR como del resto usuarios implicados en la movilidad peatonal. - Ámbito de actuación: Bordillos y pasos de peatones que lo requieran. - Modo de ejecución: Definición de un plan de acción para realizar las actuaciones de adaptación que restan en el municipio con el objetivo de reducir los costes y optimizar los recursos disponibles. Realizando una transición entre la acera y la calzada de modo que cumpla con las especificaciones de movilidad y accesibilidad con el fin de que no supongan un obstáculo y con especial atención a los accesos a edificios públicos. Se recomienda además implantar un sistema de guiado en las aceras para las personas ciegas o con discapacidad visual en los pasos de peatones. Estos sistemas se basan en pavimentos con relieves diferenciando las zonas de pasar, de las zonas de intersección para facilitar la orientación a estos colectivos de personas. Se muestran una serie de ejemplos donde los bordillos de los pasos de peatones no se encuentran adaptados para PMR.	Límite temporal:	Medio plazo (🕒🕒)
	Coste de la propuesta:	Bajo (€) / Medio (€€)
	Prioridad:	Alta (☆☆☆)
	Indicadores:	I23, I24
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau

av/ Font del Frare



av/ Diputación – c/ San Roque



c/ San Diego – c/ Alta



Programa de actuaciones 76

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD	
A. 3	CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN Y CONTROL DEL ESTACIONAMIENTO NO PERMITIDO	
- Descripción de la medida: Desarrollo de campañas de concienciación y control del estacionamiento no permitido, informando del riesgo para la seguridad vial de los peatones. - Objetivo: Disminución de las paradas o estacionamientos no permitidos. - Ámbito de actuación: Totalidad del término municipal. - Modo de ejecución: Realización de campañas de concienciación a los usuarios de vehículo privado por parte del ayuntamiento y continuación del control por parte de la policía local, siendo más rigurosos. Se ha detectado que, en determinadas zonas y momentos del día, algunos vehículos suelen aparcar sobre las aceras, lo que puede ocasionar su deterioro y que los itinerarios peatonales sean menos atractivos.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)
	Coste de la propuesta:	Bajo (€)
	Prioridad:	Baja (☆) / Media (☆☆)
	Indicadores:	I41, I44
	Promotor/Responsable:	Ajuntament y Policía local d'Olocau
 c/ Les Eres  c/ Sant Antoni  c/ Les Eres		

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD											
A. 4	ADECUACIÓN DE ESCALERAS											
• Descripción de la medida: Modificar las escaleras presentes en el municipio a rampas en los casos que el espacio lo permita, así como implementar descansos, barandales y pasamanos en las aceras o calles de plataforma única con pendiente muy pronunciada para PMR. • Objetivo: Aumentar itinerarios peatonales accesibles para todos, eliminando escalones que actúan como barreras para PMR. • Ámbito de actuación: Totalidad del término municipal. • Modo de ejecución: Se han detectado varios puntos en el casco urbano del municipio en el que hay escaleras o algunos escalones para poder conectar una calle a otra, principalmente en el sentido este-oeste, las cuales se muestran en el mapa. Estos puntos representan auténticas barreras para las PMR, por lo que se implementaran de ser posible rampas que cumplan con el Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos. Y en los casos que por falta de espacio o exceso de pendiente no se puedan colocar se podría colocar pasamanos y adecuar los escalones. De especial importancia resulta el itinerario peatonal hacia el Polideportivo, clasificado como parque público, pues tiene varias escalinatas y en un futuro cuando el Colegio Alt Carraixet se reubicado será un itinerario muy utilizado. Ubicación de escaleras	<table><tr><td>Límite temporal:</td><td>Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)</td></tr><tr><td>Coste de la propuesta:</td><td>Bajo (€) / Medio (€€)</td></tr><tr><td>Prioridad:</td><td>Baja (☆) / Media (☆☆)</td></tr><tr><td>Indicadores:</td><td>I26</td></tr><tr><td>Promotor/Responsable:</td><td>Ajuntament d'Olocau</td></tr></table>	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)	Coste de la propuesta:	Bajo (€) / Medio (€€)	Prioridad:	Baja (☆) / Media (☆☆)	Indicadores:	I26	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau	 c/ L'Horta  c/ Cueva Santa  c/ San Vicente  c/ San Jose
Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)											
Coste de la propuesta:	Bajo (€) / Medio (€€)											
Prioridad:	Baja (☆) / Media (☆☆)											
Indicadores:	I26											
Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau											

II 2.4. TRANSPORTE PÚBLICO

De las encuestas *online* realizadas en la fase de diagnóstico no se ha obtenido un porcentaje de personas que usen transporte público como medio de desplazamiento habitual, probablemente por la escasa oferta. Es por ello que este modo de transporte presenta un alto potencial de mejora.

De las encuestas se ha obtenido:

- Un 32,7 % declara que no utilizó el autobús porque los horarios no son coincidentes con sus necesidades y un 29,6 % porque no hay servicio de autobús en su lugar de destino.
- Un 69,4% estaría dispuesto a cambiar su modo de desplazamiento, al transporte público, si se mejorara la oferta de transporte, lo que representa una voluntad social muy elevada.

Las problemáticas/propuestas más relevantes para el transporte público obtenidas en la consulta ciudadana son:

- Mejora de las frecuencias de las líneas de autobús.
- Conexión con Lliria, y Bétera por ser los destinos más importantes junto con Valencia, a esta se podría llegar si se tiene un buen servicio y coordinación Olocau-Lliria/Bétera en bus y el segundo tramo Lliria/Bétera-Valencia en metro.
- Implementar un autobús escolar entre las urbanizaciones y el núcleo urbano.

Si bien dicha planeación hacia otros municipios excede al presente Plan es importante resaltar la necesidad de ampliar la oferta de transporte público aprobada por la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, que considera únicamente un servicio al día a Lliria, por lo que se propone la evaluación de un servicio a Bétera, que supondría una forma más ágil de llegar a Valencia, así como aumentar la frecuencia de servicios al día.

Con todo ello se considera que las medidas de transporte público en el PMUS deben seguir las siguientes propuestas de actuación, presentadas en las fichas mostradas a continuación:

1. Integración de la información en la aplicación móvil
2. Autobús a la demanda
3. Aumento de frecuencias en línea hacia Lliria
4. Implementación de línea hacia Bétera

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PÚBLICO		
TP. 1	INTEGRACIÓN DE LA INFORMACIÓN EN LA APLICACIÓN MÓVIL		
- Descripción de la medida: Integrar la información en tiempo real de la oferta de transporte público en la aplicación móvil de l'Ajuntament d'Olocau. - Objetivo: Aportar información a los usuarios de transporte público sobre: frecuencias de paso, horarios, modificaciones puntuales, incidencias, etc. Con destacable impacto sobre los usuarios que rutinariamente no realizan el viaje, dado que se les facilita la comprobación de los horarios de paso y las líneas existentes. - Ámbito de actuación: Aplicación móvil de l'Ajuntament d'Olocau. - Modo de ejecución: Integrar la oferta fija de transporte público en la APP y solicitar a las empresas concesionarias de transporte la información de la flota de autobuses en tiempo real, obtenida de su sistema de ayuda a la explotación (SAE), si cuentan con él implantado en su flota.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒)	
	Coste de la propuesta:	Bajo (€)	
	Prioridad:	Media (☆☆)	
	Indicadores:	I27, I28, I29	
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau y empresas concesionaria de transporte	





Cód. Validación: 3MR4LGSZTT5C97PLRZ02W2A9C | Verificación: <https://olo.cau.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPúblico Gestión | Página 78 de 126

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		TRANSPORTE PÚBLICO									
TP. 3	AUMENTO DE FRECUENCIAS EN LA LÍNEA HACIA LLÍRIA										
- Descripción de la medida: Aumentar las frecuencias del autobús con destino Lliria. - Objetivo: Mejorar las frecuencias de transporte público de forma que haya oferta suficiente y no un solo viaje. Ser competitivos con el vehículo privado en los desplazamientos de trabajo hacia Lliria. Dar mayor acceso a dotaciones que el municipio no tiene, como el hospital de Lliria. - Ámbito de actuación: - Línea 6a CV 101 La Serranía - Valencia. Cuenta con 1 expedición/día más 1 expedición de lunes a viernes en horario escolar. Se propone la duplicación de expediciones, es decir, una expedición más de ida y de vuelta en horas punta. - Modo de ejecución: - El nuevo de horario, adicional, propuesto, de lunes a sábado, para tener servicio también en fin de semana, pensado para cubrir un horario de trabajo es el siguiente:	<table><tr><th>Límite temporal:</th><td>Corto (🕒) / Medio (🕒🕒)</td></tr><tr><th>Coste de la propuesta:</th><td>Medio (€€) / Alto (€€€)</td></tr><tr><th>Prioridad:</th><td>Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)</td></tr><tr><th>Indicadores:</th><td>I27, I28, I45, I47</td></tr><tr><th>Promotor/Responsable:</th><td>Ajuntament d'Olocau, empresa concesionaria de transporte y Conselleria de Política territorial, Obras Públicas y Movilidad.</td></tr></table>	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒)	Coste de la propuesta:	Medio (€€) / Alto (€€€)	Prioridad:	Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)	Indicadores:	I27, I28, I45, I47	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau, empresa concesionaria de transporte y Conselleria de Política territorial, Obras Públicas y Movilidad.
Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒)										
Coste de la propuesta:	Medio (€€) / Alto (€€€)										
Prioridad:	Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)										
Indicadores:	I27, I28, I45, I47										
Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau, empresa concesionaria de transporte y Conselleria de Política territorial, Obras Públicas y Movilidad.										

Salidas de Gátova				
Gátova	Marines viejo	Olocau	Marines	Llíria
8:00	8:07	8:14	8:32	8:51

Salidas de Lliria				
Llíria	Marines	Olocau	Marines viejo	Gátova
19:00	19:09	19:17	19:34	19:41

- La línea actual tiene el siguiente horario:

Línea 6a: Gátova-Olocau-Marines-Llíria

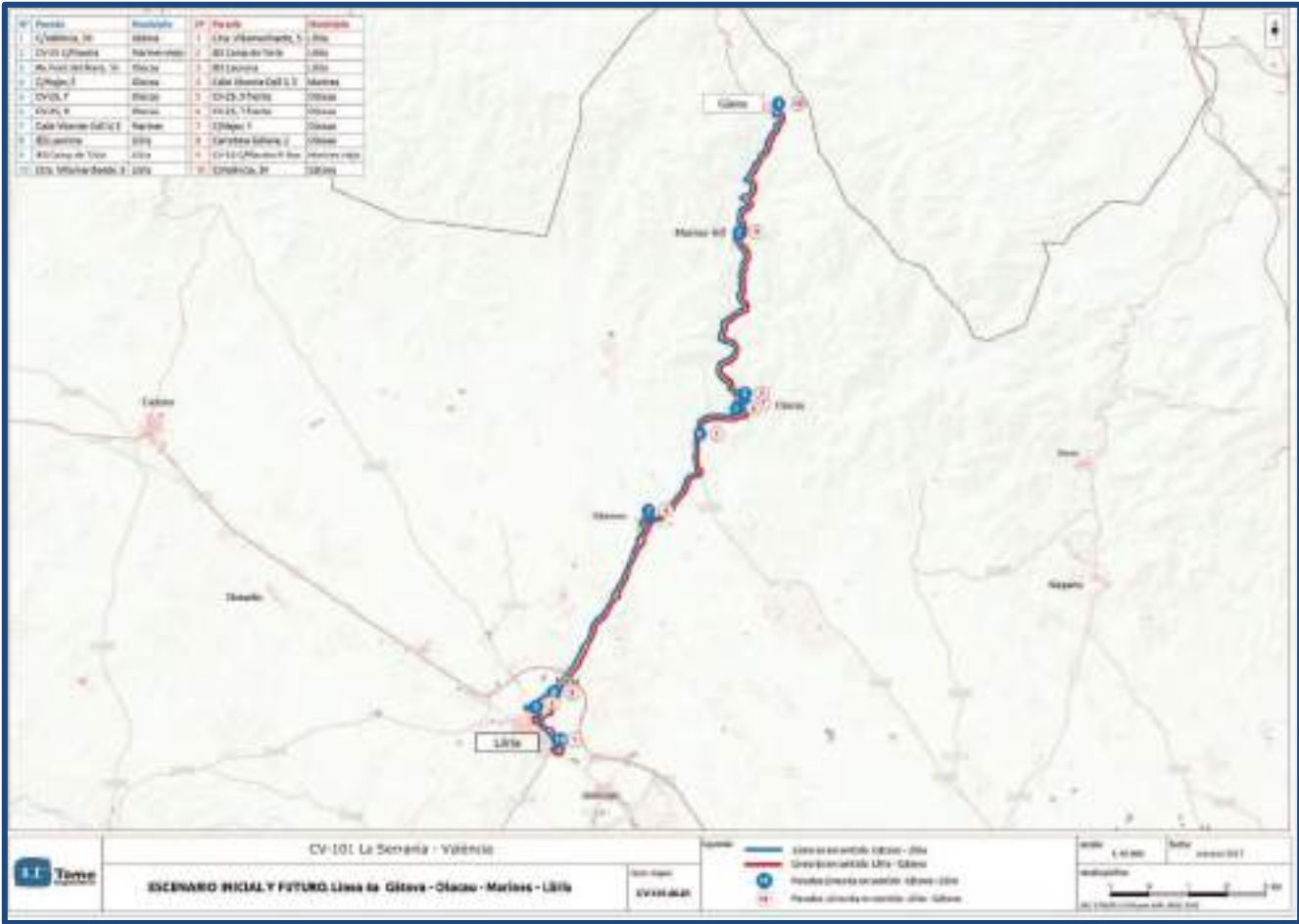
Lunes a viernes laborables

Salidas de Gátova				
Gátova	Marines Viejo	Olocau	Marines	Llíria
7:10	7:17	7:24	7:42	8:01
J: 9:30	J: 9:37	J: 9:44	J: 10:02	J: 10:21

Salidas de Lliria				
Llíria	Marines	Olocau	Marines Viejo	Gátova
J: 12:35	J: 12:54	J: 13:02	J: 13:19	J: 13:26
17:55	18:14	18:22	18:39	18:46

CV-101 La Serranía - Valencia

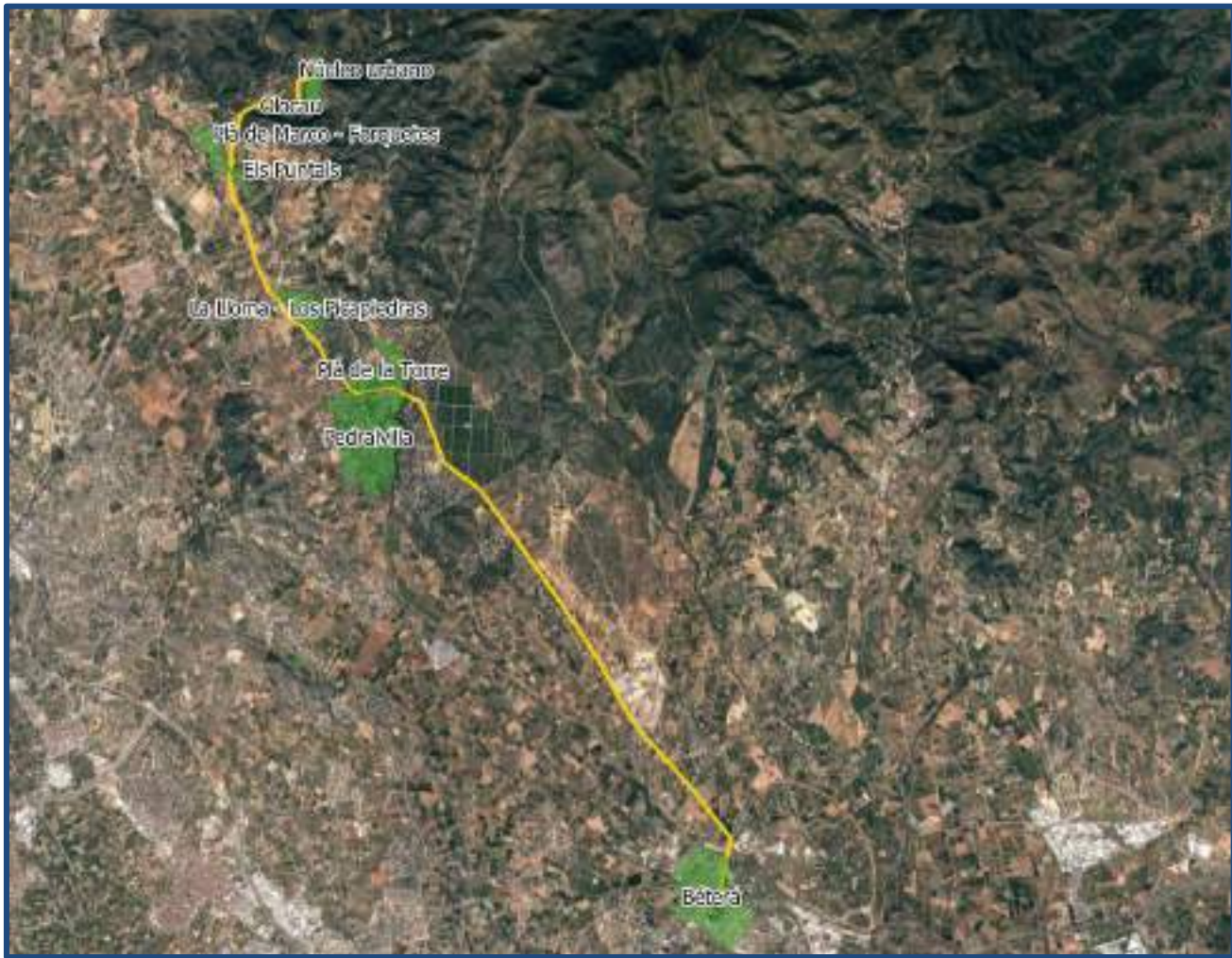
ESCENARIO INICIAL Y FUTURO Línea de Gátova - Olocau - Marines - Lliria



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		TRANSPORTE PÚBLICO	
TP. 4	IMPLEMENTACIÓN DE LÍNEA HACIA BÉTERA		
- Descripción de la medida: Implementar una línea de autobús hacia Bétera, que atienda a otros municipios y urbanizaciones - Objetivo: Ampliar la oferta de transporte público para casco urbano de Olocau y para las personas que no cuentan con ninguna oferta de servicio de transporte público en autobús (Urb. Pedralvilla y Pla de la Torre). Ser competitivos con el vehículo privado en los desplazamientos por trabajo a las ciudades de Bétera y Valencia. Dar mayor acceso a dotaciones y comercios que con las que no cuentan las urbanizaciones. - Ámbito de actuación: Una nueva línea que parta de Gátova y en Olocau se dirija hacia Bétera. - Modo de ejecución: Se propone que el servicio a Bétera sirva como conexión al metro con dirección a Valencia, tomando como punto de referencia los viajes que parten de la estación de metro de Bétera a las 8:03 y 9:51, y a la vuelta el servicio que parte de Valencia y llega a la estación de metro de Bétera a las 17:00 y 19:01.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo (🕒🕒🕒)	
	Coste de la propuesta:	Medio (€€) / Alto (€€€)	
	Prioridad:	Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)	
	Indicadores:	I27, I28, I45, I47	
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau, empresa concesionaria de transporte y Conselleria de Política territorial, Obras Públicas y Movilidad.	

Salidas de Gátova				
Gátova	Marines viejo	Olocau	Pedralvilla	Bétera
7:15	7:23	7:30	7:40	8:00
9:00	9:08	9:15	9:25	9:45

Salidas de Bétera				
Bétera	Pedralvilla	Olocau	Marines viejo	Gátova
17:05	17:25	17:37	17:54	18:01
19:05	19:25	19:37	19:54	20:01



II 2.5. VEHÍCULO PRIVADO

Durante la recopilación de información en la fase de desarrollo del diagnóstico del plan se ha observado el excesivo uso del vehículo privado en los desplazamientos del municipio. Esta situación, conlleva que una gran parte de la vía pública se encuentre destinada a este uso.

Los objetivos de este apartado son:

- La transferencia de los desplazamientos, del vehículo privado a otros modos de transporte más sostenibles (caminar, bicicleta o transporte público).
- La mejora de la infraestructura existente mediante la implementación de medidas de aumento de la seguridad vial.

Los resultados obtenidos a través de las encuestas llevadas en cabo en la primera fase del presente plan son:

- El 99% de los encuestados dispone de vehículo (coche o moto) propio.
- Menos de un 35 % se suele desplazar únicamente dentro de Olocau.
- Analizando solamente los datos de los desplazamientos dentro de Olocau, un 79 % se realizan en coche como conductor.
- Respecto al tiempo de desplazamiento un 46,2 % indica que emplea en su desplazamiento principal, más de 30 minutos, seguido de un 26,9 % (entre 15 y 30 minutos), un 25 % (entre 5 y 15 minutos) y un 1,9 % (menos de 5 minutos).
- Analizando únicamente los datos de los desplazamientos dentro de Olocau, un 19 % declara que no utilizó la bicicleta porque prefiere ir en coche/moto.
- A los usuarios de vehículo privado motorizado se les ha consultado si estarían dispuestos a cambiar a un modo de transporte más sostenible, respondiendo solamente un 19,4 % que no estarían dispuesto a cambiar de modo.
- Un 38,5 % de los encuestados considera que se deberían implantar calles con velocidad límite 30 km/h.
- Las propuestas más destacadas son las siguientes: mejorar visibilidad de las intersecciones (52,9 %).

Respecto de la encuesta escolar en el CEIP Alt Carraixet.

- El 100% de las familias de los encuestados dispone de vehículo (coche, moto o ciclomotor) propio.
- Un 60 % de los encuestados accede a los centros educativos en coche/moto.
- El 36 % de los encuestados declara que tarda menos de 5 minutos en su desplazamiento.

Los principales aspectos que se podían mejorar, jerarquizados según importancia, son los siguientes:

- Autobús escolar entre las urbanizaciones y el casco urbano.
- Señalización urbana (pasos de peatones...).
- Presencia de Policía Local o Personal del centro.

Por todo ello, se considera que las actuaciones respecto del uso del vehículo privado deben ser las que se detallan a continuación:

1. Reordenación sentidos de circulación
2. Inventario de señales existentes / estado de conservación señales y firme
3. Mejorar visibilidad en intersecciones
4. Señalética de itinerarios
5. Señalización y seguridad vial
6. Sección viaria
7. Aparcamiento disuasorio
8. Puntos de recarga vehículos eléctricos

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		VEHÍCULO PRIVADO										
V. 1		REORDENACIÓN SENTIDOS DE CIRCULACIÓN										
- Descripción de la medida: Modificar los sentidos de circulación de las calles donde se observen problemas de seguridad vial, de excesos de velocidad, de funcionamiento no óptimo, o en zonas para crear espacios peatonales o de prioridad peatonal. - Objetivos: Reducir el número de vehículos, crear itinerarios repartiendo los flujos de circulación, reducir la velocidad en calles rectas con mucha longitud, reorganizar la circulación, obtener zonas de paso residual para favorecer el paso de peatones y mejorar la seguridad al mejorar los ángulos de visión en los giros. - Ámbito de actuación: - c/ San José - c/ Juan Bautista - c/ Major - c/ del Rosario - c/ San Felix - c/ Maestro Roselló - Camí de la Fuente - Modo de ejecución: Dentro del casco urbano las calles son estrechas y no permiten el paso de dos vehículos, por lo que se debe ordenar de tal forma que las calles en doble sentido sean únicamente las estrictamente necesarias, esto también beneficia al peatón ya que es más seguro transitar por calles en sentido único. Al prohibir un sentido de circulación que anteriormente se permitía se debe colocar señalización clara tanto vertical como horizontal, así como comunicarlo a los vecinos para su correcta utilización.	<table><tr><td>Límite temporal:</td><td>Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)</td></tr><tr><td>Coste de la propuesta:</td><td>Bajo (€) / Medio (€€)</td></tr><tr><td>Prioridad:</td><td>Alta (☆☆☆)</td></tr><tr><td>Indicadores:</td><td>Acción concreta</td></tr><tr><td>Promotor/Responsable:</td><td>Ajuntament d'Olocau</td></tr></table>		Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)	Coste de la propuesta:	Bajo (€) / Medio (€€)	Prioridad:	Alta (☆☆☆)	Indicadores:	Acción concreta	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau
	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)										
	Coste de la propuesta:	Bajo (€) / Medio (€€)										
	Prioridad:	Alta (☆☆☆)										
	Indicadores:	Acción concreta										
Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau											
Situación actual 		Situación futura 										

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	VEHÍCULO PRIVADO	
V. 2	INVENTARIO DE SEÑALES EXISTENTES / ESTADO DE CONSERVACIÓN SEÑALES Y FIRME	
INVENTARIO Y CONSERVACIÓN DE SEÑALIZACIÓN - Descripción de la medida: Inventariar las señales de tráfico dispuestas en el municipio, tanto en señales verticales como en marcas viales horizontales en alguna plataforma digital o base de datos editable. - Objetivos: Disponer de toda la señalización de forma que se puedan analizar las posibles contradicciones por los cambios aplicados a lo largo de los años, evitar el exceso o defecto de la señalización y la correlación entra la señalización horizontal y vertical, y poder efectuar los futuros cambios de una forma más eficiente al disponer de un inventario actualizado de todo el municipio. Además se podrá dotar a este registro de un campo en el que se compruebe el estado de conservación de las señales, indicando la fecha de implantación o modificación, las últimas actuaciones llevadas a cabo, medidas ejecutadas, etc. siendo especialmente efectivo en el caso de la pintura horizontal, ya que un registro de las actuaciones llevadas a cabo permitirá la planificación del repintado y mejorará el mantenimiento de los diferentes elementos dispuestos en el viario como los carriles de circulación, los pasos de peatones y el resto de indicaciones marcadas. - Ámbito de actuación: Esta medida comprenderá todo el ámbito municipal. - Modo de ejecución: Será necesario recopilar mediante posicionamiento geográfico la disposición de todas las señales horizontales y de los postes verticales, la longitud de los pasos de peatones, etc y plasmarlos en una herramienta que permita su edición gráfica para poder actualizarla a partir de las futuras actuaciones que se cometan en el municipio. Así como promocionar la aplicación móvil disponible.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)
	Coste de la propuesta:	Bajo (€)
	Prioridad:	Media (☆☆)
	Indicadores:	Acción concreta
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau
CONSERVACIÓN DEL FIRME - Descripción de la medida: De forma similar a lo que ocurre con las señales, se puede aplicar con el firme, de forma que se recoja dónde se ha actuado en la repavimentación y, por otra parte, informar de los puntos donde existen problemas en el firme de la calzada. - Objetivos: Anticiparse a la aparición de problemas generales y detectar de forma más rápida los problemas puntuales que puedan ir surgiendo en el municipio. - Ámbito de actuación: Se actuará en todo el municipio. - Modo de ejecución: Se actuará del mismo modo que con la señalización.		
		

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	VEHÍCULO PRIVADO	
V. 3	MEJORAR VISIBILIDAD EN INTERSECCIONES	
- Descripción de la medida: Mejorar la visibilidad en las intersecciones, ya sea eliminando obstáculos o colocando espejos que permitan observar mejor lo que sucede en la calle perpendicular a la que se circula. - Objetivos: Reducir el riesgo de accidentes viales, colisiones entre vehículos o interacciones de vehículos con peatones y ciclistas. Hacer más transitable las calles estrechas del casco urbano, principalmente para el bien de los peatones, pero también para los automóviles. - Ámbito de actuación: Esta medida comprenderá todo el ámbito municipal. - Modo de ejecución: En algunos de los principales cruces ya están implementados el uso de espejos convexos para aumentar la visibilidad, deberán seguirse implementando con prioridad a los puntos más conflictivos y aquellos con mayor circulación de vehículos, así como los cruces cercanos a los centros atractores detectados en el plan. Por ejemplo, un cruce con mala visibilidad es el de la Av/ Font del Frare con el c/ Les Piteres.	Límite temporal:	Medio plazo (🕒🕒)
	Coste de la propuesta:	Bajo (€)
	Prioridad:	Media (☆☆)
	Indicadores:	Acción concreta
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau
 Av/ Diputació y c/ San Roque  c/ Major y c/ San Diego 		

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		VEHÍCULO PRIVADO											
V. 4		SEÑALÉTICA DE ITINERARIOS											
- Descripción de la medida: Implantar señalización en las entradas al municipio indicando la ruta a seguir para llegar a los puntos de atracción más importantes. - Objetivos: Guiar a los conductores menos frecuentes hacia su destino. Dirigir el tráfico hacia las calles que pueden soportar un mayor volumen de tráfico, respetando las zonas de calmado de tráfico. Generar unos itinerarios eficientes desde cada entrada del municipio hacia los puntos influyentes evitando caminos largos y complejos. En caso de edificios o servicios próximos a zonas calmadas de tráfico o zonas peatonales, será necesario guiar al conductor al aparcamiento disponible más cercano. - Ámbito de actuación: Estas indicaciones deberán mostrarse en las entradas al municipio y repetirse en cada cambio de dirección hasta el destino indicado de forma que los conductores sean capaces de llegar con unas indicaciones continuas y claras a los puntos de interés - Modo de ejecución: Definir los puntos de mayor demanda del municipio e indicar su recorrido desde cada entrada al municipio o de aquellas entradas con mayor volumen de vehículos. Esta señalética se ha detectado en determinadas zonas del municipio (imágenes de la derecha), no obstante, se propone ampliarla.			<table><tr><td>Límite temporal:</td><td>Corto plazo (🕒)</td></tr><tr><td>Coste de la propuesta:</td><td>Bajo (€)</td></tr><tr><td>Prioridad:</td><td>Baja (☆)</td></tr><tr><td>Indicadores:</td><td>I31, I34, I45</td></tr><tr><td>Promotor/Responsable:</td><td>Ajuntament d'Olocau</td></tr></table>	Límite temporal:	Corto plazo (🕒)	Coste de la propuesta:	Bajo (€)	Prioridad:	Baja (☆)	Indicadores:	I31, I34, I45	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau
	Límite temporal:	Corto plazo (🕒)											
	Coste de la propuesta:	Bajo (€)											
	Prioridad:	Baja (☆)											
	Indicadores:	I31, I34, I45											
Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau												
	Acceso sur 												
	Acceso norte 												

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		VEHÍCULO PRIVADO	
V. 5		SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	
- Descripción de la medida: Implantar señalización vertical, y otro tipo de actuaciones, que mejoren la seguridad vial. Esta medida trata de, entre otros aspectos, dar mayor seguridad a los ciclistas que usan frecuentemente la autopista CV-25. - Objetivos: Mejorar la seguridad vial y la señalización. - Ámbito de actuación: Varios puntos de la CV-25, principalmente los próximos al municipio y curvas con poca visibilidad. - Modo de ejecución: Analizar los puntos más adecuados en conjunto con la Consellería para prevenir accidentes, pues la presencia de ciclistas en la carretera es recurrente a pesar de contar con un carril bici.	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)	
	Coste de la propuesta:	Bajo (€) / Medio (€€)	
	Prioridad:	Media (☆☆)	
	Indicadores:	I31, I34, I45	
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau y Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.	

Ejemplo de señalización ciclista ya implementada.

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		VEHÍCULO PRIVADO										
V. 6		SECCIÓN VIARIA										
- Descripción de la medida: Implantar el espacio adecuado a todos los usuarios de la vía, manteniendo unos valores de accesibilidad adecuados. - Objetivos: Al reorganizar los espacios disponibles para cada usuario se potencia el uso de la vía por parte de los peatones y ciclistas al dotarles de una sección suficiente para que sus movimientos sean más agradables y seguros. - Ámbito de actuación: Estas recomendaciones deberán implantarse en las calles con mayor presencia peatonal o en las que tienen un déficit en la movilidad peatonal y ciclista, así como para todas las urbanizaciones y reurbanizaciones de los ejes viarios que se ejecuten en actuaciones futuras. - Modo de ejecución: Se proponen diferentes secciones según la amplitud de las vías. Estas recomendaciones son ejemplos que se pueden combinar entre ellas, siempre y cuando se cumplan los mínimos de accesibilidad. Se comenzará el diseño de la vía desde las necesidades del peatón, seguidas por el ciclista y el vehículo privado.		<table><tr><td>Límite temporal:</td><td>Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)</td></tr><tr><td>Coste de la propuesta:</td><td>Alto (€€€)</td></tr><tr><td>Prioridad:</td><td>Media (☆☆)</td></tr><tr><td>Indicadores:</td><td>I07, I21, I35</td></tr><tr><td>Promotor/Responsable:</td><td>Ajuntament d'Olocau</td></tr></table>	Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)	Coste de la propuesta:	Alto (€€€)	Prioridad:	Media (☆☆)	Indicadores:	I07, I21, I35	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau
Límite temporal:	Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)											
Coste de la propuesta:	Alto (€€€)											
Prioridad:	Media (☆☆)											
Indicadores:	I07, I21, I35											
Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau											
Secciones de 7 metros o menos (Zona de Prioridad Invertida) Dado que no es posible implantar una sección de 3 metros para el paso de vehículos y 2 aceras de 2 metros de amplitud a cada lado, es recomendable implantar una plataforma única.												
Secciones a partir de 7 metros En estas secciones hay espacio suficiente para disponer de aceras y calzada separadas. A partir de esta medida, el espacio restante se completará en función de las necesidades.												

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		VEHÍCULO PRIVADO	
V. 7		APARCAMIENTO DISUASORIO	
- Descripción de la medida: Establecer puntos para el estacionamiento en grandes bolsas de suelo en los alrededores de la ciudad con conexión directa a los puntos y vías de acceso del municipio. De manera que se compense la reducción de espacio destinado al estacionamiento en el casco urbano. - Objetivos: Evitar la entrada de los vehículos a los puntos más céntricos y saturados del municipio. Mejorar la disponibilidad de plazas de aparcamiento en la periferia del núcleo urbano. Liberar espacio de aparcamiento en las zonas centrales. Combinar el transporte privado con otro modo de desplazamiento, como es el peatonal. - Ámbito de actuación: Perímetro del casco urbano consolidado. - Modo de ejecución: Localizar espacios disponibles próximos a las grandes vías que rodean el municipio sin un uso actual para su adecuación y delimitación de plazas de aparcamiento. Estos terrenos tendrán que disponer de unos accesos apropiados y las indicaciones necesarias para dirigir a los conductores hasta ellos. Desde su ubicación se recomienda itinerarios peatonales hacia los puntos atractores/generadores de viajes para hacer más atractivo este modo combinado a los vecinos. Se muestran las zonas de aparcamiento regulado (plazas señalizadas) existentes en color rojo y la propuesta en color azul. Se busca implementar una zona próxima a los centros atractores principales, con una superficie de 1300 m², considerando que una plaza requiere de 20m² ya incluidas zonas comunes, accesos, etc. Se tendrán entonces 65 nuevas plazas en el aparcamiento disuasorio.	Límite temporal:	Medio plazo (🕒🕒)	
	Coste de la propuesta:	Alto (€€€)	
	Prioridad:	Alta (☆☆☆)	
	Indicadores:	I31, I34, I37, I47	
	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau	

Zonas de aparcamiento

Aparcamientos actuales

Aparcamiento disuasorio propuesto

Centros atractores



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:		VEHÍCULO PRIVADO	
V. 8		PUNTOS DE RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	
- Descripción de la medida: Promover la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en edificios administrativos y en residencias privadas. - Objetivos: Mejorar la calidad del aire y disminución de los gases contaminantes y del ruido generado por el vehículo privado. - Ámbito de actuación. Esta medida se aplica en puntos concretos del municipio. - Modo de ejecución: Desarrollar campañas por parte de l'Ajuntament d'Olocau. Cabe destacar que, actualmente se pueden solicitar ayudas, para la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos a administraciones públicas, como la Diputació de València. Existe ya un punto de recarga en el poliesportiu que puede servir como ejemplo para replicarse en los otros puntos propuestos.		Límite temporal:	Medio plazo (🕒🕒)
		Coste de la propuesta:	Medio (€€)
		Prioridad:	Baja (☆) / Media (☆☆)
		Indicadores:	I34, I37, I47
		Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau
		Zonas de aparcamiento Distribución plazas aparcamiento ● VC actual ● VC Propuestas ■ Centros atractores 	

II 2.6. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El transporte de mercancías constituye un factor relevante en la movilidad urbana por:

- La distribución urbana de mercancías, en los comercios y servicios del municipio.

De la fase de diagnóstico se destacan los siguientes puntos:

- Existen 2 reservas de carga y descarga,
- Olocau cuenta con comercios y servicios concentrados en la parte central del casco urbano.

Las problemáticas/propuestas más relevantes para el transporte de mercancías obtenidas en la consulta ciudadana son:

- Puntuales conflictos con vehículos de carga y descarga.

Respecto de este punto, se enuncian y detallan las propuestas de actuación que debe incluir el PMUS:

1. Homogeneización y posicionar las plazas de carga y descarga.

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE DE MERCANCÍAS											
TM. 1	HOMOGENEIZAR Y POSICIONAR LAS PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA											
- Descripción de la medida: Definir un modelo uniforme en la señalización y delimitación del espacio destinado a la carga y descarga. Indicar en la ordenanza si las plazas de carga y descarga serán de uso exclusivo a transportistas o podrán utilizarse por todos los habitantes para actividades de carga y descarga. Implantar un horario de uso acorde a las necesidades del servicio prestado en todo el municipio para su mejor comprensión. Recopilar la posición de todas las plazas disponibles por el municipio en un plano accesible a sus usuarios. - Objetivos: Definir mediante una ordenanza municipal los elementos a disponer en las plazas de carga y descarga en cuanto a la señalización vertical y las dimensiones de la señalización horizontal, los colores y el diseño general, de forma que todas las plazas sean idénticas y reconocibles fácilmente por los habitantes de forma que no se estacione en ellas, salvo en las horas permitidas. Se recomienda la instalación de una placa suplementaria en la que se indique el tiempo máximo permitido para el estacionamiento y las horas en las que esa plaza se puede utilizar como estacionamiento ordinario para los vecinos, de forma que se saque el máximo provecho al espacio urbano reservado al estacionamiento. Además, sería conveniente publicar todas las ubicaciones de las plazas en un plano que sea accesible a los usuarios para conocer dónde se sitúan y poder organizar los viajes con antelación indicando el punto de destino. Será suficiente con poner la calle, el número y el número de plazas sobre un plano y publicarlo en la web del municipio y otros canales que disponga el Ajuntament d'Olocau. - Ámbito de actuación: Será aplicado a todo el municipio, en cada plaza de estacionamiento reservado a la carga y descarga. - Modo de ejecución: Incluir en la ordenanza municipal un capítulo en la que se recojan las indicaciones respecto al tipo de señalización y a los horarios en los que se permite cada tipo de estacionamiento. En la misma ordenanza se indicará si las plazas tienen uso exclusivo a transportistas en sus tareas de carga y descarga o si serán además de uso para los vecinos cuando tengan la necesidad de estas labores. El horario de uso podrá ser único, si así se decide, definiendo el horario en la ordenanza, o variable según la plaza, por lo que cada placa de información suplementaria a la señal será acorde a la plaza.	 Ejemplo de señalización	<table><tr><td>Límite temporal:</td><td>Medio plazo (🕒🕒)</td></tr><tr><td>Coste de la propuesta:</td><td>Bajo (€)</td></tr><tr><td>Prioridad:</td><td>Baja (☆) / Media (☆☆)</td></tr><tr><td>Indicadores:</td><td>I39, I40</td></tr><tr><td>Promotor/Responsable:</td><td>Ajuntament d'Olocau</td></tr></table>	Límite temporal:	Medio plazo (🕒🕒)	Coste de la propuesta:	Bajo (€)	Prioridad:	Baja (☆) / Media (☆☆)	Indicadores:	I39, I40	Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau
Límite temporal:	Medio plazo (🕒🕒)											
Coste de la propuesta:	Bajo (€)											
Prioridad:	Baja (☆) / Media (☆☆)											
Indicadores:	I39, I40											
Promotor/Responsable:	Ajuntament d'Olocau											
	 Ejemplo de plano de las plazas											

II 2.7. ACTUACIONES PARA LA EQUIDAD DE GÉNERO

La consideración del género en el estudio de la movilidad de las personas es necesario tenerlo en cuenta a la hora de diseñar políticas y elaborar planes de movilidad urbana sostenible.

La movilidad sostenible es un punto de equilibrio entre tres factores: las necesidades económicas, las sociales y las relacionadas con el medio ambiente. Pero, además, debe ser un proyecto exitoso en términos de eficacia y equidad, y es que no se alcanzará una verdadera movilidad sostenible mientras no se consiga que hombres y mujeres tengan las mismas posibilidades de acceso a los medios más sostenibles de transporte, y no consigan tener una misma concienciación al respecto.

Según diversos autores consultados, los factores que inciden en las pautas de movilidad femenina son:

- Aspectos socioeconómicos. Todavía son mayoría los hogares donde son ellas las que se ocupan principalmente de los trabajos domésticos y algunas de esas tareas se realizan fuera del domicilio. Muchas de ellas, además de ocuparse del hogar tienen un empleo, por lo que presentan pautas de movilidad aún más complicadas.
- Aspectos relacionados con la gestión del territorio y la accesibilidad. En este sentido, las ciudades, según numerosos estudios, han sido diseñadas en su mayoría, para un grupo de personas muy específico: hombres, blancos, con buenas condiciones físicas, con empleo y coche. En este sentido, las intervenciones de la movilidad deben tender a compensar este diseño previo a través de favorecer la accesibilidad universal.
- Aspectos relacionados con la seguridad. A medio camino entre los dos grupos anteriores, este aspecto es importantísimo. Las políticas de movilidad sostenible deben revertir la falta de seguridad de las mujeres en sus desplazamientos (bien por temas de violencia machista, bien por la inseguridad para este colectivo que ofrecen los diseños urbanos), y su derecho a disfrutar del espacio público.

En el diagnóstico se han podido observar las circunstancias concretas desde la perspectiva de género, y a través de encuestas y toma de datos, se ha constatado las diferencias entre hombres y mujeres, en una conducta tan cotidiana y habitual como son los desplazamientos del día a día. En este sentido, se pueden obtener conclusiones que afianzan la necesidad de establecer un programa de actuaciones convergente hacia esa idea.

Estos datos impulsan la necesidad de buscar la equidad en las actuaciones que forman parte del programa del PMUS, para contribuir a mejorar la movilidad de las mujeres, haciéndola más sostenible y segura:

- Referentes a la movilidad peatonal destacan aquellas que mejoran la seguridad y el confort a la hora de desplazarse a pie como la continuidad de los itinerarios peatonales, las mejoras de las aceras y los cruces, el control en la instalación de bolardos y la eliminación de los vehículos sobre las aceras.
- La mejora del estado de las aceras, sobre todo en cuanto a iluminación, ayuda a que los movimientos a pie sean más agradables.
- Dentro del grupo de medidas de accesibilidad, mejorarán la calidad de vida de las mujeres de mayor edad las medidas de adaptación de bordillos y pasos de peatones, las mejoras de los accesos a la parada de transporte público, y la potenciación de los espacios públicos por el mayor uso que se da del transporte público en este sector poblacional.

Del resto de medidas, todas las que contribuyan a crear un mejor ambiente en las calles, harán que los viajes sean más demandados a pie, como el calmado del tráfico, haciendo de los espacios públicos unos lugares tranquilos y pacíficos para obtener una calidad de vida superior a la actual.

El desarrollo del presente Plan deberá acometer, por lo tanto, acciones encaminadas a articular medidas que ayuden a la equidad de género.

[illegible]

II 2.9. CÁLCULO DE EMISIONES RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE

El objeto de este punto es definir y calcular las emisiones relacionadas con el transporte en el casco urbano de Olocau, las cuales en los vehículos a motor se miden en unidades de masa por longitud (g/km).

Los agentes contaminantes considerados para el cálculo han sido los listados a continuación y se han clasificado según grupos:

Precusores del ozono:

- CO: Monóxido de carbono. NOx: Monóxido de nitrógeno. COVNM: Compuestos orgánicos volátiles a excepción del metano

Gases de efecto invernadero:

- CO₂: Dióxido de carbono. CH₄: Metano. N₂O: Óxido nitroso.

Acidificadores:

- SO₂: Dióxido de azufre. NH₃: Amoniac

Y la metodología de cálculo empleada ha sido la siguiente:

Metodología de cálculo de las emisiones relacionadas con el transporte (EMEP-CORINAIR):

Las emisiones de contaminantes de una categoría de vehículos en un tramo y en un periodo de tiempo, son igual al producto de emisión asociado a la categoría, por el número de vehículos de dicha categoría que circulan por el tramo, por la longitud del tramo.

Siendo la fórmula la siguiente:

Emisiones por periodo de tiempo [g] = Factor de emisión según tipo de combustible [g/km] x Número de vehículos por kilometraje recorrido [veh-km]

Factor de emisión según tipo de combustible

Según la ficha del Parque de vehículos automóviles para el municipio de Olocau que publica la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior), la antigüedad media del parque de vehículos corresponde a 10,9 años.

Según la ficha municipal de la Consellería d'Economía Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball del año 2018, el parque de vehículos de Olocau, según tipo de carburante, se encuentra conformado por un 60 % diésel y un 40 % gasolina. Siendo inexistentes los eléctricos e insignificantes el resto.

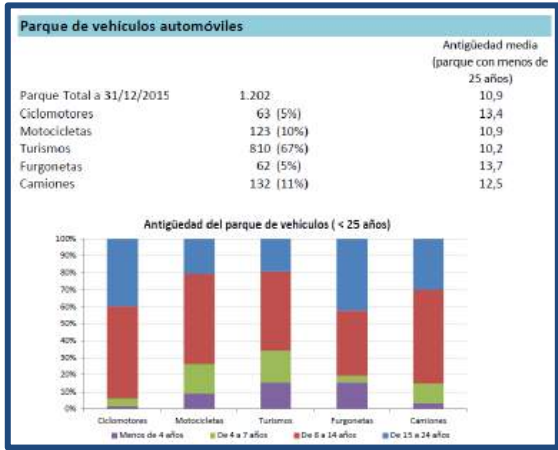


Ilustración 1. Parque de vehículos automóviles

Fuente: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior)

Vehiculos por tipo y carburante - 2018					
	Total	Diésel	Gasolina	Electr.	Resto
Total	1.332	790	536	0	6
Turismos	890	591	298	0	1
Motocicletas	150	0	150	0	0
Furgonetas y camiones	202	185	17	0	0
Autobuses	0	0	0	0	0
Tractores industriales	0	0	0	0	0
Ciclomotores	67	2	65	0	0
Otros	23	12	6	0	5

Datos a 31 de diciembre

Ilustración 2. Ficha municipal

Fuente: Consellería d'Economía Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

Y, según el capítulo 7. Transporte por carretera de los Inventarios Nacionales de Emisiones a la Atmósfera 1990-2012 que publica el Ministerio para la Transición Ecológica, los factores de emisión medios por kilómetro recorrido según categoría de vehículos son los siguientes:

		ACIDIFICADORES, PRECURSORES DEL OZONO Y GASES DE EFECTO INVERNADERO							
AÑO	CLASE DE VEHÍCULO	SO ₂ (g/km)	NO _x (g/km)	COVNM (g/km)	CH ₄ (g/km)	CO (g/km)	CO ₂ (g/km)	N ₂ O (g/km)	NH ₃ (g/km)
2009	A GAS NATURAL		11,639	0,113	3,061	2,706	1,337,40	0,101	
	A GASOLEO	0,005	7,830	0,246	0,043	1,710	909,39	0,011	0,003
	C GASOLINA	0,000	0,170	2,576	0,024	2,800	84,49	0,001	0,001
	L GASOLEO	0,001	1,003	0,068	0,002	0,498	253,87	0,007	0,001
	L GASOLINA	0,002	0,284	0,110	0,026	4,227	305,30	0,010	0,054
	M GASOLINA	0,001	0,129	0,984	0,074	6,449	103,34	0,002	0,002
	P GASOLEO	0,004	5,718	0,135	0,031	1,075	772,08	0,017	0,003
	P GASOLINA	0,002	4,730	2,442	0,113	3,647	502,99	0,006	0,002
	T GASOLEO	0,001	0,684	0,015	0,001	0,094	167,35	0,007	0,001
	T GASOLINA	0,001	0,273	0,171	0,029	1,908	202,70	0,004	0,049
	T GLP		0,077	0,018	0,003	0,651	182,17	0,006	

Ilustración 3. Inventarios Nacionales de Emisiones a la Atmósfera 1990-2012

Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica

Se han seleccionado las unidades de masa por longitud de los vehículos diésel y gasolina del año 2009 (dado que los datos de desplazamientos se obtuvieron de la encuesta desarrollada en el año 2020), destacadas en el rectángulo de color rojo.

Para el cálculo de las emisiones relacionadas con el transporte, generadas por los vehículos privados motorizados, ha sido necesario estimar el número de vehículos-kilómetro recorridos en el núcleo urbano de Olocau. Para ello, se ha partido de los datos de la pirámide de población y de la encuesta online de movilidad general realizada.

De la pirámide de población actual se ha calculado que la población mayor de 15 años, es decir, con posibilidad de conducir suma un total de 1.350 habitantes.

Por otra parte, de la encuesta online de movilidad general se han obtenido los siguientes resultados:

- El 65 % de la población se desplaza fuera de Olcou y el 100 % de ellos realiza el desplazamiento en coche.
- El restante 35% únicamente realiza viajes internos y un 79 % de esos viajes internos en el núcleo urbano en coche.

Para los desplazamientos principales al exterior (fuera del casco urbano Olcou), se ha supuesto un recorrido medio tomando como origen el centro de casco urbano (plaça Major) y hasta la periferia del casco urbano, siendo la distancia euclídea 0,3 km. Lo que supondría un recorrido diario de 0,6 km/día considerando ida y vuelta.

Asimismo, las personas que realizan su desplazamiento principal fuera de Olcou, también realizan un segundo desplazamiento dentro de la localidad y en un 89 % de los casos en coche. Para este segundo desplazamiento se ha supuesto un recorrido medio tomando como origen el centro de casco urbano (plaça Major) y hasta la mitad de la periferia del núcleo urbano, siendo la distancia euclídea 0,15 km. Lo que supondría un recorrido diario de 0,3 km/día.

Para los desplazamientos internos (dentro de Olcou), se ha supuesto un recorrido medio tomando como origen el centro de casco urbano (plaça Major) y hasta la mitad de la periferia del núcleo urbano, siendo la distancia euclídea 0,15 km. Pero en este caso realizándose 2 desplazamientos diarios, que representan considerando ida y vuelta, 0,6 km/día.

En todos los casos se ha supuesto que se realizan todos los días de la semana, ya sea por motivo ocupacional o no.

Por lo que el número de vehículos por kilómetro recorrido/día se ha calculado mediante la siguiente expresión:

Número de vehículos por kilómetro recorrido/día = $1.350 \cdot (0,65 \cdot 1 \cdot 0,6 + 0,65 \cdot 0,89 \cdot 0,3 + 0,35 \cdot 0,79 \cdot 0,6)$ = 985 veh*km/día.

A continuación, se ha calculado la cantidad emitida de cada uno de los contaminantes a partir de los veh*km obtenidos y los datos proporcionados por la tabla de la página anterior sobre la cantidad de contaminantes que emiten cada una de las clases de vehículos. A continuación, se muestran los resultados:

Tipología de Vehículo	Emisiones								
	Veh*km (día)	SO ₂ (g)	NO _x (g)	COVNM (g)	CH ₄ (g)	CO (g)	CO ₂ (g)	N ₂ O (g)	NH ₃ (g)
Diesel	591	0,001	1,003	0,068	0,002	0,498	253,87	0,007	0,001
Gasolina	394	0,002	0,284	0,11	0,026	4,227	305,3	0,01	0,054
Total (g/día)		1,4	704,7	83,5	11,4	1.960	270.325	8,1	21,9
Total (Tn/día)		0,000001	0,000705	0,000084	0,000011	0,001960	0,270325	0,000008	0,000022
Total (Tn/año)		0,0005	0,2572	0,0305	0,0042	0,7153	98,6688	0,0029	0,0080

Nota: solamente se ha considerado el casco urbano consolidado donde se concentra la mayor parte de la población.

Resaltando las emisiones anuales de CO₂ que genera el tráfico en el municipio son **98,67 Tn CO₂/año**.

Escenario de implementación del PMUS (2021-2030):

Tras la implementación de las diferentes actuaciones definidas en el PMUS se conseguirá además de reducir los movimientos y la velocidad en el área central del casco urbano, la modificación del reparto modal de desplazamientos alcanzando los objetivos numéricos definidos anteriormente.

Para cuantificar dicha modificación se ha partido del actual reparto modal de Olcou obtenido de los resultados de las encuestas realizadas.

En base al reparto modal actual y, tras la implementación de las propuestas se prevé alcanzar una reducción de los desplazamientos únicamente internos en vehículo privado en el municipio de 20 puntos porcentuales, trasladándose a otros modos de transporte sostenibles como caminar o desplazarse en bicicleta.

Quedando el número de vehículos por kilómetro recorrido/día en 928 veh*km/día.

En base al nuevo reparto modal obtenido, se han calculado de nuevo las emisiones que se generarían. Estas emisiones se muestran en la siguiente tabla.

Tipología de Vehículo	Emisiones								
	Veh*km (día)	SO ₂ (g)	NO _x (g)	COVNM (g)	CH ₄ (g)	CO (g)	CO ₂ (g)	N ₂ O (g)	NH ₃ (g)
Diesel	557	0,001	1,003	0,068	0,002	0,498	253,87	0,007	0,001
Gasolina	371	0,002	0,284	0,11	0,026	4,227	305,3	0,01	0,054
Total (g/día)		1,3	664,0	78,7	10,8	1.846	254.672	7,6	20,6
Total (Tn/día)		0,000001	0,000664	0,000079	0,000011	0,001846	0,254672	0,000008	0,000021
Total (Tn/año)		0,0005	0,2424	0,0287	0,0039	0,6736	92,9552	0,0028	0,0075

Resaltando las emisiones anuales de CO₂ que genera el tráfico en el municipio son **92,96 Tn CO₂/año**.

Por lo tanto, tras la implementación del PMUS de Olcou, las emisiones anuales de CO₂ se estima que se reducirían en un **6%**.

Cálculo huella de carbono

En el presente apartado se ha definido una metodología de cálculo de las diferentes emisiones de contaminantes relacionadas con el transporte, incluidas las emisiones de CO₂.

Es por ello que la huella de carbono que genera actualmente el tráfico rodado en el municipio de Olcou, anualmente, corresponde **98,67 Tn CO₂/año**.

II 2.10. INFRAESTRUCTURA VERDE

Tal y como se extrae del Documento Inicial Estratégico del presente PMUS el término municipal de Olcáu se ubica en la ladera de la Penya Ali Maimó por lo que se presentan pendientes variables en las calles en dirección hacia la montaña, mientras que los ejes perpendiculares que rodean a la montaña son bastante llanas, por lo que para favorecer la movilidad activa será un factor a tener en cuenta.

Respecto a la **hidrografía superficial** en Olcáu destacar el barranco del Carraixet, el cual lleva asociado peligrosidad geomorfológica y peligrosidad de inundación de nivel 6, el barranco de Safra que discurre por la zona este de la urbanización Pla de Marco-Forquetes y el barranco de Pedralbilla que lleva asociada peligrosidad geomorfológica y discurre por las estribaciones montañosas de la zona norte de Olcáu.



Ilustración 4 Peligrosidad de Inundación (PATRICOVA)
Fuente: Visor cartográfico ICV

Destacar como principal elemento ambiental, paisajístico y cultural, el **Parque Natural de la Sierra Calderona**, el cual abarca la mitad norte del término municipal, **ocupando la totalidad del casco urbano**.



Ilustración 5 Parque Natural de la Sierra Calderona
Fuente: Visor cartográfico ICV

La Sierra de la Calderona, espacio de la RED Natura 2000, está declarada también como Lugar de Interés Comunitario (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA).



Ilustración 6 LIC y ZEPA Parque Natural de la Sierra Calderona
Fuente: Visor cartográfico ICV

El Parque Natural de la Sierra Calderona cuenta con un Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) y con un Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG),

Tal y como se muestra en la siguiente imagen obtenida del visor cartográfico ICV de la Generalitat, el núcleo de población de Olocau se encuentra rodeado de **Áreas de Protección Ecológica (APE)** que según el artículo 86 del Decreto 46/2006 son *áreas de gran valor ecológico y paisajístico y requieren especial protección. Constituyen áreas perimetrales a las Áreas de Especial Protección, que se corresponden en su mayoría con terrenos de titularidad privada.*

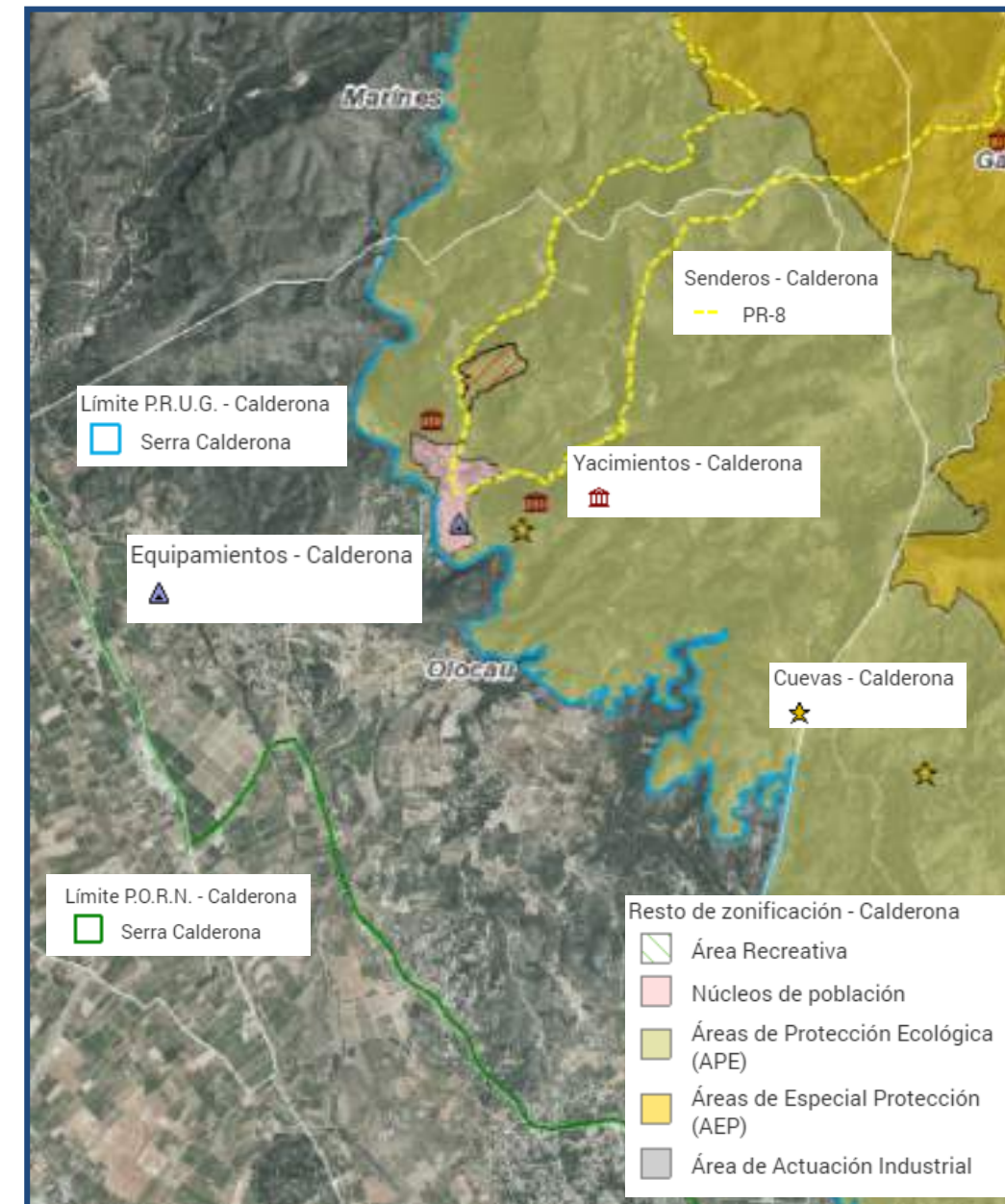


Ilustración 7 PRUG Parque Natural de la Sierra Calderona
Fuente: Visor cartográfico ICV

La Sierra de la Calderona también lleva asociada la presencia de Hábitats de Interés Comunitario y terrenos forestales y forestales estratégicos sobre los cuales se debe garantizar su preservación.



Ilustración 8 Hábitats de Interés Comunitario
Fuente: Visor cartográfico ICV

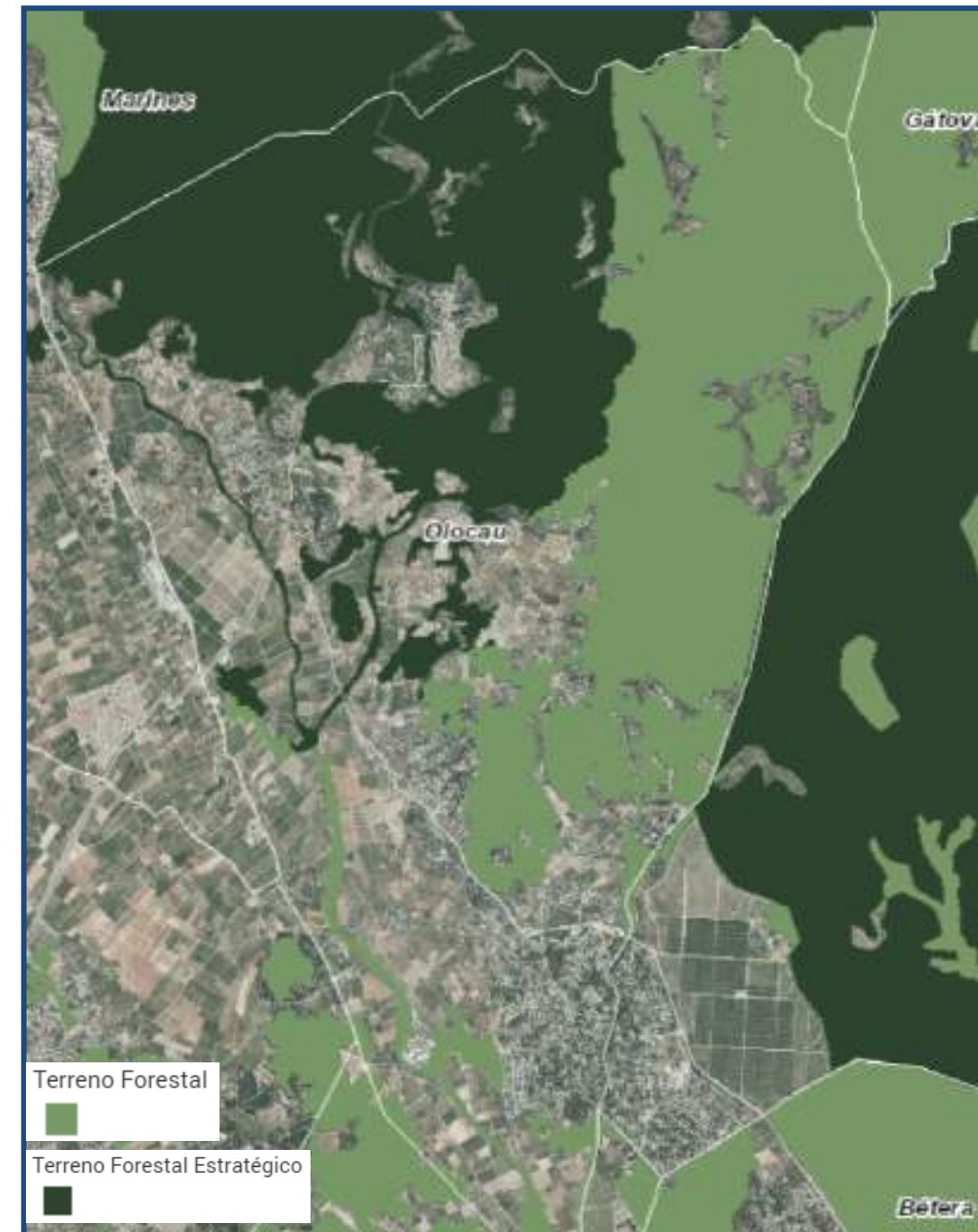
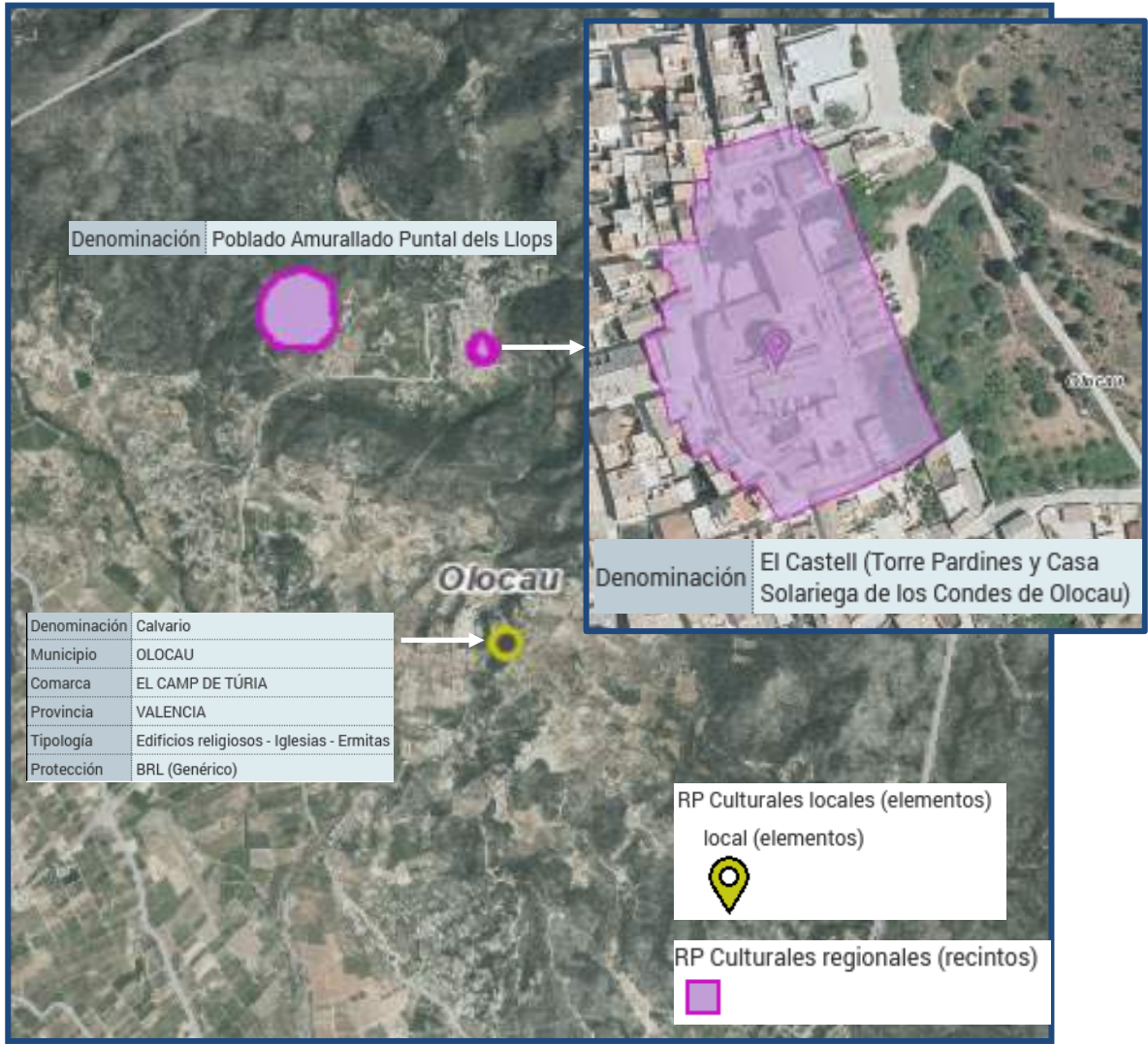


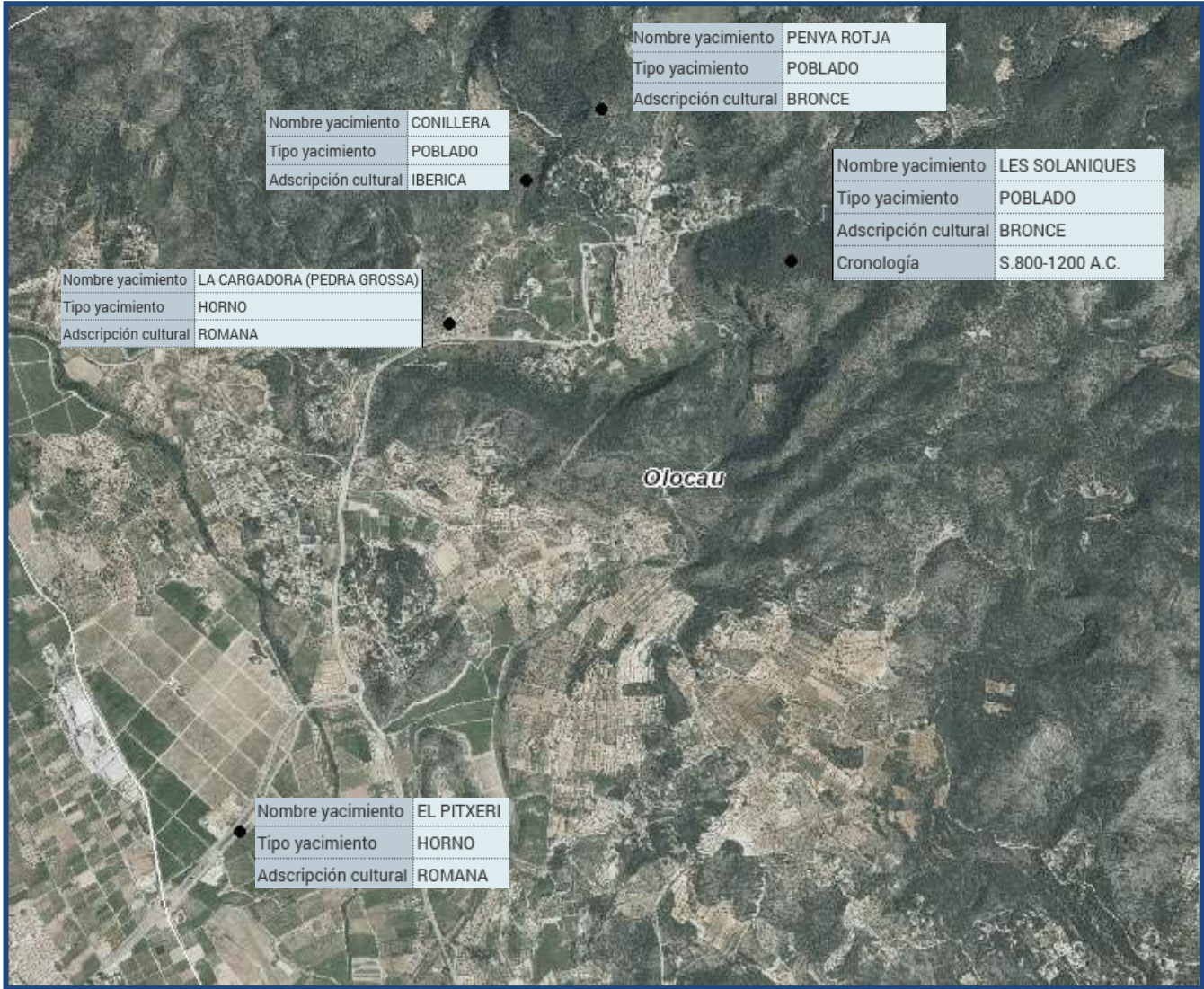
Ilustración 9 Terrenos forestales y forestales estratégicos
Fuente: Visor cartográfico ICV

Como **recursos paisajísticos** además de la propia Sierra Calderona, cabe remarcar dentro del núcleo urbano El Castell (Torre Pardines y Casa Solariega de los Condes de Olocau) y al oeste del casco urbano el poblado amurallado Puntal dels Llops. Además, junto al Camí de la Lloba de les Clotxes se encuentra “El Calvario” catalogado como Bien de Relevancia Local (BRL).



Il·lustració 10 Recursos paisajístics
Fuente: Visor cartográfico ICV

En referencia al **patrimonio cultural**, a continuación, se muestran los yacimientos arqueológicos según consultas efectuadas al visor cartográfico del ICV, así como aquellos elementos patrimoniales protegidos catalogados en el PGOU de Olocau.



Il·lustració 11 Yacimientos arqueológicos
Fuente: Visor cartográfico ICV

Se adjunta a continuación imagen extraída del plano de elementos protegidos del PGOU de Olocau de noviembre de 2002.

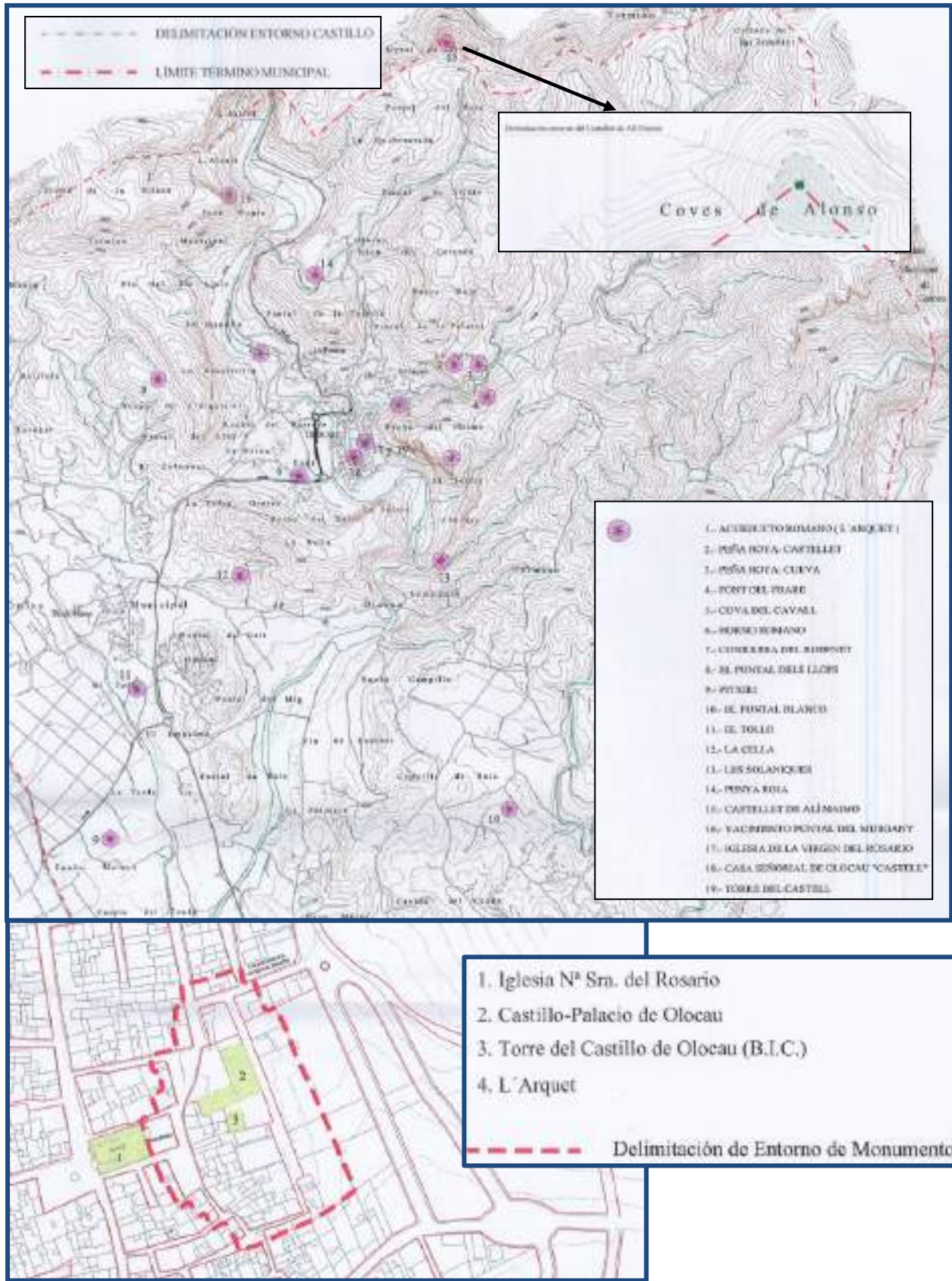


Ilustración 12 Elementos protegidos
Fuente: PGOU Olocau

Además del sendero del Parque Natural de la Sierra Calderona, al sur del término municipal de Olocau coincidente con el límite administrativo que le separa de Marines, discurre la **vía pecuaria** Cordel de la Garrofera, que en el extremo sureste del municipio pasa a denominarse vereda de Olocau.

Dentro del núcleo urbano destacar la existencia de dos árboles monumentales, una higuera y un eucalipto, y ya en zona agrícola junto al barranco del Carraixet, en el Pla de Sanxis existe un algarrobo protegido.

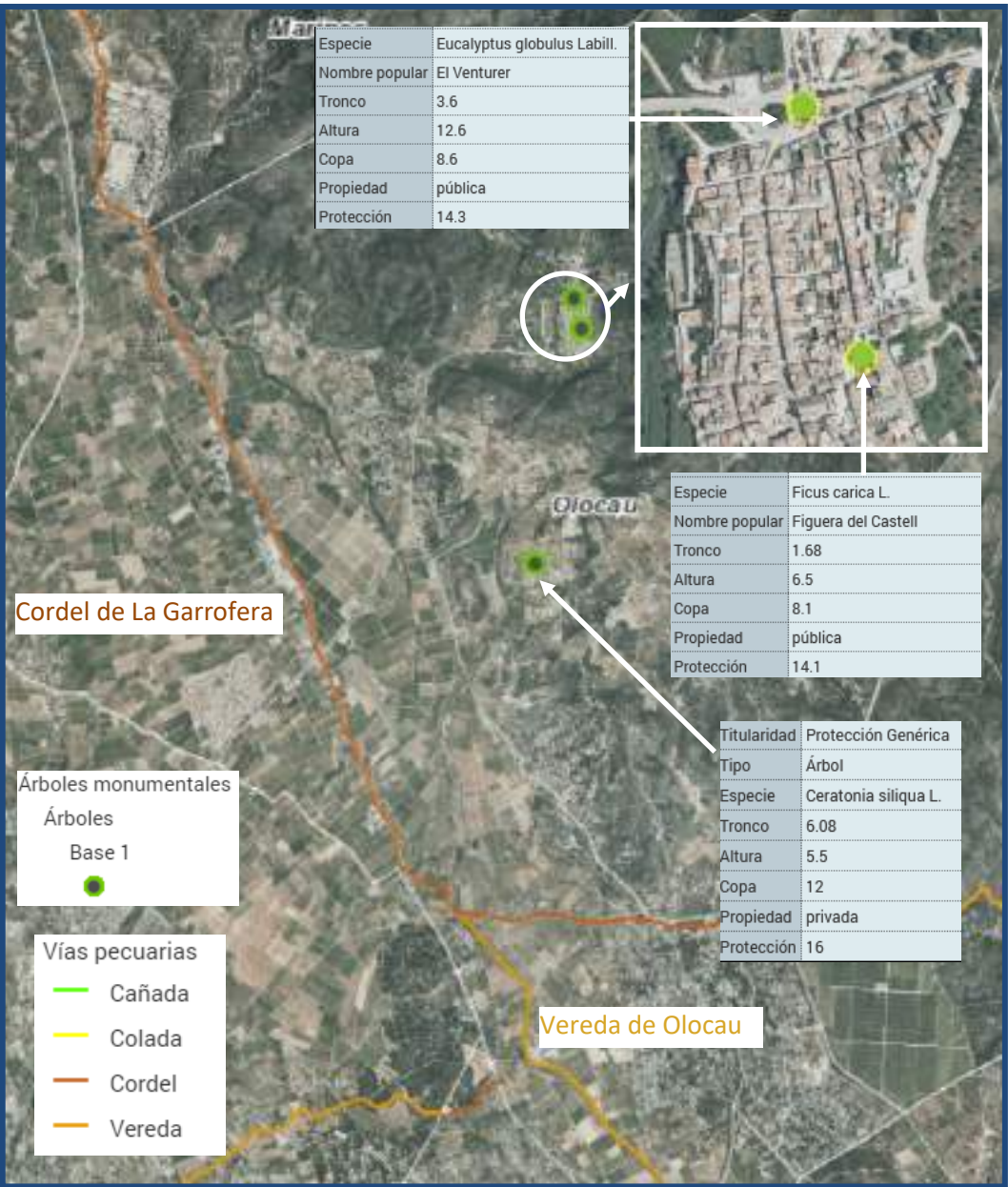


Ilustración 13 Vías pecuarias y árboles monumentales
Fuente: Visor cartográfico ICV

No obstante, cabe remarcar que las propuestas establecidas en el PMUS de Olocau se enmarcan en la zona urbana por lo que no es previsible la afección a la Infraestructura Verde municipal.

Conforme a lo expuesto es importante en este sentido, los elementos arquitectónicos protegidos dentro del casco urbano (Iglesia, Castillo-Palacio de Olocau y la Torre del Castillo de Olocau) así como la delimitación de entorno de monumento, los dos árboles monumentales y las zonas verdes existentes.

El núcleo poblacional de Olocau no ha variado sustancialmente, habiéndose desarrollado únicamente una zona residencial de unifamiliares al norte y al oeste tras la construcción de la CV-25.

Lo que sí que ha ido expandiéndose son las urbanizaciones de la zona sur del término municipal, hecho que queda reflejado en el PGOU de Olocau, donde se indica que ha tenido *un gran desarrollo el sector turístico y la vivienda de segunda residencia motivada por la corta distancia al Área Metropolitana de Valencia y zona de Valencia y a la mejora de las comunicaciones.*

Esto ha provocado, tal y como también se indica en el PGOU, *la aparición de núcleos de edificación fuera de zonas urbanizables, especialmente en los alrededores de la carretera de Olocau-Bétera.*

Además, el PGOU recalca *la excesiva dimensión del suelo calificado como urbano en la Urbanización de “La Pedralvilla”*

Los cambios respecto al planeamiento que prevé el PGOU son básicamente la delimitación de un núcleo histórico tradicional, la calificación como urbano una pequeña franja al oeste que antes era de protección de avenidas pero que tras estudio del PATRICOVA se ha comprobado que no es zona inundable, la modificación de la ordenación pormenorizada de la calle San José, cambios en la ordenación respecto a la zona centro-oeste del núcleo de población (realización de rotondas en la circunvalación de Olocau) y en una reducción del suelo urbano en la urbanización de La Pedralvilla.

En referencia a las **zonas verdes**, tal y como se extrae de la zonificación del territorio de Olocau (ver siguiente ilustración), si bien su presencia en el interior del casco urbano es escasa debido a la reducida superficie del mismo, en los bordes urbanos se aumenta su presencia dando continuidad al Parque Natural de la Sierra Calderona.



Ilustración 14. Zonificación del territorio en Olocau- Dotaciones red secundaria zonas verdes

Fuente: Visor cartográfico ICV

Por tanto, en el término municipal de Olocau **existen elementos de interés que el PMUS ha tenido en cuenta a la hora de establecer propuestas** para que a través de recorridos sostenibles (no motorizados) se permita su conocimiento y puesta en valor.

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Parque de vehículos automóviles	97
Ilustración 2. Ficha municipal	97
Ilustración 3. Inventarios Nacionales de Emisiones a la Atmósfera 1990-2012	97
Ilustración 4 Peligrosidad de Inundación (PATRICOVA)	99
Ilustración 5 Parque Natural de la Sierra Calderona	99
Ilustración 6 LIC y ZEPA Parque Natural de la Sierra Calderona.....	100
Ilustración 7 PRUG Parque Natural de la Sierra Calderona	100
Ilustración 8 Hábitats de Interés Comunitario	101
Ilustración 9 Terrenos forestales y forestales estratégicos	101
Ilustración 10 Recursos paisajísticos	102
Ilustración 11 Yacimientos arqueológicos	102
Ilustración 12 Elementos protegidos	103
Ilustración 13 Vías pecuarias y árboles monumentales.....	103
Ilustración 14. Zonificación del territorio en Olocau- Dotaciones red secundaria zonas verdes	104





Ajuntament
de la Vila d'Olocau



ESBORRANY PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE LA VILA D'OLOCAU

III COMUNICACIÓN Y SEGUIMIENTO



III 1. INTRODUCCIÓN

Una vez realizado y presentado el programa de actuaciones a implementar en Olocau, en esta última fase del PMUS se va a abordar la comunicación y divulgación del mismo para hacer posible la llegada de las ideas del PMUS a los habitantes del municipio, con el fin de tener una mayor aceptación del plan, exponer las razones detrás de las actuaciones e implicar a todos para obtener mejores resultado.

En esta última fase, se definirán los indicadores de seguimiento de las propuestas del PMUS para evaluar el éxito de las mismas, así como el cumplimiento de los objetivos fundamentales del PMUS.

III 2. COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN

Debido a la existencia de condicionantes culturales, normativos y educativos que limitan los modos de transporte más sostenibles, es necesario fomentar los desplazamientos en modos más benignos mediante programas de sensibilización, comunicación y promoción. A través de intervenciones municipales se facilitaría la consideración de los modos de movilidad más sostenibles en la política municipal general.

La campaña se podría plantear en tres puntos principales:

- Movilidad global
- Movilidad al trabajo
- Movilidad a centros escolares

Las propuestas principales que permitirán alcanzar los objetivos generales se agrupan en tres programas diferenciados:

- Programa de divulgación global
- Programa de divulgación en el trabajo
- Programa de divulgación en los centros escolares

III. 2.1. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN GLOBAL

Una adecuada gestión de la movilidad puede hacer posible que los desplazamientos en vehículo privado dejen de ser mayoría, para que junto con los otros modos de transporte colectivo, el peatonal y el uso de la bicicleta, se vaya redefiniendo un nuevo reparto modal.

En el ámbito municipal, debe ser el Ajuntament d'Olocau el artífice de la coordinación de medidas en el contexto de la movilidad global. Las medidas de comunicación y divulgación, sensibilización, fomento y promoción han de ser elementos indispensables para la aceptación, por parte de la ciudadanía, de las medidas y del nuevo esquema de movilidad.

A. DESCRIPCIÓN

Los puntos de actuación sobre la ciudadanía han de integrar los siguientes aspectos:

Comunicación y Divulgación: Se trata de poner en conocimiento de la ciudadanía y de los colectivos implicados la situación actual del transporte, sus posibilidades de mejora, y las actuaciones posibles propuestas o en realización, para poder lograr unos objetivos de sostenibilidad.

Sensibilización: Con estas campañas los objetivos perseguidos son:

- Conseguir que el conjunto de la ciudadanía adquiera conciencia acerca de la necesidad de adoptar unas medidas que en muchos casos chocan con una serie hábitos sociales fuertemente arraigados.
- Lograr una predisposición en el conjunto de la ciudadanía para que sean aceptados los programas y proyectos relacionados con la movilidad sostenible.

Las medidas de sensibilización han de ser puestas en práctica en un proceso continuo, incluyendo acciones educativas hacia los ciudadanos desde su infancia, y acciones formativas sobre otras alternativas de movilidad sostenible hacia los adultos.

Fomento y Promoción: El objetivo de este conjunto de campañas es la potenciación de modos y usos del transporte más sostenible energética y socialmente, ofreciendo por un lado alicientes e incentivos a los usuarios y, por otro lado, estimulándoles a que conozcan el funcionamiento y las ventajas individuales y colectivas del transporte sostenible.

Uno de los objetivos del plan de divulgación y comunicación global es establecer medidas de comunicación y difusión del Plan de Movilidad Sostenible, con el objetivo de llegar al mayor número de ciudadanos e incidir positivamente en una reflexión colectiva sobre la movilidad sostenible. Asimismo, se trata de crear una conciencia entre todos los colectivos implicados en la movilidad, particulares, empresas, gestores de centro de trabajo y comercios, acerca de la necesidad de cambiar los hábitos que han sido establecidos de manera arraigada como óptimos, orientándolos en cambio hacia una sostenibilidad.

La herramienta de presentación de la campaña por este tipo de canales se basa en el empleo de *slogans*, logotipos, dibujos diseñados, etc, con elementos propios e identificativos de la localidad.

Dado que el Ajuntament de Olocau dispone de perfiles en las diferentes redes sociales y web propia donde los vecinos pueden informarse, resultará de gran utilidad utilizar estos canales para la promoción de las actuaciones a desarrollar.

Por otra parte, es esencial para la promoción del PMUS, aprovechar la semana de la movilidad para realizar actividades, en las que se pueden proponer diferentes actividades. Tanto para esta semana, como para el resto del tiempo se plantean algunas actuaciones:

- Entrega folleto sobre Hábitos de Movilidad Saludables. Destacar los beneficios que dichos hábitos suponen para cada uno de los siguientes aspectos:
 - o Beneficios para la salud: emplear modos no motorizados. Evitar el estrés que causa la búsqueda de espacio para aparcamiento.
 - o Beneficios para la localidad. “La menor cantidad de emisiones contaminantes y ruido redunda en una mayor calidad de vida”, y “El mejor aprovechamiento del espacio público al reducir el uso indiscriminado del vehículo privado se traduce en una ciudad más habitable”.
- Itinerario pedagógico sobre accesibilidad. Itinerario pedagógico por la ciudad, desde el punto de vista de la discapacidad y la accesibilidad universal.
- Talleres y circuitos de educación vial a diferentes colectivos (niños, jóvenes, adultos...).
- Imposición de multas o sanciones simbólicas a los conductores menos respetuosos por parte de los menores.
- Campaña de publicación de fotos con irregularidades asociada con un "*hashtag*" en la que los vecinos muestren problemas de movilidad.
- Consultas ciudadanas sobre la aplicación de medidas o para el control de la satisfacción de otras medidas ya aplicadas.
- Realizar marcha en bicicleta mostrando las rutas principales.
- Cerrar al tráfico puntos emblemáticos del municipio y recoger las opiniones generadas.
- Implantar zonas con prioridad invertida de forma temporal para observar si se producen problemas derivados de esta nueva configuración.

III. 2.2. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN EL TRABAJO

El modelo territorial y productivo actual, con distancias cada vez mayores entre domicilio y puesto de trabajo, y el consiguiente protagonismo de los medios de transporte motorizados, especialmente el vehículo privado, provoca un notable impacto social.

En particular en Olocau, el desarrollo de urbanizaciones, carentes de usos mixtos las vuelve en lugares dormitorio, ofreciendo mayor espacio de vivienda, pero poco espacio público y obligando a los habitantes a recorrer grandes distancias a los centros de empleo fuera del municipio, sin una oferta de transporte público adecuada a sus complicaciones particulares. El caso de la bicicleta es adverso en estas condiciones, dado que el usuario se ve obligado a recorrer grandes distancias si optara por este uso, y dentro del casco urbano no existen aparcamiento e infraestructura que fomenten su uso regular. Estas carencias provocan un rechazo de

los trabajadores y visitantes hacia el empleo de modos de transporte sostenibles, optando mayoritariamente por el vehículo privado.

Este sistema es, para una gran parte de los viajes realizados, muy ineficiente tanto social como energéticamente, e influye negativamente en la calidad de vida. Por ello, la implantación de medidas que reduzcan el peso del uso del vehículo privado, aplicadas directamente en el entorno laboral, sería de gran utilidad para alcanzar los objetivos marcados en el marco de la movilidad sostenible del municipio.

Los objetivos deben ser por tanto el modificar las pautas en la accesibilidad a los centros de trabajo orientándolas hacia la sostenibilidad. Es prioritario establecer los mecanismos para que los trabajadores puedan llegar al centro de trabajo en un tiempo razonable y en condiciones de seguridad, minimizando los efectos negativos sobre el entorno.

Convencer a los colectivos implicados de que el hecho de conseguir que una parte de estos desplazamientos se traslade a otros modos significaría una gran mejora medioambiental en la movilidad del municipio.

Estos colectivos implicados son:

- Colectivos de trabajadores
- Promotores
- Administración municipal
- Operadores de transporte público
- Asociaciones empresariales de los polígonos industriales

A. DESCRIPCIÓN

Se debería establecer la creación de una “mesa” de encuentro de todas las partes, donde se argumentaran las motivaciones que pueden hacer posible un cambio de modelo de movilidad y se avance en la ejecución de actuaciones.

Algunas de las acciones que se pueden llevar a cabo dentro del ámbito de la empresa para el fomento de una movilidad más sostenible son:

- Difusión de modos de transporte sostenibles y seguros
- Información a trabajadores por vía de la empresa
- Jornadas informativas sobre transporte sostenible
- Estudio de los hábitos de movilidad de los empleados
- Encuestas a los trabajadores
- Guías de accesibilidad para empresas
- Aparcabicis y vestuarios
- Autobuses propios (consorciados por polígonos)
- Flexibilidad horaria
- Fomento del uso de la bicicleta
- Cláusulas de movilidad sostenible en convenios colectivos

III. 2.3. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN LOS CENTROS ESCOLARES

Los niños son los que más rápido aprenden y más fácil se adaptan a cambios y nuevas tendencias. Los programas denominados “Camino escolar” a pie o en bicicleta combinan la educación vial y la concienciación sobre los beneficios de estos modos de transporte.

Los desplazamientos a colegios históricamente se han realizado a pie pero han sido reemplazados en parte por el uso del vehículo privado en los últimos años. La consecuencia es un incremento de inseguridad que ha ido motivando esta cada vez mayor utilización del vehículo privado para acceder a los centros educativos, generando nuevos problemas de inseguridad en el trayecto de casa al colegio.

Los principales conflictos son:

- La accesibilidad hasta los centros genera problemas que ponen en riesgo la seguridad de los escolares, lo que dificulta el acceso peatonal a los mismos.
- La circulación y/o aparcamiento de coches en espacios peatonales cercanos, o en los itinerarios históricos de acceso hasta los centros escolares.
- La falta de cumplimiento de las normas de circulación en los pasos de peatones o los semáforos por parte de los vehículos motorizados.
- Una señalización que no está concebida para favorecer a los viandantes y que les obliga a tomar caminos más largos para acceder a los centros.
- La escasa normativa destinada a proteger los entornos de los colegios del peligro de los coches.

El objetivo principal del programa es la mejora peatonal del entorno del colegio creando un camino escolar seguro y cómodo para los alumnos.

Se deberá revisar la protección del entorno de los centros escolares:

- Reducir el consumo energético en los desplazamientos a los centros escolares.
- Reducir las emisiones de gases de invernadero procedentes de la movilidad al centro escolar.
- Evitar la congestión en las entradas/salidas de los colegios.
- Incrementar el grado de seguridad en el camino escolar.

A. DESCRIPCIÓN

Es necesario por tanto emprender acciones por parte del Ajuntament que incentiven el uso de modos de transporte más benignos en este tipo de desplazamiento.

Para ello deberá incluir un planteamiento participativo que incluya a todos los implicados en el desplazamiento al CEIP Alt Carraixet y la Escuela Infantil; desde el cuerpo directivo de los centros, las AMPAs, y a los propios alumnos. Igualmente el Ajuntament debe estar presente en el programa con los responsables de educación y de la policía local.

Las tareas a realizar podrían ser las siguientes:

Propuestas de actuaciones generales de protección en los entornos de los centros escolares (protección del entorno escolar a través de diseños que permitan proteger las entradas en los centros, reducción de la velocidad, etc.).

Impulso del “Camino escolar seguro”.

Se plantea como propuesta la realización de planes piloto en los centros educativos:

- Incentivos para la movilidad a pie/bicicleta
- Proporcionar guías de accesibilidad para colegios
- Elaboración de itinerarios más utilizados por los propios alumnos
- Difusión campaña del camino escolar
- Taller de señalización horizontal en calles adyacentes a centros con pinturas elaboradas por los alumnos sobre el asfalto
- Señalización vertical de los caminos escolares mediante talleres de participación elaborados por los alumnos recordando la presencia de los escolares
- Jornada de traslado en transporte público
- Audiencia municipal con escolares
- Talleres y circuitos de educación vial
- Reparto folletos normas viales

III 3. SEGUIMIENTO

III. 3.1. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SELECCIONADOS

Las actuaciones propuestas en el Plan de Movilidad, con las que se pretende incrementar la calidad de vida de los ciudadanos, se podrán ir aplicando progresivamente sobre los sistemas de movilidad del municipio.

Con el objetivo de poder evaluar el éxito de la implantación de las medidas propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados, el Plan de Movilidad establece una serie de **Indicadores de Seguimiento del Plan**, estructurados en consonancia con las propuestas de actuación a través de las mismas.

Estos indicadores constituyen instrumentos de evaluación y seguimiento de la implantación de las propuestas del plan, y ofrecen información de forma sintética, específica y susceptible de comparar en distintos escenarios:

- Sintética, dado que un indicador es un parámetro numérico obtenido generalmente mediante formulación matemática
- Específica, dado que cada indicador representa un objetivo determinado acorde a las distintas propuestas del plan
- Susceptible de comparar en distintos escenarios, sean temporales de Olocau u otras ciudades

El conjunto de los indicadores definidos ofrecerá una visión de la situación de la movilidad global en el contexto determinado que se esté evaluando. Así pues, realizando un control y seguimiento periódico de estos parámetros de movilidad, se podrán evaluar los efectos de la implantación de las actuaciones propuestas en el PMUS, y en caso necesario ante posibles desviaciones negativas, proceder a tiempo y en consecuencia mediante acciones correctivas o complementarias.

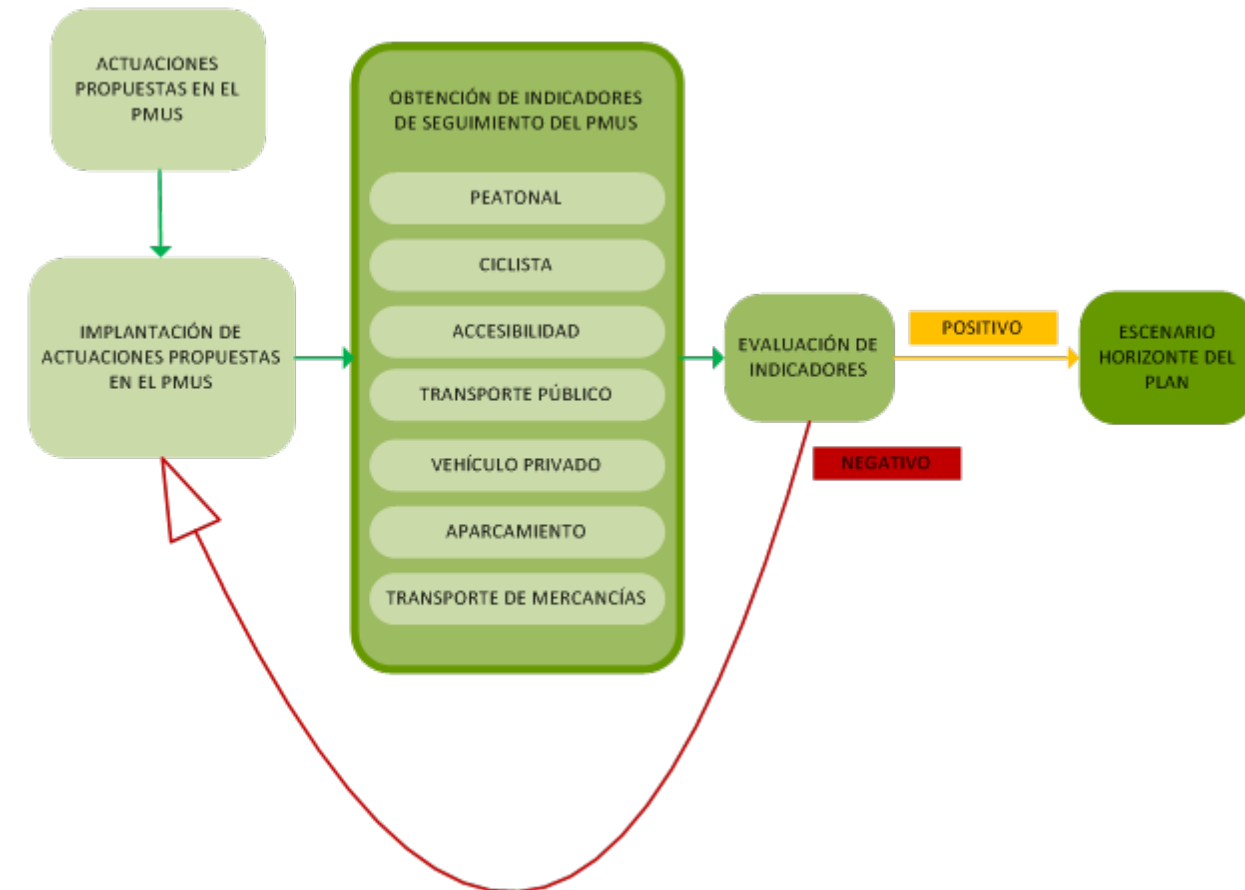


Ilustración 1 Esquema global del PMUS entorno a los indicadores de seguimiento
Fuente: Elaboración propia

Dada la importancia que tiene el seguimiento y control del proceso de implantación de las actuaciones propuestas en el PMUS para la consecución de los objetivos de movilidad y sostenibilidad marcados, se considera interesante proponer la creación de un equipo de trabajo, integrado en el Ajuntament de Olocau, cuya misión sea la gestión de toda la información relacionada con el seguimiento del cumplimiento de los objetivos del PMUS. En particular, se encargaría de la actualización periódica, control y evaluación de los Indicadores de Seguimiento, así como de la elaboración de informes periódicos para informar de la evolución de los resultados de la movilidad sostenible a las administraciones competentes y a la ciudadanía, para así informar y hacer partícipe a la sociedad en las tomas de decisiones que afectan a la movilidad.

A. CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Los valores de partida de los distintos indicadores serán los correspondientes a la situación actual de los parámetros de movilidad en Olocau.

Se debe resaltar que el éxito de la implantación de las actuaciones no consiste tan sólo en cuantificar la aproximación a los Objetivos conseguidos desde la situación de partida (Escenario inicial), sino comparando con el mismo instante correspondiente al Escenario Tendencial, dado que el objetivo de alguna de las medidas propuestas consiste en corregir la inercia del fenómeno a empeorar.

Por tanto, la eficacia de las actuaciones del PMUS se deben medir comparando el Escenario real con ambos escenarios, el de Partida y el Tendencial. De este modo, se evitarán malinterpretaciones como consecuencia de realizar la comparación del valor del indicador únicamente con el Escenario de Partida, ignorando el valor tendencial.

En el esquema siguiente se ilustra perfectamente el criterio de evaluación de los indicadores. Esta imagen ha sido extraída de la publicación "Guía para la elaboración de planes de movilidad sostenible en municipios de Andalucía adheridos al Programa Ciudad 21".

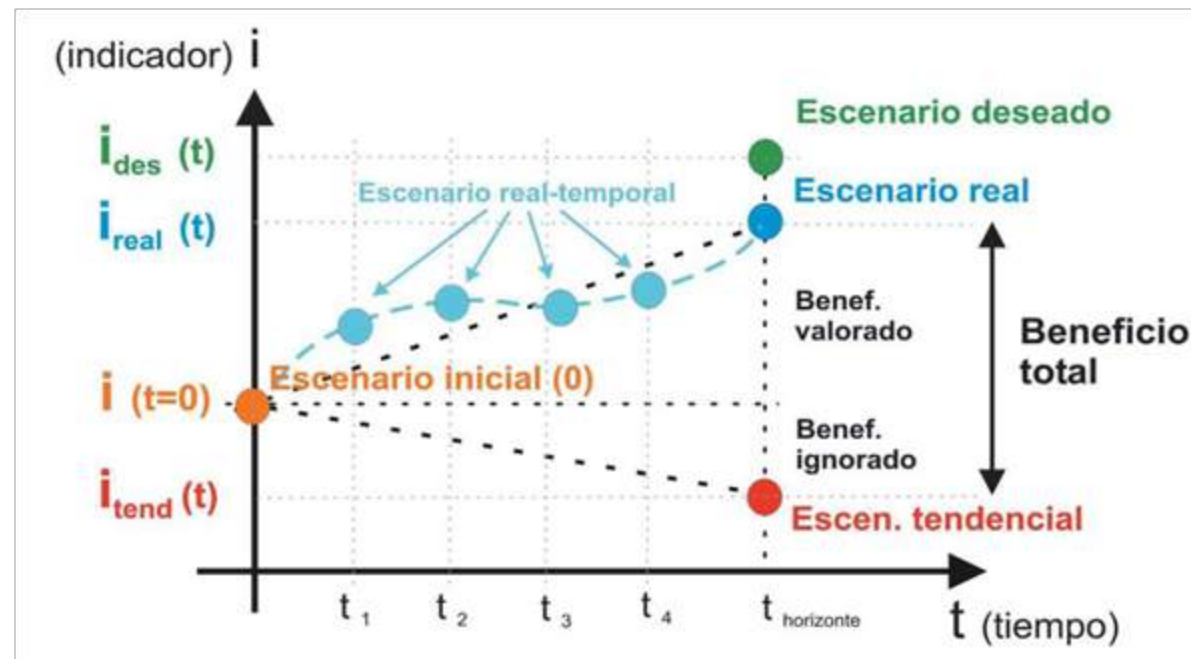


Ilustración 2 Esquema ilustrativo del criterio de evaluación de los indicadores

Fuente: Guía para la elaboración de planes de movilidad sostenible en municipios de Andalucía adheridos al Programa Ciudad 21

B. CRITERIOS DE SELECCIÓN DE INDICADORES

Los indicadores se seleccionan de acuerdo con los resultados de la fase de diagnóstico, por tanto, adaptados a las características de la movilidad del municipio de Olocau y su problemática, siendo de este modo representativos de las propuestas de actuación. Asimismo, en su elección se ha considerado que sean parámetros accesibles, sencillos de obtener, significativos, comprensibles y sensibles a los cambios, tanto sean negativos como positivos.

La mayoría de los indicadores seleccionados están relacionados con parámetros físicos del sistema viario: longitudes de tramos, superficies, número de elementos, etc, y están formulados en porcentaje para que ofrezcan una descripción del sistema viario en su conjunto.

La obtención de los valores de un segundo paquete de indicadores necesitará de campañas de toma de datos en campo, como por ejemplo Relación tiempo de viaje en transporte público / tiempo de viaje en vehículo privado, etc.

En las tablas siguientes se presentan los indicadores de seguimiento y evaluación seleccionados para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Olocau. En ellos se indica la fuente de procedencia de los datos: Ajuntament, concesionarias de transporte público, campañas de toma de datos o encuestas de movilidad.

1. MOVILIDAD PEATONAL			
Indicador	Tendencia deseable		Fuente para el seguimiento
	(Disminuir) -	(Aumentar) +	
I01. % desplazamientos peatonales respecto del total desplazamientos anual		+	Encuestas en PMUS y futuras
I02. Número de viajes a pie por habitante y día antes y después del PMUS		+	Encuestas en PMUS y futuras
I03. Calles 30 km/h – Zonas de prioridad invertida nuevas desde la implantación del PMUS		+	Ajuntament d'Olocau
I04. % desplazamientos escolares a pie anual		+	Encuestas en PMUS y futuras
I05. Implantación del "camino escolar" por el CEIP y la Escuela Infantil		+	Ajuntament d'Olocau
I06. m² totalmente peatonalizados (m² de aceras, calles y espacios peatonales) respecto de la superficie vial total		+	Ajuntament d'Olocau
I07. % de los m de aceras de anchura inferior a 2 m respecto del total	-		Ajuntament d'Olocau
I08. % de accidentes con implicación de peatones respecto del total anual	-		Ajuntament d'Olocau
I09. Número de peatones heridos por atropello al año	-		Ajuntament d'Olocau
I10. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad peatonal desde el PMUS		+	Ajuntament d'Olocau
2. MOVILIDAD EN BICICLETA			
Indicador	Tendencia deseable		Fuente para el seguimiento
	(Disminuir) -	(Aumentar) +	
I11. % desplazamientos en bicicleta respecto del total desplazamientos anual		+	Encuestas en PMUS y futuras
I12. Longitud de infraestructura ciclista (metros) antes y después del PMUS		+	Ajuntament d'Olocau
I13. Total de metros ciclables (longitud de carriles bici y calles con prioridad invertida/total m viario)		+	Ajuntament d'Olocau
I14. Ratio habitantes/km lineal de carril bici	-		Ajuntament d'Olocau
I15. Número de viajes en bicicleta por habitante y día		+	Encuestas futuras
I16. Número de bicicletas por hogar		+	Encuestas futuras
I17. Número de puntos aparcabicis		+	PMUS y Ajuntament d'Olocau
I18. IMD principales vías urbanas		+	PMUS y aforos futuros
I19. % de accidentes con implicación de ciclistas anual	-		Ajuntament d'Olocau
I20. % de población con red ciclista a menos de 50 m		+	Ajuntament d'Olocau
I21. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad ciclista desde el PMUS		+	Ajuntament d'Olocau

3. ACCESIBILIDAD			
Indicador	Tendencia deseable		Fuente para el seguimiento
	(Disminuir) -	(Aumentar) +	
I22. Instalación de señalización sobre el tráfico, señalética peatonal, ciclista...		+	Ajuntament d'Olcrau
I23. % de pasos de peatones adaptados para PMR's respecto del total de pasos de peatones		+	PMUS y Ajuntament d'Olcrau
I24. % de cruces con orejas en pasos de peatones respecto del total de cruces		+	PMUS y Ajuntament d'Olcrau
I25. Numero de plazas de aparcamiento para PMR	-		PMUS y Ajuntament d'Olcrau
I26. Numero de escaleras adaptadas a PMR	-		PMUS y Ajuntament d'Olcrau
4. TRANSPORTE PÚBLICO			
Indicador	Tendencia deseable		Fuente para el seguimiento
	(Disminuir) -	(Aumentar) +	
I27. % desplazamientos en transporte público respecto del total de desplazamientos anuales		+	Encuestas en PMUS y futuras
I28. % desplazamientos escolares en transporte público anual		+	Encuestas en PMUS y futuras
I29. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en transporte público después del PMUS		+	Ajuntament d'Olcrau
5. VEHÍCULO PRIVADO			
Indicador	Tendencia deseable		Fuente para el seguimiento
	(Disminuir) -	(Aumentar) +	
I30. Número vehículos/1.000 habitantes en el municipio antes y después del PMUS	-		Estadísticas municipales Ajuntament d'Olcrau
I31. % desplazamientos en vehículo privado respecto del total de desplazamientos anuales	-		Encuestas en PMUS y futuras
I32. Vehículos turismos por hogar	-		Estadísticas municipales Ajuntament d'Olcrau
I33. % de población sin vehículo privado		+	Estadísticas municipales Ajuntament d'Olcrau
I34. Volumen de contaminantes a la baja atmósfera procedentes de la combustión del tráfico rodado (reproducir valores máx. permitidos por la legislación vigente: SO ₂ [ug/m³/d], NO ₂ [ug/m³/h], PM ₁₀ [ug/m³/d] y CO [mg/m³/8 horas]) antes y después PMUS	-		Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergencia Climàtica i Transició Ecològica y Ministerio para la Transición Ecológica
I35. % de red viaria de zona de prioridad invertida respecto del total		+	Ajuntament d'Olcrau
I36. Número de accidentes con implicación del vehículo privado con víctimas al año	-		Policía Local d'Olcrau
I37. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en vehículo privado		+	Ajuntament d'Olcrau



6. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS			
Indicador	Tendencia deseable		Fuente para el seguimiento
	(Disminuir) -	(Aumentar) +	
I38. % homogeneización de las plazas de carga y descarga totales existentes		+	Ajuntament d'Olocau
I39. % de comercios sin plaza de carga y descarga en un radio menor de 50 m respecto del total de comercios	-		Ajuntament d'Olocau
7. OTROS			
Indicador	Tendencia deseable		Fuente para el seguimiento
	(Disminuir) -	(Aumentar) +	
I40. Nuevas ordenanzas que favorezcan la movilidad sostenible		+	Ajuntament d'Olocau
I41. Número de talleres de concienciación para la movilidad sostenible celebrados		+	Ajuntament d'Olocau
I42. Inversión económica en otras propuestas y programas relacionados con la movilidad		+	Ajuntament d'Olocau
I43. Distribución de la demanda anual por modos de transporte		+	Ajuntament d'Olocau
I44. Número de multas de estacionamiento en pasos de peatones	-		Policía Local d'Olocau
I45. Emisiones de CO ₂ (Tn/año)	-		Ajuntament d'Olocau
I46. Huella de carbono en base a emisiones de CO ₂ (Tn CO2/año)	-		Ajuntament d'Olocau
I47. Nivel sonoro de recepción externo producido por el tráfico (dB)	-		Ajuntament d'Olocau

València, a 30 de abril de 2021


CPS Infraestructuras
MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE, S.L.

Ferran Samper Salvador
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Nº colegiado: 33519
CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y
MEDIO AMBIENTE, S.L.

BIBLIOGRAFÍA

- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (2006). *PMUS: Guía práctica para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*.
- Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. Consellería de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo. <http://www.pegv.gva.es/>
- Climate data for cities worldwide. <https://es.climate-data.org>
- Sanz Alduán, Alfonso (2016): *Manual de movilidad peatonal. Caminar en la ciudad*. Madrid: Ibergaceta Publicaciones y Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Policía Local d'Olocau
- Ajuntament d'Olocau
- <http://www.habitatge.gva.es/conselleria>
- Fundación Real Automóvil Club de Cataluña. RACC (2011). *Criterios de movilidad en zonas urbanas*.
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Orden de 9 de junio de 2004, de la Consellería de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano.
- Orden FOM 3053/2008 del 23 de septiembre de 2008. Instrucción técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado. Ministerio De Fomento.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (1987) *Norma de carreteras 8.2-IC Marcas viales*.
- Orden FOM/3053/2008 del Ministerio de Fomento. *Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la red de Carreteras del Estado*.
- *Code de la rue, la rue pour Tous* (2005), Service Public Fédéral Mobilité et Transport, C Van Den Meersschaut, Bruxelles.
- La démarche "code de la rue" en France (2008), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU
- Les double-sens cyclables (2009), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU.
- Zones de circulation apaisée (2009), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU.

- Piétons et cyclistes: quelle cohabitation dans l'espace public? (2012), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU.
- La zone 30 (2008), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU.
- Les zones de circulation particulières en milieu urbain (2008), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU.
- Proyecto FLOW. www.h2020-flow.eu.

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Esquema global del PMUS entorno a los indicadores de seguimiento109

Ilustración 2 Esquema ilustrativo del criterio de evaluación de los indicadores.....110





Ajuntament
de la Vila d'Olocau



ESBORRANY PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE LA VILA D'OLOCAU ANEXO ESTUDIO ACÚSTICO



1. ANTECEDENTES Y OBJETO

El término municipal de Olocau, objeto del presente PMUS y de su tramitación ambiental estratégica, no dispone de un Plan Acústico Municipal, ni de estudios acústicos en sus planes urbanísticos (a excepción de estudios específicos en alguna modificación puntual en una zona concreta del casco urbano) ni de estudios acústicos específicos de las infraestructuras lineales que discurren en sus proximidades como es el caso de la CV-25.

Conforme a lo expuesto, se considera necesario, con el fin de evaluar el estado acústico actual del municipio y analizar la influencia posterior que el PMUS tendrá sobre los niveles sonoros actuales, el calcular el nivel sonoro de recepción externo (dB) producido por el tráfico en diferentes localizaciones municipales que sean representativas del modelo territorial propuesto, con la finalidad de completar la propuesta de indicadores del PMUS de indicadores de seguimiento con los valores iniciales y valores objetivo a alcanzar además de incorporar un procedimiento para el seguimiento de dicha contaminación acústica derivada del modelo de movilidad propuesto y el indicador correspondiente del nivel sonoro externo.

En consecuencia, se redacta el presente Estudio Acústico, documento que formará parte del PMUS como anexo al mismo y que servirá de punto de partida para poder analizar la influencia en los niveles sonoros externos que tendrán las propuestas establecidas en el PMUS en los horizontes temporales establecidos (corto, medio y largo plazo).

En la Comunidad Valenciana la contaminación acústica está regulada por la Ley 7/2002 de Protección de la Contaminación Acústica, y los correspondientes Decretos que la desarrollan.

En Artículo 25. Relación con los instrumentos de planeamiento de la citada ley indica que dichos instrumentos de planeamiento incorporarán un estudio acústico en su ámbito de ordenación en el caso de no existir un plan acústico municipal.

El presente Estudio Acústico se realiza en virtud de lo dispuesto en el apartado B del Anexo IV del Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica en el que se indica que: "...todos los instrumentos de planeamiento urbanístico o territorial, incluido el propio PGOU, deberán incluir para su aprobación un Estudio Acústico en su ámbito de ordenación, firmado por técnico competente. El Estudio Acústico deberá poseer entidad propia, como capítulo aparte en el Estudio de Impacto Ambiental...".

2. NORMATIVA

La normativa de aplicación en materia acústica es la siguiente:

Legislación Europea

- Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental. (DOCE 18/7/2002)

Legislación Estatal

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Real Decreto 1038/2012, de 06/07/2012, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. (BOE nº 178, de 26/07/2012).

Legislación Autonómica

- Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.
- Decreto 19/2004, de 13 de febrero, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas para el control del ruido producido por los vehículos a motor.
- Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios.
- Corrección de errores del Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica, en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios, vicios.
- Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.
- Decreto 43/2008, de 11 de abril, del Consell, por el que se modifica el Decreto 19/2004, de 13 de febrero, del Consell, por el que se establecen normas para el control del ruido producido por los vehículos a motor.

3. ÁMBITO DEL ESTUDIO

El ámbito de estudio del PMUS de Olcrau comprende la totalidad del término municipal. No obstante, tras estudio de planeamiento y de movilidad efectuado en el mismo, las actuaciones que pueden incidir en los niveles acústicos están localizadas dentro del casco urbano.

Se muestra el término municipal de Olcrau, marcando en el centro la ubicación de la zona urbana (sombreado verde) donde se centran las actuaciones principales del PMUS y que pueden por tanto incidir acústicamente en el mismo.

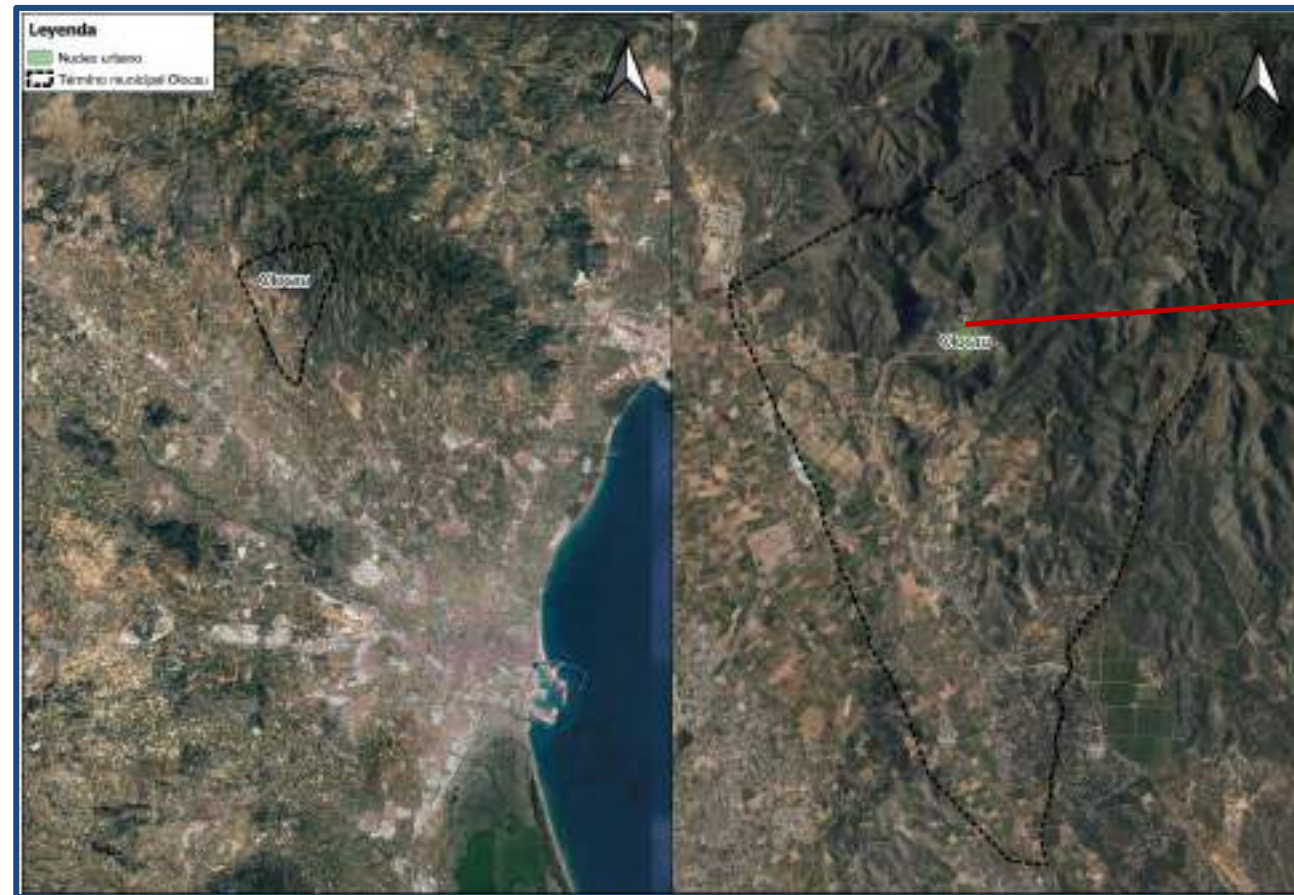


Ilustración 1 Situación y emplazamiento
Fuente: Elaboración propia



Ilustración 2 Ámbito del Estudio Acústico
Fuente: Elaboración propia

Conforme a lo expuesto, puesto las propuestas del PMUS de Olcrau se han centrado en la mejora de la movilidad de esta zona del caso urbano, el ámbito del presente estudio acústico se centra en el núcleo urbano consolidado que es donde se concentra la contaminación acústica derivada de los efectos producidos por el tráfico rodado.

4. PLANEAMIENTO

El término municipal de Olocau, se encuentra regulado mediante el PGOU el cual se redactó en el año 2002 y fue aprobado en 2003.

Tal y como se observa en la imagen siguiente, obtenida del visor cartográfico del Institut Cartogràfic Valencià (ICV), el ámbito de estudio está clasificado como Suelo Urbano, estando zonificado como Zona Urbanizada del Núcleo Histórico Tradicional, rodeado por terrenos clasificados como Suelo Urbanizable de nuevo desarrollo residencial y por terrenos clasificados como Suelo No Urbanizable Protegido-Zona Rural Protegida por legislación medioambiental.

Se muestra a continuación el planeamiento urbanístico actual, obtenido a partir del visor de cartografía, del Institut Cartogràfic Valencià.

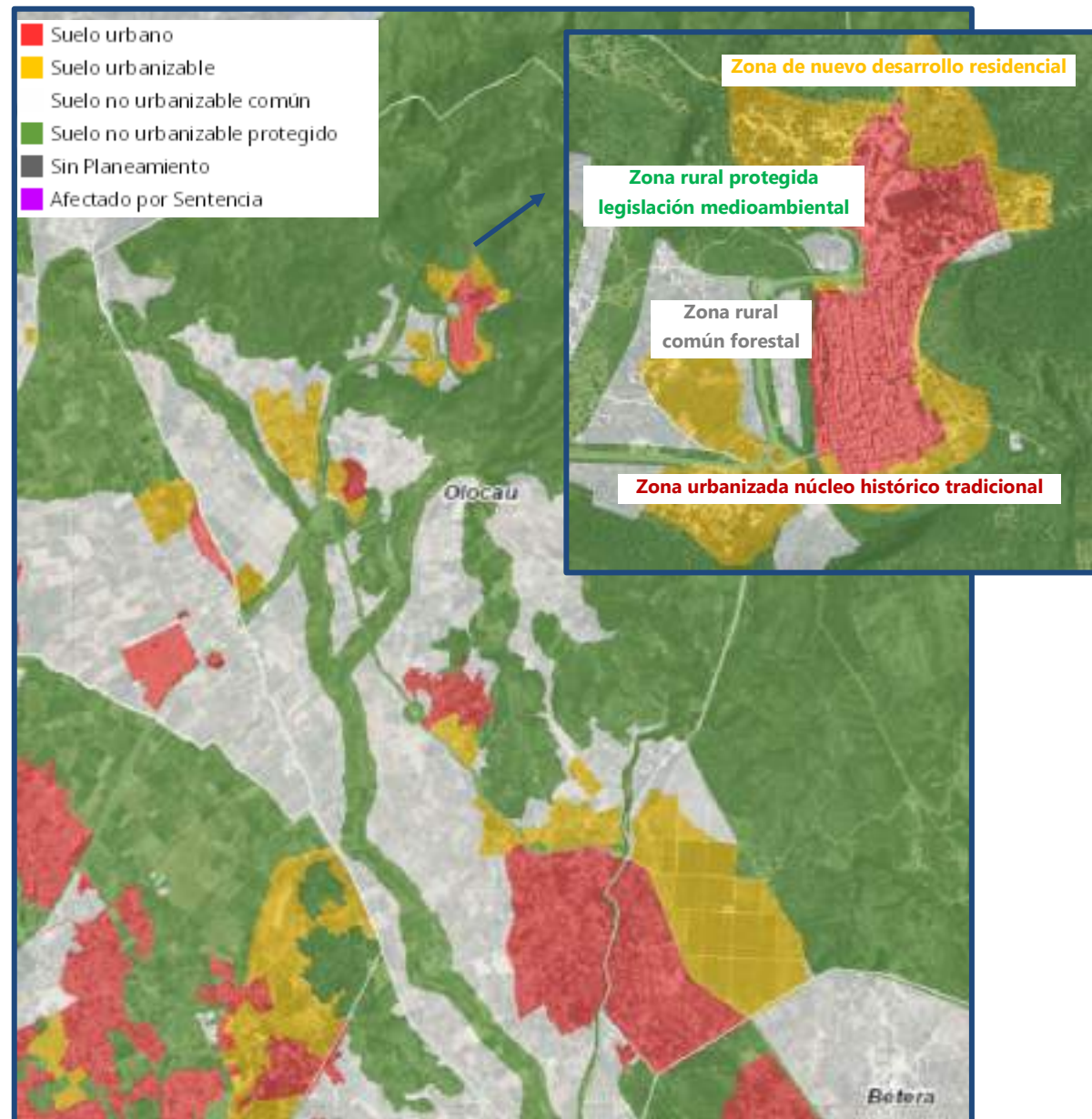


Ilustración 3 Clasificación del suelo
Fuente: Visor cartográfico ICV

5. METODOLOGÍA

La metodología utilizada para determinar el nivel acústico en estado preoperacional del ámbito de estudio en el término municipal de Olocau es la indicada en el Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat.

Según dicha normativa se indica que en el estudio acústico deberá incluirse el nivel de ruido en el estado preoperacional, mediante la determinación de los niveles sonoros expresados como LAeq,t en el ambiente exterior del entorno de la actividad, infraestructura o instalación en periodo diurno y nocturno.

Para ello se ha realizado una campaña de mediciones “in situ” donde se ha determinado el nivel de ruido actual en diferentes puntos distribuidos dentro del casco urbano.

Los puntos han sido seleccionados en las principales vías estructurantes del municipio, concretamente donde se encuentran los centros atractores/generadores de movilidad, escogiendo aquellos puntos con resultados más desfavorables, sobre los cuales se establecen en dichas zonas propuestas de mejora de la movilidad, consiguiendo así medir la eficacia de dichas propuestas desde el punto de vista de la contaminación acústica y evaluar la incidencia que las mismas van a tener en los niveles de ruido actuales asociado al tráfico rodado.

Las mediciones han sido efectuadas únicamente en periodo diurno por ser la situación más desfavorable para el tráfico rodado en el casco urbano de Olocau según estudio de movilidad realizado con anterioridad.

En el PMUS se propone un seguimiento de dichos niveles acústicos con una periodicidad coincidente con la finalización de cada horizonte temporal establecido en el PMUS (corto, medio y largo plazo), estableciendo un valor objetivo en dichos puntos que será comprobado, una vez se implanten la totalidad de las propuestas establecidas y se establezca el tráfico rodado, mediante la realización de mediciones en los mismos puntos y en el mismo periodo horario siendo los resultados que se tomarán para evaluar la incidencia del PMUS en los niveles acústicos.

Conforme a lo expuesto, en fase final de implantación del PMUS se evaluará la influencia del mismo mediante comparación del nivel acústico en fase preoperacional y operacional, con los valores límites definidos según la legislación aplicable dependiendo de la zonificación urbanística del ámbito estudiado del término municipal de Olocau.

En función de los resultados de las mediciones en estado operacional, se plantearán si procede las medidas correctoras de ruidos a implantar en caso de resultar necesarias como consecuencia de la evaluación efectuada y previsión de los efectos esperados.

Indicadores del ruido ambiental

LAeq (T), que es el indicador más importante y comúnmente utilizado en España, se define como el nivel de ruido hipotético y constante con ponderación A, que durante un intervalo de tiempo T genera la misma cantidad de energía que el ruido real considerado durante un tiempo T. No corresponde a una simple media aritmética de los niveles sonoros instantáneos, sino que el LAeq (T) realiza la suma de la energía acústica recibida durante el intervalo de tiempo.

El LAeq (T) es muy adecuado cuando se trata de medir ruidos fluctuantes como el tráfico urbano, ya que con un único valor permite describir el ruido durante el periodo de tiempo considerado. Los sonómetros integradores son los equipos preferidos de medición porque permiten obtener directamente este valor.

Además de este indicador, en este estudio acústico se emplean también:

- LMAX: SPL máximo medido desde la última puesta a cero del instrumento.
- LMIN: SPL de ruido mínimo medido desde la última puesta a cero del instrumento.

- LA 90: Nivel de ruido en dBA que se sobrepasa durante el 90% del tiempo total de medida, también representa el nivel mínimo de medida.
- LA 10: Nivel de ruido en dBA que se sobrepasa durante el 10% del tiempo total de medida, también representa el nivel máximo de medida.

Sobre estos indicadores se establecen ciertas correcciones en función de:

- Ruidos de fondo

Diferencia entre el nivel medido con la fuente de ruido funcionando y el nivel de fondo	Corrección a sustraer del nivel medido con la fuente de ruido en funcionamiento para obtener el nivel debido solamente a la evaluada
$\Delta < 3 \text{ dB(A)}$	Medida no válida
$3 \leq \Delta < 4 \text{ dB(A)}$	3
$4 \leq \Delta < 5 \text{ dB(A)}$	2
$5 \leq \Delta < 7 \text{ dB(A)}$	1
$7 \leq \Delta < 10 \text{ dB(A)}$	0,5
$\Delta \geq 10 \text{ dB(A)}$	0

Corrección por ruido de fondo

Debido a la naturaleza de la actuación proyectada no procede la corrección por ruido de fondo puesto que las mediciones efectuadas son del ruido ambiente generado por el tráfico rodado.

- Tonos puros:
Definidos como cualquier sonido que pueda ser percibido como un tono único o una sucesión de tonos únicos. Cuando se detecte la existencia de tonos puros los niveles sonoros obtenidos, se penalizarán con 5 dB(A).
En el ruido ambiente del tráfico existente con una gran complejidad en la composición de sonidos y numerosas fuentes simultáneas no se consideran tonos puros.
- Ruidos impulsivos
Puesto que no existen componentes impulsivas en ningún caso, no se establecerá este tipo de corrección.
- Niveles de fondo muy bajos
En nuestro caso no tiene aplicación este punto puesto que los niveles de fondo son siempre superiores a los 24 dB(A) impuestos por la norma.
En consecuencia, de acuerdo con la normativa vigente, el nivel sonoro LA90 determinará el ruido de fondo de cada punto de medición.

5.1. Trabajo de campo

Definición de puntos de muestreo

Los puntos de muestreo se han definido en función de la legislación vigente de aplicación y las fuentes sonoras identificadas en la zona, siendo determinante, tal y como se ha indicado anteriormente, el estudio de movilidad efectuado para el PMUS, seleccionando los puntos dentro del casco urbano.

Las coordenadas donde se han situado los puntos de muestreo son las que se recogen en la siguiente tabla:

Puntos de muestreo	Situación	Coordenadas UTM	
		X	Y
1	Calle Eras Altas (junto a guardería)	711775.26	4397562.72
2	Intersección Calle Diego con Calle San José	711692.44	4397594.72
3	Carretera Gàtova junto a glorieta de acceso CV-25	711650.12	4397614.41
4	Intersección Carrer Major con C/San Francisco	711631.22	4397544.66
5	Plaça Major (frente a la Iglesia)	711662.45	4397359.02
6	Intersección calle Huerta con Avda Diputació	711595.23	4397260.49

Estos puntos quedan situados en la zona de estudio como se muestra en las siguientes ortofotos e imágenes tomadas durante la visita a campo efectuada:





Punto muestreo 1



Punto muestreo 2



Punto muestreo 3



Punto muestreo 4



Punto muestreo 5



Punto muestreo 6

Definición de periodos de muestreo

Después de haber visitado la zona y comprobar “in situ” durante la realización de aforos para el PMUS las zonas con mayor tráfico rodado, se definen los periodos de muestreo atendiendo a lo indicado en la legislación citada anteriormente, así como a las características más relevantes de las propuestas efectuadas en el plan.

Las mediciones se han realizado el día 21 de abril de 2021 únicamente en periodo diurno por ser el más desfavorable para el tráfico rodado y por tanto, para los niveles sonoros externos asociados al mismo.

Definición de los tiempos de muestreo

Se han realizado en los seis puntos de muestreo tres series de mediciones de 5 minutos con intervalos mínimos entre cada serie de 5 minutos. La duración se ha establecido en cinco minutos ya que se considera que es un tiempo suficientemente significativo para considerar en niveles de presión sonora medidos como representativos, cumpliendo además con la legislación aplicable.

Las medidas han sido llevadas a cabo siguiendo lo especificado en el Decreto 266/2004 y en la Disposición adicional primera del Decreto 104/2006, de 14 de Julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica (que modifica el Decreto 266/2004).

Equipos de muestreo empleados

El equipo utilizado en las mediciones de campo se indica en la siguiente tabla aportándose además el certificado de verificación del mismo.

Equipo	Sonómetro
Fabricante	Brüel & Kjaer
Tipo	Tipo 1
Modelo	2250
Serie	2653951





INGENIERIA DE GESTIÓN INDUSTRIAL
INGENIERIA DE GESTIÓN INDUSTRIAL (L. 13/2003)

ORGANISMO AUTORIZADO DE VERIFICACIÓN METROLÓGICA PE-35. Acreditación ENAC N° 81/EI622
ORGANISME AUTORIZAT DE VERIFICACIÓ METROLÒGICA PE-35. Acreditació ENAC N° 81/EI622

Página 1 de 2

Desvanes, 2-A - Planta 1 - Polig. Alquería de Mont - 46110 PICANÍA (VALENCIA)

Teléfono: 963334077 Fax: 963284175 email: valencia@ingen.es - www.ingen.es

N° de inscripción en el Registro de control Metrológico: 17-ON-0003 / N° d'inscripció en el Registre de control metrològic: 17-ON-0003

LABORATORIO CENTRAL: Avda. de las Regiones, 9 13900-Alcazar de San Juan (Ciudad Real) Tfno.: 926 568 100 Fax: 926 281 324 ingen.alcazar@ingen.es

CERTIFICADO DE VERIFICACIÓN PERIÓDICA DE SONÓMETRO
CERTIFICAT DE VERIFICACIÓ PERIÒDICA DE SONÒMETRE

Reglamentación reguladora / Reglamentació reguladora:

N°:

V2028SOV00111

ORDEN ITC/2845/2007, de 25 de septiembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a la medición de sonido audible y de los calibradores acústicos.

Reglamentació reguladora: ORDRE ITC / 2845/2007, de 25 de setembre, per la qual es regula el control metrològic de l'Estat dels instruments destinats al mesurament de so audible i dels calibradors acústics.

TITULAR

132220

Razón Social / Razó Social:

COLEGIO OFICIAL INGENIEROS TÉCNICOS INDUSTRIALES DE VALENCIA

Lugar de realización de los ensayos / Lloc de realització dels assaigs

Laboratorio INGEIN Picanya

Dirección / Direcció:

C/ Guillem de Castro, 9 1ª planta - 46007 - VALENCIA (VALENCIA)

CIF/NIF/DNI

Q4670002G

INSTRUMENTO / INSTRUMENT

Denominación / Denominació:

SONÓMETRO / SONÒMETRE

MICRÓFONO / MICRÒFON

Marca:

Briel & Kjaer Sound & Vibration Measurement A/S/Briel & Kjaer

Marca:

Briel & Kjaer

Modelo / Model:

2250

Modelo / Model:

4110

N° Serie / N° Sèrie:

2653951

N° Serie / N° Sèrie:

3087439

FECHA DE VERIFICACIÓN / DATA DE VERIFICACIÓ:

14/10/2020

RESULTADO DE LA VERIFICACIÓN / RESULTAT DE LA VERIFICACIÓ:

CONFORME



JOSE ANTONIO
ADELANTADO
MARTINEZ

Signatario autorizado

signatori autoritzat

Firmado digitalmente por JOSE ANTONIO ADELANTADO MARTINEZ
Fecha: 2020.10.15 10:26:54 +02'00'



INGENIERIA DE GESTIÓN INDUSTRIAL

CERTIFICADO DE VERIFICACIÓN / CERTIFICAT DE VERIFICACIÓ

N°:

V2028SOV00111

ORGANISMO AUTORIZADO DE VERIFICACIÓN METROLÓGICA PE-35. Acreditación ENAC N° 81/EI622
ORGANISME AUTORIZAT DE VERIFICACIÓ METROLÒGICA PE-35. Acreditació ENAC N° 81/EI622

Página 2 de 2

PRECINTOS EXISTENTES / PRECINTOS EXISTENTS

N°	ENTIDAD / ENTITAT	IDENTIFICACIÓN / IDENTIFICACIÓ	UBICACIÓN / UBICACIÓ	TIPO / TIPUS			
1	INGEIN	17-I-0000036	CARCA5A	ETIQUETA			
1	INGEIN	17-I-0000037	CARCA5A	ETIQUETA			

NOTA: Los precintos marcados con "X" han sido representados durante la verificación / NOTA: Els precintis marcats amb "X" han estat representats durant la verificació

VALIDEZ DE ESTA VERIFICACIÓN / VALIDESA D'AQUESTA VERIFICACIÓ:

14/10/2021 si antes no hay una operación de reparación o modificación que obligue a una verificación después de reparación o modificación

14/10/2021 si abans no hi ha una operació de reparació o modificació que obligui a una verificació després de reparació o modificació

INSPECTOR RESPONSABLE:

JOSE ANTONIO ADELANTADO

OBSERVACIONES / OBSERVACIONS:



6. NIVEL DE RUIDO EN ESTADO PREOPERACIONAL

La metodología seguida para establecer el nivel de ruido en el estado preoperacional (estado previo a la implantación del PMUS) es la siguiente:

- Identificación de las principales fuentes de ruido.
- Resultados de las mediciones “in situ”.

6.1. Identificación de las principales fuentes de ruido.

El casco urbano de Olocau se encuentra delimitado por la parte oeste por una barrera física correspondiente a la carretera CV-25, siendo el foco de ruido más importante asociado al tráfico rodado, junto con el propio tráfico dentro del casco urbano.

En consecuencia, el tipo de ruido ambiente que se estima presente en el punto de medida es:

- Ruido continuo, que es aquel que se manifiesta ininterrumpidamente durante más de cinco minutos. Identificado como el ruido ambiente de carácter netamente urbano.
- Ruido de fondo, es el nivel de presión acústica que se supera durante el 90% de un tiempo de observación suficientemente significativo, en ausencia del ruido objeto de la inspección.

6.2. Estudios previos.

Tal y como se refleja en el Documento Inicial Estratégico (DIE) del PMUS, en lo referente a la contaminación acústica existente, el término municipal de Olocau no cuenta ni con Estudio Acústico de su instrumento de ordenación urbanística (PGOU) ni con Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de la carretera CV-25.

La infraestructura viaria susceptible de generar una mayor afección acústica al término municipal de Olocau es únicamente la carretera CV-25 pero tal y como se ha comentado no dispone en el término municipal de Olocau de un MER.

6.3. Resultados de las mediciones.

Durante el periodo diurno se realizaron, en los puntos de muestreo, tres mediciones de 5 minutos de duración cada una.

Los parámetros establecidos para efectuar dichas mediciones, así como los resultados de las mismas y las gráficas obtenidas de cada medición, quedan adjuntadas a continuación.

En las mediciones acústicas efectuadas en los cuatro puntos de muestreo definidos, cada punto de medición está codificado de la siguiente forma:

- P1-001. Correspondería a la Punto de Muestreo 1 y la primera medición (1) en ese punto de muestreo, de un total de 3 mediciones.

Seguidamente se efectúa un resumen de los resultados expresados en dB(A) obtenidos en las mediciones “in situ” en periodo diurno en cada uno de los puntos de muestreo.

PERIODO DIURNO									
Punto muestreo	Franja horaria	Medida	Hora	L10	L10 media	L90	L90 media	LAeq	LAeq media
1	8:50-9:15	1	8:50	61,5	62,5	54,5	51,3	60,0	59,8
		2	9:00	64,9		45,5		61,0	
		3	9:10	61,1		54,0		58,4	
2	9:20-9:45	1	9:20	57,5	54,9	42,0	42,9	54,7	52,1
		2	9:30	54,1		43,9		51,3	
		3	9:40	53,1		42,9		50,3	
3	10:00-10:25	1	10:00	61,9	60,5	44,3	42,6	57,1	56,8
		2	10:10	61,3		43,8		58,0	
		3	10:20	58,5		39,9		55,5	
4	10:30-10:55	1	10:30	63,9	63,7	54,1	47,6	61,6	61,2
		2	10:40	58,8		43,6		55,3	
		3	10:50	68,6		45,3		66,9	
5	11:05-11:30	1	11:05	60,2	60,2	48,9	49,3	56,5	57,4
		2	11:15	58,5		49,2		56,1	
		3	11:25	61,9		49,8		59,7	
6	11:40-12:05	1	11:40	58,8	61,9	43,5	45,9	55,2	59,3
		2	11:50	60,9		46,7		60,5	
		3	12:00	66,0		47,7		62,3	

Los puntos en rojo corresponden a mediciones donde se ha producido un aumento puntual de los niveles acústicos provocado por diversas causas (tránsito de autobús escolar y bajada de niños para entrada a colegio, tránsito camión de butano y carga y descarga de bombonas, cercanía a parque donde hay niños jugando, campanadas de la iglesia de la plaza...). Estos hechos hacen que los valores medios acústicos sean más elevados de los que realmente deberían de ser, tal y como queda demostrado en los niveles acústicos medios que ocurren en el 90% del tiempo (L90), los cuales son hasta menos de 10dB que los niveles acústicos medios en el 10% de los casos (ruidos puntuales), haciendo que el nivel acústico medio (LAeq) sea más elevado.

7. COMPATIBILIDAD ACÚSTICA DE LOS NIVELES SONOROS

Las actividades fundamentales susceptibles de provocar ruido una vez implantado las propuestas establecidas en el PMUS siguen siendo las asociadas al tráfico rodado. Cabe remarcar la influencia, además del tráfico rodado interno del casco urbano, de la carretera CV-25 en margen oeste del término municipal.

Los puntos de muestreo para la realización de las mediciones acústicas en estado preoperacional se sitúan en terrenos clasificados como urbanos y zonificados de uso residencial.

Para fijar los umbrales de actuación se tomarán como referencia los indicados en el Capítulo V del Título IV de la referida Ley 7/2002 de la Generalitat Valenciana y en el Decreto que la desarrolla (Decreto 266/2004):

NIVELES DE RECEPCIÓN EXTERNOS		
NIVEL SONORO (dBA)		
USO DOMINANTE	DÍA (8h a 22 h)	NOCHE (22h a 8h)
Sanitario y Docente	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

Si bien cabe remarcar que las mediciones acústicas han sido realizadas en el periodo diurno y franja horaria más desfavorable asociado al horario de entrada a centros docentes e inicio de la jornada laboral, y en aquellos puntos más conflictivos donde se tiene previsto la implantación de medidas de mejora de la movilidad, los resultados obtenidos no marcan una superación en unos 10 dB(A) el límite establecido para uso residencial en periodo diurno para el planeamiento vigente.

8. NIVEL DE RUIDO EN FASE DE EXPLOTACIÓN

Tal y como queda reflejado en el PMUS de Olocau, se ha estimado que una vez desarrollado el mismo se alcanzará una reducción de desplazamientos internos en vehículo privado en el municipio de 20 puntos porcentuales. Esta reducción va directamente relacionada con una reducción en los niveles sonoros de recepción externo asociados al tráfico rodado, produciéndose una reducción del 1% al 5% de los niveles acústicos actuales en hora punta.

Así, conforme a lo expuesto, puesto que los niveles acústicos en fase de explotación se estiman inferiores a los criterios de calidad acústica establecidos por la Ley 7/2002 para periodo diurno, no es previsible la adopción de mejoras encaminadas a reducir los mismos.

9. MEDIDAS CORRECTORAS

Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica

En fase preoperacional, el ruido en el término municipal de Olocau se ve influenciado por el tráfico rodado de la carretera CV-25 en margen oeste del término municipal de acceso al mismo a las vías estructurantes de Olocau, consideradas como fuente principal de generación de ruido junto con el tráfico interior del término municipal en horas punta de acceso a centros escolares y de trabajo.

No obstante, ningún punto de medición supera en 10dB(A) los límites acústicos para uso residencial en periodo diurno, no precisando de la adopción de medidas correctoras.

En fase de explotación, se estima una reducción del 1% al 5% de los niveles resultantes de la aplicación del artículo 53 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, por tanto, no es previsible la adopción de medidas correctoras encaminadas a reducir los niveles por debajo de los criterios de calidad acústica indicados, puesto que la superación es inferior a 10 dB(A) de los límites fijados para uso residencial en periodo diurno.

10. CONCLUSIONES

- 1) Las zonas del casco urbano de Olocau donde se tiene previsto implantar las mejoras de movilidad tienen como uso dominante el Residencial, por tanto, para fijar los umbrales de actuación se toman como referencia los indicados en el Capítulo V del Título IV de la Ley 7/2002 de la Generalitat Valenciana y en el Decreto que la desarrolla (Decreto 266/2004), siendo los límites sonoros de 55 dB para período diurno y 45 dB para periodo nocturno.
- 2) Las fuentes de ruido en el ámbito de estudio son las asociadas al tráfico rodado, correspondientes fundamentalmente a las vías estructurantes del término municipal y a la carretera de acceso al municipio (CV-25).
- 3) De las mediciones "in situ" se concluye que el nivel de ruido preoperacional asociado al tráfico rodado tanto de las infraestructuras lineales que limitan el municipio, consideradas como fuente principal de generación de ruido, como del tráfico interno del casco urbano por acceso a centros escolares y de trabajo en hora punta, actualmente no cumple con los límites establecidos para uso predominante residencial en periodo diurno. No obstante, debido a que se trata de unas mediciones puntuales en hora punta, condición más desfavorable, no superando los 10 dB(A), no se requiere de un Plan de Mejora de la Calidad Acústica, tal y como se define en el artículo 53.2 de la Ley 7/2002.
- 4) Una vez ejecutado el PMUS, en periodo diurno (periodo estudiado por ser el más desfavorable por estar asociado el ruido al tráfico rodado), se ha estimado que una vez desarrollado el mismo se alcanzará una reducción de desplazamientos internos en vehículo privado en el municipio de 20 puntos porcentuales. Esta reducción va directamente relacionada con una reducción en los niveles sonoros de recepción externo asociados al tráfico rodado, produciéndose una reducción del 1% al 5% de los niveles acústicos actuales en hora punta.

Además, los niveles acústicos se estiman inferiores los niveles resultantes de la aplicación del artículo 53 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, por tanto, no es previsible la adopción de medidas correctoras encaminadas a reducir los niveles por debajo de los criterios de calidad acústica indicados.

Conforme a lo expuesto, se concluye que con la aplicación del PMUS de Olocau, no se va hacer otra cosa que fomentar la movilidad sostenible del casco urbano, reducir el número de vehículos privados que circulan por el mismo y por tanto reducir en consecuencia los niveles de contaminación tanto atmosférica como acústicas existentes actualmente, no precisando por tanto de la adopción de medidas correctoras.



Ajuntament
de la Vila d'Olocau



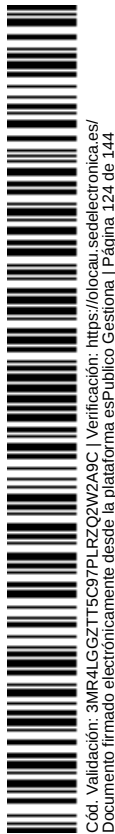
ESBORRANY PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE LA VILA D'OLOCAU

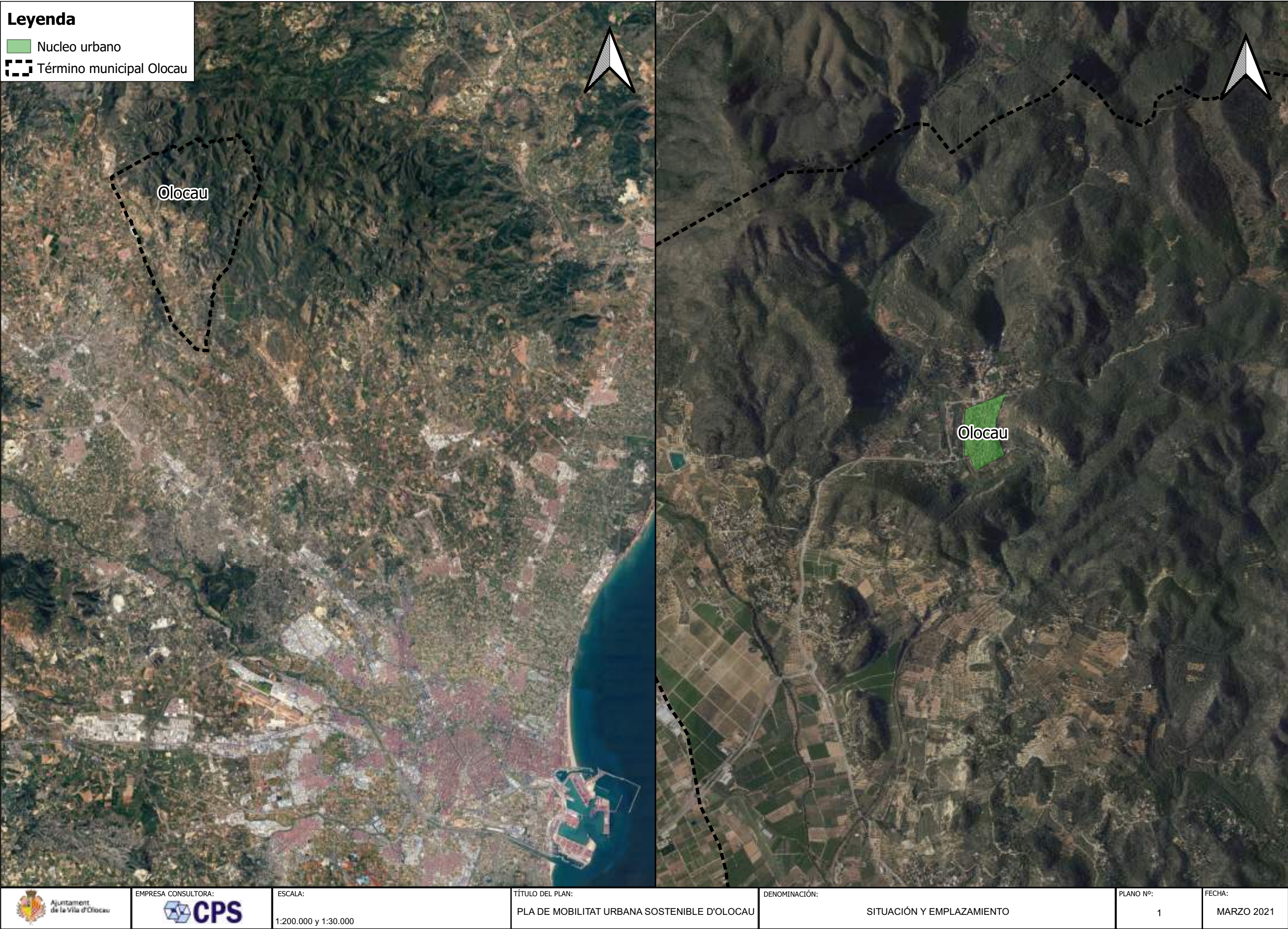
ANEXO PLANOS



ÍNDICE ANEXO PLANOS

- 1. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- 2. TÉRMINO MUNICIPAL Y NÚCLEOS URBANOS
- 3. VIALES EXTERNOS Y ACCESOS AL MUNICIPIO
- 4. CENTROS DE ATRACCIÓN
- 5.
 - 5.1 SENTIDOS CIRCULACIÓN Y CALLES PEATONALES (NORTE)
 - 5.2 SENTIDOS CIRCULACIÓN Y CALLES PEATONALES (SUR)
- 6. CALLES PEATONALES, PLATAFORMA ÚNICA Y CALZADA
- 7. TIPOLOGÍA DE ACERA
- 8. LÍNEAS, PARADA Y RADIO DE ACCIÓN DE AUTOBÚS
- 9. INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y APARCABICIS
- 10. DISTRIBUCIÓN PLAZAS APARCAMIENTO PMR, C/D Y VEHÍCULO ELÉCTRICO
- 11. P1. DELIMITACIÓN DE ZONAS URBANAS
- 12. B1. RED CICLISTA INTERNA
- 13. B2. APARCABICIS
- 14. A2. APARCAMIENTO PMR
- 15. A4. ADECUACIÓN DE ESCALERAS
- 16.
 - 16.1 V1. REORDENACIÓN SENTIDOS CIRCULACIÓN (NORTE)
 - 16.2 V1. REORDENACIÓN SENTIDOS CIRCULACIÓN (SUR)
- 17. V7. APARCAMIENTO DISUASORIO
- 18. V8. PUNTOS DE RECARGA VEHÍCULO ELÉCTRICO





Leyenda

 Término municipal

 Núcleos urbanos

 Término municipal

 Núcleos urbanos



Núcleo urbano

Plà de Marco - Forquetes

Els Puntals

La Llama - Los Picapiedras

Plà de la Torre

Pedralvilla



EMPRESA CONSULTORA:



ESCALA:

0

0.9

1.8 km

1:50.000

TÍTULO DEL PLAN:

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU

DENOMINACIÓN:

TÉRMINO MUNICIPAL Y NÚCLEOS URBANOS

PLANO Nº:

2

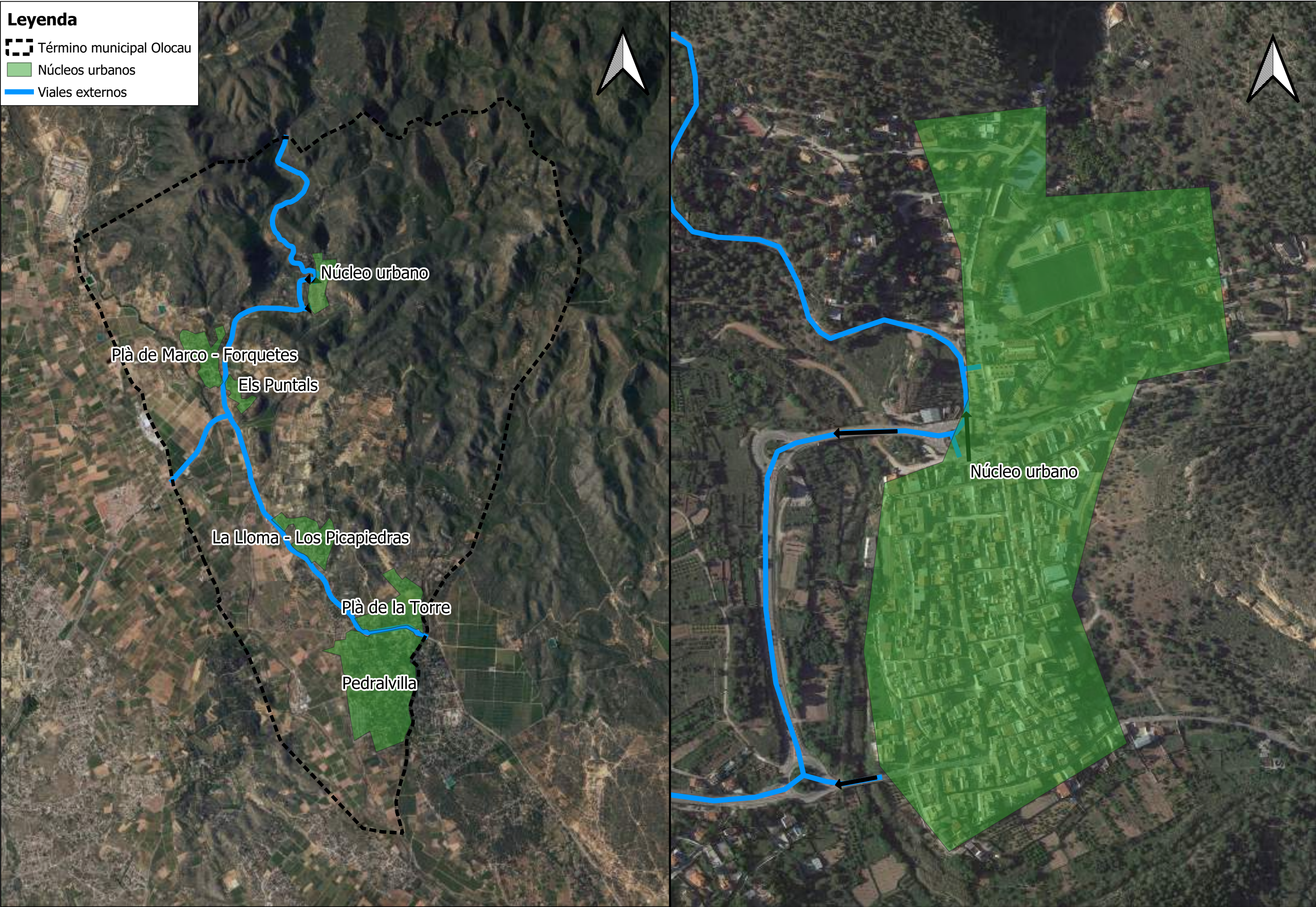
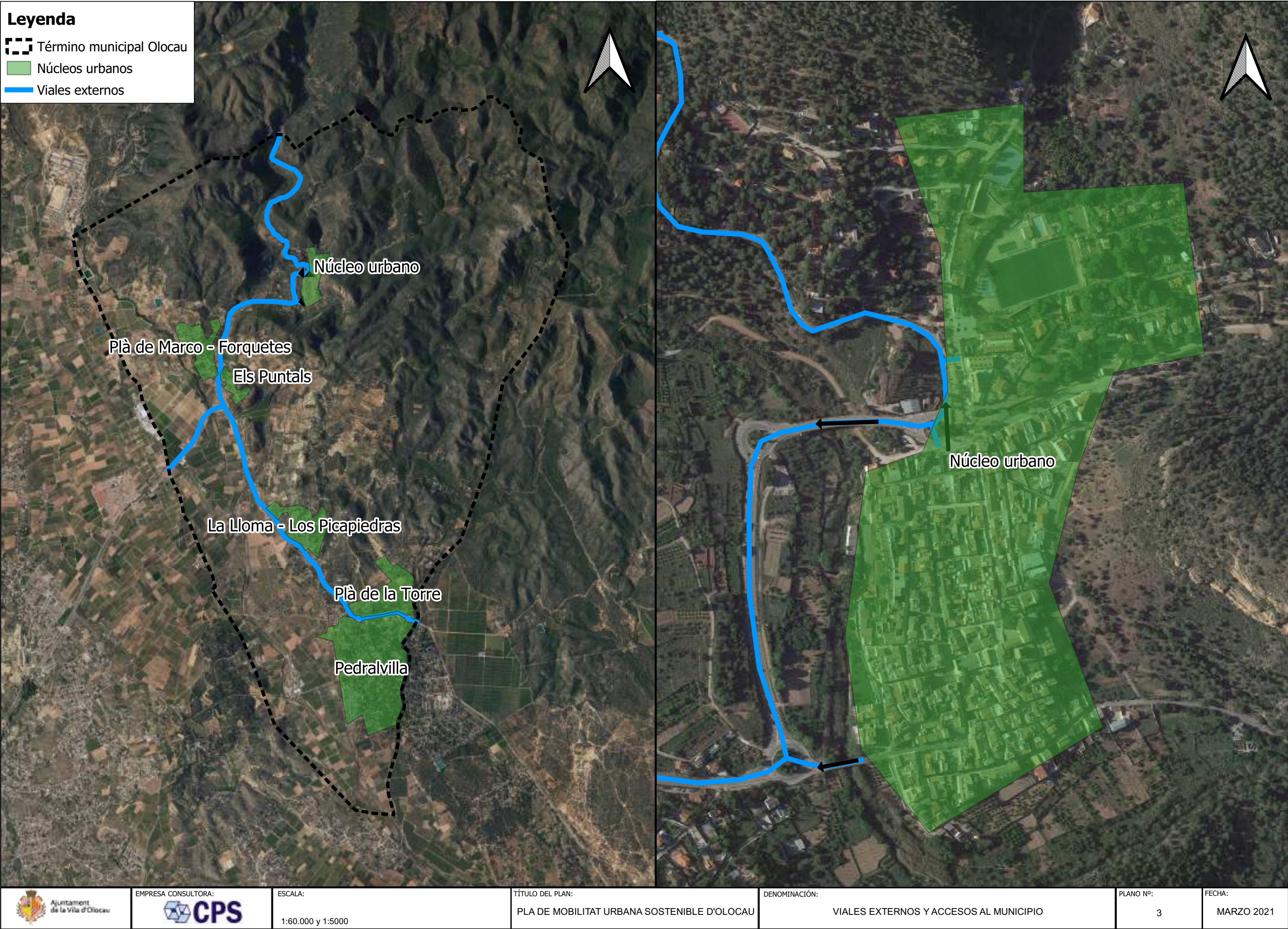
FECHA:

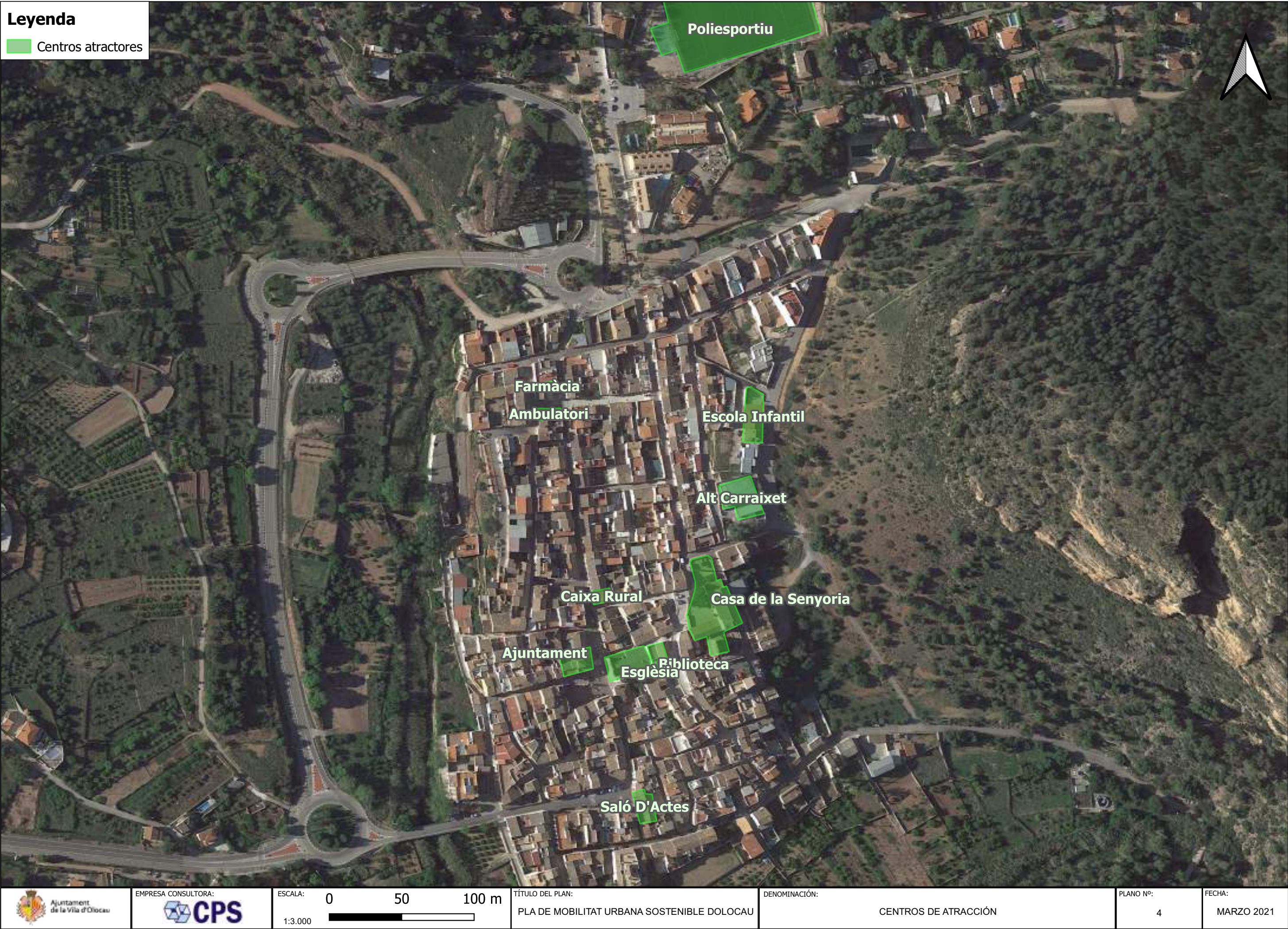
MARZO 2021



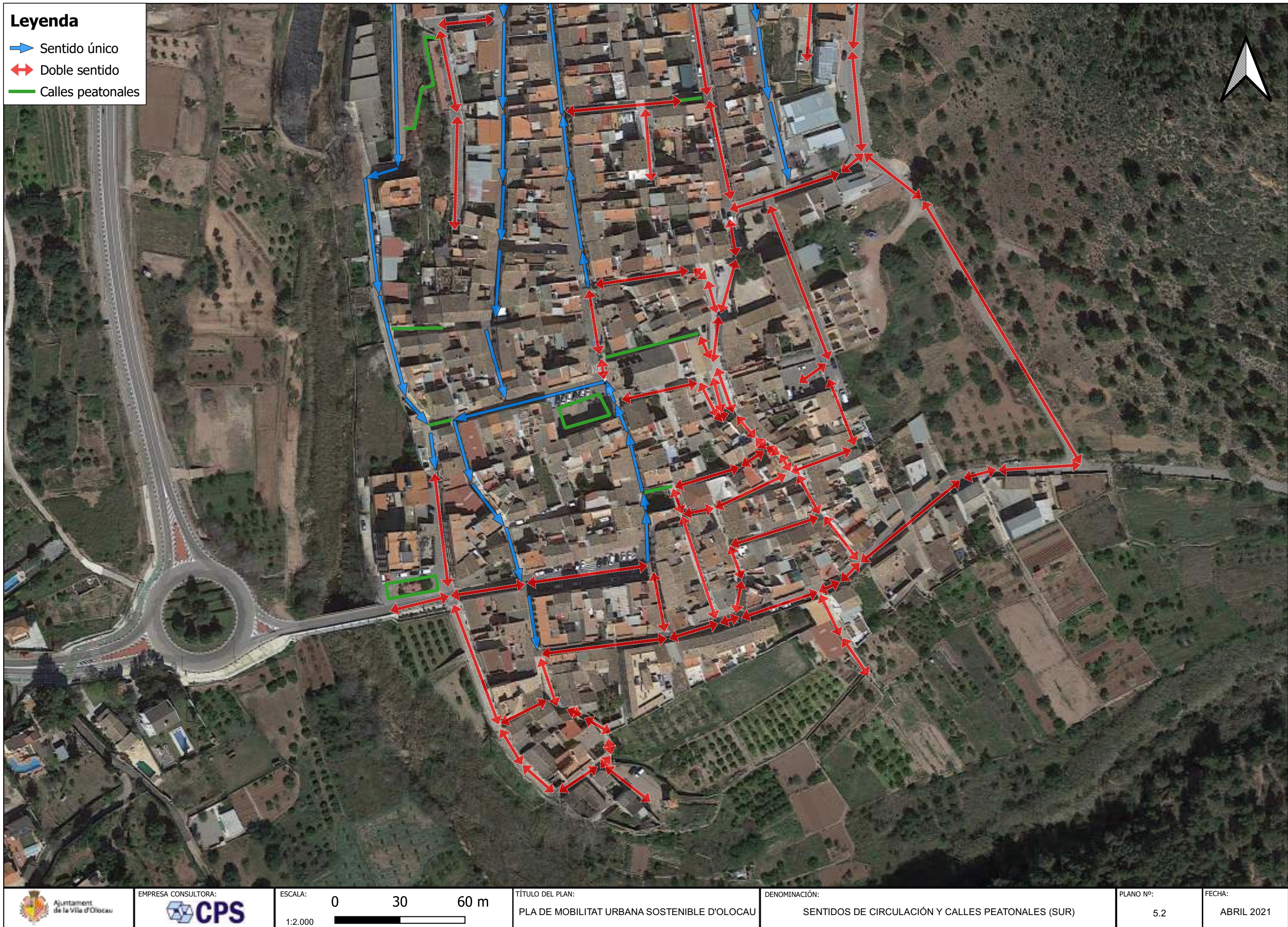
Cód. Validación: 3MR4LGZTT5C97PLRZQ2W2A9C | Verificación: <https://locau.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 126 de 144

Cód. Validación: 3MR4LGZTT5C97PLRZQ2W2A9C | Verificación: <https://olocau.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 126 de 144











Legenda

- Aceras < 1,5m
- Aceras 1,5m a 2,5m
- Aceras > 2,5
- Plataforma unica
- Calles peatonales
- Sin acera

- ### Legenda
- Aceras < 1,5m
 - Aceras 1,5m a 2,5m
 - Aceras > 2,5
 - Plataforma unica
 - Calles peatonales
 - Sin acera



ESCALA: 0 30 60 m
1:2.500

TÍTULO DEL PLAN:

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU

DENOMINACIÓN:	TIPOLOGÍA DE ACERA
---------------	--------------------

PLANO Nº:	
-----------	--

FECHA:	MARZO 2021
--------	------------



Cód. Validación: 3MR4LGZTT5C97PLRZQ2W2A9C | Verificación: <https://olocalu.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 132 de 144

Legenda

- Recorrido exterior
- Recorrido interior
- Paradas bus
- Radios acción 250m

Legenda

- Recorrido exterior
- Recorrido interior
- Paradas bus
- Radios acción 250m

Legenda

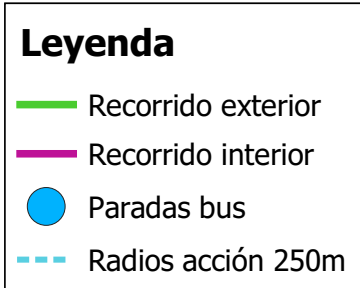
- Recorrido exterior
- Recorrido interior
- Paradas bus
- Radios acción 250m

Legenda

- Recorrido exterior
- Recorrido interior
- Paradas bus
- Radios acción 250m

Legenda

- Recorrido exterior
- Recorrido interior
- Paradas bus
- Radios acción 250m

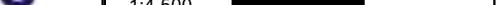


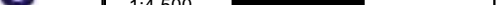
 Ajuntament de la Vila d'Oleceu	EMPRESA CONSULTORA: 
---	--



 Ajuntament de la Vila d'Oleceu	EMPRESA CONSULTORA: 
---	--


 Ajuntament de la Vila d'Oleao
 
 EMPRESA CONSULTORA:
 
 ESCALA: 0 60 120 m
 
 1:4.500


 Ajuntament de la Vila d'Oleao
 
 EMPRESA CONSULTORA:
 
 ESCALA: 0 60 120 m 1:4,500


 Ajuntament de la Vila d'Oleao
 
 EMPRESA CONSULTORA:
 
 ESCALA: 0 60 120 m 1:4,500

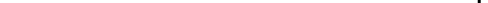

 Ajuntament de la Vila d'Oleao
 
 EMPRESA CONSULTORA:
 
 ESCALA: 0 60 120 m
 
 1:4.500

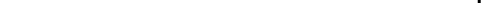
 Ajuntament de la Vila d'Olocau	EMPRESA CONSULTORA: 	ESCALA: 0 60 120 m 1:4.500	TÍTULO DEL PLAN: PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU
---	--	--	--

 Ajuntament de la Vila d'Olocau	EMPRESA CONSULTORA: 	ESCALA: 0 60 120 m 1:4.500	TÍTULO DEL PLAN: PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU
---	--	--	--

 Ajuntament de la Vila d'Olocau	EMPRESA CONSULTORA: 	ESCALA: 0 60 120 m 1:4.500 	TÍTULO DEL PLAN: PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU	DENOMINACIÓN: LÍNEAS, PARADA Y RADIO DE ACCIÓN DE AUTOBÚS
---	--	---	--	---

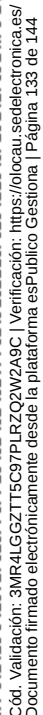
 Ajuntament de la Vila d'Olocau	EMPRESA CONSULTORA: 	ESCALA: 0 60 120 m 1:4.500 	TÍTULO DEL PLAN: PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU	DENOMINACIÓN: LÍNEAS, PARADA Y RADIO DE ACCIÓN DE AUTOBÚS
---	--	---	--	---

 Ajuntament de la Vila d'Olocau	EMPRESA CONSULTORA: 	ESCALA: 0 60 120 m 1:4.500 	TÍTULO DEL PLAN: PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU	DENOMINACIÓN: LÍNEAS, PARADA Y RADIO DE ACCIÓN DE AUTOBÚS	PLANO Nº: 8
---	--	--	--	---	---------------------------

 Ajuntament de la Vila d'Olocau	EMPRESA CONSULTORA: 	ESCALA: 0 60 120 m 1:4.500 	TÍTULO DEL PLAN: PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU	DENOMINACIÓN: LÍNEAS, PARADA Y RADIO DE ACCIÓN DE AUTOBÚS	PLANO Nº: 8
---	--	--	--	---	---------------------------

 Ajuntament de la Vila d'Olocau	EMPRESA CONSULTORA: 	ESCALA: 0 60 120 m 1:4.500 	TÍTULO DEL PLAN: PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU	DENOMINACIÓN: LÍNEAS, PARADA Y RADIO DE ACCIÓN DE AUTOBÚS	PLANO Nº: 8	FECHA: MARZO 2021
---	--	--	--	---	---------------------------	---------------------------------

 Ajuntament de la Vila d'Olocau	EMPRESA CONSULTORA: 	ESCALA: 0 60 120 m 1:4.500 	TÍTULO DEL PLAN: PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU	DENOMINACIÓN: LÍNEAS, PARADA Y RADIO DE ACCIÓN DE AUTOBÚS	PLANO Nº: 8	FECHA: MARZO 2021
---	--	--	--	---	---------------------------	---------------------------------



Leyenda

- Infraestructura ciclista existente
- Aparcabicis

Leyenda

-  Infraestructura ciclista existente
-  Aparcabicis

Leyenda

-  Infraestructura ciclista existente
-  Aparcabicis



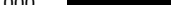
EMPRESA CONSULTORA:

 **CPS**

ESCALA:

0 40 80 m

1:3.000

A horizontal scale bar with a black rectangular fill. It is divided into two equal segments by a vertical white line. The number '0' is at the left end, '40' is at the division line, and '80 m' is at the right end. Below the bar, the text '1:3.000' is printed.

TÍTULO DEL PLAN:

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU

DENOMINACIÓN:	INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y APARCABICIS
---------------	--

PLANO Nº:	9
-----------	---

FECHA:

MARZO 2021



Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 134 de 144

Leyenda

Distribución plazas aparcamiento

C/D

PMR

VE



Legenda

- Puerta de entrada
- Calles peatonales
- Prioridad invertida actual
- Prioridad invertida propuesta

- ### Legenda
- Puerta de entrada
 - Calles peatonales
 - Prioridad invertida actual
 - Prioridad invertida propuesta



Leyenda

- Infraestructura ciclista existente
- Carril bici propuesto
- Ciclolocalle propuesta
- Prioridad invertida actual
- Prioridad invertida propuesta

- ### Leyenda
- Infraestructura ciclista existente
 - Carril bici propuesto
 - Ciclolocalle propuesta
 - Prioridad invertida actual
 - Prioridad invertida propuesta



EMPRESA CONSULTORA:

 **CPS**

ESCALA:
1:3000

0 50 100 m

TÍTULO DEL PLAN:

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU

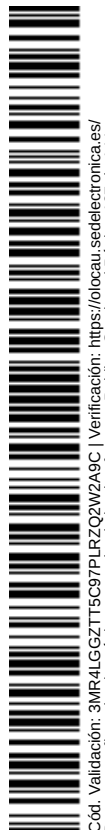
DENOMINACIÓN:

B1. RED CICLISTA INTERNA

PLANO Nº:	1
-----------	---

FECHA:

ABRIL 2021



Cód. Validación: 3MR4LGGZT5C97PLRZQ2W2A9C | Verificación: <https://olocau.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 137 de 144





Leyenda

- Escaleras
- Centros atractores

- Leyenda**
- Escaleras
 - Centros atractores



EMPRESA CONSULTORA:



ESCALA:

1:3.000

0

40

80 m

TÍTULO DEL PLAN:

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU

DENOMINACIÓN:

A4. ADECUACIÓN DE ESCALERAS

PLANO Nº:

15

FECHA:

MARZO 2021



Cód. Validación: 3MR4LGGZTT5C97PLRZQ2W2A9C | Verificación: <https://locau.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 140 de 144



Leyenda

-  Sentido único
-  Doble sentido
-  Calles peatonales

- ### Leyenda
-  Sentido único
 -  Doble sentido
 -  Calles peatonales



EMPRESA CONSULTORA:

 **CPS**

ESCALA: 0 30 60 m
1:2.000

TÍTULO DEL PLAN:	PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'OLOCAU
------------------	---

DENOMINACIÓN:	V1. REORDENACIÓN SENTIDOS DE CIRCULACIÓN (SUR)
---------------	--

PLANO Nº:	16.2
-----------	------

FECHA:

ABRIL 2021





Zonas de aparcamiento

Distribución plazas aparcamiento

- VE actual
- VE Propuestas
- Centros atractores

