

## REDACCIÓ I SEGUIMENT DEL PLA DE MOBILITAT METROPOLITANA SOSTENIBLE DE L'ÀREA DE CASTELLÓ

### Versió Preliminar del Pla - Tom III



Desembre de 2021





## Redacció i seguiment del Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de Castelló.

---

**VERSIÓ PRELIMINAR DEL PLA**

**TOM III**

Desembre de 2021





## ÍNDEX

### VERSIÓ PRELIMINAR DEL PLA

#### TOM III

9.	REFORMULACIÓ DELS OBJECTIUS DETALLATS .....	517
10.	ESCENARIS DE MOBILITAT DEL PLA .....	518
10.1.	HORITZÓ TEMPORAL .....	518
10.2.	ESCENARI TENDENCIAL.....	518
10.3.	ESCENARIS ADDICIONALS.....	518
10.3.1.	<i>Escenari convencional</i> .....	518
10.3.2.	<i>Escenari innovador</i> .....	518
10.3.3.	<i>Escenari transitori</i> .....	520
10.4.	ESTIMACIÓ DE LA SITUACIÓ DE LA MOBILITAT EN L'ESCENARI TENDENCIAL .....	521
10.5.	AVALUACIÓ MULTICRITERI I SELECCIÓ DE L'ESCENARI ÒPTIM .....	521
10.5.1.	<i>Emissions de gasos d'efecte d'hivernacle</i> .....	522
10.5.2.	<i>Consum energètic</i> .....	523
10.5.3.	<i>Soroll</i> .....	524
10.5.4.	<i>Selecció de l'escenari més favorable</i> .....	524
11.	PROGRAMES D'ACTUACIÓ .....	526
11.1.	MODEL FUTUR DE MOBILITAT: <i>XARXA DE MOBILITAT METROPOLITANA DE CASTELLÓ</i> .....	526
11.2.	LÍNIES ESTRATÈGIQUES I PROGRAMES D'ACTUACIÓ .....	526
12.	PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PLA .....	529
12.1.	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORT .....	529
12.2.	TRANSPORT PÚBLIC.....	554
12.3.	MOBILITAT NO MOTORITZADA .....	584
12.4.	MOBILITAT DE MERCADERIES .....	595
12.5.	VEHICLES .....	599
12.6.	ALTRES MESURES.....	608
13.	PROGRAMACIÓ DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ .....	630
13.1.	PROGRAMACIÓ TEMPORAL DE LES PROPOSTES.....	630
13.2.	ESTIMACIÓ DE COSTOS D'IMPLANTACIÓ DE LES PROPOSTES .....	631
14.	PLA DE GESTIÓ I SEGUIMENT.....	636
15.	DESCRIPCIÓ DEL PROCEDIMENT D'AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA .....	638

### ÍNDEX DE TAULES

TABLA Nº 285.	DISTRIBUCIÓ DEL PARC MÒBIL PER TIPOLOGIA DE VEHICLE PER ALS DIFERENTS ESCENARIS .....	522
TABLA Nº 286.	RESULTATS OBTINGUTS PER A CADA ESCENARI .....	523
TABLA Nº 287.	AVALUACIÓ MULTICRITERI I SELECCIÓ DE L'ESCENARI .....	525
TABLA Nº 288.	PRESSUPOST D'IMPLANTACIÓ PER AGENT .....	635
TABLA Nº 289.	INDICADORS DE SEGUIMENT PROPOSADES PLA BÀSIC DE MOBILITAT .....	636

### ÍNDEX D'IMATGES

IMAGEN Nº 206	ESQUEMA AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA ORDINÀRIA DEL PMOME DE CASTELLÓ.....	638
---------------	------------------------------------------------------------------------------	-----



## 9. REFORMULACIÓ DELS OBJECTIUS DETALLATS

Com ja s'indicava a l'inici del document, es van definir 19 objectius detallats:

1. Facilitar els intercanvis àgils de persones i mercaderies.
2. Potenciar el transport públic i fomentar la intermodalitat.
3. Equilibrar el repartiment modal entre el vehicle privat, transporte públic i maneres no motoritzades.
4. Fomentar la integració institucional, tarifària, física i operativa dels diferents sistemes de transport públic.
5. Gestionar eficaçment el trànsit i el sistema d'estacionament.
6. Potenciar la incorporació d'estacionaments de dissuasió.
7. Recuperar espai de la via pública per als mitjans no mecanitzats de transport.
8. Millorar les operacions de càrrega, distribució i descàrrega de mercaderies.
9. Reduir emissions contaminants i soroll i garantir un consum energètic més eficient.
10. Potenciar la renovació de les flotes de vehicles en vehicles menys contaminants.
11. Promoure les noves tecnologies aplicades a la mobilitat.
12. Promoure la mobilitat sostenible en els desplaçaments als grans centres atractors.
13. Crear estratègies de mobilitat segura i sostenible en els desplaçaments laborals i fomentar els desplaçaments sostenibles.
14. Apostar per la ciutat compacta mediterrània, amb barris i districtes equilibrats en termes de residència, ocupació, serveis i equipaments.
15. Avaluar la idoneïtat de crear un Servei de Coordinació del Transport Metropolità en l'àrea.
16. Promoure la més àmplia participació ciutadana.
17. Informar i educar a la població en els avantatges de desenvolupar hàbits de mobilitat més sostenibles.
18. Millorar la seguretat dels desplaçaments.
19. Suprimir barreres que puguen dificultar els desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda, de persones majors, que circulen amb carrets de bebé... (accessibilitat universal).

Com pot observar-se, tots els objectius anteriors estan dirigits a millorar la mobilitat en l'àrea, en termes de sostenibilitat i eficiència, afavorint la cohesió social i el desenvolupament de les activitats dels residents i visitants de l'àrea. No obstant això, després del diagnòstic realitzat cal concretar i redefinir aquests objectius considerant els resultats obtinguts

Així, pot afirmar-se que en aquesta àrea metropolitana el vehicle privat és la manera predominant per a realitzar qualsevol tipus de desplaçament, tant en l'àmbit metropolità com municipal, amb el 57% dels viatges que realitzen els residents del conjunt de l'àmbit i percentatges que van del 82% de Borriol al 50% de Castelló i La Vilavella. S'estableix a partir d'aquests resultats el primer dels objectius: **Reduir la representativitat del vehicle privat almenys al 50% del total de viatges tant globalment com a nivell municipal.**

Si es considera el repartiment modal dels viatges motoritzats interurbans, l'ús del vehicle privat és espectacularment elevat, amb el 93% per al conjunt de l'àmbit i el 81% a La Vilavella, que és el municipi amb menor percentatge. **L'increment de la representativitat del transport públic en els viatges motoritzats urbans i interurbans s'estableix com el segon objectiu.**

En la **mobilitat interna dels municipis** de l'àrea tampoc s'ha obtingut un repartiment a favor de la sostenibilitat. En efecte, només a La Vilavella l'ús del vehicle privat és residual i la gran majoria dels viatges es realitza a peu, però en la resta dels municipis els percentatges de viatges interns en vehicle privat van del 31% a Nules al 60% a L'Alcora. Aquest tipus de viatges està especialment indicat per a fer-se en maneres no motoritzades, per la qual cosa **augmentar la representativitat dels viatges a peu i amb bicicleta es defineix com el tercer objectiu.**

A més, els viatges amb bicicleta han resultat excessivament escassos i això marca com a quart **objectiu l'increment de la mobilitat ciclista, sobretot a l'interior dels municipis, i especialment en els viatges realitzats per la població més jove, amb la finalitat d'establir pautes de mobilitat sostenibles a llarg termini.**

Un altre dels elements que han destacat en el diagnòstic ha resultat la quasi inexistent presència de viatges de més d'una etapa, evidenciant la falta d'intermodalitat en els viatges que realitzen els residents en l'àrea, tant entre maneres de transport públic, com entre la bicicleta o el vehicle privat i el transport públic. Per això, s'estableix com a següent **objectiu la promoció de la intermodalitat.**

**Les operacions de càrrega i descàrrega coordinades amb la mobilitat de les persones i entre els municipis de l'àmbit a través d'un marc normatiu comú,** que permeta optimitzar les operacions sense generar conflictes amb altres usuaris de la via pública és un altre dels objectius que s'ha revelat com a pendent de millora.

Finalment, es defineix **la difusió de les bones pràctiques i la promoció de la mobilitat sostenible com a objectiu per a obtenir èxit en la implantació i desenvolupament del Pla de Mobilitat en l'actualitat i en el futur.**

## 10. ESCENARIS DE MOBILITAT DEL PLA

En relació amb els escenaris, aquests s'han plantejat des del punt de vista de la planificació del transport i la mobilitat. Així mateix, s'ha tractat de garantir, en la mesura que siga possible, la consistència dels escenaris amb els proposats en els altres plans de mobilitat metropolitana que es troben actualment en redacció en la Comunitat (PMOME Alacant-Elx i PMOME València). No obstant això, les diferències entre escenaris són lògiques si es considera el fet que el nivell de maduresa de les tres àrees metropolitanes és diferent, sent, sense cap dubte, Castelló l'àrea que es troba en un estat de maduresa menys avançat que les altres àrees, per la qual cosa s'evidencia la necessitat d'adaptar els escenaris a la realitat d'aquesta.

### 10.1. Horitzó temporal

La definició de l'horitzó temporal del Pla de Mobilitat s'ha dut a terme tenint en compte les següents consideracions:

- L'horitzó triat permet una planificació del sistema de transports amb una certa amplitud temporal.
- Permet conèixer amb una certa seguretat quins són els processos de desenvolupament territorial i urbanístic previstos, que generaren la mobilitat que cal atendre.
- Finalment, permet també una certa seguretat respecte als processos de predicció de la demanda i d'efectes de les estratègies de transport a partir dels models de demanda disponibles.

Amb tot això, es defineix l'horitzó temporal de 15 anys des de l'aprovació del Pla a l'efecte d'obtenir l'alternativa triada; alternativa que podrà executar-se en un termini inferior si les disponibilitats econòmiques ho permeteren.

### 10.2. Escenari tendencial

Aquest escenari consisteix a no aplicar cap de les mesures en matèria de planificació del transport i mobilitat proposades pel PMOME Castelló. En aquest sentit, la previsible evolució de les variables i paràmetres de mobilitat seria continuista respecte de la situació actual, mantenint, a tall d'exemple, la tendència en el repartiment modal (amb l'ús massiu del vehicle privat) i els nivells d'emissions al medi ambient actuals que existeixen en l'àmbit metropolità de Castelló.

Tenint en compte l'anterior, si no existira el PMOME, dins de 15 anys estarien implementades les següents mesures:

- Nou mapa concessional dels serveis públics de transport per carretera de la Comunitat Valenciana.
- Supressió del peatge de l'AP-7, després de la seua liberalització a final de 2019.
- Boulevard de la Plana, entre Vila-real i Castelló.
- Tancament de la ronda oest de circumval·lació de Castelló.
- Ronda sud-oest de Vila-real.
- Política limitada de restricció d'aparcament.

### 10.3. Escenaris addicionals

Així mateix, es plantegen tres escenaris addicionals:

#### 10.3.1. Escenari convencional

Aquest escenari, denominat convencional o tradicional, consisteix a aplicar la planificació en matèria de transports i mobilitat que s'ha anat implementant històricament en la Comunitat i, en general, a nivell nacional. Aquest escenari estaria basat en:

- Inversions en infraestructures viàries.
- Limitades inversions en oferta de transport públic de qualitat i competitiu amb el vehicle privat.
- Absència de mesures per a limitar l'ús del vehicle privat amb una/un ocupant.
- Absència de mesures relacionades amb la regulació i restricció de l'aparcament en destí (zones urbanes, zones comercials o centres de treballs, per exemple).
- Les millores en el repartiment modal cap a maneres "sostenibles" estan únicament lligades a les decisions i conscienciació individual de la població i al canvi de prioritats de la població jove.
- Creixement tendencial del parc mòbil.

Dins d'aquest escenari s'inclou, a més de les incloses en l'escenari tendencial, el següent paquet de mesures:

- Creació del nou accés viari i ferroviari a la dàrsena sud del port de Castelló i Plataforma logística intermodal.
- Creació de la nova biela de connexió CV-10 amb la CV-21 com a ruta alternativa per a l'accés a Onda i l'Alcora sense agafar la CV-20 i la CV-16 respectivament.
- Creació de dos nous enllaços: entre l'AP-7 i la CV-20 i entre l'AP-7 i la CV-147.
- Connexió de la CS-22 amb l'eix d'alta capacitat nord-sud.
- Millora de la xarxa de Rodalia en l'Àrea Metropolitana.
- Realització de campanyes de promoció del transport públic.
- Millora de la informació del transport públic.
- Vial d'emergències Almassora Costa
- Reducció de l'accidentalitat en la xarxa d'infraestructures

#### 10.3.2. Escenari innovador

Aquest escenari implica l'assentament de les tendències d'innovació tecnològica en matèria de mobilitat que han anat desenvolupant-se en els anys recents, de la manera següent:

- Fiançament de la mobilitat com a servei (MaaS) com a forma general de canalitzar les necessitats de desplaçament en l'àrea metropolitana de Castelló.
- Determinada implantació del vehicle autònom.



- Elevació a màxims de la quota del transport públic i combinació del mateix amb el transport a demanda per a desplaçaments que no puguin ser coberts amb transport públic per la naturalesa dels seus orígens/destinacions.
- Augment del teletreball, per la qual cosa disminueixen les necessitats de mobilitat obligada motiu treball i es lamineja en el dia, disminuint les "puntes" típiques de concentració de mobilitat.
- Augment a màxims de l'e-commerce amb reducció dràstica del comerç tradicional i amb ell, de les necessitats de mobilitat lligades a compres.
- Mesures per a la reducció de lliuraments del comerç electrònic mitjançant consignes o taquilles per a centralitzar els lliuraments.
- Es redueix la necessitat d'espai en les infraestructures viàries i en les infraestructures nodals per a aparcament.
- Devolució de l'espai públic a la ciutadania per als seus desplaçaments en maneres no motoritzades (a peu, bicicleta) en alliberar espai procedent de les infraestructures viàries.
- Generalització d'ús de les maneres no motoritzades en els desplaçaments metropolitans de curta/mitjana distància.
- Decreixement del parc mòbil i entrada en desús dels vehicles en propietat.

Dins d'aquest escenari s'inclou, a més de les incloses en l'escenari tendencial, el següent paquet de mesures:

- Priorització de circulació per al transport públic mitjançant la implantació de carril d'ús exclusiu per al bus i taxi
- Millora de la dotació de serveis en els aparcaments dissuasius i Park&Ride d'estacions de rodalia mitjançant la implantació d'àrees de recàrrega de vehicle elèctric
- Creació de Park and Ride
- Desenvolupament del projecte "Boulevard de la Plana" Tram 1: Castelló-Almassora-Vila-real
- Desenvolupament del projecte "Boulevard de la Plana" Tram 2: Vila-real-Nules
- Xarxa de rondes de circumval·lació en l'Àrea Metropolitana de Castelló
- Foment d'actuacions de disseny urbà al voltant de les estacions ferroviàries
- Connexió de l'eix d'alta capacitat nord-sud amb la CS-22
- Impuls a la mobilitat sostenible en àrees industrials
- Vial d'emergències Almassora costa
- Permeabilització de l'AP-7 lliure mitjançant dos nous enllaços
- Biela de connexió de la CV-10 amb la CV-21
- Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de passatgers per carretera

- Millora de serveis de rodalia ferroviària en el nucli València-Castelló
- Creació del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló
- Creació d'un sistema tarifari integrat sobre un sistema de taquillatge basat en tecnologia sense contactes en l'àrea metropolitana de Castelló
- Directrius per a homogeneïtzació dels serveis de transport interurbà
- Millora de la informació del sistema de transport en l'àmbit
- Implementació de serveis de transport públic a demanda
- Establiment de criteris de qualitat, sostenibilitat i homogeneïtat de vehicles en el sector del taxi
- Millora de l'accessibilitat universal a la xarxa metropolitana de transport públic
- Foment del cotxe compartit i els "serveis de mobilitat com a servei" (mobility as a service) en els desplaçaments diaris
- Millora de la intermodalitat i accessibilitat al transport públic
- Modernització del TRAM de Castelló
- Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris cicle-per als vianants troncal d'àmbit metropolità
- Foment de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit municipal estructurant
- Establir una xarxa d'aparcaments de bicicletes segurs en besanviadors de transport i grans centres atractors
- Promoció de la bicicleta
- Suport per a la implementació d'itineraris per als vianants urbans i conversió en zona de vianants de vies en zones urbanes
- Garantir itineraris per als vianants accessibles i assegurances al transport públic
- Marc comú de la mobilitat de mercaderies i la càrrega i descàrrega en l'àrea metropolitana de Castelló
- Promoció de la instal·lació de sistemes d'informació i senyalització per a vehicles pesants
- Foment de l'ús dels vehicles eficients i menys contaminants
- Foment de l'electrificació de la flota de vehicles de la Generalitat Valenciana
- Xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics
- Xarxa de punts de recàrrega de vehicles de gas
- Regulació de l'ús i implantació de les noves maneres de transport elèctric (PMD)
- Definició i gestió de zones de baixes emissions (ZBE)
- Millora de la comunicació, informació i sensibilització cap a la mobilitat sostenible entre la ciutadania
- Promoció de la investigació i la innovació

- Establiment de directrius per als plans territorials i urbanístics amb criteris en matèria de mobilitat sostenible
- Foment del desenvolupament i actualització de plans de mobilitat de centres generadors de mobilitat
- Impuls als plans de mobilitat urbana sostenible – PMUS –.
- Reducció de l'accidentalitat en la xarxa d'infraestructures
- Reducció de la contaminació acústica en la xarxa viària interurbana
- Foment de l'adhesió dels municipis metropolitans al "Pacte Valencià per la mobilitat segura i sostenible"
- Coordinació amb altres plans: Estratègia de Mobilitat per a les fases de desescalada i normalitat millorada

### 10.3.3. Escenari transitori

Aquest escenari implica l'assentament relatiu de les tendències d'innovació tecnològica en matèria de mobilitat que han anat desenvolupant-se en els anys recents i el manteniment d'alguns dels patrons de comportament actuals en matèria de mobilitat:

- Determinada penetració de la mobilitat com a servei (MaaS)
- Limitada implantació del vehicle autònom.
- Augment de la quota del transport públic i combinació del mateix amb el transport a demanda per a desplaçaments que no puguen ser coberts amb transport públic per la seua naturalesa.
- Determinat augment del teletreball, per la qual cosa disminueixen les necessitats de mobilitat obligada motiu treball i es laminen en el dia, disminuint les "puntes" típiques de concentració de mobilitat.
- Augment significatiu de l'e-commerce però manteniment relatiu del comerç tradicional i amb ell, de les necessitats de mobilitat lligades a compres.
- Reducció de la necessitat d'espai en determinades infraestructures viàries en les quals el transport públic aferme la seua captació.
- Necessitat d'inversions puntuals en infraestructures viàries estructurants i en manteniment de les existents
- Augment notable de la captació de les maneres no motoritzades en moviments metropolitans de curta/mitjana distància, canalitzats a través d'una potent xarxa d'itineraris ciclopeatonals.
- Devolució en certa manera de l'espai públic a la ciutadania per als seus desplaçaments en maneres no motoritzades (a peu, bicicleta)
- Decreixement lleuger del parc mòbil.

Dins d'aquest escenari s'inclou el següent paquet de mesures:

- Priorització de circulació per al transport públic mitjançant la implantació de carril d'ús exclusiu per al bus i taxi

- Millora de la dotació de serveis en els aparcaments dissuasius i Park&Ride d'estacions de rodalia mitjançant la implantació d'àrees de recàrrega de vehicle elèctric
- Creació de Park and Ride
- Desenvolupament del projecte "Boulevard de la Plana" Tram 1: Castelló-Almassora-Vila-real
- Desenvolupament del projecte "Boulevard de la Plana" Tram 2: Vila-real-Nules
- Xarxa de rondes de circumval·lació en l'Àrea Metropolitana de Castelló
- Foment d'actuacions de disseny urbà al voltant de les estacions ferroviàries
- Connexió de l'eix d'alta capacitat nord-sud amb la CS-22
- Impuls a la mobilitat sostenible en àrees industrials
- Vial d'emergències Almassora costa
- Permeabilització de l'AP-7 lliure mitjançant dos nous enllaços
- Biela de connexió de la CV-10 amb la CV-21
- Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de passatgers per carretera
- Millora de serveis de rodalia ferroviària en el nucli València-Castelló
- Creació del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló
- Creació d'un sistema tarifari integrat sobre un sistema de taquillatge basat en tecnologia sense contactes en l'àrea metropolitana de Castelló
- Directrius per a homogeneïtzació dels serveis de transport interurbà
- Millora de la informació del sistema de transport en l'àmbit
- Implementació de serveis de transport públic a demanda
- Establiment de criteris de qualitat, sostenibilitat i homogeneïtat de vehicles en el sector del taxi
- Millora de l'accessibilitat universal a la xarxa metropolitana de transport públic
- Foment del cotxe compartit i els "serveis de mobilitat com a servei" (mobility as a service) en els desplaçaments diaris
- Millora de la intermodalitat i accessibilitat al transport públic
- Modernització del TRAM de Castelló
- Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris cycle-per als vianants troncal d'àmbit metropolità
- Foment de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit municipal estructurant
- Establir una xarxa d'aparcaments de bicicletes segurs en bescanviadors de transport i grans centres atractors
- Promoció de la bicicleta

- Suport per a la implementació d'itineraris per als vianants urbans i conversió en zona de vianants de vies en zones urbanes
- Garantir itineraris per als vianants accessibles i assegurances al transport públic
- Marc comú de la mobilitat de mercaderies i la càrrega i descàrrega en l'àrea metropolitana de Castelló
- Promoció de la instal·lació de sistemes d'informació i senyalització per a vehicles pesants
- Foment de l'ús dels vehicles eficients i menys contaminants
- Foment de l'electrificació de la flota de vehicles de la Generalitat Valenciana
- Xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics
- Xarxa de punts de recàrrega de vehicles de gas
- Regulació de l'ús i implantació de les noves maneres de transport elèctric (PMD)
- Definició i gestió de zones de baixes emissions (ZBE)
- Millora de la comunicació, informació i sensibilització cap a la mobilitat sostenible entre la ciutadania
- Promoció de la investigació i la innovació
- Establiment de directrius per als plans territorials i urbanístics amb criteris en matèria de mobilitat sostenible
- Foment del desenvolupament i actualització de plans de mobilitat de centres generadors de mobilitat
- Impuls als plans de mobilitat urbana sostenible – PMUS –.
- Reducció de l'accidentalitat en la xarxa d'infraestructures
- Reducció de la contaminació acústica en la xarxa viària interurbana
- Foment de l'adhesió dels municipis metropolitans al "Pacte Valencià per la mobilitat segura i sostenible"
- Coordinació amb altres plans: Estratègia de Mobilitat per a les fases de desescalada i normalitat millorada

#### 10.4. Estimació de la situació de la mobilitat en l'escenari tendencial

S'ha modelitzat la tendència esperada per a mobilitat en cas de no implementar cap de les mesures incloses en els escenaris convencional, transitori ni innovador.

El procés dut a terme i els resultats obtinguts per a l'escenari tendencial, s'exposen de manera detallada en l'Annex IV.

#### 10.5. Avaluació multicriteri i selecció de l'escenari òptim

Una vegada definits els escenaris, amb les mitjanes incloses en cadascun d'ells, s'inclouen aquests en la modelització tal com s'explica en l'Annex IV.

Per a realitzar la comparació entre escenari i així seleccionar el que resulte més idoni, s'elabora una anàlisi en el qual es tenen criteris que està directament relacionats amb la consecució dels objectius prèviament

exposats. Per a cada escenari s'obté, en funció de la puntuació obtinguda per cada criteri, una puntuació total. Se selecciona aquell escenari que obtinga major puntuació. Cal destacar l'especial rellevància d'aquells criteris de caràcter ambiental, que en conjunt suposen quasi el 60% del pes total per a la selecció de l'escenari més favorable.

Els criteris utilitzats per a realitzar la comparativa són els següents:

- Congestió vehicular, donada en vehicles per hora. A major valor de vehicles per hora es penalitzarà la puntuació de cada escenari.
- Nombre de viatgers diaris en transport públic.
- Integració tarifària.
- Cost d'inversió. A major valor es penalitzarà la puntuació de l'escenari.
- Emissions de gasos d'efecte d'hivernacle. A major valor es penalitzarà la puntuació de l'escenari.
- Consum energètic. A major valor es penalitzarà la puntuació de l'escenari.
- Emissió de soroll. A major valor es penalitzarà la puntuació de l'escenari.
  - Ocupació de sòl. S'atorgarà un índex, comprès entre 0 i 1 depenent del grau d'ocupació de sòl que suposa l'escenari. A major ocupació de sòl es penalitzarà la puntuació de l'escenari.
  - Factibilitat tecnològica. S'atorgarà un índex, comprès entre 0 i 1, en el qual s'avalua si resulta factible l'aplicació de totes les mesures de cada escenari dins de l'horitzó temporal del Pla.

Una vegada obtinguda la puntuació individual de cada criteri per a tots els escenaris, es multiplica cada valor per un coeficient de ponderació, entre 1 i 5, en funció de la importància relativa de cada criteri:

- Viatgers en transport públic diaris: 5
- Integració tarifària: 5
- Cost d'inversió: 5
- Emissions CO2 (ton/any): 3
- Cost energètic (tep/any): 3
- Soroll: 2
- Congestió (veh-h): 1
- Ocupació de sòl: 3
- Factibilitat tecnològica: 5

De la modelització d'escenaris s'han obtingut els principals efectes, en termes de vehicles per quilòmetre, vehicles per hora i repartiment modal i a través d'aquestes variables, els valors d'emissions, consum energètic i soroll. Els resultats de vehicles-quilòmetre per a cada escenari són els següents:

veh-km	Tendencial	Convencional	Transitori	Innovador
Lleugers	5.504.251	5.500.809	5.581.654	5.583.597
Pesats	886.042	885.034	887.212	887.557

Font: Elaboració pròpia

D'altra banda, com la distribució per tipus de vehicle del parc mòbil serà diferent per a cada escenari, s'ha obtingut una estimació d'aquesta distribució basada en les dades de la tendència actual i en la penetració del vehicle elèctric en cada escenari:

**Tabla nº 285. Distribució del parc mòbil per tipologia de vehicle per als diferents escenaris**

Lleugers	Escenari (any 2035)				
	Base	Tendencial	Convencional	Transitori	Innovador
Combustible					
Dièsel	50,1%	30,0%	30,0%	15,0%	0,0%
Gasolina	49,8%	55,0%	55,0%	55,0%	50,0%
Elèctric	0,1%	15,0%	15,0%	30,0%	50,0%

Pesats	Escenari (any 2035)				
	Base	Tendencial	Convencional	Transitori	Innovador
Combustible					
Dièsel	90,9%	75,0%	75,0%	35,0%	0,0%
Gasolina	9,0%	17,5%	17,5%	40,0%	60,0%
Elèctric	0,1%	7,5%	7,5%	25,0%	40,0%

Font: Elaboració pròpia

### 10.5.1. Emissions de gasos d'efecte d'hivernacle

L'objecte d'aquest epígraf és definir i calcular les emissions derivades de cadascun dels 4 escenaris estudiats. Aquestes emissions per a vehicles de motor es mesuren en unitats de massa per longitud (g/km).

Els agents contaminants considerats per al càlcul han sigut els següents:

- CO<sub>2</sub>: Diòxid de carboni.
- CO: Monòxid de carboni.
- COVNM: Compostos orgànics volàtils a excepció del metà.
- NO<sub>x</sub>: Monòxid de nitrogen
- N<sub>2</sub>O: Òxid nítrós
- NH<sub>3</sub>: Amoníac
- Pb: Plom.

Per a dur a terme el càlcul d'emissions de CO<sub>2</sub> i de la resta de contaminants, s'han seguit les directrius establides pel Ministeri per a la Transició Ecològica. L'estimació de les emissions i projeccions pel Sistema Espanyol d'Inventari (SEI) es realitza d'acord amb metodologies que segueixen directrius validades per les instàncies internacionals i europees implicades, en relació amb els gasos d'efecte d'hivernacle i els contaminants atmosfèrics.

Les metodologies utilitzades per a estimar les emissions en cada sector d'activitat es descriuen en Fitxes Sectorials, que es troben en procés d'elaboració i de publicació a través del cercador de la pàgina web del Ministeri per a la Transició Ecològica (<https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei/>).

Les emissions de contaminants d'una categoria de vehicles en un tram i en un període de temps, són igual al producte d'emissió associat a la categoria, pel nombre de vehicles d'aquesta categoria que circulen pel tram, per la longitud del tram.

Sent la fórmula la següent:

$$Emissions \text{ per període de temps [g]} = \text{Factor d'emissió segons tipus de combustible [g/km]} \times \text{Nombre de vehicles per quilometratge recorregut [veh-km]}$$

### FACTOR D'EMISSIÓ SEGONS TIPUS DE COMBUSTIBLE

Segons la fitxa del Parc de vehicles automòbils per al municipi de Castelló que publica la Direcció General de Trànsit (Ministeri de l'Interior), la distribució de vehicles per carburant és la següent:

Vehículos por tipo y carburante - 2018					
	Total	Dièsel	Gasolina	Electr.	Resto
<b>Total</b>	<b>126.323</b>	<b>62.214</b>	<b>61.845</b>	<b>164</b>	<b>2.100</b>
Turismos	87.915	45.433	42.367	46	69
Motocicletas	12.668	5	12.639	13	11
Furgonetas y camiones	15.699	14.185	1.439	13	62
Autobuses	311	290	0	9	12
Tractores industriales	1.279	1.279	0	0	0
Ciclomotores	5.365	140	5.206	19	0
Otros	3.086	882	194	64	1.946

*Datos a 31 de diciembre*

Font: <http://www.pegv.gva.es/auto/scpd/web/fichas/>

D'acord amb el document "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018", on es troben els factors d'emissió corresponents a vehicles lleugers, pesats i comercials lleugers de totes les categories EURO:

Table 3-17: Tier 2 exhaust emission factors for passenger cars, NFR 1.A.3.b.i

Type	Technology	CO	NM VOC	NO <sub>x</sub>	N <sub>2</sub> O	NH <sub>3</sub>	Pb	CO <sub>2</sub> lube
Units		g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km
Notes			Given as THC-CH <sub>4</sub>	Given as NO <sub>2</sub> equivalent				due to lube oil
Petrol Medium	PRE ECE	37.3	2.8	2.53	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/00-01	29.6	2.19	2.53	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/02	21.7	2.060	2.40	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/03	21.1	2.06	2.51	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/04	13.4	1.68	2.66	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	Open Loop	6.49	0.29	1.29	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	Euro 1 - 91/441/EEC	3.92	0.530	0.485	0.01	0.0922	1.82E-05	0.596
	Euro 2 - 94/12/EEC	2.04	0.251	0.255	0.006	0.1043	1.82E-05	0.530
	Euro 3 - 98/69/EC I	1.82	0.119	0.097	0.002	0.0342	1.82E-05	0.464
	Euro 4 - 98/69/EC II	0.62	0.065	0.061	0.002	0.0342	1.82E-05	0.398
	Euro 5 - EC 715/2007	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
	Euro 6 up to 2016	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2017-2019	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2020+	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
Diesel Medium	Conventional	0.688	0.159	0.546	0.00	0.0010	1.82E-05	0.663
	Euro 1 - 91/441/EEC	0.414	0.047	0.690	0.003	0.0010	1.82E-05	0.596
	Euro 2 - 94/12/EEC	0.296	0.035	0.716	0.005	0.0010	1.82E-05	0.530
	Euro 3 - 98/69/EC I	0.089	0.02	0.773	0.007	0.0010	1.82E-05	0.464
	Euro 4 - 98/69/EC II	0.092	0.014	0.58	0.01	0.0010	1.82E-05	0.398
	Euro 5 - EC 715/2007	0.040	0.0080	0.55	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398
	Euro 6 up to 2016	0.049	0.0080	0.45	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2017-2019	0.049	0.0080	0.35	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2020+	0.049	0.0080	0.17	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398

Font: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018

Del mateix document, s'obté que l'emissió de material particulat PM 2.5 per a un vehicle de gasolina mitjà Euro 6 2020+ és de 0,0016 grams/km i en el cas d'un vehicle dièsel amb mateixa categoria 0,0015 grams/km.

Pel que fa a vehicles pesants, els factors d'emissió per km són els següents:

Table 3-21: Tier 2 exhaust emission factors for heavy-duty vehicles, NFR 1.A.3.b.iii

Type	Technology	CO	NM VOC	NO <sub>x</sub>	N <sub>2</sub> O	NH <sub>3</sub>	Pb	CO <sub>2</sub> lube	PM2.5
Units		g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	
Notes			Given as THC-CH <sub>4</sub>	Given as NO <sub>2</sub> equivalent				due to lube oil	PM2.5=P M10-TS P
Diesel 16 - 32 t	Conventional	1.93	0.486	10.7	0.029	0.0029	1.31E-05	4.86E-01	0.418
	Euro I - 91/542/EEC I	1.55	0.449	7.52	0.008	0.0029	1.14E-05	4.86E-01	0.297
	Euro II - 91/542/EEC II	1.38	0.29	7.91	0.007	0.0029	1.11E-05	4.86E-01	0.155
	Euro III - 2000	1.49	0.278	6.27	0.004	0.0029	1.13E-05	4.86E-01	0.13
	Euro IV - 2005	0.105	0.010	3.83	0.012	0.0029	1.06E-05	4.86E-01	0.0239
	Euro V - 2008	0.105	0.010	2.18	0.034	0.011	1.06E-05	4.86E-01	0.0239
	Euro VI	0.105	0.010	0.422	0.032	0.009	1.06E-05	4.86E-01	0.0012

Font: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018

Tabla nº 286. Resultats obtinguts per a cada escenari

Emissions								
Totals (g/dia)	CO (g/km)	COVNM (g/km)	NOX (g/km)	N <sub>2</sub> O (g/km)	NH <sub>3</sub> (g/km)	Pb (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	PM 2,5 (g/km)
Tendencial	2.391.321,85	251.269,06	2.207.479,86	142.642,66	77.527,38	128,91	3.859.305,59	12.274,48
Convencional	2.389.826,47	251.111,93	2.206.099,45	142.553,47	77.478,89	128,83	3.856.892,23	12.266,80
Transitori	2.149.494,96	225.777,90	1.154.006,96	69.854,40	56.932,87	91,82	2.495.278,42	8.512,02
Innovador	1.730.915,07	181.466,90	170.299,71	3.629,34	34.339,12	50,81	1.102.760,41	4.466,88

Emissions								
Totals (Tn/dia)	CO (g/km)	COVNM (g/km)	NOX (g/km)	N <sub>2</sub> O (g/km)	NH <sub>3</sub> (g/km)	Pb (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	PM 2,5 (g/km)
Tendencial	2,39	0,25	2,21	0,14	0,08	0,00	3,86	0,01
Convencional	2,39	0,25	2,21	0,14	0,08	0,00	3,86	0,01
Transitori	2,15	0,23	1,15	0,07	0,06	0,00	2,50	0,01
Innovador	1,73	0,18	0,17	0,00	0,03	0,00	1,10	0,00

Emissions								
Totals (Tn/any)	CO (g/km)	COVNM (g/km)	NOX (g/km)	N <sub>2</sub> O (g/km)	NH <sub>3</sub> (g/km)	Pb (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	PM 2,5 (g/km)
Tendencial	872,83	91,71	805,73	52,06	28,30	0,05	1.408,65	4,48
Convencional	872,29	91,66	805,23	52,03	28,28	0,05	1.407,77	4,48
Transitori	784,57	82,41	421,21	25,50	20,78	0,03	910,78	3,11
Innovador	631,78	66,24	62,16	1,32	12,53	0,02	402,51	1,63

Font: Elaboració pròpia

### 10.5.2. Consum energètic

Per a l'obtenció del consum energètic que comporta la implantació de cada escenari s'ha utilitzat novament el document "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018", on es detalla el consum energètic per tipologia de vehicle i quilòmetre recorregut:

Table 3-27: Tier 2 average fuel/energy consumption values

Vehicle category	Sub-category	Technology	FC (g/km)
Passenger cars	Petrol Mini	Euro 4 and later	49
	Petrol Small	PRE-ECE to open loop	65
		Euro 1 and later	56
	Petrol Medium	PRE-ECE to open loop	77
		Euro 1 and later	66
	Petrol Large-SUV-Executive	PRE-ECE to open loop	95
		Euro 1 and later	86
	Diesel Small	Euro 4 and later	38
	Diesel Medium	Conventional	63
		Euro 1 and later	55
	Diesel Large-SUV-Executive	Conventional	75
		Euro 1 and later	73
	LPG	Conventional	59
2-stroke	Euro 1 and later	57	
Hybrid Petrol Small	Conventional	82	
Hybrid Petrol Medium	Euro 4	34	
Heavy-duty trucks	Petrol > 3.5 t	Euro 4	34
	<=7.5 t	Conventional	177
		Euro I and later	125
	7.5-16 t	Conventional	101
		Euro I and later	182
	16-32 t	Conventional	155
		Euro I and later	251
> 32 t	Conventional	210	
	Euro I and later	297	
		Euro I and later	251

Font: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018

A partir dels resultats obtinguts del model quant a circulació de vehicles i la taula anterior, s'obté per a cada escenari les tones equivalents de petroli consumides:

Totals (g/dia)	Consumisc Energia (g/dia)
Tendencial	1.157.543.985,30
Convencional	1.156.820.132,70
Transitori	658.914.254,70
Innovador	184.258.701,00

Totals (Tn/dia)	Consumisc Energia (Tn/dia)
Tendencial	1.157,54
Convencional	1.156,82
Transitori	658,91
Innovador	184,26

Totals (Tn/any)	Consumisc Energia
Tendencial	422.503,55
Convencional	422.239,35
Transitori	240.503,70
Innovador	67.254,43

Font: Elaboració pròpia

### 10.5.3. Soroll

Actualment no existeix a Espanya cap fórmula d'aplicació general o model matemàtic de previsió de soroll originat pel trànsit.

La Directiva Europea sobre soroll recomana, per al trànsit rodat, l'ús de les fórmules del mètode francès "Guide du bruit dones transports terrestres". La fórmula d'aplicació queda recollida en la publicació "Reducció del soroll a l'entorn de les carreteres" del Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, i és la següent:

$$L_{eq} = 20 + 10 \cdot \log(Q_{vl} + E \cdot Q_{vp}) + 20 \cdot \log V - 12 \cdot \log\left(d + \frac{l_c}{3}\right) + 10 \cdot \log \frac{\theta}{180}$$

On:

- $L_{eq}$  = Nivell de pressió sonor equivalent dB (A).
- $Q_{vl}$ ,  $Q_{vp}$  = Nombre de vehicles lleugers i pesats.
- $E$  = Factor de correcció per equivalència entre vehicles lleugers i pesats.
- $V$  = Velocitat en km/h.
- $d$  = Distància de la vora de la carretera.
- $l_c$  = Amplària de la carretera.
- $\theta$  = Angle de visió.

A partir de l'anterior equació es realitza una comparativa dels nivells de soroll, en termes relatius, entre els diferents escenaris plantejats. L'equació plantejada mostra com a major nombre de vehicles i velocitat, s'obtenen valors majors de soroll.

Pel que fa a la tipologia de vehicles, en els escenaris transitori i innovador s'espera una gran penetració del vehicle elèctric, amb la disminució en els nivells de soroll que això comporta. D'altra banda, l'escenari convencional, en el qual s'inclouen noves carreteres, comportarà majors nivells de contaminació acústica en zones en les quals abans no existia.

Finalment, es tindrà en compte per a la comparativa la quantitat de vehicles circulant en l'Àrea Metropolitana en termes de vehicles-quilòmetre. Depenent de l'escenari, la quota modal obtinguda afavorirà en major o menor mesura al vehicle privat enfront del transport públic, la qual cosa suposarà uns nivells de soroll superiors en aquells escenaris on percentatge d'ús del transport públic siga menor.

S'assignarà a cada escenari un índex de soroll entre 0 i 1 en funció dels paràmetres esmentats.

### 10.5.4. Selecció de l'escenari més favorable

Una vegada establits i calculats els criteris a avaluar per a cada escenari, es procedeix a realitzar la comparació entre ells:

**Tabla nº 287. Avaluació multicriteri i selecció de l'escenari**

	EFECTES DEL MODEL			
	Escenari tendencial	Escenari convencional	Escenari transitori	Escenari innovador
Viatgers TP/dia	42.530	42.530	59.253	60.858
Integració tarifària	0	0	1	1
Cost inversió	64.500.000,00 €	328.106.000,00 €	341.166.000,00 €	682.332.000,00 €
Emissions CO2 (Tn/any)	1.408,65	1.407,77	910,78	402,51
Cost energètic (tep/any)	422.503,55	422.239,35	240.503,70	67.254,43
Soroll	1	0,9	0,7	0,6
Congestió (veh-h)	86.330,00	84.261,00	88.048,00	87.774,49
Ocupació de sòl	0,7	1	0,2	0,1
Factibilitat tecnològica	1,00	1,00	0,90	0,20

	NORMALITZACIÓ			
	Escenari tendencial	Escenari convencional	Escenari transitori	Escenari innovador
Viatgers TP/dia	0,00	0,00	0,91	1,00
Integració tarifària	0,00	0,00	1,00	1,00
Cost inversió	1,00	0,57	0,55	0,00
Emissions CO2 (Tn/any)	0,00	0,00	0,49	1,00
Cost energètic (tep/any)	0,00	0,00	0,51	1,00
Soroll	0,00	0,25	0,75	1,00
Congestió (veh-h)	0,45	1,00	0,00	0,07
Ocupació de sòl	0,33	0,00	0,89	1,00
Factibilitat tecnològica	1,00	1,00	0,88	0,00

	PUNTUACIÓ DE CADA ESCENARI			
	Escenari tendencial	Escenari convencional	Escenari transitori	Escenari innovador
Viatgers TP/dia	0,00	0,00	4,56	5,00
Integració tarifària	0,00	0,00	5,00	5,00
Cost inversió	5,00	2,87	2,76	0,00
Emissions CO2 (Tn/any)	0,00	0,00	1,48	3,00
Cost energètic (tep/any)	0,00	0,00	1,54	3,00
Soroll	0,00	0,50	1,50	2,00
Congestió (veh-h)	0,45	1,00	0,00	0,07
Ocupació de sòl	1,00	0,00	2,67	3,00
Factibilitat tecnològica	5,00	5,00	4,38	0,00
<b>SUMA</b>	<b>11,45</b>	<b>9,37</b>	<b>23,89</b>	<b>21,07</b>

Font: Elaboració pròpia

Finalment, després d'avaluar i comparar els efectes derivats dels diferents escenaris, l'escenari transitori és el que resulta més favorable.

## 11. PROGRAMES D'ACTUACIÓ

### 11.1. Model Futur de Mobilitat: Xarxa de Mobilitat Metropolitana de Castelló

A partir de la redefinició dels objectius detallats presentats anteriorment, s'han establert les següents línies estratègiques que defineixen el model futur de mobilitat mitjançant el qual s'aconseguirà la consecució d'aquests objectius:

- Ús més racional del cotxe.
- Major ús del transport públic i de les maneres de transport sostenibles, de manera que:
  - Les relacions més llargues dins de l'àmbit es realitzen amb Rodalia.
  - Les relacions mitjanes o que manquen d'oferta de Rodalia, amb autobús interurbà.
  - Les relacions pròximes, amb bicicleta o a peu.
- Alliberament de l'espai públic urbà perquè la ciutat siga per al vianant i els usuaris de transport públic, mitjançant la implantació d'aparcaments dissuasius, carrers segurs, prioritat invertida, restricció d'estacionament en el centre...
- Trajectes agradables, gràcies a la millora de la urbanització en polígons, al voltant de les estacions de Rodalia i parades d'autobusos interurbans, accessibilitat per a tots...
- Sistema coordinat de càrrega-descarrega amb espai suficient i horaris adequats, a costa de places d'aparcament o en coordinació amb zona blava-multiusos.
- Reordenació de trànsit segons tipologia: Vehicles lleugers, viatges de pas, accés a polígons i centres atractors...
- Recorreguts segurs.
- Facilitat en la intermodalitat.
- Considerar el transport públic com un servei: mobility as a service – MaaS.
- Reduir emissions contaminants i soroll i garantir un consum energètic més eficient.
- I després de la pandèmia, la promoció d'una mobilitat resilient amb:
  - Seguretat reforçada en l'ús del transport públic per a recuperar la confiança de l'usuari.
  - Bicicletes i vehicles de mobilitat personal com a maneres líders de transport segur, sostenible i porta a porta.
  - Teletreball i flexibilitat horària.
  - Reconversió de places d'aparcament en espais per a l'activitat i l'esbarjo.

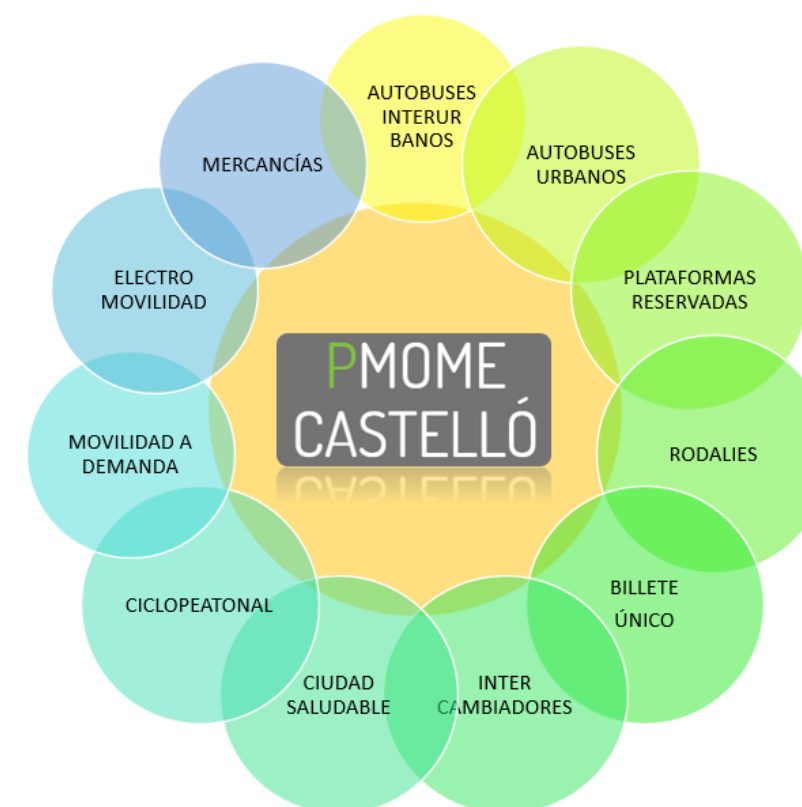
En definitiva, un Model de Mobilitat Metropolitana Sostenible per a l'àrea de Castelló que ha de construir-se entre tots i totes i per això, és fonamental la coordinació institucional i la participació ciutadana.

Les línies estratègiques d'aquest model futur de mobilitat es concreten en sis programes d'actuació i 47 propostes de millora de la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de Castelló, tot això integrat en un sistema metropolità integral de mobilitat sostenible: **La xarxa de xarxes**.

En concret, la xarxa de Mobilitat Metropolitana de Castelló pot definir-se com:

- Una nova xarxa integradora de la mobilitat metropolitana en l'àrea Metropolitana de Castelló (AMC).
- Que coordina totes les maneres de transport presents en el AMC per a facilitar la mobilitat diària dels seus residents i visitants.
- Que suposa un nou model de gestió de la mobilitat metropolitana, on totes les maneres de transport, a més de coordinats, estan integrats en un únic sistema tarifari, mitjançant la creació del "bitllet únic".
- És, per tant, una "xarxa de xarxes", que estableix el marc de referència de les infraestructures, explotació i administració de la mobilitat sostenible en el AMC.
- Que es fonamenta en tres pilars: **mobilitat activa, transporte públic i intermodalitat**.

Els blocs o xarxes que componen la xarxa de xarxes de l'Àrea Metropolitana de Castelló són els següents:



### 11.2. Línies estratègiques i programes d'actuació

Les línies estratègiques es concreten en sis programes d'actuació i 47 propostes de millora de la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de Castelló:



INF	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORT
PUB	TRANSPORT PÚBLIC
NM	MOBILITAT NO MOTORITZADA
MER	MOBILITAT DE MERCADERIES
veh	VEHICLES
OTR	ALTRES MESURES

Aquests programes d'actuació engloben diferents tipus de mesures, que s'orienten bàsicament cap al marc territorial, cada manera de transport principal, els vehicles i altres mesures dirigides a la formació, promoció, difusió de la mobilitat sostenible, entre altres.

Cal destacar, en primer lloc, que aquelles propostes sobre les quals la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat no tinga competències, seran de caràcter **recomanatori** i s'hauran de consensuar amb cada administració afectada les diferents mesures suggerides per a la seua realització una vegada aprovat el Pla. A més, aquelles propostes que excedeixen l'àmbit territorial del PMOME i són de caràcter autonòmic o estatal seran introduïdes a partir de normes generals.

Es destaca també que la definició de propostes a nivell territorial ha sigut adequada a la connectivitat amb les mesures municipals incloses en els diferents Plans de Mobilitat Urbana Sostenible aprovats en l'àmbit del PMOME.

A més, s'ha de tindre present que, cada projecte que es derive de les mesures proposades haurà de ser objecte d'informe, cas per cas, per a determinar la seua particular compatibilitat i adequació a la normativa del PATRICOVA. De la mateixa manera, s'haurà d'elaborar un Pla de prevenció d'incendis.

El programa d'Infraestructures **de transport** inclou les mesures l'objectiu de les quals es concreta en:

- Millora de les condicions per a l'operació del transport públic i dels vehicles d'alta ocupació en eixos interurbans prioritaris
- Millora de l'accés al transport públic i de la coordinació entre maneres.
- Millora de la xarxa d'infraestructures nodals per a l'aparcament dissuasiu i Park&Ride per a promoure la intermodalitat amb el vehicle privat.
- Millora de la dotació de serveis en els bescanviadors de transports existents.
- Millora de la xarxa d'infraestructures viàries per a donar cohesió territorial.

INF	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORT
INF01	Priorització de circulació per al transport públic mitjançant la implantació de carril d'ús exclusiu per al bus i taxi.
INF02	Millora de la dotació de serveis en els aparcaments dissuasius i Park&Ride d'estacions de rodalia

	mitjançant la implantació d'àrees de recàrrega de vehicle elèctric.
INF03	Creació de Park and Ride
INF04	Desenvolupament del projecte "Boulevard de la Plana" Tram 1: Castelló-Almassora-Vila-real
INF05	Desenvolupament del projecte "Boulevard de la Plana" Tram 2: Vila-real-Nules
INF06	Xarxa de rondes de circumval·lació en l'Àrea Metropolitana de Castelló
INF07	Foment d'actuacions de disseny urbà al voltant de les estacions ferroviàries
INF08	Connexió de l'eix d'alta capacitat nord-sud amb la CS-22
INF09	Impuls a la mobilitat sostenible en àrees industrials
INF10	Vial d'emergències Almassora costa
INF11	Permeabilització de l'AP -7 lliure mitjançant dos nous enllaços
INF12	Biela de connexió de la CV-10 amb la CV-21

El programa d'actuació del **transport públic** persegueix una millora substancial que es tradueix en una manera competitiva enfront del vehicle privat i aconseguisca captar usuaris no captius. Per això, a més d'afavorir la intermodalitat com s'ha comentat amb les mesures d'infraestructura i millorar la velocitat comercial, es proposa una major coordinació de l'oferta de les diferents maneres, a càrrec d'un servei de coordinació metropolitana del transport i una despenalització econòmica dels transbords, mitjançant un sistema tarifari integrat. Aquest sistema tarifari també repercutirà en una major facilitat d'ús del transport públic i un enteniment del mateix de manera global, multiplicant-se les possibilitats per als usuaris mitjançant la combinació de diferents maneres.

PUB	TRANSPORT PÚBLIC
PUB01	Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de passatgers per carretera
PUB02	Millora de serveis de rodalia ferroviària en el nucli València-Castelló
PUB03	Creació del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló
PUB04	Creació d'un sistema tarifari integrat sobre un sistema de taquilla basat en tecnologia sense contactes en l'àrea metropolitana de Castelló
PUB05	Directrius per a homogeneïtzació dels serveis de transport interurbà
PUB06	Millora de la informació del sistema de transport en l'àmbit
PUB07	Implementació de serveis de transport públic a demanda
PUB08	Establiment de criteris de qualitat, sostenibilitat i homogeneïtat de vehicles en el sector del taxi
PUB09	Millora de l'accessibilitat universal a la xarxa metropolitana de transport públic
PUB10	Foment del cotxe compartit i els "serveis de mobilitat com a servei" (mobility as a service) en els desplaçaments diaris
PUB11	Millora de la intermodalitat i accessibilitat al transport públic
PUB12	Modernització del TRAM de Castelló

La **mobilitat no motoritzada** és un altre dels programes d'actuació que es desenvolupa amb la finalitat de solucionar les deficiències i limitacions observades i que redueixen la participació d'aquestes maneres en el repartiment modal, especialment la mobilitat ciclista.

NM	MOBILITAT NO MOTORITZADA
NM01	Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris cycle-per als vianants troncal d'àmbit metropolità
NM02	Foment de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit municipal estructurant
NM03	Establir una xarxa d'aparcaments de bicicletes segurs en bescanviadors de transport i grans centres atractors
NM04	Promoció de la bicicleta

NM	MOBILITAT NO MOTORITZADA
NM05	Suport per a la implementació d'itineraris per als vianants urbans i conversió en zona de vianants de vies en zones urbanes
NM06	Garantir itineraris per als vianants accessibles i assegurances al transport públic

El transport de mercaderies ha de compartir l'espai públic amb la resta dels usuaris, per la qual cosa es configura com un altre programa d'actuació, dirigit fonamentalment a facilitar la mobilitat interurbana dels vehicles de càrrega, de manera coordinada entre els municipis de l'àrea metropolitana.

MER	MOBILITAT DE MERCADERIES
MER01	Marc comú de la mobilitat de mercaderies i la càrrega i descàrrega en l'àrea metropolitana de Castelló
MER02	Promoció de la instal·lació de sistemes d'informació i senyalització per a vehicles pesants

Els **vehicles** eficients i menys contaminants, així com els elements necessaris per a la seua efectiva incorporació en les flotes i en la motorització de les llars constitueixen un programa d'actuació específic.

veh	VEHICLES
VEH01	Foment de l'ús dels vehicles eficients i menys contaminants
VEH02	Foment de l'electrificació de la flota de vehicles de la Generalitat Valenciana
VEH03	Xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics
VEH04	Xarxa de punts de recàrrega de vehicles de gas
VEH05	Regulació de l'ús i implantació de les noves maneres de transport elèctric (PMD)

Finalment, **altres mesures** com a difusió, formació, gestió i foment de bones pràctiques constitueixen el programa d'actuació que complementa als anteriors, a fi d'aconseguir el canvi en la mobilitat que es persegueix amb aquest pla.

OTR	ALTRES MESURES
OTR01	Definició i gestió de zones de baixes emissions (ZBE)
OTR02	Millora de la comunicació, informació i sensibilització cap a la mobilitat sostenible entre la ciutadania.
OTR03	Promoció de la investigació i la innovació
OTR04	Establiment de directrius per als plans territorials i urbanístics amb criteris en matèria de mobilitat sostenible
OTR05	Foment del desenvolupament i actualització de plans de mobilitat de centres generadors de mobilitat
OTR06	Impuls als plans de mobilitat urbana sostenible – PMUS –.
OTR07	Reducció de l'accidentalitat en la xarxa d'infraestructures
OTR08	Reducció de la contaminació acústica en la xarxa viària interurbana
UN ALTRE9	Foment de l'adhesió dels municipis metropolitans al "Pacte Valencià per la mobilitat segura i sostenible"
OTR10	Coordinació amb altres plans: Estratègia de Mobilitat per a les fases de desescalada i normalitat millorada

Cadascuna de les propostes es descriu en una fitxa, que conté la següent informació:

- **Descripció** de la mesura
- **Àmbit d'actuació:** s'han definit tres àmbits diferents d'afecció de la proposta:
  - **Territorial:** es tracta de l'àmbit de major abast, ja que considera una afecció supramunicipal.
  - **Municipal:** quan la mesura s'aplica únicament dins dels límits de cada municipi.

- **Altres:** quan les propostes són referents a tecnologia, participació i altres casos en els quals les fronteres de l'àmbit no estan tan delimitades.

- **Objectius:** s'inclouen els objectius propis de la mesura.
- **Objectius PMOME:** El PMOME de l'àrea de Castelló presenta 19 objectius d'actuació que han sigut definits en l'apartat "Objectius del Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'àrea de Castelló" del present document. En cada fitxa s'indica quins d'aquests objectius es persegueixen amb l'actuació.
- **Actuacions a realitzar:** s'expliquen breument les actuacions que cal dur a terme per a poder desenvolupar la mesura.
- **Grau d'eficàcia i termini:** s'indica el grau d'eficàcia amb el qual s'aconsegueixen els objectius determinats per a la mesura i si s'obtenen a curt, mitjà o llarg termini.
- **Agents implicats:** Administracions, institucions, operadors de transport públic dels quals es preveu la seua implicació per a poder dur a terme la mesura.
- **Indicadors de seguiment:** Aquells indicadors amb relació directa amb la mesura i que permeten dur a terme la seua avaluació.
- **Cost d'implantació estimat:** Cost aproximat de les inversions a realitzar i dels costos d'explotació anuals, una vegada la mesura està en funcionament. El pla de finançament s'ha ajustat als 10 primers anys de vigència del Pla, amb la finalitat d'agilitar en la mesura del possible la seua implantació.
- **Calendari d'implantació:** Proposta de calendari anual d'execució de la mesura. Aquelles que assenyalen tots els anys es consideren transversals i d'implementació contínua al llarg del desenvolupament del PMOME de l'àrea de Castelló.
- **Pla:** algunes de les mesures van acompanyades d'un pla que mostra on es proposa que s'execute.

Cal esmentar que, encara que en general les propostes se circumscriuen a l'àmbit estricte del Pla, la reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de passatgers per carretera i la millora de serveis de rodalia ferroviària en el nucli València-Castelló, del bloc de transport públic, així com les relacionades amb el Pla de desplegament d'infraestructura elèctrica, del bloc de vehicles, són exemples d'actuacions que s'estenen per l'àmbit ampliat.

A continuació, es presenten les fitxes de cadascuna de les propostes, agrupades en les línies estratègiques esmentades en aquest apartat i també s'inclou el bloc de la xarxa de xarxes que els correspon.

## 12. PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PLA

### 12.1. Infraestructura de transport

INF01	PRIORITZACIÓ DE CIRCULACIÓ PER AL TRANSPORT PÚBLIC MITJANÇANT LA IMPLANTACIÓ DE CARRIL D'ÚS EXCLUSIU PER AL BUS I TAXI
<b>PLATAFORMES RESERVADES</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>El servei metropolità d'autobús es troba penalitzat en alguns trams on es registren retencions en algunes hores del dia, en compartir la xarxa viària amb el vehicle privat, compartint també amb aquest punt la congestió com els temps d'espera semafòrics. Per aconseguir una millora del servei de transport públic per carretera metropolità, millorant els temps i freqüències, és necessari que aquest dispose de preferència en la circulació respecte a la resta de vehicles.</p> <p>Es planteja, en aquest sentit, la implantació de nous carrils d'ús exclusiu per a l'autobús (tant urbà com interurbà) i el taxi en aquells eixos que pateixen problemes de congestió i pels quals circulen diverses línies de transport públic. En tractar-se d'un Pla Metropolità es pretén millorar especialment la velocitat comercial dels autobusos interurbans, però s'han tingut en consideració també els serveis urbans dins dels municipis sobre els quals es proposa l'actuació.</p> <p>Les propostes es configuren en aquelles vies amb dos carrils per sentit per a permetre el pas del vehicle privat als carrers afectats. La creació d'aquestes vies preferents anirà de la mà d'una millora dels entorns urbans, redistribuint-se els estacionaments i millorant-se les interseccions de manera que es tinga en consideració les característiques del transport públic.</p> <p>Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) d'algun dels municipis proposen la implementació d'aquesta mesura de prioritització del transport públic. La ciutat de Castelló de la Plana compta amb plataforma reservada per al servei TRAM, en àmbit urbà.</p> <p>Es proposa la creació de carrils d'ús reservat per a bus i taxi en els següents eixos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Antiga nacional N-340 entre Castelló i Vila-real (Boulevard de la Plana) – tots dos sentits de circulació.</li> <li>- Avinguda Benicàssim (Castelló) – en tots dos sentits de circulació.</li> <li>- Ronda de la Magdalena (Castelló) – direcció nord.</li> <li>- Ronda de Millars (Castelló) – direcció nord</li> <li>- Avinguda de València (Castelló) – tots dos sentits de circulació.</li> <li>- Avinguda del Cardenal Costa (Castelló) – sentit oest</li> <li>- Avinguda del l'Alcora (Castelló) – tots dos sentits de circulació.</li> <li>- Avinguda de Vicent Sos Baynat (Castelló) – direcció nord.</li> <li>- Carretera de Borriol (Castelló) – direcció aquest.</li> <li>- Avinguda Alemanya (Vila-real) – tots dos sentits de circulació.</li> <li>- Avinguda Itàlia (Vila-real) – tots dos sentits de circulació.</li> </ul>	

Es recomana que les vies preferents per a transport públic tinguen una amplària de 3 a 3,5 m depenent de les característiques de la via. La segregació és recomanable mitjançant elements rígids traspassables o senyalització horitzontal-pintat.

ÀMBIT D'ACTUACIÓ																			
Territorial						Municipal						Altres							
OBJECTIUS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millora del servei d'autobús metropolità.</li> <li>○ Incentiu a l'ús de l'ús de transport públic.</li> </ul>																			
OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
ACTUACIONS A REALITZAR																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estudi de detall de les intervencions a realitzar en cadascun dels eixos proposats.</li> <li>○ Implementació de cadascuna de les solucions per corredors, segons el potencial increment de la qualitat del servei i el nombre de passatgers/as transportats.</li> </ul>																			

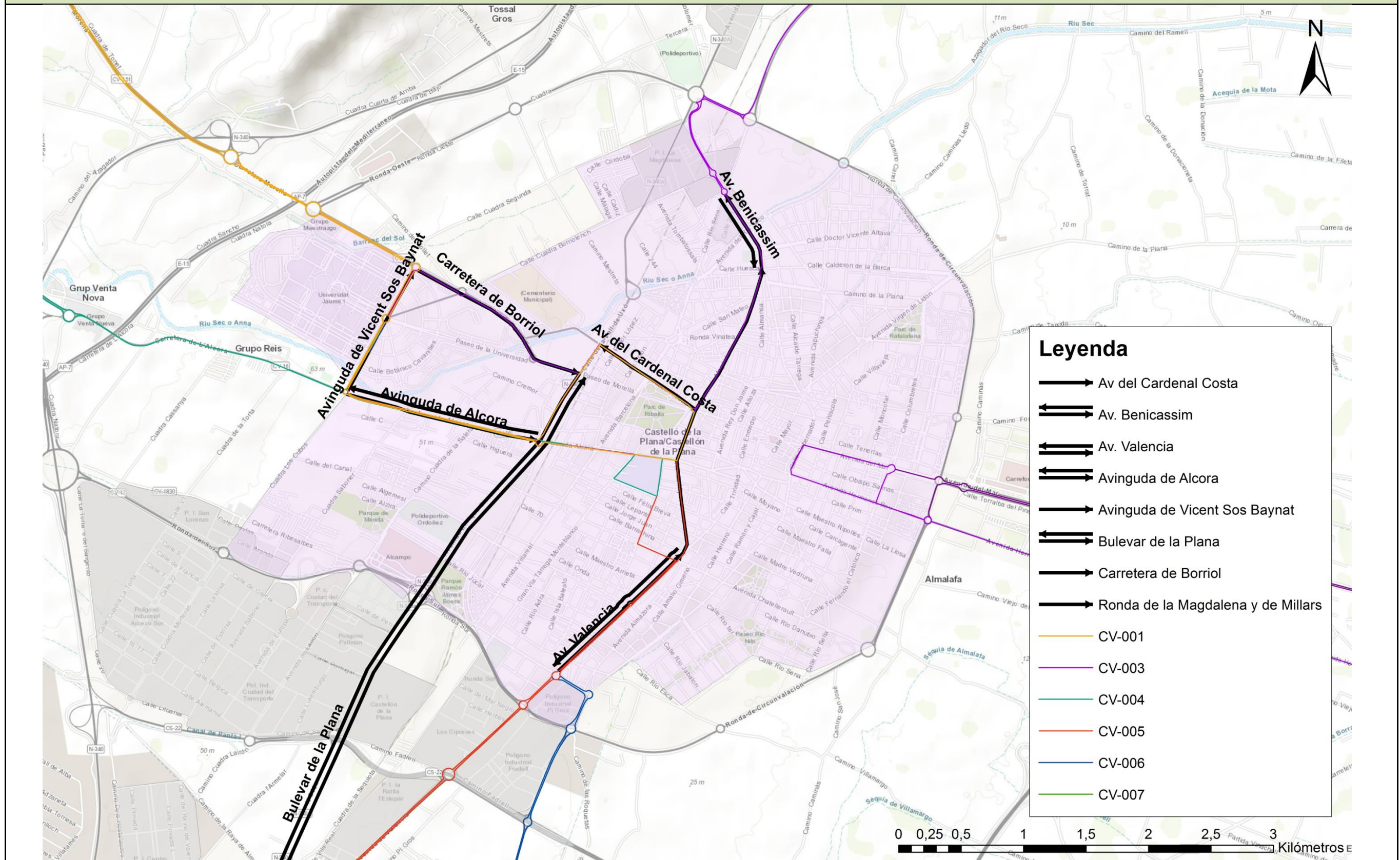
GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
AGENTS IMPLICATS								
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ MUNI: Ajuntaments de Castelló i Vila-real.</li> </ul>								
Agent	Acció					% Fi		
	1	2						
GVA	x	x				0%		
MUNI		x				100%		

INDICADORS DE SEGUIMENT	
INF01.1	Km de vies preferents d'ús per al transport públic
INF01.2	Velocitat mitjana d'operació dels autobusos interurbans i urbans
INF01.3	Nombre d'accidents i incidents en els corredors proposats

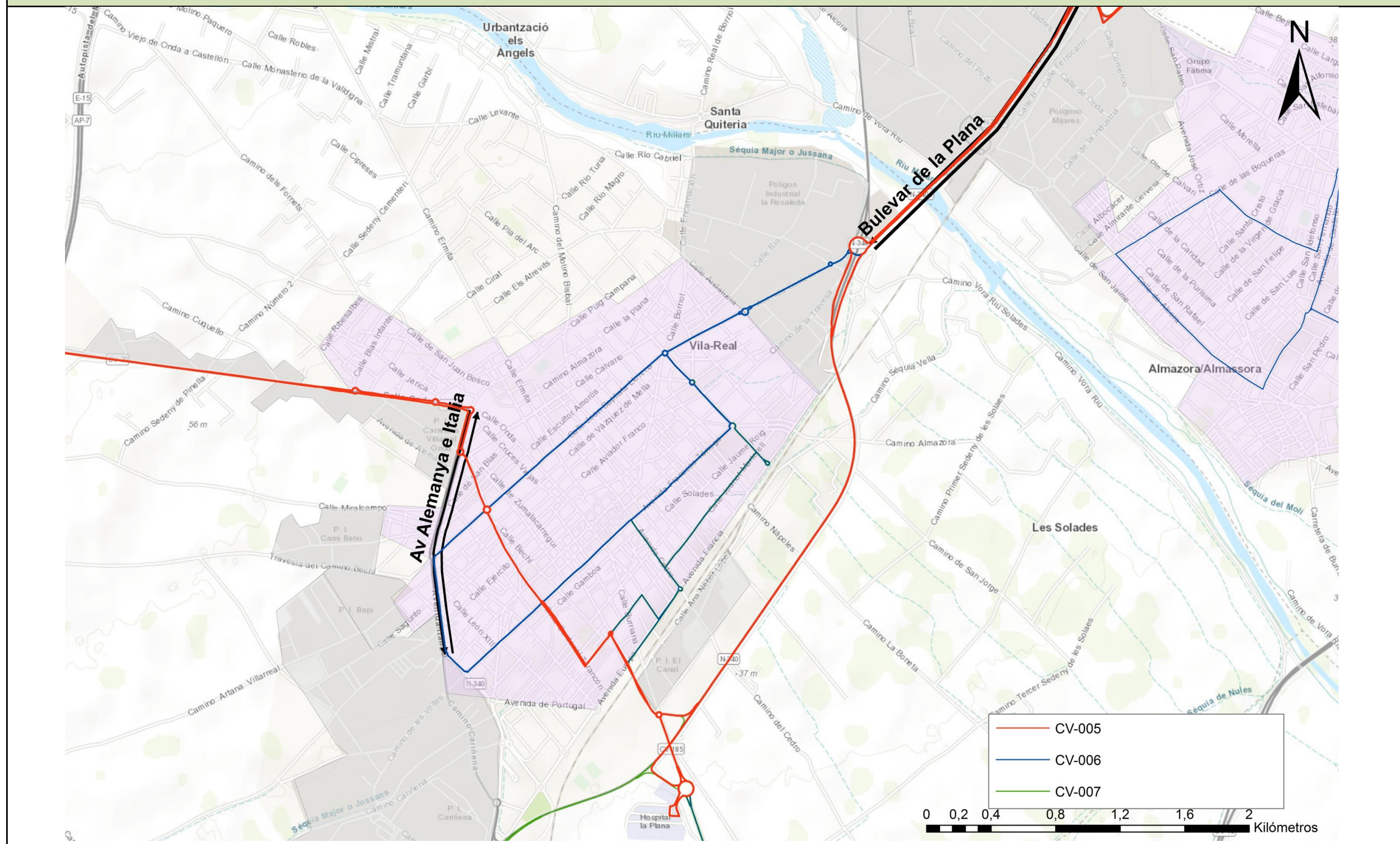
COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ	
Cost total d'inversió	2,4M €

CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)		
0-5	5-10	10-15

**PRIORITZACIÓ DE CIRCULACIÓ PER AI TRANSPORT PÚBLIC MITJANÇANT LA IMPLANTACIÓ DE CARRIL D'ÚS EXCLUSIU PER AI BUS I TAXI – Detall Castelló**



**PRIORITZACIÓ DE CIRCULACIÓ PER AL TRANSPORT PÚBLIC MITJANÇANT LA IMPLANTACIÓ DE CARRIL D'ÚS EXCLUSIU PER AL BUS I TAXI – Detall de Vila-real**



<b>INF02</b>	<b>MILLORA DE LA DOTACIÓ DE SERVEIS EN ELS APARCAMENTS DISSUASIUS I Park&amp;Ride D'ESTACIONS DE RODALIA MITJANÇANT LA IMPLANTACIÓ D'ÀREES DE RECÀRREGA DE VEHICLE ELÈCTRIC</b>
--------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**BESCANVIADORS**

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

Amb l'objectiu de promoure l'intercanvi modal amb el vehicle privat, evitant així que aquests entren a les ciutats, es proposa la millora de la dotació dels aparcaments dissuasius existents en l'AM de Castelló i en els aparcaments existents en les estacions de la xarxa de rodalia.

A més, la Directiva 2014/94/UE del Parlament Europeu i del Consell de 22 d'octubre de 2014 relativa a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius, requereix a cada Estat membre l'adopció d'un Marc d'Acció Nacional abans del 18 de novembre de 2016 per al desenvolupament del mercat respecte de les energies alternatives en el sector del transport i la implantació de la infraestructura de subministrament corresponent.

En aquesta direcció, la Generalitat Valenciana juntament amb l'IVACE va presentar en 2017 el Pla d'impuls del vehicle elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega en la Comunitat Valenciana, el qual naix amb la vocació de contribuir d'una manera efectiva als plans europeus d'impuls de la electromobilitat.

Es proposa, per tant, la implantació d'àrees de recàrrega de vehicles elèctrics en els aparcaments dissuasius i aparcaments de les estacions de rodalia per a, a més de promoure l'ús d'aquesta mena de vehicles, donar l'oportunitat de deixar aquests vehicles carregant-se al llarg del temps que queden estacionats mentre el seu propietari es mou en transport públic per a accedir als diferents municipis.

Se seleccionarà un nombre adequat de punts de recàrrega en funció de la demanda i nombre de places d'estacionament, tenint en compte la seua possible futura ampliació en funció de les necessitats futures dels usuaris. Es suggereix la instal·lació de 4 punts de recàrrega en l'estació intermodal de Castelló + 1 en cadascun dels aparcaments dissuasius del municipi. A Vila-real s'instal·laran dos punts de recàrrega, i en la resta de Park&Ride de les estacions de rodalia s'instal·larà 1 per estació. Depenent de l'acolliment i demanda d'aquestes "electrolineres" es plantejarà l'ampliació d'aquestes dotacions.



ÀMBIT D'ACTUACIÓ																			
Territorial	Municipal	Altre																	
OBJECTIUS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fomentar l'ús d'aparcaments dissuasius.</li> <li>○ Fomentar la mobilitat elèctrica en l'AM de Castelló.</li> <li>○ Reduir l'afecció de la mobilitat motoritzada sobre el medi ambient i la pol·lució.</li> </ul>																			
OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

#### ACTUACIONS A REALITZAR

- Dimensionar el parc de punts de recàrrega concorde a l'ús previst dels diferents aparcaments.
- Creació d'una web unificada que incloga la localització i horaris del servei dels punts de recàrrega elèctrics i resta d'estacions de combustibles alternatius als derivats del petroli, així com els preus i els avantatges ambientals i de consum de cadascun d'ells.
- Adaptació de la legislació per a eliminar les possibles barreres reguladores per al desenvolupament de les infraestructures de subministrament d'energia elèctrica, així com per a garantir la seua seguretat i respecte al medi ambient.

#### GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.
- MUNI: Ajuntaments dels municipis de l'AM
- ADIF-RENFE

Agent	Acció			% Fi
	1	2	3	
GVA	x	x		50%
MUNI	x			10%
ADIF-RENFE			x	40%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

INF02.1	Nombre de punts de recàrrega elèctrics en Park&Ride
---------	-----------------------------------------------------

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	30.000 €
-----------------------	----------

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

<b>INF03</b>	<b>CREACIÓ DE Park and Ride</b>
<b>BESCANVIADORS</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>El desenvolupament territorial de les últimes dècades ha generat una dispersió de l'habitatge que difícilment el transport públic pot atendre. Una alternativa per a evitar que els habitants de les àrees de baixa densitat entren a la ciutat central en vehicle privat és construir aparcaments dissuasius o Park and Ride en llocs estratègics amb connexió adequada de transport públic.</p> <p>Es defineixen com Park and Ride (P+R) aquells espais reservats per a l'estacionament de vehicles privats per a usuaris que seguidament vagen a emprar el transport públic com a última etapa del seu desplaçament.</p> <p><b>Park and Ride en origen</b></p> <p>En primer lloc, es distingeixen els denominats Park and Ride en origen. Per a la definició d'aquests nous Park and Ride s'han estudiat els següents condicionants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Oferta de xarxes de transport</li> <li>○ Oferta de transport públic</li> <li>○ Oportunitats espacials</li> <li>○ Punts principals d'afluència (atracció de trànsit)</li> </ul> <p>El principi de la creació d'aquests espais d'estacionament segurs i amb dotacions com la càrrega de vehicles elèctrics és que els usuaris realitzen una primera etapa en el seu vehicle privat fins a l'aparcament, estacionen i seguidament agafen el transport públic que els acoste fins a la seua destinació. Aquest tipus d'aparcaments s'estableixen en origen.</p> <p>No obstant això, de l'anàlisi dels desplaçaments en l'àrea s'extrau que el 99,5% són viatges d'una sola etapa, és a dir, els usuaris no realitzen dues etapes per al seu desplaçament pel que resulta molt complicat conèixer l'èxit real que tindran les propostes de P+R.</p> <p>És per això que és necessari acompanyar la zona d'estacionament amb dotacions, avantatges per a l'usuari i bonificacions de manera que l'usuari veja més atractiva aquesta opció i es decante per ella. Un dels aspectes importants és garantir que l'usuari ha continuat el seu desplaçament en transport públic, i per a això se li sol·licita el bitllet per a poder retirar el seu vehicle de l'aparcament. També es pot establir un cost per al pàrquing que ha de ser abonat en cas que no s'use el transport públic i que és gratis si s'ha utilitzat.</p> <p>En l'Àrea Metropolitana de Castelló, el servei més potent de transport públic és el Rodalia de Renfe. Es considera, per tant, que per a garantir l'èxit d'aquesta mesura s'han de disposar els aparcaments al voltant de les estacions de rodalia existent. D'aquesta manera els municipis que no compten amb estació de rodalia podrien conduir fins a les mateixes i utilitzar el servei fins a la seua destinació final. De la mateixa manera, municipis l'estació dels quals es troba allunyada del nucli urbà (La Vilavella, Borriana, Almassora, Orpesa) puguem realitzar aquest mateix procés.</p> <p>Per descomptat aquesta mesura és complementària a l'adequació d'accessos tant viaris com ciclopeatonals a les estacions de Rodalia, potenciant així el seu ús.</p>	

Un exemple de P+R existent en l'àrea és l'aparcament de l'estació de Nules-La Vilavella. En 2018 es va dur a terme la remodelació i ampliació d'aquest aparcament. Si bé no s'ha culminat la mesura aplicant l'obligatorietat d'usar el Rodalia per als usuaris d'aquest aparcament, resulta molt adequat com a primera fase d'implantació Park and Ride.

Com s'ha avançat, aquests P+R han de complementar-se amb dotacions com a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i videovigilància.

Es proposa la creació dels següents Park and Ride en origen:

- Ampliació de la zona d'aparcament de l'estació de Moncofa, adjacent al polígon industrial, amb una oferta de **45 noves places** d'aparcament.
- Reordenació de l'espai disponible per a augmentar les places d'aparcament i millora de les dotacions, com s'estableix en aquest mateix document en l'estació de Les Alqueries-Borriana. El terreny a utilitzar se situa just enfront de l'estació, amb una superfície de 1900 m<sup>2</sup>, equivalent a la creació d'unes **75 places**.
- Ampliació de l'aparcament al costat de l'estació de ferrocarril de Vila-real. Es proposa utilitzar les superfícies adjacents a la zona com són el "Parc Jardí Urbà" (en el qual ja hi ha superfície d'aparcament usada per a l'estació), la superfície de "Sistema General de Comunicacions Ferroviari" (utilitzant la part que queda lliure d'edificació i instal·lacions de l'estació). Per a això s'haurà de tramitar el document de planificació urbanística corresponent per al canvi de qualificació de GEL-1 i GCC-7 actual a la de GEL-11 d'aparcaments en superfície. Aquesta ampliació donarà lloc a **170 noves places d'aparcament** fomentant així l'ús de la xarxa de rodalia per al desplaçament metropolità.
- Ampliació de l'aparcament (actualment 12 places) amb terreny reservat per a ús ferroviari que estiga lliure en l'estació d'Almassora. Creació de **20 noves places**.
- Condicionament i reordenació de les places d'aparcament situades en l'estació intermodal de Castelló. Es proposa l'adequació de l'estacionament situat a la cantonada de l'Av. Vall d'Uixó amb el carrer l'Alcora, obtenint una millor oferta d'aparcaments per als usuaris de la xarxa de rodalia o un altre transport públic adjacent a l'estació intermodal. Creació de **400 noves places d'aparcament**.
- Millora de les dotacions (electrolineres, seguretat...) en l'aparcament de l'estació de Benicàssim.
- Adequació i delimitació de la zona d'aparcament existent i millora de dotacions en l'estació d'Orpesa.





MILLORA D'ESTACIÓ DE VILA-REAL

SITUACIÓ ACTUAL D'ESTACIÓ DE NULES

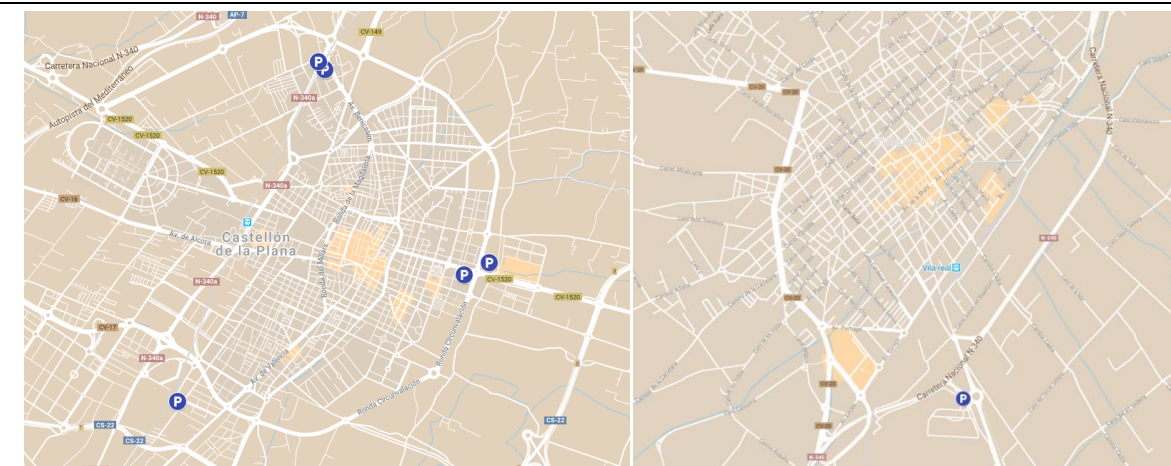
**En total es crearien 710 noves places d'aparcament Park and Ride en estacions de Rodalia.**

<b>Cost econòmic</b>	1.800.000 €
<b>Núm. de places</b>	710 places
<b>Beneficis</b>	Foment de l'ús del TP. Reducció de contaminació a les ciutats
<b>Condicionants</b>	Coordinació entre Generalitat i Renfe i acompanyament de dotacions i bonificacions del TP per l'ús de l'aparcament Adequació d'accessos als aparcaments

#### **Park and Ride en destí**

Pel que fa als Park and Ride en destí, aquests es conceben com a aparcaments en la perifèria de la ciutat de destí, però prou allunyades del centre del nucli urbà per a evitar el trànsit privat en aquesta zona. Es tracta de zones d'estacionament creades per a dissuadir a l'usuari de continuar avançant amb vehicle privat cap al centre de les ciutats, facilitant-li una zona específica habilitada a aquest efecte a partir d'on pot accedir al seu destí final en transport públic.

Els Park and Ride en destí proposats són els següents:



- Dos aparcaments situats a l'est del nucli urbà amb servei de TRAM i autobusos urbans pròxims.
- Dos estacionaments al nord del municipi en la rodalia de l'Hospital General.
- Un estacionament al sud entre la Salera i el Estepark.
- Un estacionament a l'Hospital de la Plana.

Aquests Park and Ride cobreixen la primera corona d'entrades a la ciutat de Castelló pel nord, l'est i el sud i l'entrada a Vila-real per les línies de transport públic des del sud i des d'Onda.

**En total es crearien 1855 noves places d'aparcament Park and Ride en destí en la perifèria de Castelló.**

<b>Cost econòmic</b>	4.600.000 €
<b>Núm. de Places</b>	1.855 places
<b>Beneficis</b>	Foment de l'ús del TP. Reducció de contaminació a les ciutats
<b>Condicionants</b>	Coordinació entre Generalitat i Ajuntament de Castelló i acompanyament de dotacions i bonificacions del TP per l'ús de l'aparcament Adequació d'accessos als aparcaments

#### **Park and Walk**

Finalment, es defineixen els Park and Walk com a estacionaments d'últim remei. Aquests estacionaments es troben més prop del centre del nucli urbà i l'usuari pot realitzar l'última etapa del seu desplaçament caminant. Aquests aparcaments podran estar lligats o no a l'ús posterior del servei urbà d'autobusos en cas d'existir. Quan no es faça un posterior ús de l'autobús urbà l'aparcament tindrà un cost econòmic per a l'usuari, de manera que es fomenti, en primer lloc, l'ús dels anteriors Park and Ride exposats.

A la ciutat de Castelló es proposen 2 nous Park and Walk que també podrien ser utilitzats com Park and Ride en combinació amb els autobusos urbans del municipi.

En de Vila-real es proposa la creació de 3 nous Park and Walk. Aquest municipi presenta una grandària notablement més reduïda i això facilita en gran manera els desplaçaments a peu. Les ubicacions triades es troben prou allunyades del centre per a no generar problemes de trànsit i prou prop del mateix per a

accedir a peu o fins i tot fer ús del transport públic urbà.

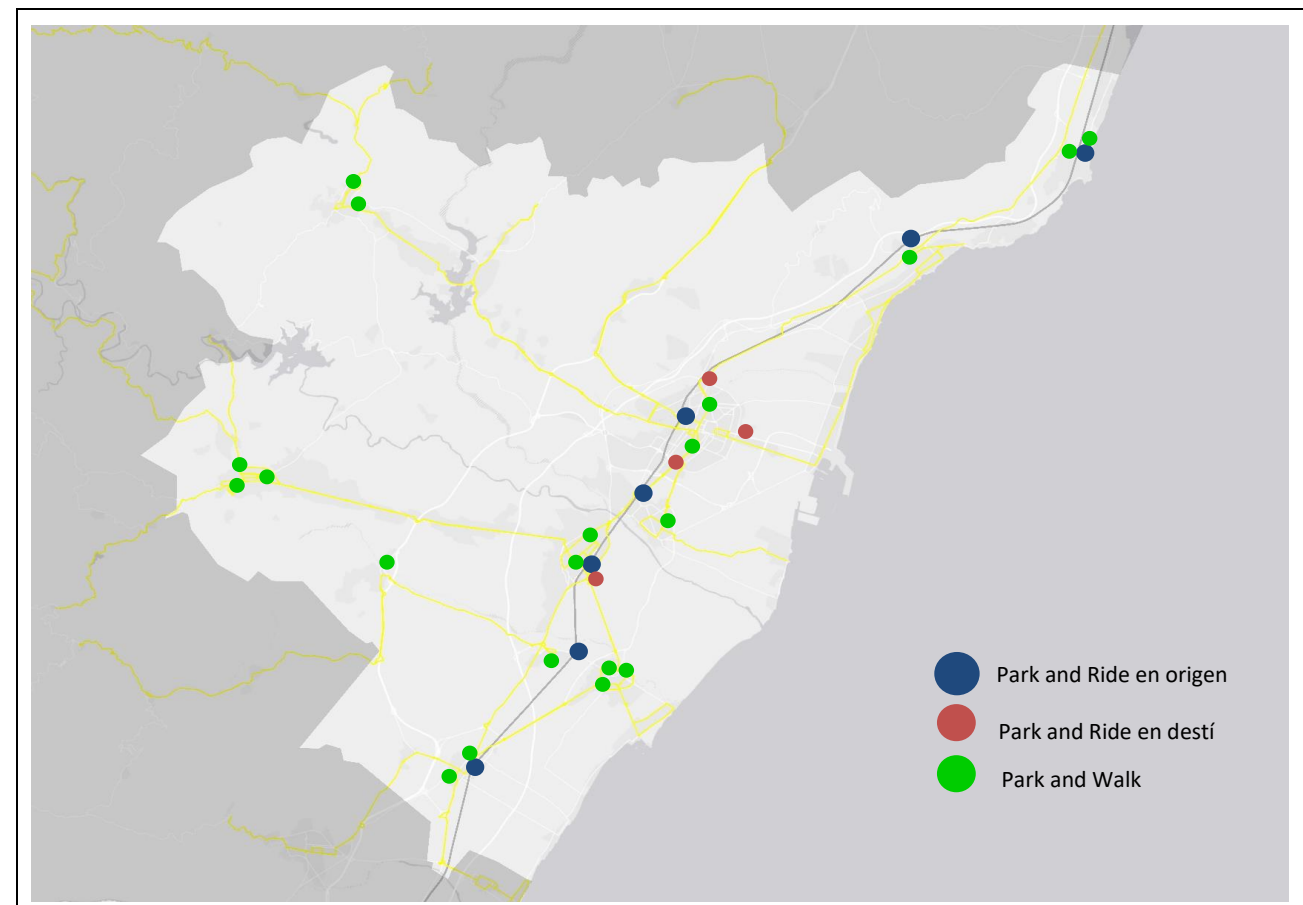
De la mateixa manera s'ha procedit en la resta dels municipis de l'AM, descartant aquells en els quals no ha resultat factible la seua implantació (Borriol, La Vilavella i Sant Joan de Moró).

**En total es crearien 2627 places d'aparcament Park and Walk.**

<b>Cost econòmic</b>	6.500.000 €
<b>Núm. de Places</b>	2627 places
<b>Beneficis</b>	Foment de l'ús del TP. Reducció de contaminació a les ciutats
<b>Condicionants</b>	Coordinació entre Generalitat i Ajuntaments i acompanyament de dotacions i bonificacions del TP per l'ús de l'aparcament. Pagament per ús quan no s'utilitze el transport públic a la ciutat de Castelló. Adequació d'accessos als aparcaments

**Resum de la proposta:**

	PLACES CREADES		
	ORIGEN	DESTINACIÓ	P+W
l'Alcora	0	0	98
Almassora	20	0	77
Alqueries	0	0	95
Benicàssim	0	0	219
Betxí	0	0	50
Borriana	75	0	325
Borriol	0	0	0
Castelló	400	1510	225
La Vilavella	0	0	0
Nules	45	0	360
Onda	0	0	360
Orpesa	0	0	352
Sant Joan de Moro	0	0	0
Vila-real	170	345	466
<b>TOTAL</b>	<b>710</b>	<b>1855</b>	<b>2627</b>



ÀMBIT D'ACTUACIÓ		
Territorial	Municipal	Altre

OBJECTIUS	
<input type="checkbox"/>	Potenciar el transport públic.
<input type="checkbox"/>	Reduir el trànsit d'accés als nuclis urbans.

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	

ACTUACIONS A REALITZAR	
<input type="checkbox"/>	Tramitació de canvis de qualificació urbanística en els terrenys proposats.
<input type="checkbox"/>	Realització i implementació d'un projecte pilot de millora de bescanviadors ferroviaris existents.
<input type="checkbox"/>	Condicionament de zones d'accés als nous aparcaments dissuasius.
<input type="checkbox"/>	Implementació de les actuacions prioritàries en la xarxa d'aparcaments dissuasius.

GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI	

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
<b>AGENTS IMPLICATS</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat</li> <li>○ RENFE-ADIF</li> <li>○ MUNI: Ajuntaments de l'AM de Castelló.</li> </ul>								
Agent	Acció				% Fi			
	1	2	3	4				
GVA				x	40%			
RENFE-ADIF		x		x	15%			
MUNI	x	x	x	x	45%			
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>								
INF03.1	Nombre de places de Park&Ride.							
INF03.2	Nombre de places en aparcaments dissuasius.							
INF03.3	Ràtio d'ocupació mitjana dels Park&Ride. (%)							
INF03.4	Ràtio d'ocupació mitjana dels aparcaments dissuasius. (%)							
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>								
Cost total d'inversió	13.000.000 €							
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>								
0-5			5-10			10-15		

**INF04 DESENVOLUPAMENT DEL PROJECTE "BOULEVARD DE LA PLANA" TRAM 1: CASTELLÓ-ALMASSORA-VILA-REAL**

**PLATAFORMES RESERVADES**

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

L'eix conformat entre els municipis de Castelló, Almassora i Vila-real suposa una àrea d'oportunitat perquè té una posició estratègica per a l'AM de Castelló. Les àrees d'oportunitat estan ocupades per infraestructures obsoletes i tenen la capacitat d'albergar usos de major valor afegit.

Aquest eix, per tant, té la capacitat i potencial de convertir-se en el centre de l'àrea urbana integrada de Castelló i, per consegüent, de l'AM. Amb al voltant de 250.000 habitants, en ell es recullen els principals equipaments i centres d'activitat, per la qual cosa resulta idònia la conformació d'aquest eix vertebrador mitjançant la realització del denominat "Boulevard de la Plana".

Aquest Boulevard servirà per a reduir la congestió que existeix en l'actualitat entre Castelló i Vila-real i suposarà una evolució quant a la mobilitat existent actualment en l'antiga nacional N-340 per on únicament es tenia pas de trànsit motoritzat (lleuger i pesat), convertint-se en una via de qualitat per a l'usuari. Aquesta nova infraestructura tindrà el seu recorregut entre l'estació intermodal de Castelló fins al municipi de Vila-real.

La proposta inclou la implantació d'un carril reservat per al pas de transport públic (servei d'autobús interurbà, amb una amplària de 3,5 metres), carril reservat per a ús ciclista segregat (amplària de 3 metres) i vorera per als vianants amb espai suficient (amplària de 5 metres) amb una longitud total d'uns 5,5 quilòmetres. Es disminuirà a més la velocitat de circulació fins als 60 km/h.

És important crear un entorn agradable per a l'usuari, tant per als usuaris del transport públic i vehicle privat, com per als ciclistes i vianants que utilitzen la infraestructura. És per això que es realitzarà una integració paisatgística, disposant zones de vegetació i arbratge, a més d'il·luminació necessària perquè la visibilitat siga adequada per a tots els usuaris.

Es tindran a més en compte aquells moviments que siguen transversals, especialment aquells derivats dels nous usos que es generen al voltant d'aquesta nova infraestructura (usos lúdics, comercials, industrials i nous habitatges).

**ÀMBIT D'ACTUACIÓ**

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

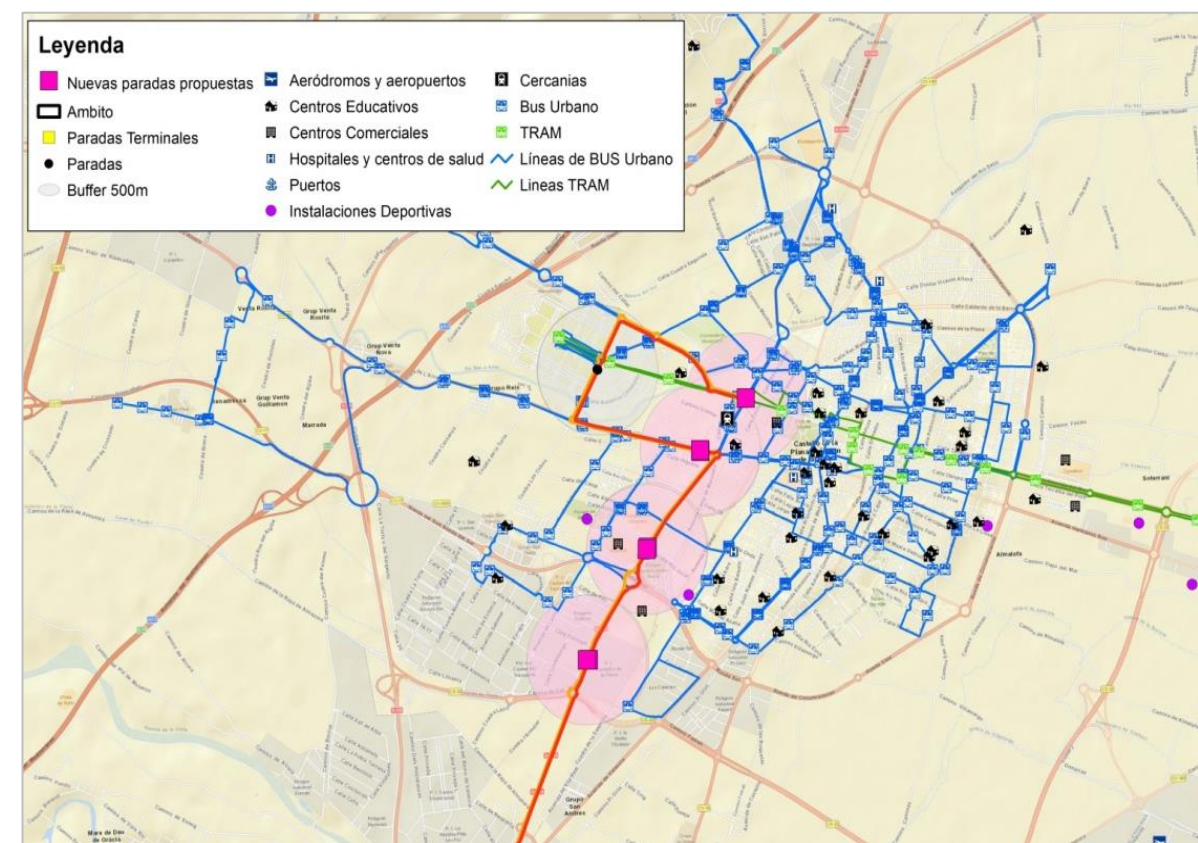
**OBJECTIUS**

- Reduir la congestió de l'antiga nacional N-340 entre Castelló i Vila-real.
- Promoure l'ús de maneres de transport blans.
- Promoure l'ús del transport públic.
- Millora de la seguretat viària.

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**ACTUACIONS A REALITZAR**

- Consens amb els ajuntaments implicats.
- Realització per fases dels diferents trams del Boulevard.
- Una vegada desenvolupada aquesta mesura i finalitzada la construcció del Boulevard de la Plana, s'avaluarà l'adaptació dels itineraris d'algunes línies d'autobús interurbà, a fi que circulen per aquests carrils d'ús reservat. En concret, es tracta les concessions CV-005. Onda- Castelló, CV-006. Castelló Metropolitana Sud i CV-007. La Vall d'Uixó a Castelló. Això permetrà, a més, incorporar parades en importants centres atractors a escala metropolitana, com són Estepark i La Salera.

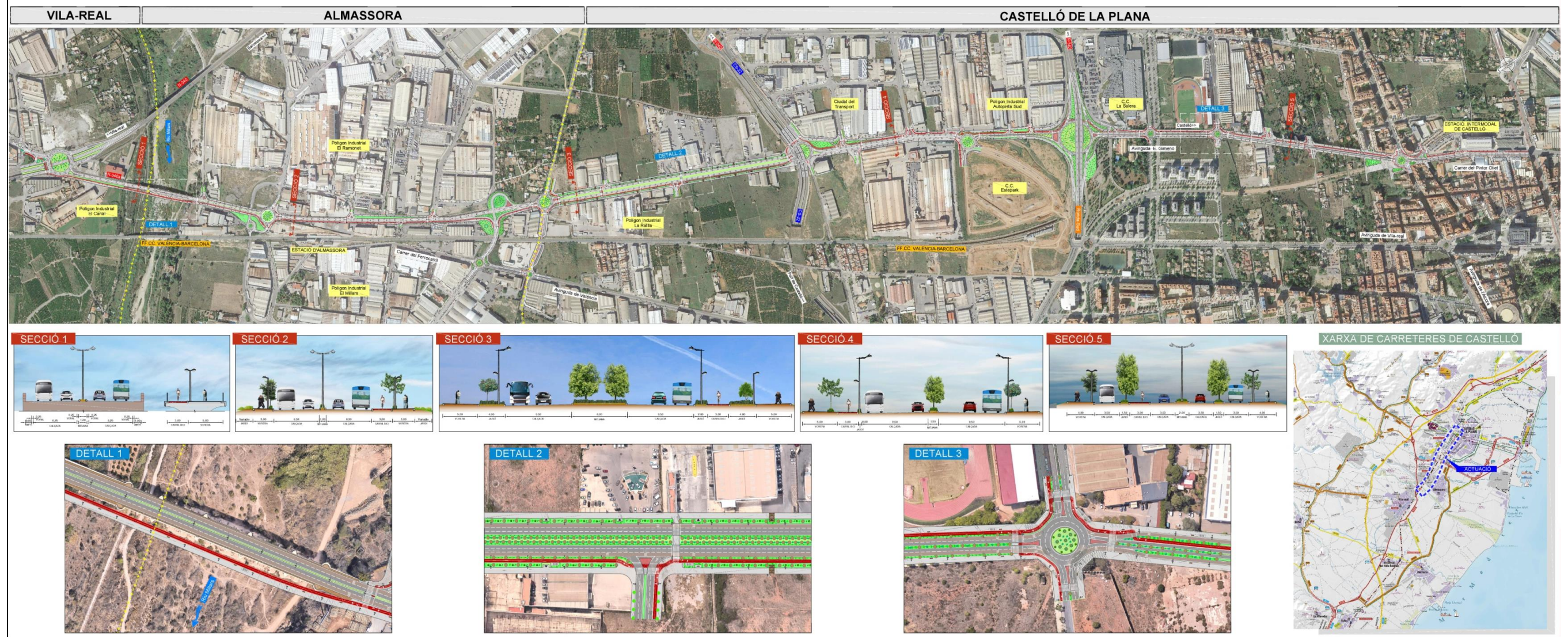


**GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI**

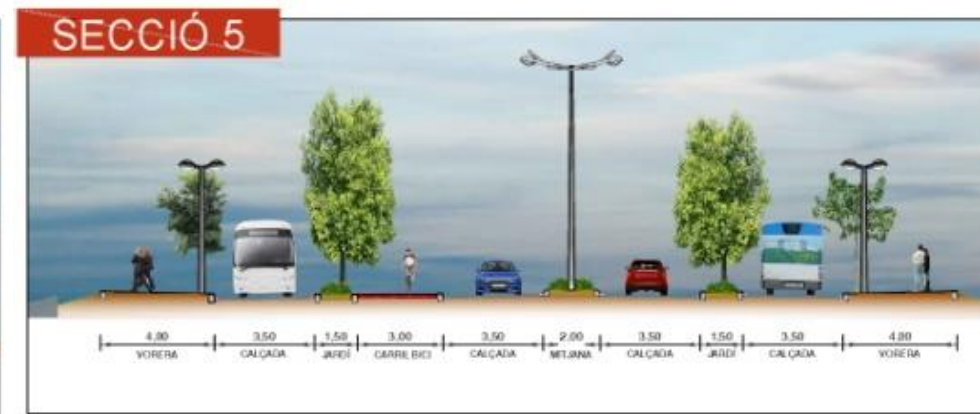
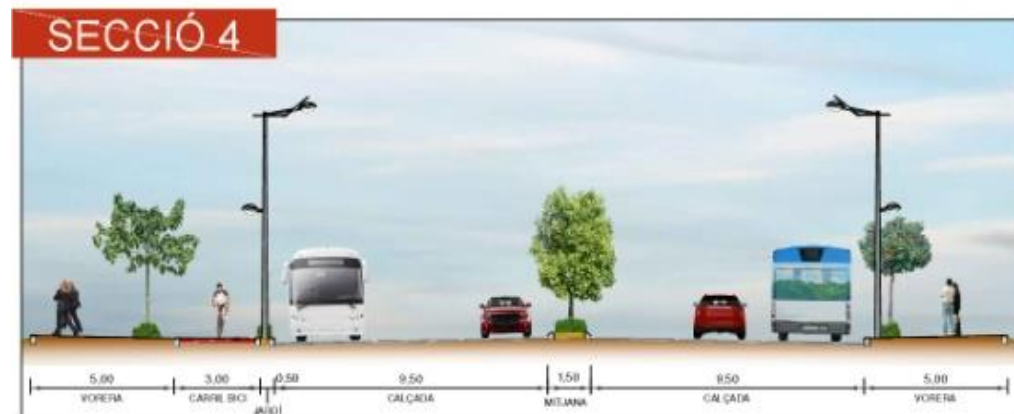
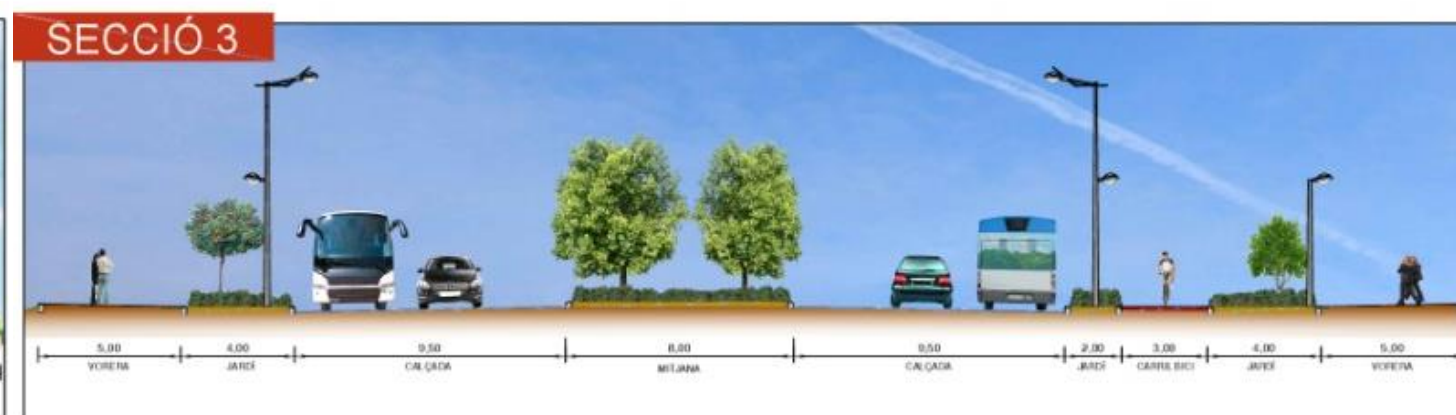
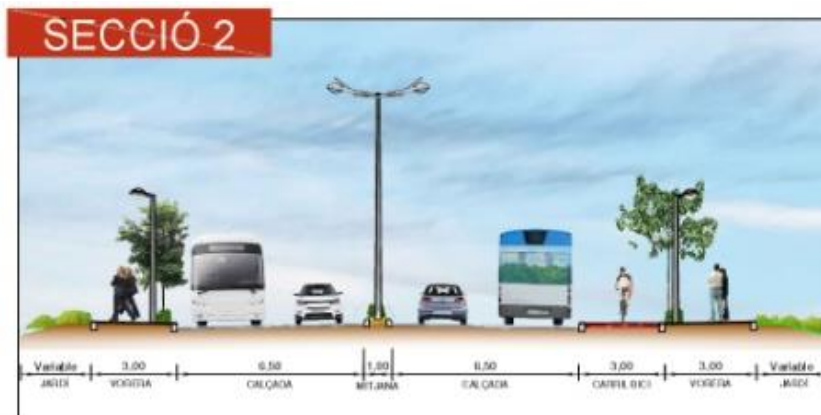
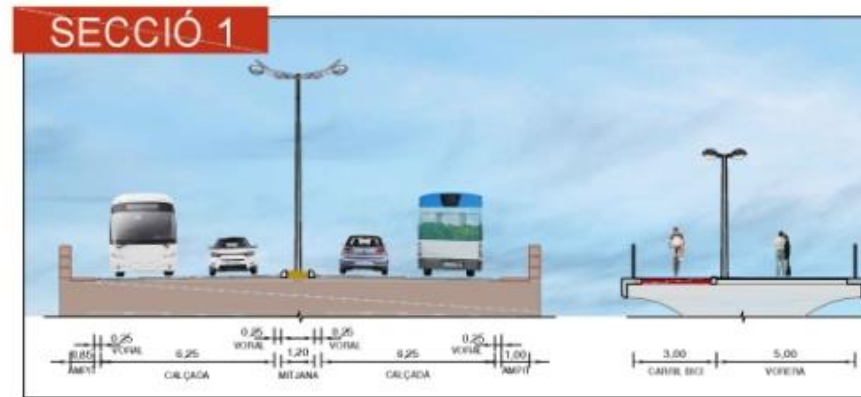
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

AGENTS IMPLICATS				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat</li> <li>○ MUNI: Ajuntaments de Castelló, Almassora i Vila-real.</li> </ul>				
Agent	Acció			% Fi
	1	2	3	
GVA	x	x	x	80%
MUNI	x	x		20%
INDICADORS DE SEGUIMENT				
INF04.1	% de pesats			
INF04.2	IMD del tram N-340a entre Castelló i Vila-real			
INF04.3	Nombre d'accidents en el tram			
COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ				
Cost total d'inversió	35.000.000 €			
CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)				
0-5	5-10	10-15		

**DESENVOLUPAMENT DEL PROJECTE "BOULEVARD DE LA PLANA" EN L'EIX CASTELLÓ-ALMASSORA-VILA-REAL**



**DESENVOLUPAMENT DEL PROJECTE "BOULEVARD DE LA PLANA" EN L'EIX CASTELLÓ-ALMASSORA-VILA-REAL**





<b>INF05</b>	<b>DESENVOLUPAMENT DEL PROJECTE "BOULEVARD DE LA PLANA" TRAM 2: VILA-REAL-NULES</b>	
<b>CICLOPEATONAL</b>		
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>		
<p>Existeix un eix paral·lel a la costa des de l'eixida de la A-7 que comunica els municipis de Les Alqueries, Vila-real i Castelló principalment: la N-340. Aquest corredor, especialment en el tram des de la A-7 fins a Vila-real, ve mostrant un creixement anual de trànsit elevat, principalment causat pel desenvolupament dels polígons industrials en la zona (Polígons industrials de Vila-real i el Ramonet a Almassora).</p> <p>A causa de l'increment de volums de trànsit en els últims anys, especialment de trànsit pesat, i unit a la proposta de creació del Boulevard de la Plana: Tram 1, es proposa transformar aquest corredor en un àmbit més urbà, reduint així els problemes d'accidentalitat i reduint els problemes de trànsits que històricament presenta aquest eix.</p> <p>La proposta inclou la implantació d'un carril reservat per a ús ciclista (amplària de 3 metres) i vorera per als vianants amb espai suficient (amplària d'entre 3 i 5 metres segons disponibilitat d'espai). Es disminuirà a més la velocitat de circulació fins als 50 km/h en trams urbans i 70 km/h en la resta. La proposta comporta a més la millora d'accessibilitat a les parades de transport públic situades en aquest eix de manera que es potencie l'ús del mateix i es garantisquen els itineraris segurs per als usuaris vulnerables. S'haurà de dur a terme un estudi precís dels diferents encreuaments i s'inclourà la possibilitat de crear noves glorietses per a donar accés a edificacions, zones industrials o futurs desenvolupaments urbanístics.</p> <p>Aquesta transformació de la N-340 aconseguirà a més facilitar la capacitat de creixement urbà del municipi de Vila-real al voltant d'aquesta, de la mà de mesures que disminuïsquen el màxim possible l'efecte barrera que produeix el ferrocarril en aquest municipi. A més, servirà per a millorar substancialment la connectivitat de Les Alqueries dins del seu propi municipi, que en l'actualitat es troba dividit per la Nacional. En aquest tram s'inclouran passos de vianants semaforitzats per a garantir el pas transversal dels residents.</p> <p>Aquesta mesura es planteja d'acord amb la liberalització de l'AP-7, que serveix com a alternativa per al trànsit de pas i de vehicles pesants.</p> <p>És important crear a més un entorn agradable per a l'usuari, tant per als usuaris del transport públic i vehicle privat, com per als ciclistes i vianants que utilitzen la infraestructura. És per això que es realitzarà una integració paisatgística, disposant zones de vegetació i arbratge, a més d'il·luminació necessària perquè la visibilitat siga adequada per a tots els usuaris.</p>		
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>		
Territorial	Municipal	Altres
<b>OBJECTIUS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar la connectivitat en l'eix <b>Nules, Les Alqueries, Vila-real, Castelló de la Plana</b> .</li> </ul>		

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Reduir l'accidentalitat en l'eix a causa de l'increment de demanda de trànsit del corredor.</li> <li>○ Eliminar congestió en l'eix del corredor.</li> <li>○ Reduir les emissions en la zona.</li> <li>○ Potenciació del transport públic interurbà i les maneres blanques.</li> </ul>																			
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estudi i disseny de seccions tipus segons espai disponible.</li> <li>○ Estudi d'expropiacions.</li> <li>○ Realització per fases dels diferents trams del Boulevard.</li> </ul>																			
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																			
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>													
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg											
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ MUNI: Ajuntaments de Nules, Alqueries, Vila-real.</li> <li>○ MITMA: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.</li> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> </ul>																			
<b>Agent</b>		<b>Acció</b>						<b>% Fi</b>											
		1	2	3															
MUNI		x									20%								
GVA		x	x	x							80%								
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>																			
INF05.1	% de pesats																		
INF05.2	Nombre d'accidents en el tram																		
INF05.3	IMD del tram N-340 entre Vila-real i Nules																		
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>																			
Cost total d'inversió																		3M €	
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>																			
0-5						5-10						10-15							



<b>INF06</b>	<b>XARXA DE RONDES DE CIRCUMVAL·LACIÓ EN L'ÀREA METROPOLITANA DE CASTELLÓ</b>
<b>CIUTAT SOSTENIBLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>Una correcta xarxa de rondes de circumval·lació alleugereix en gran manera el trànsit suportat per un municipi, donant l'opció a l'usuari de prendre aquest recorregut i evitar l'entrada de trànsit innecessàriament al centre dels nuclis urbans.</p> <p>En l'actualitat els dos municipis de l'AM en els quals és necessària una adequada xarxa de rondes de circumval·lació són Castelló i Vila-real.</p> <p>En primer lloc, la xarxa existent de Rondes del municipi de Castelló està conformada per la Ronda Sud, Ronda Aquest, Ronda Nord i Ronda Oest. Aquesta última, no obstant això, té un tram incomplet entre la CV-151 i la Ronda Sud.</p> <p>Es proposa el tancament d'aquesta Ronda, previst en el PGOU de la ciutat de Castelló de la Plana, amb reserva, d'una banda, d'amplària suficient per al plantejament de la mateixa secció que l'existent en la resta de la Ronda. El tram pendent d'executar tindrà una longitud d'1,2 quilòmetres, situat entre la Glorieta de la Ronda Sud i la de la Ronda Oest, en la seua intersecció amb la CV-1520 i amb una secció de dos carrils per sentit més mitjana.</p> <p>En la resta de les vies que conformen la xarxa de Rondes de Castelló s'haurà de revisar la tipologia d'encreuaments comprovant l'estat i adequació dels quals no es resolen a diferent nivell (glorietes). A més, s'haurà d'estudiar la idoneïtat de prolongar la via de servei existent en la resta dels trams al nou, comprovant que resulta de necessitat per tal que no es produïsquen interferències de càrrega i descàrrega amb la mateixa Ronda, alterant així la seua funció de via arterial.</p> <p>Finalment, es proposa l'actuació- recollida en el PMUS de Castelló- de la supressió de la possibilitat de gir en la rotonda de la intersecció de la CV-17 (Ronda Sud) amb l'Av. Lairón. D'aquesta manera, s'impossibilita l'entrada al polígon des de la Ronda Sud (sentit d'eixida de la ciutat), obligant a entrar per l'Av. Europa a aquest Polígon, la qual cosa dona prioritat de pas als vehicles que accedeixen per la CV-17 cap a la ciutat.</p> <p>Referent al municipi de Vila-real, es proposa l'actuació- recollida en el PMUS de Vila-real- consistent en la creació de la ronda de circumval·lació Ronda Sudoeste, de funcionalitat urbana, que comunicarà la carretera CV-20 amb l'N-340 i servirà de connexió directa entre les dues zones industrials del municipi (la zona industrial de la CV-20 i la situada a l'est de l'N-340).</p>	

<b>VILA-REAL</b>	<b>CASTELLÓ</b>																		
																			
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																			
Territorial	Municipal	Altre																	
<b>OBJECTIUS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Donar continuïtat a la xarxa de rondes existent.</li> <li>○ Reduir el trànsit dins dels nuclis urbans.</li> <li>○ Millorar la connectivitat dels centres atractors i infraestructura existent.</li> <li>○ Millora de la seguretat viària mitjançant el recondicionament de trams o enllaços en males condicions.</li> </ul>																			
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estudi del traçat concret de cada ronda.</li> <li>○ Estudi d'enllaços existents i millora dels quals presenten problemes.</li> <li>○ Realització per trams de les noves rondes.</li> </ul>																			
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																			
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>													
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg											
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ MUNI: Ajuntaments de Castelló i Vila-real.</li> </ul>																			

Agent	Acció			% Fi
	1	2	3	
GVA	x	x	x	100%
MUNI			x	0%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

INF06.1	IMD de la nova ronda Oest de Castelló.
INF06.2	IMD de la nova ronda Sud-oest de Vila-real.

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió*	12,84 M€ (7,84 M€ Vila-real i 5 M€ Castelló)
------------------------	----------------------------------------------

(\*) El cost estimat inclou l'execució de les obres exclusivament.

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

**INF07 FOMENT D'ACTUACIONS DE DISSENY URBANO A l'entorn de les ESTACIONS FERROVIÀRIES**

**CICLOPEATONAL**

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

A escala municipal, la millora del disseny urbà és una actuació micro de gran importància que, alhora que potencia l'ús del transport públic, millora l'espai urbà municipal i la seguretat viària.

La proposta planteja millorar els entorns urbans pròxims a les estacions de tren, ja que es tracta d'estacions de gran capacitat pels quals transita una gran quantitat de persones, i fer-los atractius i accessibles és un punt a tindre en compte a l'hora de fomentar l'ús del tren.

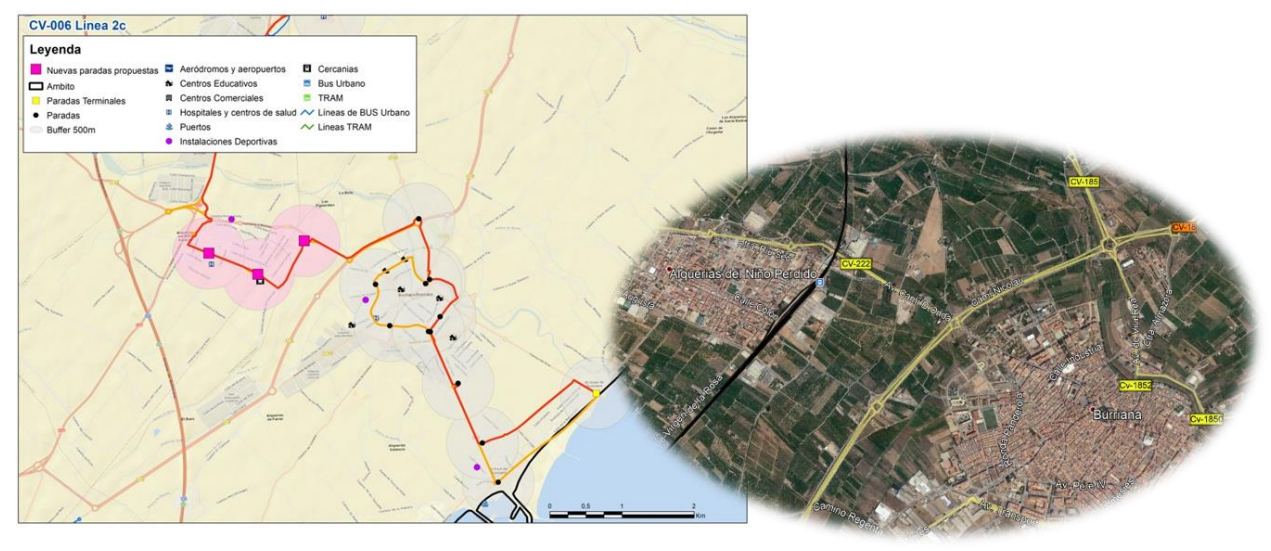
En aquest sentit, la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat, a través de fons de finançament local, pot promoure la creació i millora d'espais urbans més afables, còmodes i accessibles en els municipis metropolitans.

En primer lloc, l'actuació s'hauria de dur a terme en aquells municipis de major entitat i ús del transport públic, baixant en un segon nivell a municipis de menor entitat però que compten, igualment, amb rodalia dins del seu terme municipal.

Les propostes podran plantejar-se pels diferents municipis de manera directa o en forma de concurs d'idees, amb la condició de fomentar la creativitat i la participació.

Una vegada es resolguen els problemes d'accessibilitat en les estacions de rodalia, s'estudiarà la possible adaptació de l'itinerari dels autobusos interurbans de manera que connecten amb aquestes estacions.

Per exemple, en una selecció de serveis de Línia 2c. Platges-Borriana-Castelló (fins a UJI) de la concessió CV-006. Castelló Metropolitana Sud, una vegada estiga resolt el problema d'accessibilitat a l'estació de FFCC Borriana-Les Alqueries, caldrà avaluar la modificació del seu itinerari per a connectar amb l'estació i amb el municipi dels Alqueries.



D'altra banda, el Pla de Reforma Interior i Homologació de l'àmbit sud-oest del sòl urbà industrial de Nules inclou la creació d'un nou accés des de la N-340 a l'estació de Moncofa (T.M. de Nules). Amb això se solucionen els problemes d'accessibilitat que presenta actualment l'estació.

ÀMBIT D'ACTUACIÓ		
Territorial	Municipal	Altres

- OBJECTIUS**
- Fomentar la intermodalitat i la comoditat d'accés a les infraestructures ferroviàries per a major comoditat del ciutadà.
  - Millorar la qualitat de l'espai urbà i l'accessibilitat en els entorns immediats o pròxims de les estacions ferroviàries.

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	

- ACTUACIONS A REALITZAR**
- Comunicació amb els municipis i presentació de propostes de reforma urbana dels entorns pròxims a les estacions ferroviàries.
  - Estudi de les propostes i prioritització pel nombre de viatgers existents o potencials de l'estació a redissenyar.
  - Obertura d'una línia de finançament anual per al desenvolupament dels projectes de millora urbana.

**GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI**

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

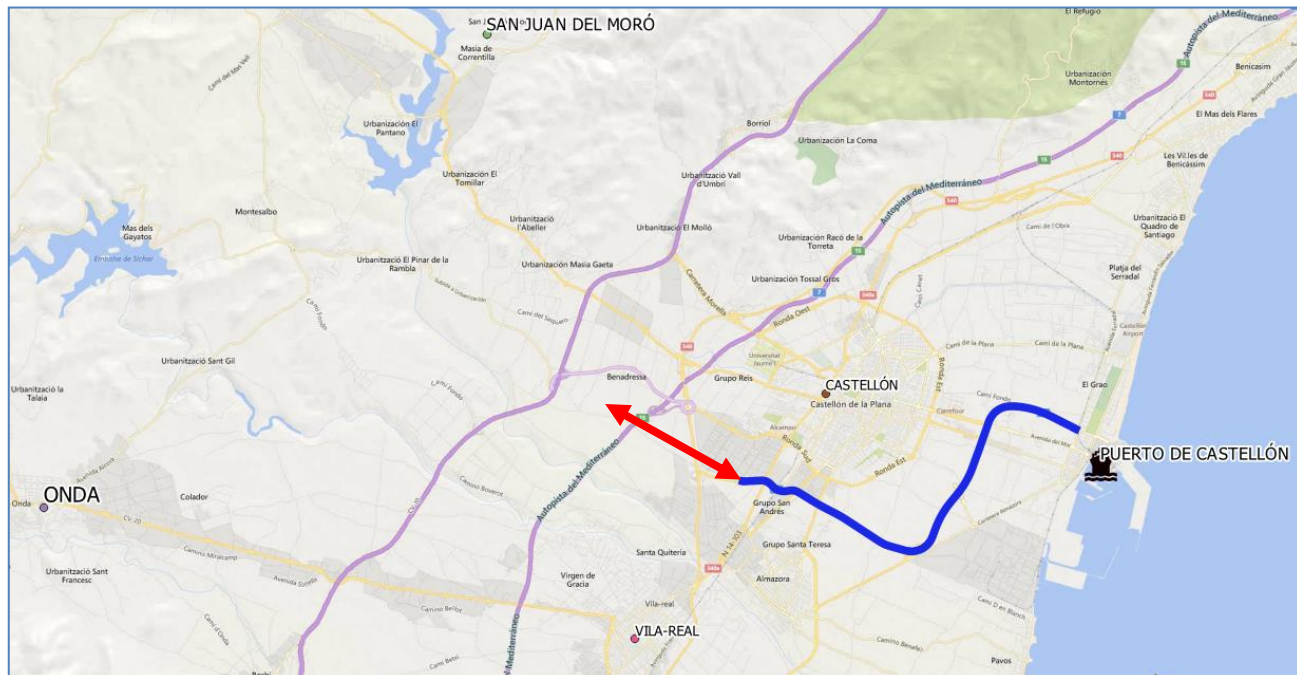
- AGENTS IMPLICATS**
- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.
  - RENFE-ADIF
  - MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.

Agent	Acció			% Fi
	1	2	3	
GVA			x	50%
RENFE-ADIF	x	x		30%
MUNI	x		x	20%

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INF07.1	Nombre d'estacions de Rodalia identificada pels PMUS com a millorables quant a l'accessibilitat des de l'entorn públic.
---------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ		
Cost total d'inversió	4,2 M €	
CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)		
0-5	5-10	10-15

<b>INF08</b>	<b>CONNEXIÓ DE L'EIX D'ALTA CAPACITAT NORD-SUD AMB LA CS-22</b>
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>Com queda reflectit en l'anàlisi i diagnòstic de la xarxa viària, en general no es produeixen problemes de congestió excepte en moments puntuals en els accessos a la ciutat de Castelló. El principal punt on es produeixen constantment episodis d'embossos i problemes de seguretat viària és la rotonda entre la N-340 i la CV-17. Amb la recent liberalització del peatge de l'AP-7 els problemes en aquest punt s'han accentuat. La creació d'aquesta nova connexió permetrà la descongestió de la CV-17, alliberant-la de tot el trànsit pesat que es dirigeix al port i el trànsit lleuger que accedeix a la ciutat de Castelló des de la CV-17.</p> <p>D'altra banda, a l'entorn de Castelló hi ha diversos corredors d'alta capacitat que recorren paral·lels a la costa de l'àrea metropolitana, però cap que permeta recórrer des de la costa fins a l'interior de l'àrea metropolitana de Castelló. Aquesta solució aportarà un eix vertebrador des del port de Castelló de la Plana fins a l'interior, connectant amb la xarxa d'alta capacitat que recorre longitudinalment la província.</p> <p>Es realitzarà un seguiment dels nivells de soroll tant durant la fase preoperacional com la fase de funcionament de manera que es garantiscen els valors recollits en la normativa vigent.</p>	
	

ÀMBIT D'ACTUACIÓ																			
Territorial						Municipal						Altres							
OBJECTIUS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar la connectivitat en l'eix <b>Port de Castelló – AP-7- CV-10</b>.</li> <li>○ Reduir l'accidentalitat en l'eix a causa de l'increment de demanda de trànsit del corredor.</li> <li>○ Eliminar congestió en l'eix del corredor</li> <li>○ Estalvis de temps en el corredor.</li> </ul>																			
OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
ACTUACIONS A REALITZAR																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estudi detalladament de l'eix des del tram final de la CS-22 fins a la CV-10 i de la seua connexió amb l'AP-7.</li> </ul>																			
GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI																			
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta													
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg											
AGENTS IMPLICATS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ MITMA: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana</li> </ul>																			
Agent	Acció				% Fi														
	1																		
MITMA	x				100%														
GVA	x																		
INDICADORS DE SEGUIMENT																			
INF08.1	IMD en aquest nou tram																		
INF08.2	IMD rotonda CV-17 i N-340																		
COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ																			
Cost total d'inversió												20.000.000 €							
CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)																			
0-5						5-10						10-15							

**INF09 IMPULS A LA MOBILITAT SOSTENIBLE EN ÀREES INDUSTRIALS**

**CICLOPEATONAL**

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

Un altre dels aspectes detectats en el diagnòstic és la importància dels viatges amb les àrees industrials. En aquests casos, l'ús quasi exclusiu del vehicle privat amb un sol ocupant està afavorit per diversos factors:

- D'una banda, la planificació de l'oferta de transport públic per a atendre aquesta mobilitat no resulta fàcil, ja que en un mateix destí es realitzen multitud de desplaçaments simultanis en una franja horària molt estreta que, a més, és coincident amb els desplaçaments en la resta de l'àmbit. Això requeriria la dotació d'un nombre de vehicles molt elevada, que circularan buits o quasi buits durant quasi tot el dia el que redunda en deficient rendiment dels recursos assignats i el desequilibri d'aquesta oferta respecte a altres àmbits de l'àrea metropolitana.
- Per una altra, aquestes àrees industrials en molts casos manquen de voreres que permeten la circulació per als vianants des de les possibles parades de transport públic que pogueren implantar-se fins als destins finals dels usuaris.

Per tant, es proposa que en aquests entorns industrials s'avaluen les següents propostes per a impulsar l'ús de maneres sostenibles, ja siga per als vianants, ciclista o maneres de transport col·lectius, segons es considere el més apropiat en cada cas:

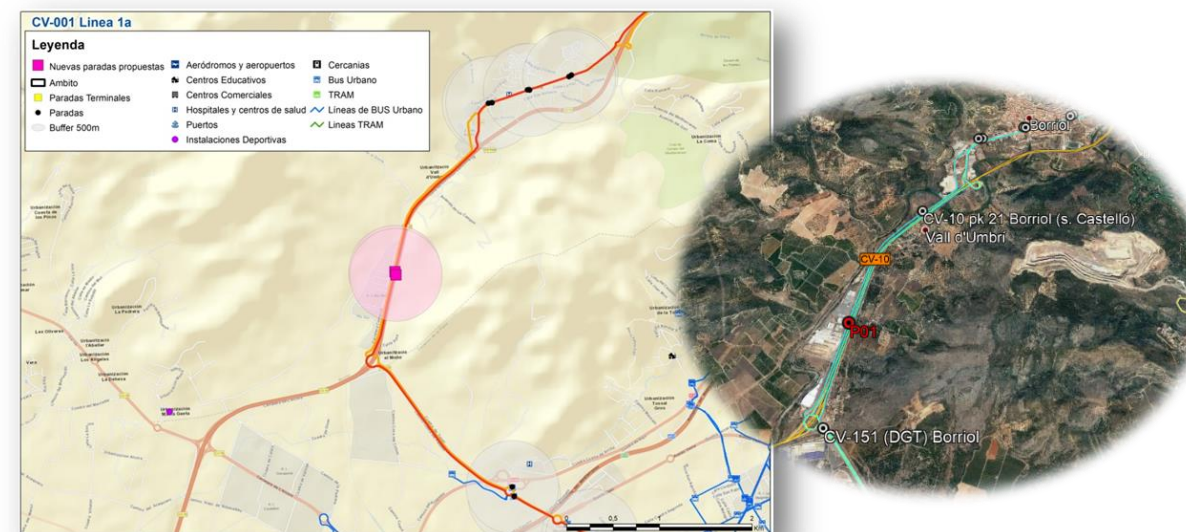
- Dotar de permeabilitat per als vianants (passos per als vianants, passarel·les, ponts...) en les carreteres on es localitzen importants àrees industrials, que actualment no disposen d'oferta d'autobús, per no ser possible l'accés a les parades en tots dos sentits ni resultar segura la circulació per als vianants entre aquests centres de treball i les possibles parades: CV-10, CV-16 i CV-160.
- Coordinar amb els gestors d'aquests nuclis industrials l'organització de línies de transport d'empresa per als seus empleats. Aquestes línies hauran de plantejar-se com un servei conjunt per als empleats de totes les empreses localitzades en l'àrea, a fi d'optimitzar els recursos de totes elles. No obstant això, aquest tipus de mesures requerirà un important esforç en la conscienciació sobre la necessitat de reduir els costos socials de l'ús massiu del vehicle privat i potser, ha de plantejar-se amb un incentiu econòmic de manera que els costos del servei es repartisquen entre les empreses, els usuaris i l'Administració.
- Implementar serveis expressos/llançadora d'autobús, amb horaris coordinats amb les necessitats d'aquests usuaris i elevades velocitats de recorregut, que permeten accedir a altres maneres de transport públic pròximes en condicions òptimes per al transbord.

Una vegada realitzada la millora dels itineraris per als vianants en aquests entorns, es podrà avaluar la incorporació de parades al llarg de vies per les quals ja circulen línies de transport interurbà amb autobús per a atendre aquestes àrees industrials. No s'espera que repercutisca en un increment substancial del temps del recorregut, ja que, com ja s'ha comentat, els usuaris d'aquestes àrees industrials concentren els

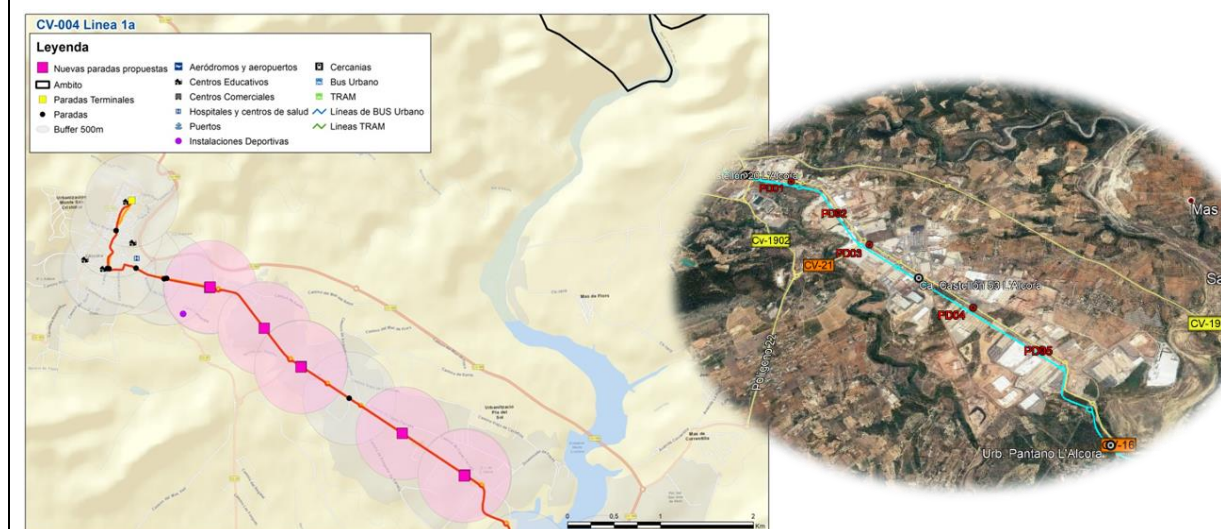
seus viatges en una xicoteta selecció de serveis.

En concret, després de l'adequació dels viaris esmentats, es podria avaluar la incorporació de les noves parades que es detallen seguidament:

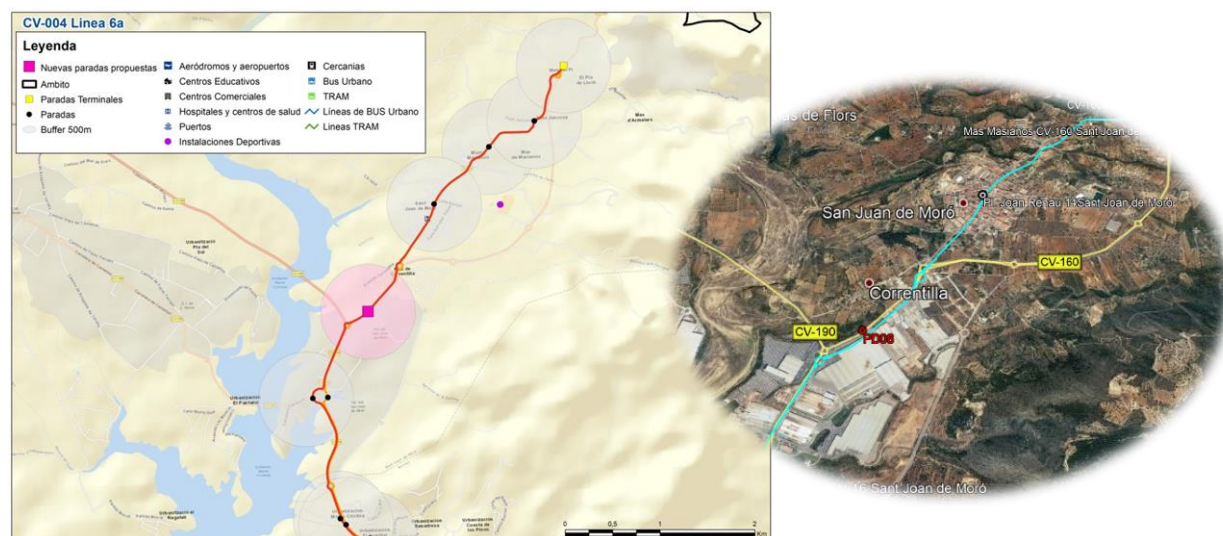
- CV-001. Morella - Vinaròs – Castelló: Una parada en cada sentit en la CV-10 entre les parades en CV-151 (DGT) i CV-10 pk 21



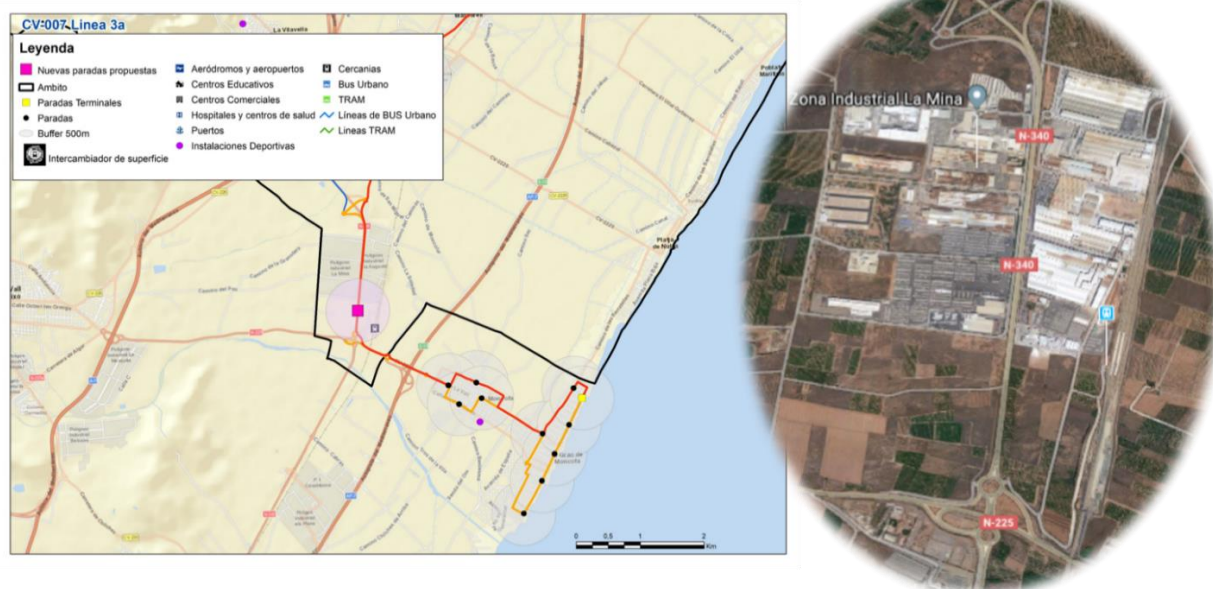
- CV-004. l'Alcora – Castelló: Cinc noves parades en cada sentit en la CV-16 entre l'Alcora i l'entroncament de Sant Joan de Moró



- CV-004. l'Alcora – Castelló: Una parada en cada sentit en la CV-160 en zona industrial pròxima a Sant Joan de Moró.



- CV-007, La Vall d'Uixó– Castelló: Una parada en cada sentit en la N-340 en la Zona Industrial La Mina (Nules), al costat del futur accés a l'estació de ferrocarril de Moncofa des del polígon.



### ÀMBIT D'ACTUACIÓ

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

### OBJECTIUS

- Reduir la congestió en els accessos als centres atractors en les hores d'entrada i eixida dels treballadors.
- Potenciar l'ús de les maneres de transport sostenible (a peu, ciclista i transport col·lectiu).

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

### ACTUACIONS A REALITZAR

- Dotar de permeabilitat per als vianants, urbanitzar i millorar l'accessibilitat dels viaris d'accés i del viari interior de les àrees industrials.
- Crear la figura d'Unitat Gestora del Transport en cada polígon o àrea industrial i nomenar un portaveu/coordinador en cadascuna que serà l'interlocutor amb l'Administració.
- Realitzar una anàlisi detallada de les necessitats de transport dels centres atractors mitjançant una recollida d'informació específica coordinadament amb la Unitat Gestora del Transport.
- Establir acords amb les Unitats Gestores del Transport i amb els operadors de transport públics i privats.
- Llançar campanyes de sensibilització sobre la mobilitat sostenible.
- Coordinar els interessos de diferents centres de treball pròxims a la recerca de solucions conjuntes.
- Avaluar la incorporació de noves parades en les línies de transport interurbà amb autobús.

### GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana.
- DICAS: Diputació de Castelló.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.
- BUS: Operadors de transport públics i privats.
- IND: Gestors dels centres de treball i polígons industrials, representants sindicals o dels treballadors.
- ASOC: Associacions i entitats relacionades amb la mobilitat sostenible i l'eficiència energètica.

Agent	Acció							% Fi
	1	2	3	4	5	6	7	
GVA	x	x	x	x	x	x	x	100%
DICAS	x			x	x	x		0%
MUNI	x			x	x	x		0%
BUS				x	x	x		0%
IND		x	x	x	x	x	x	0%
ASSOC				x	x	x		0%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

INF09.1	Nombre de rutes d'empresa establides
INF09.2	Nombre de rutes expresses/lançadora d'accés a altres maneres de transport públic
INF09.3	Grau d'ocupació de les noves rutes
INF09.4	Reducció del nombre de vehicles privats en els centres atractors

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	100.000 €
-----------------------	-----------

(\*) Només es pressuposta l'anàlisi de necessitats de transport

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------



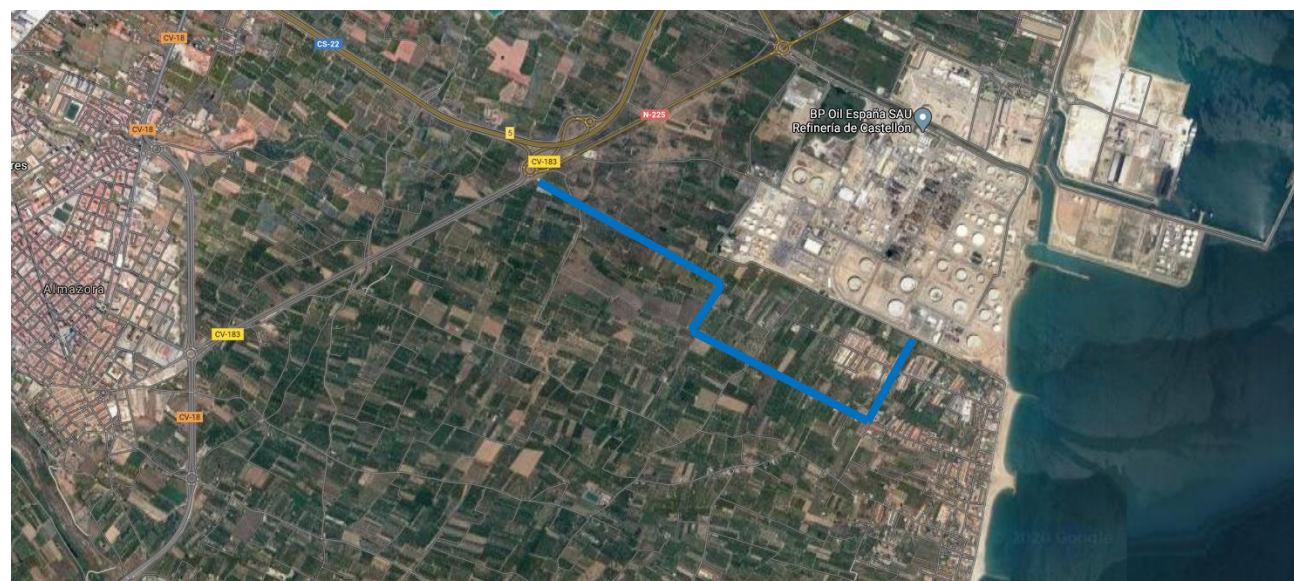
<b>INF10</b>	<b>VIAL D'EMERGÈNCIES ALMASSORA COSTA</b>
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>	

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

Es proposa l'execució d'un vial d'emergències, en el municipi d'Almassora, que millore la connectivitat de la zona sud del Polígon del Serrallo.

Es tractaria d'un vial d'emergències pel risc químic que suposa el Polígon del Serrallo per als habitants de la seua zona sud (Almassora), millorant la connectivitat d'aquesta zona amb les carreteres CV-183 i N-225. Aquest vial discorreria pel Camí dels Catalans i la seua longitud seria d'uns 3,5 km aproximadament.

La següent imatge mostra en color blau el tram proposat:



<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>		
Territorial	Municipal	Altres

<b>OBJECTIUS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar la connectivitat en la zona.</li> <li>○ Disminuir els temps de recorregut i millorar la seguretat viària.</li> </ul>	

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**ACTUACIONS A REALITZAR**

- Estudi informatiu, projecte constructiu i desenvolupament de l'obra.

**GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI**

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

**AGENTS IMPLICATS**

- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.
- MUNI: Ajuntament d'Almassora
- Sector privat

Agent	Acció	% Fi
	1	
GVA	x	34%
MUNI	x	33%
Sector privat	x	33%

**INDICADORS DE SEGUIMENT**


INF10.1	Temps de recorregut fins a CV-183 i N-225
INF10.2	Accidentalitat en el traçat

**COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ**

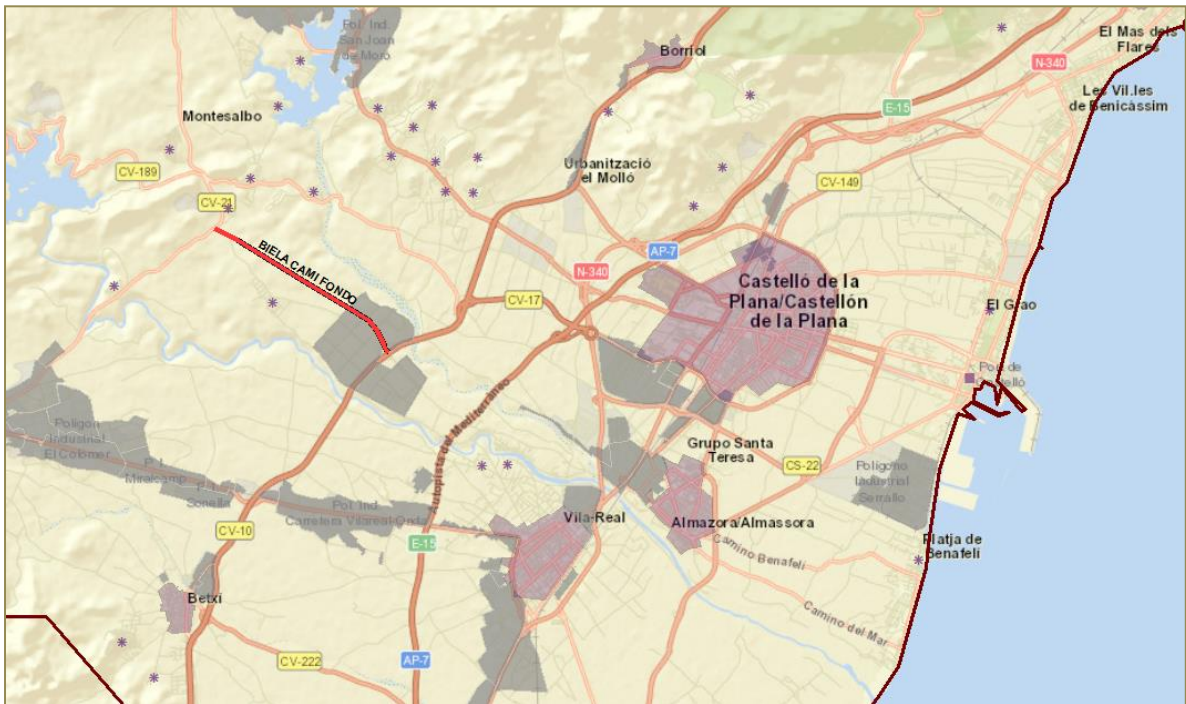
Cost total d'inversió	5.000.000 €
-----------------------	-------------

**CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)**

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

<b>INF11</b>	<b>PERMEABILITZACIÓ DE L'AP-7 LLIURE MITJANÇANT DOS NOUS ENLLAÇOS</b>	
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>		
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>		
<p>L'AP-7 manca d'enllaços de connexió amb carreteres de vertebració interna com la CV-20, la qual cosa dissuadeix del pas per la mateixa per als desplaçaments que van en direcció cap a l'oest, a municipis com Onda per exemple o en direcció a l'est, cap a Vila-real. Aquesta a més manca d'un enllaç de connexió a l'altura de la CV-147 entre Benicàssim i el Parc natural del Desert de les Palmes.</p> <p>A més, la liberalització de l'autopista ha induït un augment del nombre d'usuaris, amb el que és previsible una major concentració del trànsit en els accessos existents de l'autopista.</p> <p>Amb la finalitat de redistribuir amb major eficàcia el trànsit d'entrada i eixida cap a i des de l'autopista, i evitar la circulació del trànsit per la xarxa interna, es proposa la creació de dos nous enllaços que connecten l'AP-7 directament amb la CV-20 i amb la CV-147, en els punts que es mostra en la següent imatge:</p>		
		
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>		
Territorial	Municipal	Altre
<b>OBJECTIUS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Evitar el trànsit d'agitació en la xarxa interna metropolitana</li> <li>○ Reduir els nivells de congestió i temps de viatges</li> </ul>		

<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estudi informatiu, projecte constructiu i desenvolupament de l'obra.</li> </ul>																			
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																			
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>													
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg											
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ MITMA: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana</li> </ul>																			
<b>Agent</b>		<b>Acció</b>						<b>% Fi</b>											
		1																	
MITMA		x						100%											
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>																			
INF11.1	IMD AP-7 entre els dos nous enllaços																		
INF11.2	Temps de recorregut de Vila-real i Benicàssim amb l'AP-7																		
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>																			
Cost total d'inversió										32 M €									
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>																			
0-5					5-10					10-15									

<b>INF12</b>	<b>BIELA DE CONNEXIÓ DE LA CV-10 AMB LA CV-21</b>	
<b>MERCADERIES</b>		
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>		
<p>Les carreteres CV-20 i CV-16 que uneixen els municipis d'Onda i l'Alcora respectivament amb la CV-10, compten amb un important nombre d'indústries en els seus marges, per la qual cosa diàriament circulen una gran quantitat de vehicles per aquestes vies.</p> <p>En 2020, el percentatge de pesats en la CV-20 en el tram comprés entre Vila-real i el Baixador de Betxí va ser del 14,8%, disminuint el percentatge en el punt més pròxim al municipi d'Onda, sent el 7%. Quant a la CV-16, els percentatges de pesats obtinguts en els dos punts d'aforament localitzats entre la CV-10 i el municipi de l'Alcora, van ser de l'11,1% i del 17,4%.</p> <p>Amb la finalitat d'afavorir el trànsit de mercaderies per la CV-20 i la CV-16, es proposa la creació d'un camí alternatiu que unisca la CV-10 amb la CV-21, com es mostra en la següent imatge:</p>		
		
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>		
Territorial	Municipal	Altres
<b>OBJECTIUS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimitzar el repartiment de fluxos de vehicles pesants de la xarxa</li> <li>Reduir els nivells de congestió i temps de viatges</li> </ul>		

<b>OBJECTIUS PMOME</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estudi informatiu, projecte constructiu i desenvolupament de l'obra.</li> </ul>																				
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																				
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>						<b>Eficàcia Alta</b>											
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> </ul>																				
<b>Agent</b>		<b>Acció</b>										<b>% Fi</b>								
		1																		
GVA		x										100%								
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>																				
INF12.1	IMD en la CV-20 i CV-16																			
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>																				
Cost total d'inversió										13,4 M €										
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>																				
0-5					5-10					10-15										

## 12.2. Transport públic

<b>PUB01</b>	<b>REESTRUCTURACIÓ DE LA XARXA D'AUTOBUSOS METROPOLITANS I LICITACIÓ DE LES NOVES CONCESSIONS PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI PÚBLIC DE TRANSPORT DE PASSATGERS PER CARRETERA</b>
<b>AUTOBUSOS INTERURBANS</b>	

### DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

#### SITUACIÓ DE PARTIDA

En l'actualitat, quasi la totalitat dels contractes de concessió de servei públic de transport interurbà regular d'ús general de viatgers per carretera de la Comunitat Valenciana es troben caducats (prorrogats), o pròxims a la data del seu venciment. En conjunt, es tracta de 89 autoritzacions administratives de servei públic de competència de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat, que es distribueixen territorialment de la següent forma:

- 47 concessions de transport de viatgers a la província de València.
- 31 concessions de transport de viatgers a la província d'Alacant.
- 8 concessions de transport de viatgers a la província de Castelló de la Plana.
- 3 concessions de transport de viatgers de naturalesa interprovincial.

Aquest sistema vigent obeeix a un model obsolet, dissenyat amb base en criteris i necessitats de fa més de 50 anys, que evidencia manques i disfuncionalitats amb la realitat de la societat actual, generant sobrecostos i empitjorant la qualitat del servei prestat a l'usuari.

A conseqüència de l'anterior, raons d'interés públic van justificar que en el passat s'iniciara de manera progressiva l'elaboració de projectes de servei públic de transport de viatgers per carretera, que serviren de base per als posteriors procediments de licitació dels nous contractes. Encara que aquests projectes no van poder emportar-se a efecte després de detectar, després d'analitzar les al·legacions formulades en el preceptiu tràmit d'audiència pública, inconsistències tècniques i legals en el seu contingut base, la qual cosa aconsellava fer una anàlisi més proluxa de les condicions tècnic-funcionals i econòmiques.

El Reglament (CE) Núm. 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera establia, amb caràcter general, un termini màxim de 10 anys per a la pròrroga de les autoritzacions administratives de servei públic de transport regular de viatgers per carretera, preveient, al seu torn, la disposició d'un règim transitori -fins a l'any 2019- per a la renovació del sistema concessional territorial.

El venciment de la majoria dels contractes obliga, conforme a les directrius europees, així com a les determinacions de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, a l'inici d'un expedient que finalitzarà amb la convocatòria d'un concurs públic per a l'adjudicació dels nous contractes.

La Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat conscient de tot l'anterior, ha definit i aprovat una nova estructura i model concessional, que afavorisca la racionalització i modernització dels

serveis públics de transport de la seua titularitat. La situació de transitorietat actual representa, per tant, una oportunitat estratègica immillorable per a generar un nou marc d'equitat en el mercat de transport interurbà regular de viatgers per carretera en la Comunitat Valenciana, que, a més d'afavorir l'obertura a la competència entre els operadors, tinga per objectiu principal la millora de la qualitat en la prestació del servei públic, a l'empara d'un sistema de transport per carretera modern, accessible, segur i eficient, en virtut del reglamentàriament disposat en la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

#### CRITERIS D'APLICACIÓ EN L'ELABORACIÓ DEL NOU MAPA CONCESSIONAL

##### Àrees funcionals de transport

L'Àrea Funcional de Castelló inclou les comarques de l'Alt Maestrat, l'Alcalatén i La Plana Alta, en les quals es troba un espai de forta relació metropolitana amb la ciutat, però també altres municipis molt més allunyats, la dependència funcional dels quals és, no obstant això, clarament amb la capital, per falta de nuclis comarcals de major entitat.

##### Principis i objectius de la nova xarxa

A partir de l'anàlisi-diagnòstica de la xarxa de transport públic de l'àrea metropolitana de Castelló resulta necessari exposar unes directrius i objectius generals d'actuació que es tinguen en compte en l'elaboració dels nous projectes concessionals.

L'objectiu general que persegueix el nou model concessional és la **major eficiència i sostenibilitat del sistema en el mitjà-llarg termini**. Addicionalment, i vinculat amb l'objectiu anterior, estaria el **foment de la utilització del transport públic (en aquest cas de l'autobús) enfront del vehicle particular**.

Els objectius particulars i mesures que es formulen, en relació amb la definició del nou model concessional, hauran d'obeir, per tant, a aquests criteris generals o principis d'actuació. Es tractarà d'objectius vinculats, entre altres, amb els següents aspectes tècnic-funcionals i econòmics:

- Increment de l'accessibilitat de la població al sistema de transport públic regional (major equitat i cobertura territorial).
- Adequació de l'oferta de servei (expedicions, flota...) a les necessitats de la demanda, des de una perspectiva de racionalitat econòmica.
- Cerca de complementarietat entre les diferents maneres de transport existents en el territori; potenciació de la intermodalitat.
- Aposta per la racionalitat en la integració i coordinació de trànsits.
- Jerarquització dels corredors de transport interurbà. Disposició de serveis altament competitius (prestacions, atributs...) en els eixos troncal de la xarxa.
- Flexibilització dels models de prestació segons realitats soci-territorials.
- Implantació d'un sistema tarifari integrat i bonificable en el conjunt de l'àrea metropolitana de Castelló.

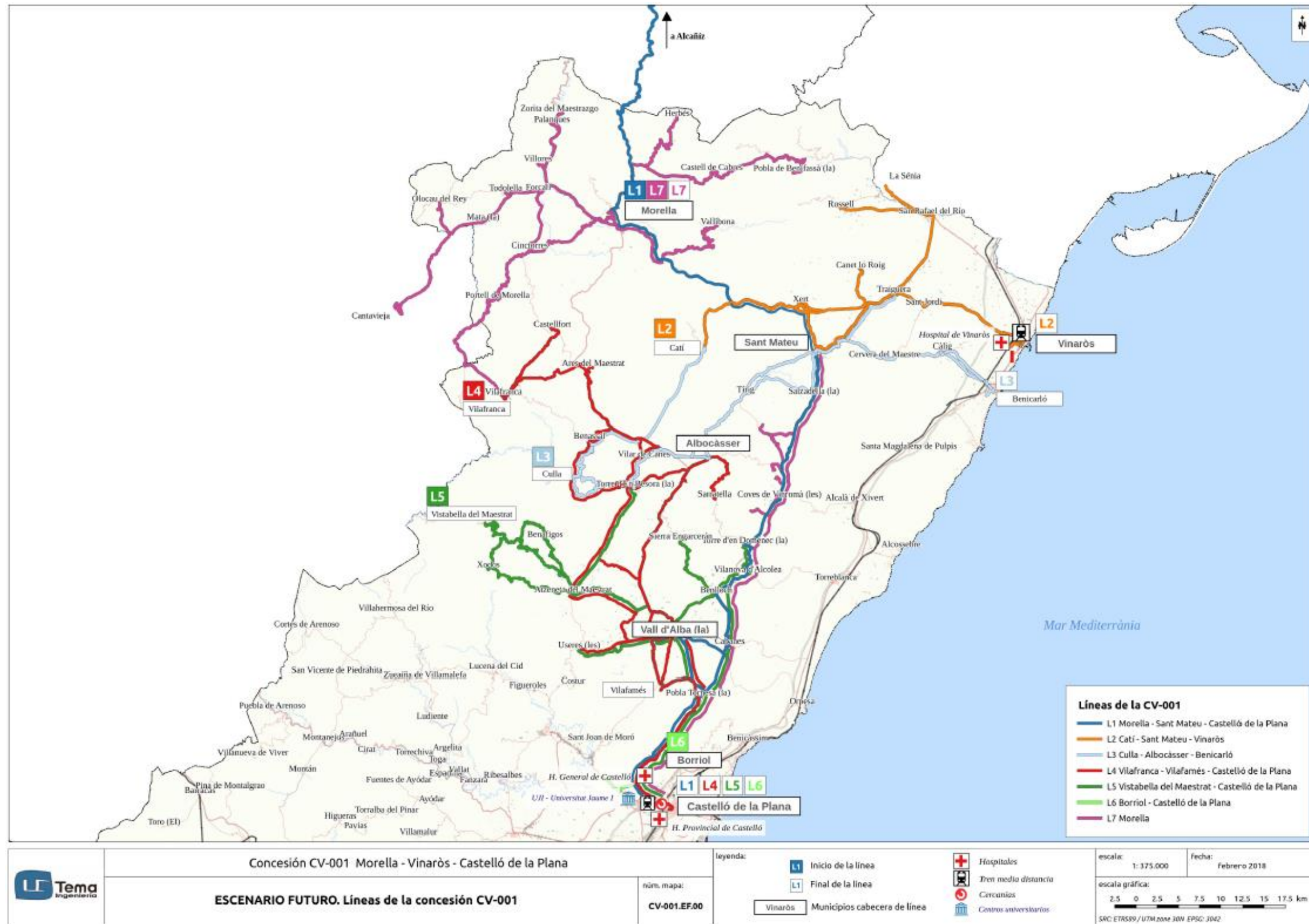
El servei es prestarà d'acord amb els estàndards de qualitat establits per la Direcció General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible, i el recollit en el plec de licitació de la concessió:

- La informació al viatger estarà disponible en parades, el mateix vehicle i la pàgina web de l'empresa, en la qual s'informarà sobre els diferents aspectes del servei (horaris, itineraris, parades, títols, tarifes, correspondència amb altres línies i serveis, etc.).
- Els autobusos de les noves concessions mantindran els següents estàndards de qualitat:
  - L'antiguitat màxima dels vehicles s'estableix en 10 anys, havent de comptar tots amb aire condicionat i calefacció.
  - Els vehicles compliran amb els estàndards d'accessibilitat, i hauran de disposar d'un mínim de 2 seients reservats per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i espai per a 2 cadires de rodes.
  - Els motors dels vehicles compliran amb la normativa que els siga aplicable pel que concerneix l'emissió de gasos contaminants i contaminació acústica.
- Aplicació de noves tecnologies:
  - Els vehicles estaran dotats de l'equipament complementari de sistema de peatge sense contacte i sistema d'ajuda a l'explotació SAE, la qual cosa permetrà transmetre la informació en temps real de dades de localització i servei dels vehicles i, amb això, donar la informació del compliment d'horaris en temps real a través de la web o de l'app habilitada.
  - Els autobusos estaran dotats amb l'equipament necessari per al cobrament del trajecte corresponent, tant a través de la targeta interoperable MOBILIS com per les maneres i mitjans de pagament d'última generació que s'implementen per a la integració del transport públic competència de la Comunitat Valenciana.

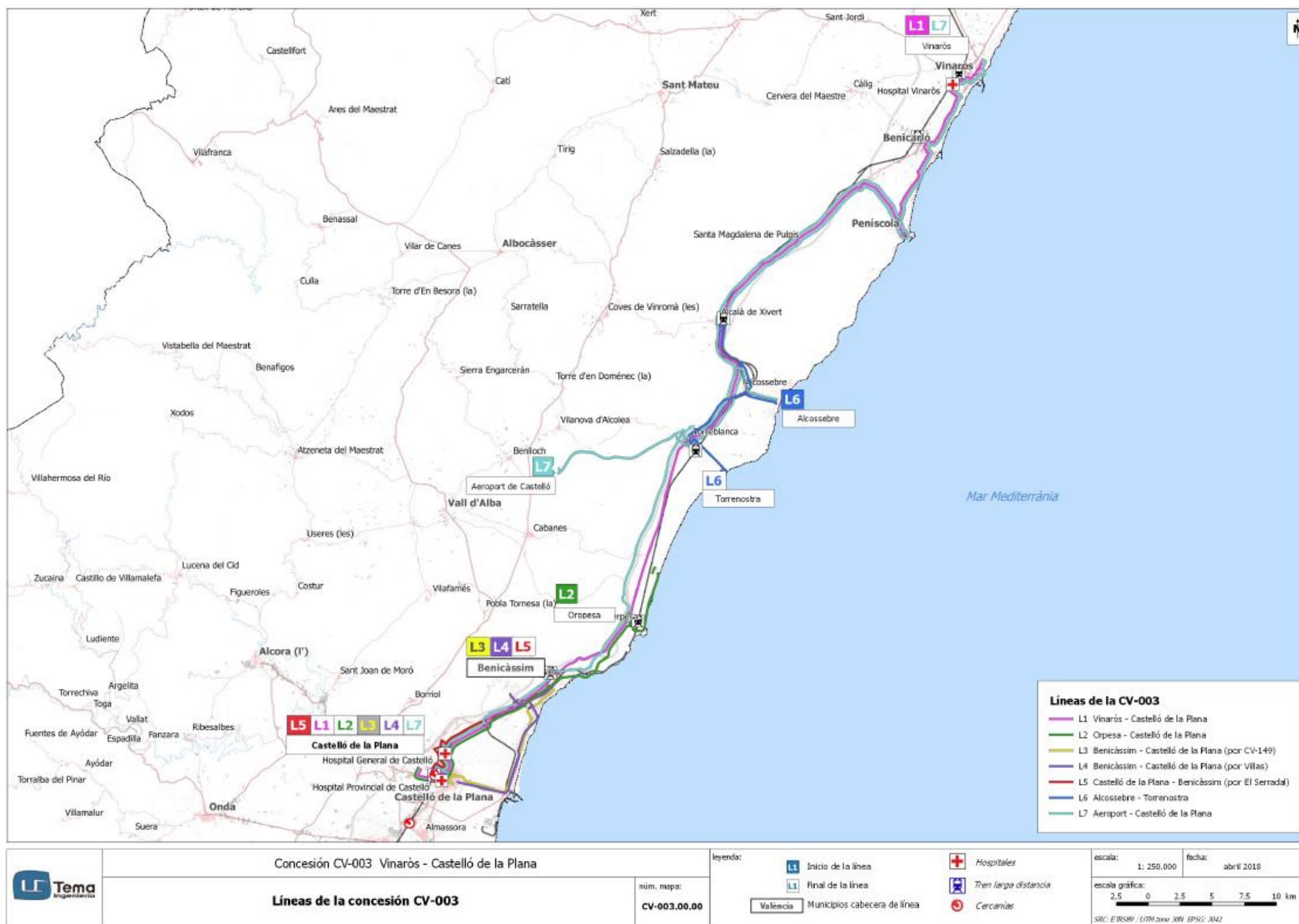
En les pàgines següents es presenten les línies definides en el Nou Mapa Concessional de les concessions CV-001, CV-003, CV-004, CV-005, CV-006 i CV-007, que recorren per l'àmbit del PMOME de l'àrea de Castelló, segons la informació procedent dels projectes de servei definitius elaborats en la consultoria per al disseny del Nou Mapa Concessional.

**(continua)**

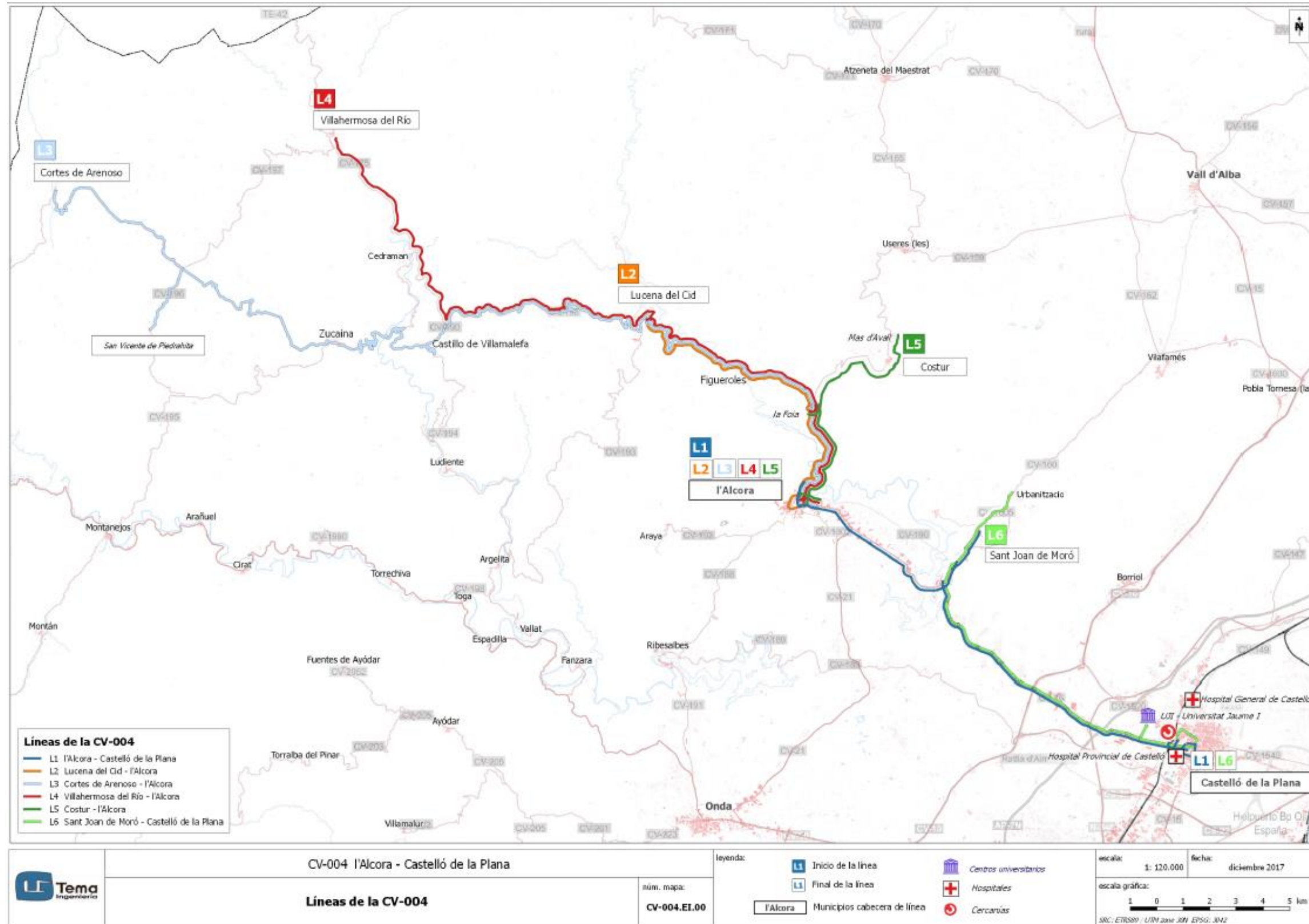
CV-001, Morella – Vinaròs – Castelló



**CV-003, Vinaròs – Castelló de la Plana**

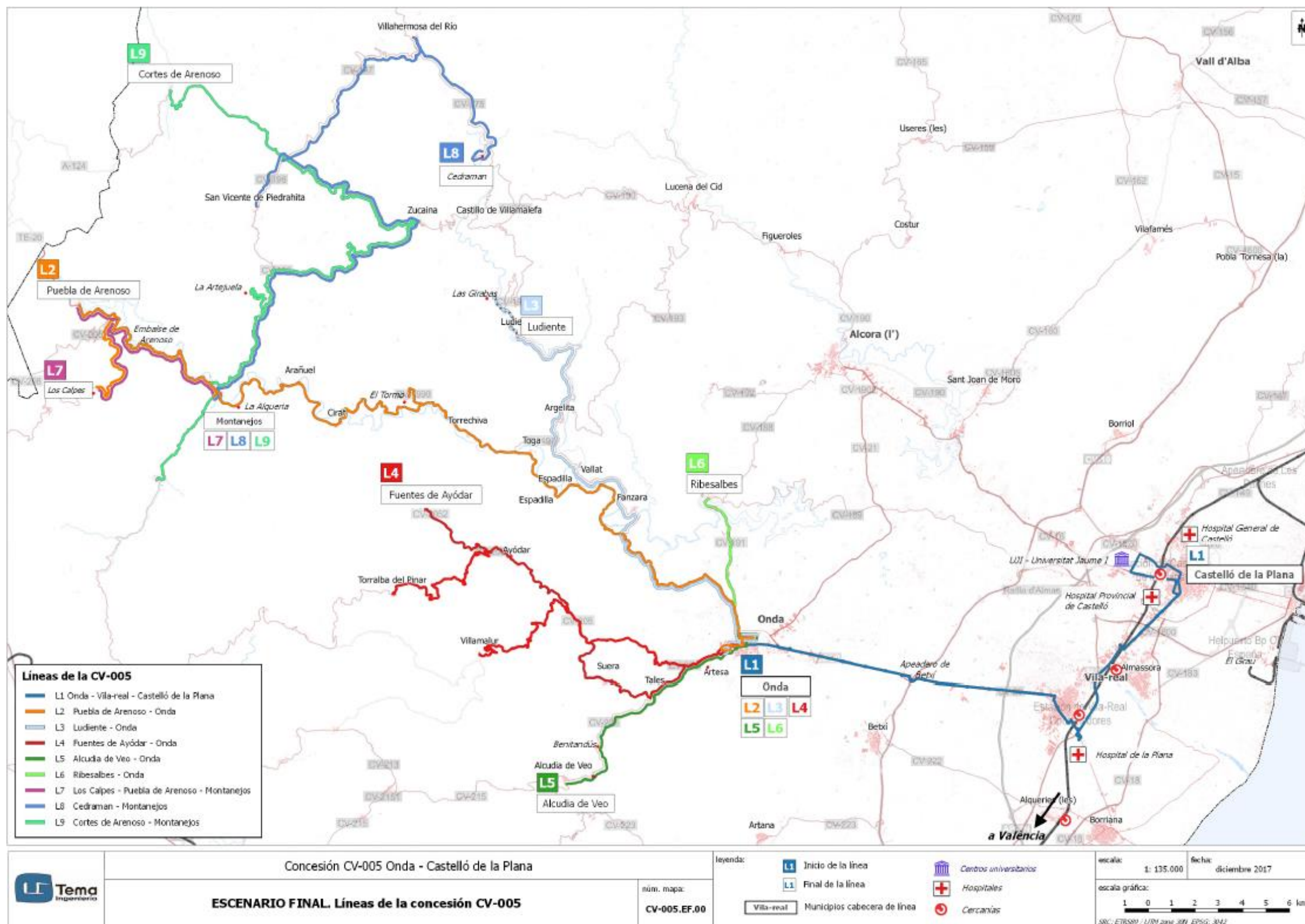


**CV-004, l'Alcora – Castelló de la Plana**





**CV-005, Onda – Castelló de la Plana**



**CV-006, Castelló Metropolitana Sud**



**CV-007, La Vall d'Uixó – Castelló de la Plana**



PUB01 REESTRUCTURACIÓ DE LA XARXA D'AUTOBUSOS METROPOLITANS I LICITACIÓ DE LES NOVES CONCESSIONS PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI PÚBLIC DE TRANSPORT DE PASSATGERS PER CARRETERA (continuació)																			
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																			
Territorial					Municipal							Altres							
<b>OBJECTIUS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar l'eficiència del sistema d'autobús metropolità garantint un servei de qualitat al ciutadà.</li> <li>○ Millorar la cobertura territorial del sistema d'autobús metropolità.</li> <li>○ Millorar la connectivitat entre diferents línies d'autobús.</li> <li>○ Millorar la intermodalitat entre les diferents maneres de transport.</li> </ul>																			
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Licitació dels corresponents plecs de serveis de les noves concessions.</li> <li>○ Adaptació de les parades, especialment les intermodals i les estacions de TRAM i Rodalia, per a acollir les noves parades d'autobús interurbà, amb unes característiques adequades, accessibles i segures, en particular des del punt de vista de la perspectiva de gènere.</li> </ul>																			
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																			
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana						Eficàcia Alta										
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg		
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana.</li> <li>○ DICAS: Diputació de Castelló.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> <li>○ BUS: Operadors de transport públics i privats.</li> </ul>																			
<b>Agent</b>		<b>Acció</b>						<b>% Fi</b>											
		<b>1</b>			<b>2</b>														
GVA		x			x			50%											
DICAS					x			5%											
MUNI					x			40%											
BUS					x			5%											

INDICADORS DE SEGUIMENT		
PUB01.1	Nombre de passatgers/es transportats en les maneres de transport públic anualment (milers viatgers/any)	
PUB01.2	Nombre de transbords i intercanvis modals realitzats entre línies de transport públic.	
PUB01.3	Repartiment modal dels viatges realitzats en els municipis metropolitans (%).	
PUB01.4	Temps mitjà de desplaçament metropolità en transport públic	
COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ		
Cost total d'inversió	Compensacions per dèficit incloses en el pressupost de l'Ens/Sº de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló.	
CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)		
0-5	5-10	10-15

**PUB02 MILLORA DE SERVEIS DE RODALIA FERROVIÀRIA EN EL NUCLI VALÈNCIA-CASTELLÓ**

**RODALIES**

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

**SITUACIÓ DE PARTIDA**

L'oferta de Rodalia en l'Àrea Metropolitana de Castelló compta únicament amb la línia C6. València Nord - Castelló de la Plana, amb 79 circulacions diàries en laborables i 32 en festius. Per tant, la xarxa de Rodalia, que finalitza a Castelló, deixa sense servei als municipis de Benicàssim i Orpesa situats al nord del municipi, de manera que només disposen d'oferta ferroviària amb la línia de Mitjana distància València-L'Alacant-Tortosa. No obstant això, aquests municipis, amb 17.957 hab. i 9.245 hab., respectivament mantenen una important dependència funcional amb Castelló, com s'ha pogut quantificar en la EDM. En concret es realitzen els següents viatges motoritzats:

- 19.968 viatges entre Castelló i Benicàssim, (7% en transport públic).
- 5.562 viatges entre Castelló i Orpesa (6% en transport públic)

A més, les relacions entre Benicàssim i el casc de Castelló representen el 14,3% del total de viatges, quedant en tercer lloc en importància, només per darrere d'Almassora i Vila-real. Es considera, per tant, prioritària una actuació d'aquest tipus i per això, des de finals de l'any 2018 l'oferta ferroviària d'aquests dos municipis ha sigut objecte d'una important millora. En concret, actualment es troba operativa la prolongació de 8 nous trens per sentit amb tarifes especials per a viatgers recurrents, equivalents a les de Rodalia, tant en els nous serveis com en els que es prestaven anteriorment amb la línia de Mitjana distància València-L'Alacant-Tortosa. Aquests nous serveis han requerit que la connexió Castelló-Vinaròs es declarara Obligació de Servei Públic (OSP), amb la finalitat de garantir el finançament necessari de l'Estat. Cal indicar que el Consell de Ministres va aprovar aquesta mesura al desembre de 2017 i Foment aportarà a l'any uns cinc milions en l'enllaç. Respecte de la demanda potencial, s'ha estimat un increment de 751.917 viatgers amb uns ingressos d'1.820.000 €, per la qual cosa el dèficit d'exploració estimat d'aquests serveis seria de 4.931.364 €. Finalment, cal tindre en compte que durant la realització de la EDM d'aquest Pla no es disposava d'aquesta prolongació, la qual cosa queda reflectit en els resultats de demanda obtinguts.

En relació amb la intermodalitat, totes dues estacions disposen de places per a aparcament dissuasiu, encara que es consideren insuficients i només a Orpesa es disposa de connexió adequada entre la xarxa ferroviària i les d'autobús urbà i interurbà, mentre que en Benicàssim les parades estan més allunyades de l'estació que el que resulta recomanable per a afavorir l'intercanvi modal.



**PROPOSTES D'ACTUACIÓ D'ADIF**

Les propostes de millora elaborades per ADIF per a aquest àmbit consisteixen en la prolongació de la línia C6. València Nord - Castelló de la Plana fins a Vinaròs. En total, es tracta de les següents actuacions:

- Inversions en infraestructura que repercutiran en:
  - Millors de la fiabilitat i disponibilitat de les instal·lacions
  - Menor nombre d'incidències
  - Major capacitat en vies 7 i 8
- Renovació del material rodant a mitjà i llarg termini, que en el nucli de València-Castelló es concreta en la incorporació de 2 vehicles per a la millora del servei en el corredor València-Tortosa incrementant la freqüència en el tram Castelló-Vinaròs.
- Actuacions en estacions dirigides a:
  - Millorar l'accessibilitat i especialment per a persones amb mobilitat reduïda, persones majors, amb carrets...
  - Millorar i renovar la imatge externa: pintura, senyalística i mobiliari.
  - Millorar els sistemes d'informació (megafonia, interfonia i teleindicadors) i de vendes i de control d'accessos.

**PROPOSTES DE MILLORA.**

En l'actualitat s'han incorporat nous serveis entre Castelló i Benicàssim i Orpesa, però no es consideren suficients ni es presten amb la qualitat necessària per a aconseguir el transvasament de viatgers del vehicle privat a aquesta manera de transport, tal com s'observa en la taula següent:

Trajecte Castelló – Vinaròs. Oferta actual		
Característiques de l'oferta actual (dia laborable)	Cap a Castelló	Des de Castelló
Núm. serveis	11	11
Primer servei	6.24	6.48
Últim servei	21.09	21.09
Hores de servei	14.45	14.21
Temps mitjà de viatge	0.17	0.14
Faig una mitjana d'interval HPM (7-9h)	1.24	1.16
Faig una mitjana d'interval HPT (17-19h)	1.05	1.59
Faig una mitjana d'interval diari	1.28	1.26

Per això, es proposa l'increment de serveis i ampliació d'horari en el trajecte Castelló – Vinaròs. En concret:

- Ampliar l'horari de servei fins a les 22.15 h en tots dos sentits.
- Reduir la freqüència de serveis a 30 minuts en hora punta en tots dos sentits.

**Proposta d'horaris**

Sentit Orpesa-Castelló

Tipo hora	Línea	Orpesa			Benicàssim			Castelló	TIEMPO DE VIAJE TOTAL TRAMO	INTERVALO
		H. Salida	Tiempo de Viaje	Intervalo	H. Salida	Tiempo de Viaje	Intervalo			
HPM	C6*	6:24	0:16		6:30	0:10		6:40	0:16	
	N	7:11	0:16	0:47	7:17	0:10	0:47	7:27	0:16	0:47
HPM	N	7:24	0:16	0:13	7:30	0:10	0:13	7:40	0:16	0:13
	MD	7:47	0:17	0:23	7:54	0:10	0:24	8:04	0:17	0:24
HPM	N	8:04	0:16	0:17	8:10	0:10	0:16	8:20	0:16	0:16
	MD	8:54	0:22	0:50	9:00	0:16	0:50	9:16	0:22	0:56
HPM	MD	10:09	0:16	1:15	10:15	0:10	1:15	10:25	0:16	1:09
	MD	11:54	0:21	1:45	12:00	0:15	1:45	12:15	0:21	1:50
HPM	MD	14:49	0:14	2:55	14:55	0:08	2:55	15:03	0:14	2:48
	MD	16:09	0:16	1:20	16:15	0:10	1:20	16:25	0:16	1:22
HPT	MD	17:14	0:16	1:05	17:20	0:10	1:05	17:30	0:16	1:05
	N	17:39	0:16	0:25	17:45	0:10	0:25	17:55	0:16	0:25
HPT	N	17:59	0:16	0:20	18:05	0:10	0:20	18:15	0:16	0:20
	N	18:34	0:16	0:35	18:40	0:10	0:35	18:50	0:16	0:35
HPT	MD	19:09	0:21	0:35	19:15	0:15	0:35	19:30	0:21	0:40
	MD	20:19	0:15	1:10	20:26	0:08	1:11	20:34	0:15	1:04
HPT	MD	21:09	0:16	0:50	21:15	0:10	0:49	21:25	0:16	0:51
	N	21:59	0:16	0:50	22:05	0:10	0:50	22:15	0:16	0:50

**Sentit Castelló-Orpesa**

Tipo hora	Línea	Castelló		Benicàssim		Orpesa		TIEMPO DE VIAJE TOTAL TRAMO	INTERVALO
		H. Salida	H. Llegada	Tiempo de Viaje	Intervalo	H. Llegada	Tiempo de Viaje		
HPM	C6*	6:48	6:56	0:08		7:02	0:14	0:14	
	N	7:28	7:36	0:08	0:40	7:42	0:14	0:40	0:40
HPM	N	7:40	7:48	0:08	0:12	7:54	0:14	0:12	0:12
	C6*	8:04	8:12	0:08	0:24	8:18	0:14	0:24	0:24
HPM	N	8:18	8:26	0:08	0:14	8:32	0:14	0:14	0:14
	N	8:48	8:56	0:08	0:30	9:02	0:14	0:30	0:30
HPM	MD	9:07	9:20	0:13	0:24	9:26	0:19	0:24	0:19
	C6*	10:10	10:18	0:08	0:58	10:24	0:14	0:58	1:03
HPM	C6*	12:05	12:13	0:08	1:55	12:19	0:14	1:55	1:55
	C6*	14:05	14:13	0:08	2:00	14:19	0:14	2:00	2:00
HPM	MD	15:26	15:34	0:08	1:21	15:41	0:15	1:22	1:21
	C6*	16:48	16:56	0:08	1:22	17:02	0:14	1:21	1:22
HPT	N	17:48	17:56	0:08	1:00	18:02	0:14	1:00	1:00
	N	18:18	18:26	0:08	0:30	18:32	0:14	0:30	0:30
HPT	C6*	18:47	18:55	0:08	0:29	19:01	0:14	0:29	0:29
	C6*	20:10	20:18	0:08	1:23	20:24	0:14	1:23	1:23
HPT	MD	21:09	21:22	0:13	1:04	21:27	0:18	1:03	0:59
	N	22:15	22:23	0:08	1:01	22:29	0:14	1:02	1:06

Així mateix, es proposa realitzar les següents millores complementàries:

- Renovació efectiva del material mòbil.
- Millora de la prestació del servei que assegure el compliment de la programació establida.
- Incorporació de Rodalia i Mitjana distància en el sistema tarifari integrat.
- Increment de places d'aparcament dissuasiu.
- Millora de la connectivitat amb les línies d'autobús.

**ÀMBIT D'ACTUACIÓ**

Territorial	Municipal	Altres

**OBJECTIUS**

- Millora de la cobertura de la xarxa ferroviària.
- Increment de la quota de viatges en transport públic.
- Increment de la intermodalitat.
- Reducció de viatges en vehicle privat.

**OBJECTIUS PMOME**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

**ACTUACIONS A REALITZAR**

- Analitzar la capacitat actual de la via en el trajecte Castelló – Vinaròs i la proposta en el Pla de millores per als nuclis de Rodalia de la Comunitat Valenciana, del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, RENFE i ADIF.
- Establir mecanismes de coordinació amb RENFE-ADIF per a implementar les millores proposades: increment de serveis i millores complementàries.
- Avaluar l'eficàcia de la mesura.
- En cas de no obtenir la demanda esperada, revisar les característiques de l'oferta (tarifes, horaris, freqüència, regularitat...) per a incorporar les millores oportunes.

**GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI**

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

**AGENTS IMPLICATS**

- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.
- ADIF: FGV, RENFE-Adif.
- MITMA: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.
- MUNI: Ajuntament de Castelló, Benicàssim i Orpesa.

Agent	Acció				% Fi
	1	2	3	4	
GVA	x	x	x	x	0%
ADIF	x	x	x	x	100%
MITMA		x	x		0%
MUNI		x	x		0%

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

PUB02.1	Repartiment modal dels viatges realitzats en els municipis metropolitans (%).
PUB02.2	Temps mitjà de desplaçament metropolità en transport públic
PUB02.3	Nombre de viatges en les línies de ferrocarril de l'àrea metropolitana

### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	117,47 M€
-----------------------	-----------

Font: "Nuclis de Rodalia de la Comunitat Valenciana". Ministeri de Foment, ADIF i RENFE. Desembre 2017

(\*) Inclou les propostes incloses en la font citada.

### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

<b>PUB03</b>	<b>CREACIÓ DEL SERVEI DE COORDINACIÓ DEL TRANSPORT METROPOLITÀ DE L'ÀREA DE CASTELLÓ</b>
<b>BITLLET ÚNIC</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>A fi de fer el salt de qualitat que requereix el sistema de transport públic de l'Àrea Metropolitana de Castelló per a aconseguir captar viatgers no captius i amb això avançar cap a un repartiment modal més sostenible, es necessita un servei específic encarregat de, en primer lloc, <b>coordinar</b> als operadors de transport públic urbà (autobusos urbans i TRAM), operadors d'autobusos interurbans, RENFE i altres organismes relacionats amb la mobilitat de l'àmbit i en segon, d'impulsar i <b>desenvolupar les mesures que requerirà aqueix funcionament integrat del sistema de transports en l'àrea de Castelló</b>, en aspectes com ara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Integració tarifària i títol únic</li> <li>○ Coordinació horària i de localització de parades, per a afavorir els transbords i la intermodalitat</li> <li>○ Informació integrada i homogènia.</li> <li>○ Imatge única.</li> <li>○ Etc.</li> </ul> <p>A més, entre les seues funcions s'inclouran les relacionades amb:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promoure i desenvolupar campanyes de preses de dades periòdicament (EDM, enquestes i aforaments en les maneres, estacionalitat...) per a aprofundir en el coneixement de les pautes de mobilitat de la població i de les mercaderies. A partir d'aquesta informació actualitzada i ajustada a la realitat de la mobilitat metropolitana definir propostes a curt, mitjà i llarg termini per a millorar l'eficiència general del sistema.</li> <li>○ Promoure directrius de mobilitat sostenible coordinades i consistents, mitjançant accions encaminades a:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Potenciar el desenvolupament i actualització de Plans de Mobilitat Urbana Municipals garantint que els objectius a nivell municipal són coherents amb els del PMOME de l'Àrea de Castelló.</li> <li>- Potenciar el desenvolupament i actualització de Plans de Mobilitat de centres atractors de mobilitat com ara centres de treball, centres d'oci, port, aeroport i Universitats.</li> <li>- Fomentar l'elaboració de Plans d'Accessibilitat Municipal i la col·laboració entre Administracions per a una gestió més eficient de la mobilitat metropolitana.</li> </ul> </li> <li>○ Establir directrius urbanístiques derivades dels objectius del Pla que hagen de ser considerades pels plans urbanístics i territorials de l'àmbit, garantint que els criteris i propostes territorials estan alineades amb criteris en matèria de mobilitat sostenible (manteniment del model de ciutat compacta mediterrània, per exemple).</li> <li>○ Promoure la creació d'espais de relació entre els diferents actors involucrats en la mobilitat metropolitana (Ajuntaments, Conselleria, Diputació, etc.) de manera que es fomenti la coordinació entre ells.</li> </ul>	

- Promoure la mobilitat sostenible, a partir de processos participatius per a aconseguir els següents objectius:
  - Millorar la comunicació, informació i sensibilització cap a la mobilitat sostenible entre la ciutadania.
  - Promoure la investigació i la innovació en matèria de mobilitat sostenible.

#### **Facultats**

Serà responsabilitat d'aquest Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'àrea de Castelló la gestió de serveis de transport públic regular permanent de viatgers per carretera d'ús general, per la qual cosa se li facultarà perquè assumisca totes les competències en matèria de gestió de serveis de transport regular de viatgers per carretera de concessions íntegrament incloses en l'àmbit territorial definit i, en concret, l'exercici de les següents:

- Règim tarifari
- Modificació de trànsits
- Creació, modificació o supressió de línies o serveis
- Modificació d'itineraris, expedicions, calendaris i horaris
- Determinació de llocs de parada
- Viatgers dempeus
- Serveis mínims
- Material mòbil
- Transmissió de concessions
- Unificació de concessions
- Extinció de les concessions

En relació amb els serveis o línies que transcorreguen parcialment en l'àmbit territorial gestionat per aquest Servei Coordinador i tinguen trànsit significatiu de viatgers en el seu interior, pertanyent igualment a concessions d'àmbit superior, aquest exercirà les següents competències:

- Règim tarifari
- Modificació dels itineraris que transcorreguen en el seu àmbit territorial
- Determinació de llocs de parada

D'altra banda, exercirà les competències de la Conselleria per a l'establiment, dins del seu àmbit territorial, de nous serveis de transport públic regular permanent de viatgers per carretera d'ús general, sempre amb la deguda coordinació amb la resta dels serveis de la Conselleria relacionats amb la gestió del transport.

#### **Funcions**

En el marc de la legislació vigent, tindrà competència en les següents matèries:

- La gestió del Pla de Mobilitat Metropolitana de l'Àrea de Castelló.
- L'ordenació, coordinació, control, inspecció i sanció respecte dels serveis, trànsits, infraestructures i instal·lacions que es declaren d'interés metropolità.



- L'establiment del marc tarifari per a la prestació dels serveis en el seu àmbit territorial.
- La promoció de la imatge unificada del sistema de transports de l'Àrea Metropolitana de Castelló.
- La promoció del Transport Públic.
- L'establiment de les quantitats a rebre per les empreses operadores de transport conformement als criteris que s'establisquen, tenint en consideració l'exigència d'obligacions de servei públic.
- La distribució de les aportacions o subvencions rebudes de les diferents Administracions, d'acord amb el que es preveu en els acords establerts i en els contractes programa que a aquest efecte pogueren subscriure's amb les empreses operadores de transport.

#### ÀMBIT D'ACTUACIÓ

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### OBJECTIUS

- Gestionar coordinadament totes les maneres i empreses operadores proporcionant un sistema multimodal de serveis de transport públic en l'Àrea Metropolitana de Castelló.
- Implantar i gestionar un sistema tarifari integrat.
- Implementar mesures de promoció del transport públic.

#### OBJECTIUS PMOME

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

#### ACTUACIONS A REALITZAR

- Assignació de pressupost, personal i seu.
- Establiment de convenis i acords amb els actors involucrats (Administració autonòmica, Ajuntaments de l'àrea metropolitana de Castelló, operadores públiques i privades...).
- Potenciació de col·laboracions amb experts sobre mobilitat sostenible i amb consorcis de transport i altres serveis de coordinació per a la transferència de coneixements.

#### GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana.
- DICAS: Diputació de Castelló.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.
- BUS: Operadors de transport públics i privats.
- ASOC: Associacions i entitats relacionades amb la mobilitat sostenible i l'eficiència energètica.

Agent	Acció			% Fi
	1	2	3	
GVA	x	x	x	40%
DICAS	x	x	x	5%
MUNI	x	x	x	45%
BUS		x	x	5%
ASSOC			x	5%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

PUB03.1	Nombre de viatges en les maneres de transport públic anualment (milers viatges/any)
PUB03.2	Nombre de transbords i intercanvis modals realitzats entre línies de transport públic.
PUB03.3	Temps mitjà de desplaçament metropolità en transport públic
PUB03.4	Repartiment modal dels viatges realitzats en els municipis metropolitans (%).
PUB03.5	Nombre d'enquestes de mobilitat, aforaments i enquestes de qualitat per a caracteritzar la mobilitat i la percepció dels usuaris sobre el servei rebut
PUB03.6	Nombre de reclamacions en relació amb el servei de transport públic
PUB03.7	Nombre de projectes, estudis i informes sobre mobilitat sostenible i de participacions en plans de mobilitat municipals, de centres de treball...
PUB03.8	Nombre de publicacions sobre innovació i investigació en mobilitat sostenible
PUB03.9	Nombre de campanyes i accions de comunicació per a promoure la mobilitat sostenible

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	9 M€*
-----------------------	-------

(\*) Es pren com a referència el pressupost del Consorci de Transports de Jaén (<http://ctja.es/consorcio.php>) Inclou personal; funcionament de la seu del Consorci, manteniment i conservació preventiva de marquesines i llocs de parada, el centre d'atenció a l'usuari i el servei de recaptació per la recàrrega de targeta; pagaments als operadors de transport per l'ús de la targeta de transport (81,25% del total) (La despesa més important són les aportacions a les empreses privades de transport interurbà (97,5%) i urbà (2,5%) per a compensar la menor recaptació tarifària que implica l'ús de la targeta de transport); inversions per a promoure major participació de les maneres públiques col·lectives entre la mobilitat motoritzada.

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

<b>PUB04</b>	<b>CREACIÓ D'UN SISTEMA TARIFARI INTEGRAT SOBRE UN SISTEMA DE TAQUILLATGE BASAT EN TECNOLOGIA SENSE CONTACTES EN L'ÀREA METROPOLITANA DE CASTELLÓ</b>
<b>BITLLET ÚNIC</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p><b>JUSTIFICACIÓ I REFERÈNCIES D'ÈXIT</b></p> <p>Els transbords són elements dissuasius indiscutibles per a la utilització del transport públic, especialment en un àmbit com el que ens ocupa, on els problemes associats a la mobilitat en vehicle privat són fàcilment assumibles per l'usuari, com així ho demostra l'elevada participació d'aquesta manera en tots els tipus de viatge, tant urbans com interurbans.</p> <p>Per això, a més de facilitar els intercanvis modals física i temporalment, cal que l'usuari trobe atractiu econòmicament l'ús de les maneres de transport col·lectiu. I això requereix un esforç per part de l'Administració, ja que haurà d'assumir part del cost del servei de transport mitjançant subvencions, com a factor clau per al transvasament modal. Les conseqüències de millora del medi ambient i d'inclusió social que comporta aquestes mesures hauran de considerar-se en el compte de resultats de l'Administració.</p> <p>Es proposa implantar un sistema tarifari integrat que abaratisca el cost del viatge per a aquells usuaris que utilitzen el transport públic i que permeta integrar a tots els operadors de transport actuant en l'àrea metropolitana mitjançant un títol únic.</p> <p>En el sistema actual, la unitat de facturació és l'etapa, per la qual cosa cada transbord suposa una nova cancel·lació (pagament). <b>En el nou sistema es proposa que la unitat de facturació siga el viatge, quedant els transbords alliberats de pagament (amb uns certs límits de temps)</b> i el cobrament depèn només de l'origen i destinació del viatge.</p> <p>Aquesta mesura es recolza en els resultats obtinguts en el diagnòstic en els quals els usuaris de transport públic realitzen viatges d'una etapa majoritàriament, per la qual cosa pot deduir-se que la necessitat de realitzar transbord actua com a factor dissuasiu per a l'ús del transport públic. En efecte, tan sols s'ha obtingut una participació significativa dels viatges de 2 etapes (47%) en els usuaris de ferrocarril, encara que també aquest tipus de viatge es troba relacionat amb la seua extensió, observant-se que el 66,5% dels usuaris d'aquesta manera realitzen viatges que excedeixen l'àrea metropolitana.</p> <p>Entre les referències d'èxit que poden considerar-se es troben els resultats obtinguts després de la implantació de sistemes tarifaris integrats en els <b>Consortis de Transport de la Junta d'Andalusia</b>, que les seues principals característiques i efectes han sigut els següents, segons informació publicada al desembre de 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Els consorcis operen en les huit capitals de províncies i les seues àrees metropolitanes més el Camp de Gibraltar i presten servei públic de transport a través dels autobusos interurbans i urbans, els metres de Sevilla, Màlaga i Granada i el catamarà de la Badia de Cadis. Tarifàriament també estan integrats els serveis de Rodalia de Renfe i el de Mitjana distància Sevilla-Cadis.</li> </ul>	

- La targeta única és el títol més usat en algunes maneres de transports adherits a la xarxa de consorcis d'Andalusia (metre de Sevilla, amb el 60% dels desplaçaments a través d'aquest sistema; o els autobusos metropolitans, amb el 65%). Aquest títol també és vàlid com a mitjà de pagament en els serveis de Rodalia de Renfe, concretament en els tres nuclis de Rodalia de Sevilla, Màlaga i Cadis; i està habilitat en el Mitjana distància Sevilla-Cadis.
- L'elecció de la targeta de transport és cada vegada major per part dels usuaris, ja que aplica descomptes d'entorn d'un 30% sobre el preu del bitllet senzill i d'aproximadament un 40% en els transbords. En efecte, les targetes fent ús dels nou consorcis van ascendir a 1,66 milions de títols, la qual cosa representa un creixement del 11,3% respecte a 2016.
- Els nou consorcis de transports metropolitans impulsats per la Conselleria de Foment i Habitatge van aconseguir en 2017 xifres rècord de demanda, amb 63,8 milions de viatgers a través de la xarxa de mitjans de transports que els integren, la qual cosa suposa un creixement 5,86% en relació amb 2016. Per maneres de transport, les persones transportades mitjançant l'ús de la targeta de transport dels consorcis van ser les següents:
  - Autobusos interurbans: 40,5 milions de viatgers (increment del 2,45%).
  - Autobusos urbans: 10,06 milions de viatgers (increment del 6,59%).
  - Metre de Màlaga: 1,6 milions de viatgers (increment del 20,52%).
  - Metre de Sevilla: 9,8 milions de viatgers (increment del 4,66%).
  - Catamarà: 518.006 viatgers (increment de l'1 2,33%)

El Consorci de Transport Metropolità de Jaén, pres com a referència per ser de similars dimensions a l'Àrea Metropolitana de Castelló, valora molt positivament la implantació de la Targeta Única, la penetració de la qual és elevada, amb el 60% dels desplaçaments realitzats amb aquest títol de transport. A més, el nombre d'usuaris continua creixent, amb 40.847 títols en ús al tancament de 2017, que representen un increment del 8,4% respecte a 2016, la qual cosa redunda en l'increment d'usuaris habituals del transport públic.

En el conjunt de Consorcis de la Junta d'Andalusia, actualment s'està impulsant la renovació tecnològica d'aquestes targetes i dels sistemes de pagament associats al seu ús per a oferir major capacitat de memòria per a poder respondre a noves funcionalitats de mobilitat global dels usuaris; més seguretat enfront del frau; major rapidesa d'ús per a reduir els temps d'embarcament; i major flexibilitat, per a adaptar-se a possibles nous reptes o condicions que pogueren anar sorgint amb el transcurs dels anys.

#### **SISTEMA TARIFARI INTEGRAT**

La construcció d'una nova proposta tarifària es recolza en tres aspectes bàsics que cal definir:

- Zonificació
- Títols de transport
- Nivells tarifaris

#### **Zonificació**

La zonificació ha de secundar-se en les bases següents:

- Basada en una component de caràcter administratiu-territorial.

- Distribució equitativa de les càrregues economicofinanceres (la tarifa) des del punt de vista espacial.
- Tindre en compte l'evolució de la tarifa d'equilibri per maneres i la seua repercussió en les zones.
- La tarifa ve definida pel nombre de zones recorregudes independentment de la distància al centre.

#### **Títols de transport**

Els tipus de títols que es proposen són els següents:

##### **Bitllets Operador**

- Bitllets Bus-TRAM. Aquests bitllets són vàlids per al transport urbà de Castelló considerat com un únic operador i podrien ser senzills o bons de 10 viatges:

Tipus de bitllet	Senzill	Bono10
Sense transbord	Preu actual	Preu actual
Amb transbord	Preu actual de senzill + 50%	

El bitllet amb transbord permet realitzar un viatge sense límit de cancel·lacions en un temps determinat (de 30 a 45 min).

- Bitllets d'autobusos urbans de municipis diferents de Castelló i interurbans: Senzill o Bono 10, amb preu segons zones recorregudes.
- Bitllets Rodalia: Senzill o Bono 10, amb preu segons zones recorregudes

##### **Bitllets multioperador**

És la proposta principal d'aquest nou sistema tarifari. Aquests bitllets tindrien validesa per al conjunt d'operadors i adoptarien una estructura que s'adaptara a diferents necessitats:

- Abonaments de 10 viatges: Abonament vàlid per a realitzar fins a 10 viatges, sense límit de cancel·lacions en un temps determinat (de 30 a 60 min. segons nombre de zones), durant 30 dies, comptats a partir de la primera cancel·lació; no personal; preu segons zones recorregudes
- Abonaments per a un determinat nombre de viatges (sense límit de cancel·lacions durant un període de temps, variable segons les zones) a realitzar durant un determinat nombre de dies a partir d'una data concreta (per exemple, la primera cancel·lació):
  - Abonament 50/30: Abonament vàlid per a realitzar fins a 50 viatges, sense límit de cancel·lacions en un temps determinat (de 30 a 60 min. segons nombre de zones), durant 30 dies comptats a partir de la primera cancel·lació; Personalitzat; Normal i Jove; Preu segons zones recorregudes.
  - Abonament 70/30: Abonament vàlid per a realitzar fins a 70 viatges, sense límit de cancel·lacions en un temps determinat (de 30 a 60 min. segons nombre de zones), durant 30 dies comptats a partir de la primera cancel·lació; Personalitzat; Normal i Jove; Preu segons zones recorregudes.
  - Abonament il·limitat: Nombre il·limitat de cancel·lacions durant el període estipulat; Normal i Jove: preu segons zones recorregudes; Tercera Edat: dos preus diferents, Fins a 2 zones i Més de 2 zones.

#### **Nivells tarifaris**

Per a definir els nivells tarifaris caldrà elaborar la zonificació i un model tarifari per a avaluar els efectes sobre la mobilitat de les noves alternatives tarifàries, a partir dels indicadors següents:

- Transferències entre títols actuals i proposats, segons tipus de títol
- Efectes sobre la recaptació mitjana per viatge, segons tipus de títol
- Efectes sobre la recaptació mensual, segons tipus de títol
- Efectes sobre la recaptació mensual per zones.

Adicionalment, s'aplicaran els descomptes ja establits per a determinats col·lectius.

#### **TARGETA SENSE CONTACTE**

Es proposa que el sistema tarifari integrat es desenvolupe sobre un sistema de taquilla basat en tecnologia sense contactes en tot l'Àrea Metropolitana i per a totes les maneres de transport públic.

Avantatges: Els **sistemes de taquilla basats en targetes intel·ligents sense contacte** faciliten l'accés ràpid, segur i còmode dels usuaris al transport públic, minimitzen les despeses d'adquisició i manteniment dels equips, faciliten la gestió dels títols de transport aportant flexibilitat per a la implantació de qualsevol mena d'estratègia tarifària, permeten estudis de mobilitat i són una elecció òptima com a suport per als sistemes de taquilla actuals.

A continuació, es detallen les característiques principals dels elements que s'hauran de considerar per a la seua adequada implantació.

#### **Títols**

Una targeta sense contacte podria albergar fins a "n" títols diferents simultàniament, encara que no s'aconsella introduir més de tres tipus diferents de títols en una mateixa targeta perquè complica massa els processos de validació i inspecció i tampoc resulta còmode per a l'usuari.

Els títols poden classificar-se en funció de diferents paràmetres:

- En funció de la titularitat: Anònims o Personals.
- En funció del perfil de l'usuari: Jove, Normal, 3a Edat o Persona amb mobilitat reduïda.
- En funció de l'àmbit del títol: General o Turístic
- En funció del nombre de viatges: Amb límit de viatges en un període de temps o sense límit de viatges en un període de temps.
- En funció de l'establiment de la caducitat del títol: Que caduquen quan canvie la tarifa, que caduquen en un determinat període des de la seua compra, que caduquen en un determinat període des de la seua primera utilització o que caduquen en una data determinada, per exemple, en un any.
- En funció del seu ús en operadors de transport: D'ús en qualsevol operador de transport, d'ús exclusiu en un o diversos operadors de transport o d'ús en tots els operadors de transport
- En funció de la zona d'ús: D'ús en qualsevol zona o d'ús exclusiu en una o diverses zones.

És molt important tindre clar i definit el "sistema o política tarifària" abans de començar els desenvolupaments del "sistema tecnològic basat en la targeta sense contactes", ja que l'estructura de la targeta i els processos en relació amb la mateixa (prepersonalització, personalització, carrega/recàrrega,

validació, i inspecció), així com el processament i l'explotació de les dades per part de l'Autoritat de Transports dependran directament de l'estratègia tarifària.

### **Semiconductor**

L'elecció del semiconductor, conegut comunament com a xip, és una de les qüestions que més poden condicionar el sistema de taquillatge. S'ha de triar un semiconductor que aporte unes mínimes condicions de seguretat. A més, es recomana que el semiconductor siga compatible amb els estàndards internacionals per a garantir independència tecnològica d'un fabricant concret. Per descomptat, s'ha d'estudiar també el preu, la vida del xip, el que puga ser assembletat i encartat no sols en targetes de PVC sinó també en targetes de cartó plastificat, etc.

### **Sistema flexible basat en fitxers de configuració**

El sistema ha de ser el més flexible possible que funcione amb una lògica comuna, els comportaments específics s'estableixen mitjançant fitxers de configuració. Aquests fitxers de configuració s'utilitzen per a la generació de les imatges dels títols que es graven electrònicament i per als fitxers de configuració o altres que es carreguen en els elements validadors, carregadors o d'inspecció del sistema. El sistema està concebut perquè la introducció d'un títol nou no implique modificacions en els processos de prepersonalització, personalització, carrega/recàrrega de títols, validació i inspecció, la qual cosa permet una projecció del sistema de taquillatge amb un horitzó distant en el temps.

### **Lector de targetes**

Els lectors sense contacte de qualsevol element del sistema han de complir les normes ISO1443 A i B, NFC, les normes internacionals i nacionals relatives als límits de potència de radiació respecte a la salut humana i seguretat elèctrica, i de compatibilitat electromagnètica. És convenient realitzar especificacions quant a capacitat d'emmagatzematge, capacitat d'albergar llista de targetes no permeses, velocitat de la transacció, especificacions d'interfícies, protocols i ports de comunicacions, especificacions quant a la velocitat de procés i de memòria dels lectors, sistemes operatius.

### **Incidències i maneres degradades**

El sistema ha de contemplar la definició completa d'incidències i maneres degradades i avançar-se a qualsevol situació amb la qual puga trobar el viatger quan interactue amb els elements del sistema. És recomanable, que el Servei de Coordinació Metropolitana de Transports de l'Àrea de Castelló dispose d'un centre de proves.

### **ADAPTACIONS EN EL SERVEI INTERURBÀ DE VIATGERS AMB AUTOBÚS DESPRÉS DE LA IMPLANTACIÓ DEL BITLLET ÚNIC AMB DRET A TRANSBORD**

La implantació del bitllet únic i l'adequada coordinació de l'oferta de transport de totes les maneres presents en l'Àrea Metropolitana de Castelló crearan un nou escenari en el sistema de transport públic de l'àrea, per la qual cosa seria convenient avaluar una sèrie d'adaptacions en el servei interurbà de viatgers amb autobús. Per exemple, en un futur pròxim en el qual la llançadora del TRAM se suprimirà, caldria avaluar la supressió del tram coincident amb el TRAM per a optimitzar la xarxa en el seu conjunt en algunes línies de la concessió CV-003. Vinaròs-Castelló de la Plana.



ÀMBIT D'ACTUACIÓ		
Territorial	Municipal	Altre

- | OBJECTIUS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Incentivar l'ús del transport públic.</li> <li>○ Percepció pels usuaris d'una xarxa de transport públic integrada.</li> <li>○ Implantació d'un sistema de tarifes fàcil de comprendre pels usuaris.</li> <li>○ Despenalitzar l'ús del transbord entre operadors urbans i metropolitans.</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

- | ACTUACIONS A REALITZAR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Creació del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló.</li> <li>○ Elaboració de la zonificació i del model tarifari.</li> <li>○ Establiment d'acords.</li> <li>○ Dotació pressupostària i definició d'aportacions i compensacions.</li> <li>○ Definició del mecanisme de transferència d'informació (demanda, cancel·lacions, títols de transport...) i de control.</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana.
- DICAS: Diputació de Castelló.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.
- BUS: Operadors de transport públics i privats.

Agent	Acció					% Fi
	1	2	3	4	5	
GVA	x	X	X	X		45%
DICAS	X	X	X	X		5%
MUNI	X	x	X	X		45%
BUS			x			5%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

PUB04.1	Nombre de viatges en les maneres de transport públic anualment (milers viatges/any)
PUB04.2	Nombre de transbords i intercanvis modals realitzats entre línies de transport públic.
PUB04.3	Repartiment modal dels viatges realitzats en els municipis metropolitans (%).
PUB04.4	Nombre de viatges per cada títol de transport.
PUB04.5	Cost mitjà dels viatges en transport públic.

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	250.000,00 €
-----------------------	--------------

(\*) Només inclou l'estudi tècnic i tecnològic del sistema tarifari i el seu suport

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

PUB05		DIRECTRIUS PER A HOMOGENEÏTZACIÓ DELS SERVEIS DE TRANSPORT INTERURBÀ																	
<b>AUTOBUSOS INTERURBANS</b>																			
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>																			
<p>Aquesta proposta es troba inclosa en la de creació del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló com una de les seues principals tasques.</p> <p>En concret es proposa establir directrius i criteris per a la coordinació i homogeneïtzació entre els operadors de transport públic en l'àmbit, que abordaran entre altres, els següents aspectes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Creació i implantació de títols integrats de transport públic.</li> <li>○ Disseny i implantació d'una nomenclatura uniforme.</li> <li>○ Homogeneïtzació de la informació en parades.</li> <li>○ Creació d'una imatge única dels vehicles que permeta identificar la xarxa.</li> <li>○ Etc.</li> </ul> <p>Tot això facilitarà la comprensió i coneixement del sistema de transport públic i redundarà en una major utilització d'aquestes maneres per part dels residents i visitants de l'àmbit.</p>																			
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																			
Territorial					Municipal					Altres									
<b>OBJECTIUS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar la qualitat del transport públic.</li> <li>○ Millorar la identificació de les diferents maneres de transport públic.</li> <li>○ Millorar la comprensió del sistema de transport públic.</li> <li>○ Potenciar l'ús del transport públic.</li> </ul>																			
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Creació del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló.</li> <li>○ Establir canals de comunicació amb els diferents actors involucrats en el sistema de transport: administracions municipals, operadors públics i privats, usuaris, associacions i col·lectius...</li> <li>○ Dissenyar elements comuns a partir de l'estudi comparatiu dels diferents elements que constitueixen el servei de transport (tarifes, informació, imatge...).</li> <li>○ Definir procediments i terminis per a la seua implantació.</li> </ul>																			

GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
<b>AGENTS IMPLICATS</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana.</li> <li>○ DICAS: Diputació de Castelló.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> <li>○ BUS: Operadors de transport públics i privats.</li> <li>○ ASSOC: Associacions i col·lectius de residents en l'àmbit.</li> </ul>								
Agent	Acció				% Fi			
	1	2	3	4				
GVA	x	x	x	x	100%			
DICAS	x	x	x		0%			
MUNI	x	x	x		0%			
BUS		x			0%			
ASSOC		x			0%			
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>								
PUB05.1	Nombre de viatges realitzats en les maneres de transport interurbà							
PUB05.2	Nombre de transbords i intercanvis modals realitzats entre línies de transport públic.							
PUB05.3	Nombre de viatges segons títol de transport utilitzat							
PUB05.4	Cost mitjà dels viatges en transport públic							
PUB05.5	Repartiment modal dels viatges duts a terme en els municipis metropolitans (%).							
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>								
Cost total d'inversió					Sense cost			
(*) Forma part de les tasques del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló								
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>								
0-5			5-10			10-15		

PUB06 MILLORA DE LA INFORMACIÓ DEL SISTEMA DE TRANSPORT EN L'ÀMBIT		
<b>AUTOBUSOS INTERURBANS</b>		
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>		
<p>La informació corresponent als autobusos interurbans en l'àmbit de Castelló es limita a la informació proporcionada per cada operador, sent difícil per a l'usuari obtenir una visió global de l'oferta de transport públic disponible en l'àrea que l'ajude a prendre decisions. Aquest és la manera de transport en el qual s'observa major disparitat en la informació oferida, tant en els seus continguts i formats com en el seu estat d'actualització, a causa del nombre d'empreses operadores que presten servei en l'àmbit.</p> <p>A més de l'homogeneïtzació de la informació aportada pels diferents operadors i maneres, que hauran d'incloure obligatòriament determinats aspectes del servei amb claredat i exactitud, com a línies, parades, itineraris, horaris i freqüències per a diferents tipus de dia o mesos de l'any..., es proposa agregar tota la informació de mobilitat de l'àmbit en una web i una App, de manera que l'usuari dispose d'informació completa i detallada i així, facilitar l'elecció òptima per al seu recorregut considerant tota la informació de l'oferta disponible. D'aquesta manera, l'usuari disposarà de forma agregada i homogènia, en una plataforma única per a tota l'Àrea Metropolitana de Castelló, d'informació en temps real, actualitzada i dinàmica de l'oferta de transport públic, càlcul de rutes, recàrrega de títols de transport, gestió d'incidències, sol·licitud de serveis de transport a demanda, etc. Aquesta és una altra de les tasques especialment indicada perquè siga duta a terme pel Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló.</p> <p>Un cas especial és el dels visitants o turistes. En aquests casos, els potencials usuaris del transport públic no estan familiaritzats amb l'entorn ni amb l'oferta de transport, per la qual cosa resulta encara més rellevant la disponibilitat d'una App amb informació en temps real complementària a la resta de suports (webs, parades, autobusos...) per a fomentar el seu ús per aquest col·lectiu, tan important en època estival en l'Àrea de Castelló. Es proposa, així mateix, complementar aquesta proposta amb la creació d'abonaments de transport turístics i campanyes d'informació en altres idiomes per a afavorir la penetració d'aquest col·lectiu en l'ús del transport públic. Així mateix, en les pàgines web dels Ajuntaments de l'àmbit s'hauran d'incloure enllaços a la web del sistema de transport esmentat, així com informació sobre l'App disponible en un lloc destacat, de manera que siga fàcil localitzar l'oferta de transport públic tant per residents en l'àmbit com per visitants nacionals i estrangers.</p>		
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>		
Territorial	Municipal	Altres
<b>OBJECTIUS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar la qualitat del transport públic.</li> <li>○ Millorar la informació relativa a l'oferta de les diferents maneres de transport públic.</li> <li>○ Millorar la comprensió i divulgació del sistema de transport públic.</li> <li>○ Potenciar l'ús del transport públic.</li> </ul>		

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	14	15	16	17	18	19																												
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																																															
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Creació del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló.</li> <li>○ Establir canals de comunicació amb les administracions municipals i operadors públics i privats.</li> <li>○ Definició de procediments, continguts i terminis per a la seua implantació i manteniment.</li> </ul>																																															
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																																															
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>																																									
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg																																							
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																																															
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana.</li> <li>○ DICAS: Diputació de Castelló.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> <li>○ BUS: Operadors de transport públics i privats.</li> </ul>																																															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Agent</th> <th colspan="3">Acció</th> <th rowspan="2">% Fi</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GVA</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">0%</td> </tr> <tr> <td>DICAS</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">0%</td> </tr> <tr> <td>MUNI</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">0%</td> </tr> <tr> <td>BUS</td> <td></td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">0%</td> </tr> </tbody> </table>																				Agent	Acció			% Fi	1	2	3	GVA	x	x	x	0%	DICAS	x	x	x	0%	MUNI	x	x	x	0%	BUS		x	x	0%
Agent	Acció			% Fi																																											
	1	2	3																																												
GVA	x	x	x	0%																																											
DICAS	x	x	x	0%																																											
MUNI	x	x	x	0%																																											
BUS		x	x	0%																																											
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>																																															
PUB06.1	Nombre de viatges realitzats en les maneres de transport interurbà																																														
PUB06.2	Nombre de transbords i intercanvis modals realitzats entre línies de transport públic.																																														
PUB06.3	Nombre de viatges segons títol de transport utilitzat																																														
PUB06.4	Repartiment modal dels viatges realitzats en els municipis metropolitans (%).																																														
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>																																															
Cost total d'inversió												Sense cost																																			
(*) Forma part de les tasques del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló																																															
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>																																															
0-5					5-10					10-15																																					

**PUB07**

**IMPLEMENTACIÓ DE SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC A DEMANDA**

**MOBILITAT A DEMANDA**

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

Els serveis de transport públic a demanda es troben especialment indicats per a atendre nuclis de població o centres atractors que es troben relativament allunyats de les xarxes viàries principals i compten amb demanda escassa o concentrada en moments molt puntuals.

Per això, s'avaluarà la idoneïtat d'implantar serveis de transport a demanda i parades facultatives, mitjançant el desviament de serveis pròxims quan se sol·liciten prèviament per l'usuari o en determinats horaris. Aquesta mesura es complementa amb la relativa a l'impuls de la mobilitat sostenible en àrees industrials (INF09).

El servei de transport a la demanda ha de gestionar-se de manera eficaç a fi d'atendre la sol·licitud realitzada sense ocasionar excessius inconvenients als usuaris del servei principal. Per això, es proposen les següents línies d'actuació:

- **Sol·licitud del servei no exclouent:** Han d'incloure's diferents suports, com la trucada telefònica i internet (web o App) i addicionalment, podria considerar incorporar un dispositiu en la parada perquè el següent servei en aquest cas o el servei sol·licitat telemàticament realitze la parada. Per a l'adequat funcionament d'aquest servei ha de facilitar-se la forma en què es realitza la petició, de manera que persones majors o no familiaritzades amb l'ús d'internet o telèfons intel·ligents puguin realitzar-la de manera autònoma.
- **Suficient antelació per a usuaris i operadors:** L'avís podrà realitzar-se fins 60 minuts abans de l'eixida de capçalera de l'autobús, amb el que els clients podran disposar del servei quasi des del moment en què el precisen. D'altra banda, aquest lapse es considera suficient per a l'operador gràcies al fet que tots els vehicles de transport interurbà estaran dotats de SAE, segons se sol·licita en les condicions de prestació del servei dels projectes definitius del Nou Mapa Concessional, la qual cosa repercuteix en una comunicació instantània entre el Centre de Control i el conductor de cada vehicle.
- **Selecció de freqüències:** En cas de disposar-se de freqüències suficients, es determinarà i es publicitarà una selecció de serveis en els quals es podran realitzar parades a demanda, considerant les necessitats que han d'atendre's (assistir a llocs de treball o estudis, consultes mèdiques...), de manera que les hores d'arribada (en els viatges d'anada) i eixida (en els de tornada) resulten adequades. D'aquesta manera. Tant els usuaris del transport a la demanda com els de l'itinerari principal tindran coneixement dels serveis que podran veure's modificats.
- **Informació també per als no usuaris del servei a demanda:** El sistema d'informació indicarà clarament l'hora prevista d'arribada, en cas d'haver-hi sol·licitat el servei de parada a demanda, per a totes les parades posteriors a aquesta. Així, l'usuari de l'itinerari principal disposarà d'una forqueta en la qual se li indicarà l'hora d'arribada a cada parada, considerant la petició de les parades a demanda o sense elles. Aquesta informació li permetrà decidir l'horari que li resulte adequat, sense trobar-se demores que no havia contemplat inicialment.

Així mateix, aquesta mesura es complementa amb la realització de rutes en taxi compartit per a atendre zones de baixa demanda (PUB08).

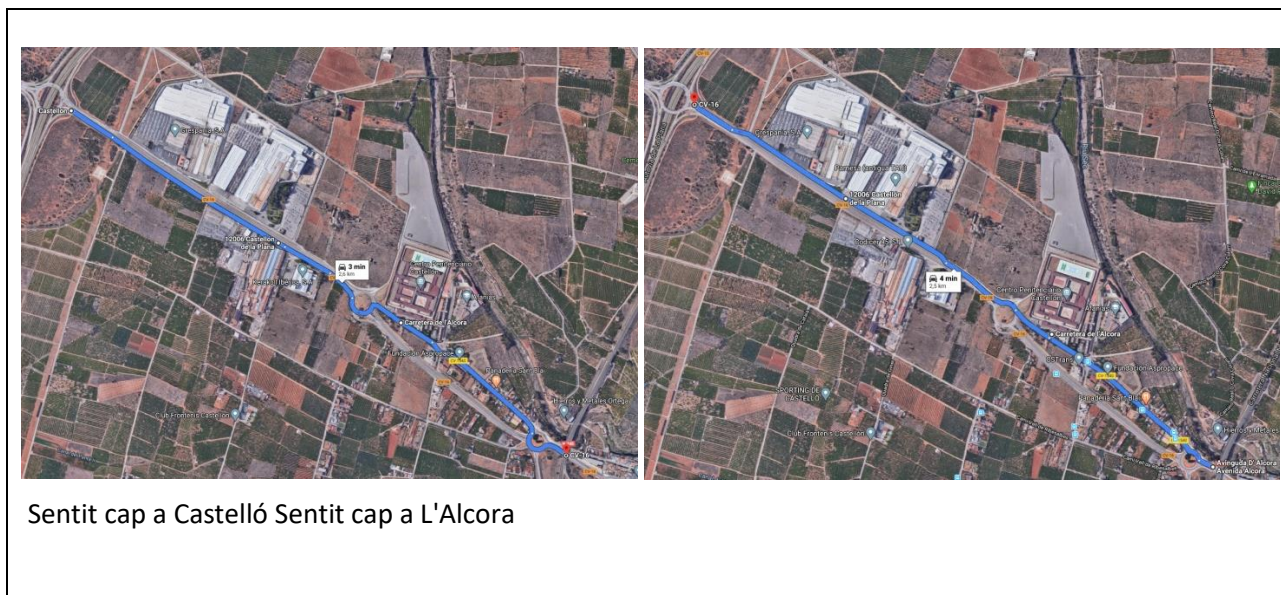
En l'Àrea Metropolitana de Castelló pot valorar-se la incorporació de dues parades a demanda en cada sentit en la CV-16 entre l'entroncament de Borriol i Castelló, per a dotar de servei a la zona industrial i al Centre Penitenciari de Castelló, en les línies de la concessió CV-004. L'Alcora – Castelló de la Plana que recorren per aquest tram.



El Centre Penitenciari actualment no disposa d'oferta de transport interurbà, ja que realitzar una parada prou pròxima a la porta d'accés exigeix desviar-se de la CV-16. Igual ocorre amb la zona industrial localitzada en aquest tram, que fer una parada exigeix utilitzar la via de servei. Considerant, a més, que en tots dos casos la demanda està concentrada en determinats moments del dia, es proposa valorar la incorporació d'aquestes dues parades a demanda en aquestes línies.







#### ÀMBIT D'ACTUACIÓ

Territorial	Municipal	Altre

#### OBJECTIUS

- Dotar d'oferta de transport públic a tots els nuclis de l'àrea metropolitana.
- Reduir els viatges en vehicle privat.

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

#### ACTUACIONS A REALITZAR

- Creació del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló
- Recollida d'informació als Ajuntaments de l'àrea metropolitana per a detectar manques i necessitats.
- Definir rutes i el sistema de compensació econòmica per a atendre aquests trànsits de baixa demanda.
- Establir els acords necessaris amb els operadors de transport públics i privats.

#### GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana.
- DICAS: Diputació de Castelló.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.
- BUS: Operadors de transport públics i privats.

Agent	Acció			% Fi
	1	2	3	
GVA	x	x	x	0%
DICAS			x	0%
MUNI			x	0%
BUS			x	0%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

PUB07.1	Nombre de nuclis atesos amb serveis a demanda
PUB07.2	Nombre d'expedicions en les quals se sol·licita aquest servei
PUB07.3	Nombre de viatges realitzats amb serveis a demanda

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	Sense cost
-----------------------	------------

(\*) Només es considera l'anàlisi de necessitats de transport, que realitzarà el Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

**PUB08 ESTABLIMENT DE CRITERIS DE QUALITAT, SOSTENIBILITAT I HOMOGENEÏTAT DE VEHICLES EN EL SECTOR DEL TAXI**

**MOBILITAT A DEMANDA**

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

El taxi és un sistema de transport que fa la major part dels seus viatges en àmbit urbà. La seua millora afecta directament a la qualitat de les ciutats on opera. En aquest sentit, cal avançar cap a la modernització del sistema de transport públic en taxi, contemplant actuacions en els següents àmbits:

- **Organització administrativa, sectorial i territorial.** Es pretén establir estratègies per a prestar el servei en algunes àrees, tenint present la problemàtica de les zones de baixa densitat, així com desenvolupar les accions i la reglamentació necessària per al sector.
- **Nous mercats i noves modalitats de contractació.** Es proposa impulsar i/o investigar noves modalitats de contractació, com són els vehicles amb 7 places, la participació en els desplaçaments del sistema sanitari, la prestació de transport públic en zones o franges de baixa demanda (fomentant la complementarietat amb els serveis de ferrocarril o d'autobús interurbà) i la contractació prèvia mitjançant una única aplicació.
- **Tecnologia, eficiència energètica, modernització i qualitat.** Continuar treballant per a introduir i consolidar els avançaments tecnològics i en matèria de comunicació, informació, energia i medi ambient.
- **Millorar la seguretat i formació dels professionals del sector.**
- **Homogeneïtat en la qualitat i tipus de vehicles a utilitzar:** és necessari fomentar una imatge de servei de qualitat i homogeneïtat en el servei de taxi metropolità. Per això, es recomana establir uns criteris en la compra de vehicles i equipament, afavorint els de tipus híbride o elèctric.

A més d'aquestes mesures, és necessari vetlar per la millora de les infraestructures de suport amb accions com, per exemple:

- Millora dels punts de parada: confort, disseny i serveis per a conductors/as i clients.
- Localització de les parades de manera en línia, incorporant informació sobre l'existència de taxis lliures i les condicions de prestació del servei.
- Anàlisi de les infraestructures de prioritat del transport públic tenint en compte les necessitats del taxi.
- Millora del servei de taxi accessible en tota la regió.

Tota aquesta coordinació i gestió de la informació de caràcter municipal haurà de realitzar-se des del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló.

**TAXI COMPARTIT**

El servei de taxi compartit està especialment indicat per a atendre els residents d'urbanitzacions i pedanies que no disposen de servei de transport regular, com pot apreciar-se en el mapa següent en el qual s'han representat les entitats de població i la xarxa de línies de transport interurbà proposades en els projectes definitius del Nou Mapa Concessional.

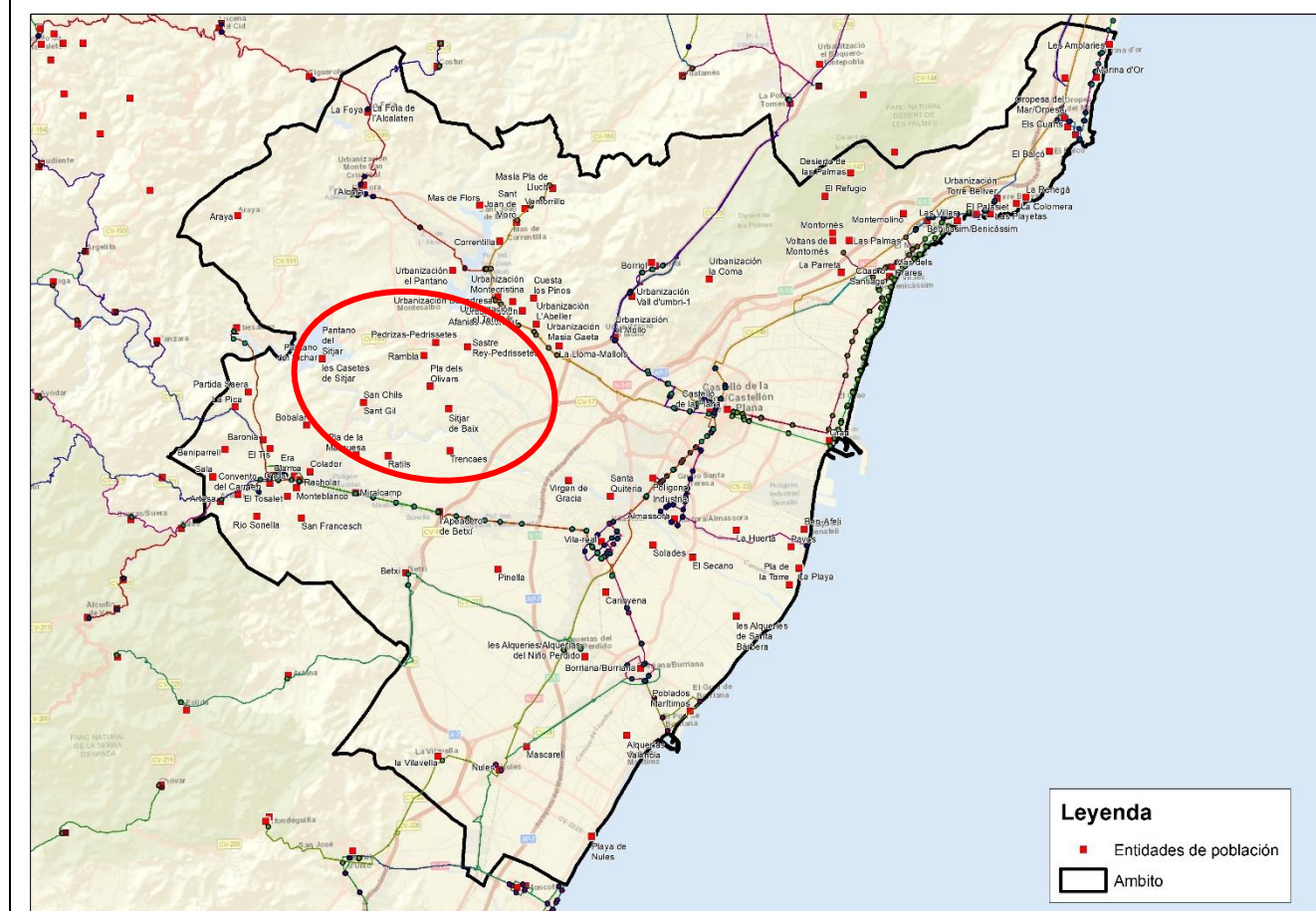
En concret, els nuclis poblacionals del municipi d'Onda, que se situen entre les carreteres CV-16 i CV-20, al voltant de la CV-189 (àrea inclosa en el cercle de color roig), no disposen de connectivitat en transport

públic amb Castelló. El viari d'accés a aquests llocs no és idònia ni permet en tots els trams la circulació d'autobusos i la demanda esperada tampoc justifica l'ús d'un vehicle d'aquest tipus. Per això, es suggereix una nova ruta de taxi compartit que s'implementarà en el servei Taxicas, posat en marxa recentment per l'Ajuntament de Castelló i encara en fase de prova pilot.

En aquesta àrea resideixen actualment 359 persones, repartides en 7 entitats diferents, sent Pedroses-Pedrissetes la de major importància, amb 153 habitants.

Nucli de població	Població (2019)
Pedroses-Pedrissetes	153
Sitjar de Baix	81
Sastre Rei-Pedrissetes	38
Pantà del Sitjar	34
Rambla	31
Pla dels Olivars	13
Sant Gil	9
<b>Total</b>	<b>359</b>

Font: CNIGE



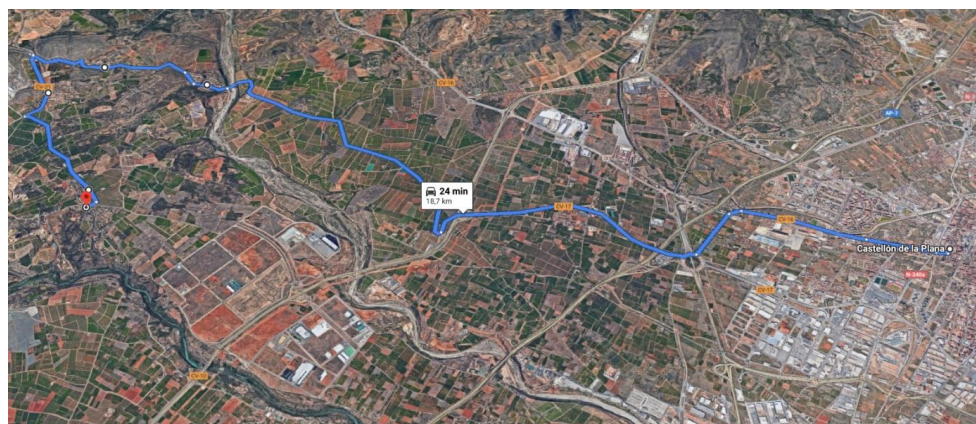
El servei Taxicas, inaugurat l'1 d'abril del 2019, compta amb dues rutes que comuniquen nuclis de població a l'Alcora i el Camí del Serradal amb Castelló. Aquest servei té una tarifa fixa d'1,50 €, una ruta i horaris establits i cal sol·licitar-lo mitjançant l'App Taxicas per a telèfon intel·ligent.

Encara que ha d'avaluar-se l'evolució del servei per a valorar la possibilitat d'incorporar alguna modificació que millore la seua funcionalitat, és una bona oportunitat per a incorporar una nova ruta que resolga la manca d'oferta de transport comentada. Posteriorment, s'haurà d'avaluar la incorporació de noves rutes a fi de millorar la connectivitat de tots els nuclis poblacionals amb el seu municipi de referència i/o Castelló.

La ruta que es proposa té una longitud de quasi 19 km i un temps de recorregut d'uns 30 minuts i compta amb parada en els nuclis esmentats.

Es proposa incorporar la possibilitat de sol·licitar el servei per via telefònica, amb objecte que una persona que no estiga familiaritzada amb l'ús de telèfon intel·ligent i App, com sol passar amb les persones majors, no trobe una limitació per al seu ús. També hauria d'implementar-se i publicitar-se degudament en les webs dels Ajuntaments (actualment no està així i a penes es troba informació de Taxicas).

Així mateix, es recomana consensuar amb els representants dels Ajuntaments, residents i prestadors del servei els detalls finals de ruta, horaris i dies de la setmana en què haja d'oferir-se el servei perquè complisca amb les necessitats concretes d'aquests usuaris potencials.



### ÀMBIT D'ACTUACIÓ

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

### OBJECTIUS

- Millorar l'eficiència i la viabilitat dels serveis públics de taxi.
- Fer del taxi un complement del servei de transport públic amb autobús.
- Optimitzar l'oferta de transport públic i resoldre manques detectades.

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	

### ACTUACIONS A REALITZAR

- Impuls del conjunt d'accions de modernització del servei del taxi.
- Elaboració d'un Observatori de costos del taxi fins a evolucionar-lo a un Observatori del servei del taxi.
- Estudi dels àmbits de baixa densitat on el servei del taxi pot substituir el servei de transport públic

- amb autobús i establiment d'acords per a la definició de l'oferta i anàlisi de la prova pilot de Taxicas.
- Promoció de la incorporació de vehicles amb combustibles alternatius mitjançant informació i mesures de suport.
- Extensió de sistemes de localització i posicionament (GPS/GPRS) per a la gestió de flotes.
- Impuls a l'App del taxi.
- Incorporació de les flotes de taxis al distintiu de garantia de flotes ambientals.
- Millora i modernització de les parades de taxi.

### GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana.
- DICAS: Diputació de Castelló.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i municipis metropolitans.
- TAXI: Associacions sector del Taxi

Agent	Acció								% Fi
	1	2	3	4	5	6	7	8	
GVA	x	x	x	x		x			75%
DICAS		x						x	5%
MUNI		x	x					x	10%
TAXI	x	x		x	x	x	x		10%

### INDICADORS DE SEGUIMENT

PUB08.1	Proporció de taxis híbrids i elèctrics (%)
PUB08.2	Proporció de taxis de l'amb GPS i connexió al servei d'emergències 112 (%)
PUB08.3	Nombre de taxistes que han realitzat un curs de conducció eficient
PUB08.4	Nombre de taxis accessibles en l'àrea metropolitana de Castelló.
PUB08.5	Edat mitjana del parc de vehicles del sector del taxi
PUB08.6	Nombre de rutes i serveis de taxi compartit a la demanda i de servei regular per a atendre demandes inapropiades per a l'autobús
PUB08.7	Demanda de viatges en taxi compartit

### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	500.000,00 €
-----------------------	--------------

(\*) No inclou la prestació del servei de taxi compartit

### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

<b>PUB09</b>	<b>MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL A la XARXA METROPOLITANA DE TRANSPORT PÚBLIC</b>																		
<b>RODALIES</b>																			
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>																			
<p>Tal com estableix la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, així com l'anterior Llei 9/2009, de 20 de novembre, de la Generalitat, d'Accessibilitat Universal al Sistema de Transports de la Comunitat Valenciana, i seguint els preceptes Constitucionals establits en els articles 9.2, 14 i 29, és necessari aconseguir una infraestructura del transport que garantisca la total accessibilitat per a la ciutadania.</p> <p>En aquest sentit, es proposa desenvolupar plans de millora de l'accessibilitat en la xarxa de transport públic, tant per carretera com ferroviari. Aquests plans d'Accessibilitat Universal deurien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fomentar l'adaptació d'estacions</li> <li>○ Fomentar l'adaptació de trens, autobusos, taxis i nou material mòbil</li> <li>○ Col·locació de nous sistemes de venda, informació i comunicació</li> </ul> <p>És per això que es proposa estendre les actuacions que tenen com a objectiu la millora de l'accessibilitat de les infraestructures de transport públic, seguint els preceptes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Adaptació per a PMR i modernització d'estacions.</li> <li>○ Modificació dels vehicles perquè la seua configuració no penalitze l'accessibilitat, dotant-los de plataformes contínues i sense escalons o desnivells entre les andanes i l'interior dels vehicles.</li> <li>○ Millores en la senyalització, tant visual com auditiva, informació i webs dels operadors, que convé adoptar en les estacions ja adaptades i tindre en compte en les noves actuacions.</li> </ul> <p>Complementàriament a la millora de l'accessibilitat dins dels recintes d'estacions metropolitanes, s'ha d'aconseguir una millora dels entorns urbans a les estacions. En aquest aspecte, és necessària una col·laboració entre els municipis metropolitanos i els operadors per a coordinar millores.</p>																			
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																			
Territorial						Municipal						Altres							
<b>OBJECTIUS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Adaptar el 100% de les estacions ferroviàries i de TRAM</li> <li>○ Adaptar el 30% de la flota de material mòbil</li> <li>○ Millorar l'accessibilitat a la informació dels serveis de transport públic</li> </ul>																			
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Adaptació de les estacions segons els plans establits</li> <li>○ Estudi de millores en l'accessibilitat general del sistema metropolità de transport públic</li> <li>○ Substitució del material mòbil existent per noves unitats adaptades</li> </ul>								
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>								
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
<b>AGENTS IMPLICATS</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i Municipis metropolitanos</li> <li>○ MaaS: Operadors i serveis MaaS actuals i futurs</li> <li>○ FGV</li> <li>○ BUS: Empreses concessionàries d'autobusos</li> </ul>								
<b>Agent</b>		<b>Acció</b>						<b>% Fi</b>
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>				
GVA		x	x					100%
MUNI		x						0%
ADIF		x			x			0%
FGV		x			x			0%
BUS					x			0%
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>								
PUB09.1	% d'estacions de transport ferroviari accessibles (Rodalía i TRAM)							
PUB09.2	% de material mòbil accessible							
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>								
Cost total d'inversió								100.000,00 €
(*) Només inclou l'estudi de millores d'accessibilitat								
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>								
0-5			5-10			10-15		

**PUB10 FOMENT DEL COTXE COMPARTIT I ELS "SERVEIS DE MOBILITAT COM A SERVEI" (MOBILITY AS A SERVICE) EN ELS DESPLAÇAMENTS DIARIS**

**MOBILITAT A DEMANDA**

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

La mobilitat col·laborativa genera un benefici principal per a la societat: descongestionar el trànsit i reduir així les emissions de CO<sub>2</sub>. A més, augmentar l'ocupació mitjana dels vehicles i reduir al màxim l'ús del vehicle privat amb un sol ocupant aporta avantatges econòmics als usuaris individuals.

Un cas d'especial consideració és la mobilitat dels treballadors i visitants dels polígons industrials, centres comercials, hospitals i universitats de l'Àrea Metropolitana de Castelló que es resol actualment amb el vehicle motoritzat. Per a aquesta mena de viatges i col·lectius resulta especialment idoni impulsar campanyes de carpooling que facen pensar als usuaris en la possibilitat de compartir els seus vehicles en els seus desplaçaments habituals, pel fet que en aquests entorns molts usuaris poden compartir recorreguts i horaris.

D'altra banda, tal com defineix l'Aliança Europea per a la Mobilitat com a Servei (European mobility as a service Alliance), el concepte bàsic que sustenta els MaaS és "posar a l'usuari, tant viatgers com mercaderies, com a actors principals del servei de transport, oferint-los solucions de mobilitat adaptades basades en les seues necessitats individuals. Això significa que, per primera vegada, un accés fàcil al sistema o servei de transport més convenient s'inclourà en el ventall d'opcions disponibles per a l'usuari final".

És per això que, tant des de la Generalitat Valenciana com des del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló, s'ha de potenciar l'ús de sistemes compartits de transport, enfocant-lo des de dos punts de vista.

- D'una banda, s'ha de garantir una regulació en l'àmbit metropolità que assegure una coordinació en les normatives, així com en les condicions de servei per a aquelles empreses que aposten per fórmules "sharing" de transport. S'han d'establir condicions adequades a fi que serveis de vehicle i motocicleta compartida urbana siguen una realitat, garantint una lliure competència.
- D'altra banda, s'ha de potenciar la creació d'estacionaments reservats tant a vehicles compartits operats per empreses privades com amb tarifes bonificades per a aquelles persones que, a través d'aplicacions mòbils, coordinen els seus viatges metropolitans. D'igual manera amb altres maneres de transport no motoritzat (com a bicicleta compartida, patinets elèctrics, etc.).

Per a això, l'App de mobilitat proposada (PUB06) ha de possibilitar bé la gestió pròpia o la seua connexió amb sistemes de "sharing" privats, assegurant una gestió eficient en nom d'un servei adequat a la ciutadania.

Complementàriament, s'ha de preveure un futur on el vehicle autònom i compartit començarà a circular pels nostres carrers, modificant l'esquema de mobilitat en vehicle privat dels nostres centres urbans. És per això que tant la normativa com els mecanismes de gestió dels MaaS han d'elaborar-se i dissenyar-se amb la major flexibilitat possible, permetent una ràpida adaptació a la realitat de la mobilitat del

moment.

En aquesta proposta s'inclou la regularització i adequació d'aparcaments irregulars utilitzats per usuaris de carpooling i, per tant, sense infraestructura viària ni equipaments adequats, com per exemple el que existeix actualment en l'encreuament de les carreteres CV-10 i CV-151.



**ÀMBIT D'ACTUACIÓ**

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

**OBJECTIUS**

- Potenciar els nous sistemes de transport compartit.
- Fomentar una coordinació i regulació adequada i flexible en l'àrea metropolitana.
- Plantejar un escenari obert i flexible d'adaptació als nous sistemes de transport del futur.

<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**ACTUACIONS A REALITZAR**

- Estudi dels potencials serveis de mobilitat compartida actuals i futurs.
- Estudi dels models de gestió possibles per als sistemes de mobilitat compartida actuals i futurs.
- Coordinació de les normatives municipals de l'Àrea Metropolitana de Castelló.
- Coordinació amb els proveïdors de serveis del sector privat i públic.

**GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI**

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i Municipis metropolità
- MaaS: Operadors i serveis MaaS existents i futurs

Agent	Acció				% Fi
	1	2	3	4	
GVA	x	x	x	x	100%
MUNI			x		0%
MaaS				x	0%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

PUB10.1	Nombre d'aplicacions de car sharing o pooling amb servei metropolità (privats i públics).
PUB10.2	Nombre d'aplicacions sharing d'altres maneres de transport alternatives (privats i públics)
PUB10.3	Nombre de passatgers transportats en maneres de transport sharing
PUB10.4	Quota modal dels sistemes car sharing (%)

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	100.000,00 €
-----------------------	--------------

(\*) Només inclou els estudis de potencials serveis i models de gestió

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

**PUB11**

**MILLORA DE LA INTERMODALITAT I ACCESSIBILITAT AI TRANSPORT PÚBLIC**

**BESCANVIADORS**

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

**SITUACIÓ DE PARTIDA**

El transport públic urbà dels municipis i el transport públic interurbà de l'àrea de Castelló funcionen, en la gran majoria dels casos, sense l'adequada integració en aspectes com ara la ubicació de les parades, informació, horaris, tarifes, títols de transport, etc. Per això, l'establiment de mesures i directrius per a millorar la integració, informació i complementarietat entre tots els serveis de mobilitat en l'àmbit metropolità facilitarà i simplificarà el seu ús combinat per part dels usuaris. Aquesta proposta, per tant, es complementa amb les anteriors, relatives a la planificació i gestió coordinada i a l'establiment d'un sistema tarifari integrat.

Per això s'ha realitzat una anàlisi exhaustiva dels punts de transbord entre les maneres interurbanes i urbanes que presten servei en l'àmbit, a fi de detectar les disfuncionalitats de localització de parades. S'han considerat especialment els accessos amb autobús a la xarxa de Rodalia considerant que la cadena modal més atractiva és la constituïda per l'etapa ferroviària per al desplaçament principal (interurbà) i l'etapa amb autobús per a l'accés o dispersió a l'estació. Aquesta anàlisi sobre la xarxa d'autobusos urbans i interurbans actual indica la conveniència de resoldre deficiències com:

- Excessius punts de parada de la xarxa d'autobusos interurbans a l'interior dels municipis que també compten amb oferta d'autobús urbà (Castelló, Almassora, Nules, Onda, Orpesa i Vila Real), produint solapaments i duplicitats de servei.
- Deficient oferta d'autobús per a accedir a les estacions de Rodalia a La Vilavella, Les Alqueries, Borriana i Benicàssim.
- Insuficient coincidència en la localització de les parades d'autobús de les xarxes urbanes i interurbanes, la qual cosa dificulta el transbord i la visió de xarxa de transport públic com "un tot".

Els projectes de servei de les concessions definides en el Nou Mapa Concessional incorporen millores respecte a l'oferta actual, que afavoreixen en certa manera la integració dels serveis urbans i interurbans, com:

- Reducció del nombre de parades a l'interior d'alguns nuclis urbans.
- Millora de la connectivitat en transport públic amb estacions de Rodalia de l'Àrea Metropolitana de Castelló.

**PROPOSTES D'ACTUACIÓ**

A més, per a potenciar l'ús de la xarxa d'autobusos i transmetre la idea del servei de transport públic integrat, on a cada moment es podrà triar la manera que millor resolga una etapa del viatge o el desplaçament complet, es proposa considerar quant als punts de parada els següents aspectes:

- Coordinar i valorar al costat de TUC i resta d'operadors d'autobús urbà la possibilitat que les parades que realitzen els autobusos interurbans dins de cada municipi es puguin fer compartint marquesines (amb la senyalística de cada operador), cuidant que l'espai siga suficient perquè no es produïsquen interferències d'exploració entre tots dos sistemes, i incloent informació de totes les línies amb servei en cada parada.

**Exemple de parades i informació compartides per autobusos urbans (en blau) i interurbans (en verd)**



- Adoptar un sistema de marquesines i simbologia unificat per a tota l'àrea metropolitana, de manera que la percepció del transport públic metropolità siga unitària i transmeta globalitat i qualitat.
- Revisar i modificar quan calga el disseny de les parades perquè complisquen els criteris d'accessibilitat universal per a tots els usuaris, seguint els preceptes establerts per la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, així com l'anterior Llei 9/2009, de 20 de novembre, de la Generalitat, d'Accessibilitat Universal al Sistema de Transports de la Comunitat Valenciana.
- Assegurar una correcta accessibilitat dels usuaris a l'autobús i l'aproximació dels vehicles al punt de parada. Per a això es proposa adaptar les parades localitzades en els corredors d'accés dins de la ciutat de Castelló seguint un esquema de parada amb vorada tipus Kassel, que permet realitzar l'aproximació total de l'autobús a la plataforma de manera segura per al vehicle. Complementàriament, és recomanable la utilització de plataformes contínues tipus "badies" perquè la maniobra d'aproximació de l'autobús resulte més còmoda.

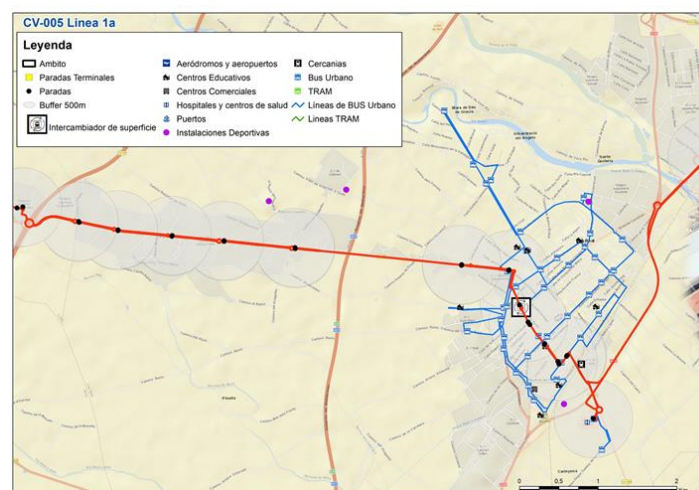
**Exemple de parada accessible amb vorada accessible**



- Incorporar la perspectiva de gènere en la localització i disseny de les parades amb la finalitat de dotar-les de seguretat enfront d'agressions, especialment a dones: localització amb àmplia visibilitat, prop d'àrees d'activitat durant tot el dia, il·luminació per a persones (no per a vehicles solament) en les

parades i en els accessos, possibilitat de realitzar parades en punts de l'itinerari intermedis en horari nocturn per a reduir el temps de dispersió a peu...

- Creació d'un bescanviador de superfície en el municipi de Vila-real, en l'encreuament dels carrers Josep Ramón Batalla i Vicente Sanchíz, per a afavorir la intermodalitat.



#### ÀMBIT D'ACTUACIÓ

Territorial	Municipal	Altre

#### OBJECTIUS

- Potenciar la intermodalitat afavorint els transbords.
- Millorar el temps de viatge perquè l'oferta de transport públic siga més eficient i competitiva.
- Millorar l'accessibilitat d'usuaris a parades i vehicles i de vehicles als punts de parada.
- Millorar el funcionament del servei amb parades més àmplies, més ben dissenyades i més segures.

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	

#### ACTUACIONS A REALITZAR

- Relocalització dels punts de parada d'autobús urbà i interurbà de tal manera que siguen coincidents.
- Estudi de les necessitats de millora de les parades d'autobús en la xarxa metropolitana, especialment en les línies amb alt nombre de passatgers/as.
- Realització de modificacions en el disseny de les parades atenent criteris d'eficiència del transport, comoditat de l'usuari i seguretat enfront d'agressions especialment per a reduir la vulnerabilitat de les dones en entorns solitaris o horari nocturn.
- Estudi de les millores d'accessibilitat amb autobús a les estacions de Rodalia de l'àmbit.

#### GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana.
- DICAS: Diputació de Castelló.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i Municipis metropolitans.
- BUS: Operadors de transport públics i privats.

Agent	Acció				% Fi
	1	2	3	4	
GVA	X	X	X	X	50%
DICAS	X	X	X	X	5%
MUNI	X	X	X	X	40%
BUS	X	X	X		5%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

PUB11.1	Nombre de parades compartides per diverses maneres de transport públic (parades amb transbord o intercanvi modal)
PUB11.2	Nombre de parades adaptades amb disseny tipus vorada Kassel o similar
PUB11.3	Nombre de parades d'autobús amb plataformes > 40m (2 autobusos)
PUB11.4	Nombre de transbords i intercanvis modals realitzats entre línies de transport públic.
PUB11.5	Repartiment modal dels viatges realitzats en els municipis metropolitans (%).
PUB11.6	Temps mitjà de desplaçament metropolità en transport públic.

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ


Cost total d'inversió	1,38 M€
-----------------------	---------

(\*) Estimat a partir de les propostes elaborades als projectes de servei públic del Nou Mapa Concessional

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------



PUB12 MODERNITZACIÓ DEL TRAM DE CASTELLÓ																				
<b>AUTOBUSOS URBANS</b>																				
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>																				
<p>La proposta de modernització del TRAM de Castelló consisteix en el canvi del troleibús actual per un nou vehicle elèctric sense pantògraf a la catenària.</p> <p>Altres característiques són:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Plataforma d'accessibilitat universal en totes les parades</li> <li>○ Sistema de guiat automàtic per a una aproximació més precisa en parades</li> <li>○ Vehicles espaiosos (12m) i amb disseny futurista</li> </ul>																				
																				
<p>En concret, el procés de modernització es realitzarà en dues fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 1r fase – a curt termini:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renovació de 4 busos</li> <li>- Instal·lació de 2 carregadors en les parades de regulació per a optimitzar el funcionament del nou sistema (en llocs estratègics del traçat, per a garantir la fiabilitat del servei sense penalitzar la velocitat comercial)</li> </ul> </li> <li>○ 2a fase – a partir de 2029 (adjudicació de la nova concessió):             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renovació de la resta de la flota (5 vehicles)</li> <li>- Instal·lació de carregadors addicionals previs a la supressió total de la catenària en el sistema TRAM</li> </ul> </li> </ul>																				
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																				
Territorial	Municipal																			
<b>OBJECTIUS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millora de la velocitat comercial del transport públic de superfície</li> <li>○ Promoció de l'ús del transport públic enfront del vehicle privat.</li> </ul>																				
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		

<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Adquisició de vehicles.</li> <li>○ Adquisició i instal·lació de carregadors.</li> <li>○ Establiment d'acords amb el concessionari de transport regular actual</li> <li>○ Licitació de la nova concessió</li> </ul>									
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>									
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta			
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	
<b>AGENTS IMPLICATS</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló</li> <li>○ BUS: Operadors de transport públics i privats.</li> </ul>									
Agent	Acció				% Fi				
	1	2	3	4					
GVA	x	x	x	x	100%				
MUNI			x	x	0%				
BUS			x	x	0%				
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>									
PUB12.1	Oferta de transport públic (línies, freqüències, velocitat comercial, etc.)								
PUB12.2	Nombre de viatges en les maneres de transport públic anualment (milers viatgers/any)								
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>									
Cost total d'inversió					8,07 M€ €				
(*) Es consideren els vehicles 0,72 M€/vehicle) i els punts de recàrrega elèctrica (0,53 M€/punt)									
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>									
0-5			5-10			10-15			

### 12.3. Mobilitat no motoritzada

<b>NM01</b>	<b>FOMENT I CONSOLIDACIÓ DE LA XARXA D'ITINERARIS CICLE-PER ALS VIANANTS TRONCALS D'ÀMBIT METROPOLITÀ</b>
<b>CICLOPEATONAL</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>L'objectiu de la proposta és desenvolupar una xarxa d'itineraris ciclopeatonals troncal entre els municipis de l'àmbit estricte del present Pla, garantint la continuïtat, funcionalitat i seguretat dels recorreguts ciclistes especialment aquells de caràcter interurbà o metropolità.</p> <p>Es presenta una proposta de xarxa ciclista d'àmbit metropolità, a fi que siga desenvolupada i complementada, en els pròxims anys, en l'àmbit estricte del pla. Aquesta xarxa estarà connectada principalment a la Xarxa d'itineraris No Motoritzats (XINM per les seues sigles en valencià) de la GVA, amb la finalitat que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cada municipi es connecte a la XINM.</li> <li>• Existisca connexió ciclista entre les estacions de transport públic i el municipi més pròxim.</li> <li>• Els polígons industrials i principals centres atractors compten amb una infraestructura habilitada per a ciclistes.</li> </ul> <p>Es pren com a punt de referència la longitud de carrils bici a nivell urbà, amb el propòsit de connectar aquests, amb carrils bici interurbans dels municipis del Pla de Mobilitat Metropolitana. Actualment, es té inventariada una xarxa de carril bici conformada per 70 km a nivell urbà.</p> <p>Es planteja desenvolupar en una primera fase, que les xarxes ciclistes incloses dins dels PMUS d'aquells municipis que compten amb aquest document s'executen en el seu total i ple desenvolupament.</p> <p>Després d'aquesta primera fase, es proposa potenciar i complementar la Xarxa d'itineraris no motoritzats (XINM) existent, que en l'actualitat dins de l'àmbit sumen un total de 75 km, més 11 km de via verda entre Benicàssim i Orpesa (86 km en total). Existeixen municipis sense connexió fora de la XINM com Onda, Vilavella, L'Alcora i Sant Joan de Moró. Per a això se seguirà l'ampliació de la XINM ja planificada per la Conselleria en 2019.</p> <p>Posteriorment, es proposa la construcció de 72,5 km de carril bici addicionals per a acabar de completar la xarxa metropolitana.</p>	

Amb totes aquestes actuacions s'obtidria així una xarxa metropolitana ciclista (incloent la xarxa urbana) amb una extensió aproximada de 443,48 km.

	Descripció Xarxa Ciclista	Longitud (km)
EXISTENT	XINM actual	86
	Xarxa ciclista urbana	70
	En construcció (2019)	6,1
PROPOSTES	Proposta PMUS Ajuntaments	50,4
	Propostes PMOME Castelló	72,5
	Propostes XINM (2019)	182,22
<b>Total xarxa ciclista en l'àmbit</b>		<b>443,48</b>

*(Nota 1: Tenint en compte que hi ha algunes seccions de les propostes de la XINM que solapen o coincideixen amb propostes del PMOME, es menyspreen 23,78 km per a no generar duplicitats entre les propostes.)*

*(Nota 2: Les propostes del PMOME Castelló inclouen els 5,5 km del Boulevard de la Plana Fase 1 i 12 km del Boulevard de la Plana Fase 2, que no apareixen en el pressupost d'aquesta fitxa i estan pressupostades en la seua fitxa respectiva).*

Així, la proposta consisteix a fer ús de camins existents i adaptar-los per a habilitar infraestructures ciclistes, que es desenvoluparan en els mateixos camins o en vorals, segons característiques de la via. La proposta es completa amb la dotació d'uns nodes d'aparcament per a bicicletes, estudiant per a cada cas concret, les distàncies convenients entre ells.

Així mateix, per a fomentar també els desplaçaments cicle-peatonals, es proposa la creació de carrils cicle-per als vianants en rutes la distància de recorregut de les quals siga inferior a 10 km, dins dels quals es troben les relacions entre municipis com: eix Castelló-Almassora-Vila-real i Nules-La Vilavella.

L'eix de municipis Castelló, Almassora, Vila-real, les Alqueries i Nules es trobarà integrat en les propostes del Boulevard de la Plana i Boulevard de la Plana Fase 2.

En aquests eixos es proposa que, d'acord amb la infraestructura ciclista existent, juntament amb la proposta en el present PMOME, se seguisca aquest traçat ciclista complementat a més amb espais habilitats per a vianants adequats per a la circulació d'aquests.

**Dins dels itineraris ciclopeatonals, Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana haurà de realitzar la construcció d'aquells que es desenvolupen en les carreteres de la seua titularitat; especialment en els corresponents a les gloriets de connexió entre la CS-18 amb la CS-22, a més de la CS-22 amb el futur Boulevard de la Plana, garantint la seguretat i comoditat de les persones usuàries.**

**Així mateix, la proposta de prolongació de l'itinerari CICLOPEATONAL de la CV-16 de connexió entre L'Alcora i el carril bici existent de la XINM per aquesta mateixa (que finalitza en el sud de Sant Joan de Moró), es veurà supeditat amb els resultats de l'estudi que s'està desenvolupant sobre aquest tema, tal com l'esmenta el PAT de Castelló.**

<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>		
Territorial	Municipal	Altres

OBJECTIUS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Connectar les xarxes urbanes de carril bici a la xarxa metropolitana de l'àmbit del PMOME</li> <li>○ Potenciar l'ús de la bicicleta com a manera de desplaçament urbà i interurbà.</li> </ul>																			
OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

ACTUACIONS A REALITZAR																		
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estudi de detall dels recorreguts, camins i senderes a adaptar amb carril bici.</li> <li>○ Creació de noves infraestructures ciclistes tenint en compte criteris de prioritització d'acord amb la proposta plantejada, així com el potencial nombre d'usuaris, prioritzant les connexions entre poblacions de grandària mitjana o gran o d'aquestes amb la ciutat de Castelló.</li> </ul>																		

GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

AGENTS IMPLICATS			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ MITMA: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana</li> <li>○ DICAS: Diputació de Castelló</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i Municipis metropolitans</li> </ul>			

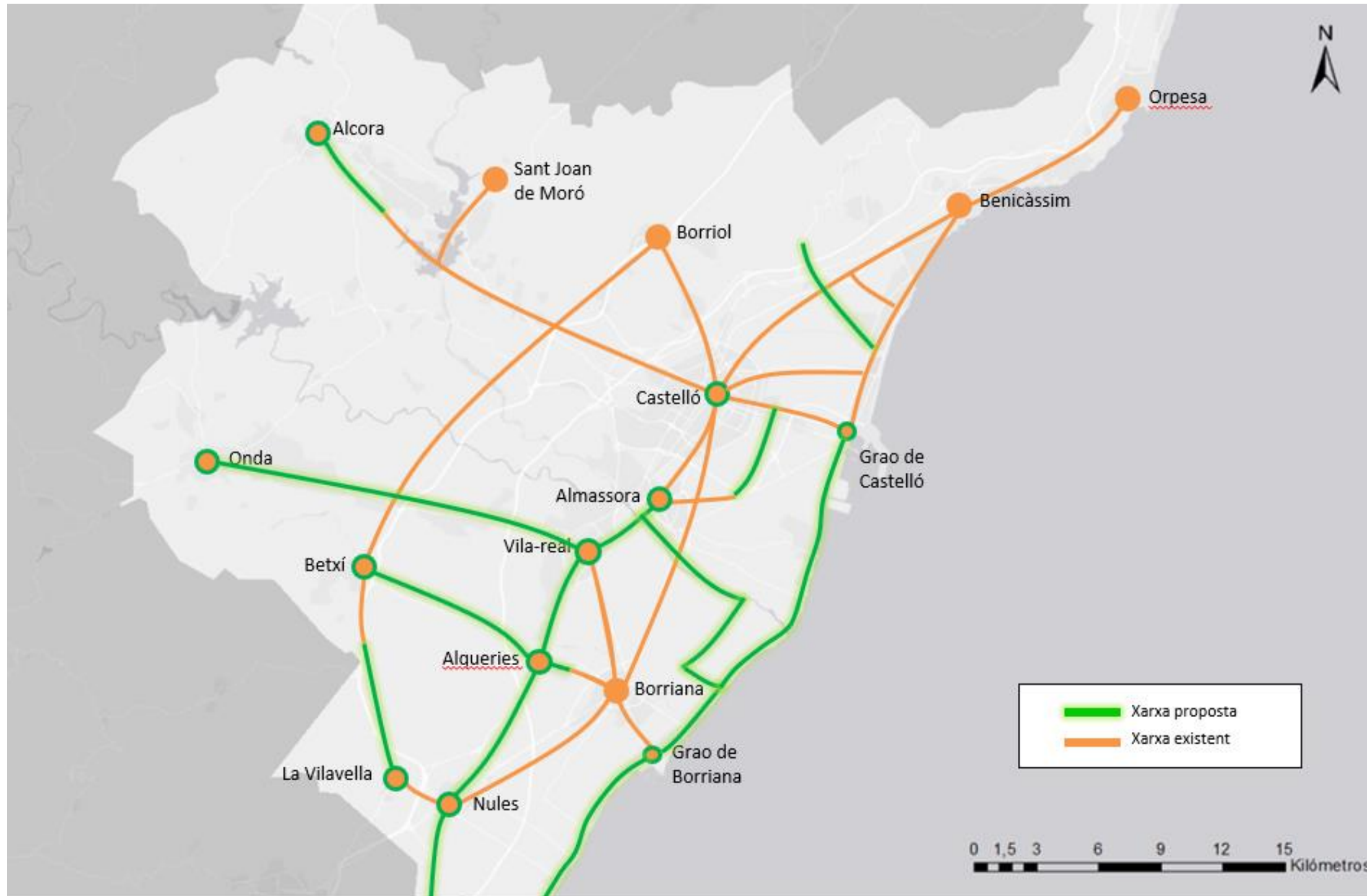
Agent	Acció		% Fi
	1	2	
GVA	X	X	60%
MITMA	X	X	15%
DICAS	X	X	5%
MUNI	X	X	20%

INDICADORS DE SEGUIMENT	
NM01.1	Km de xarxa ciclista executada de titularitat Generalitat Valenciana
NM01.2	Km de xarxa ciclista executada de titularitat Diputació de Castelló
NM01.3	Km de xarxa ciclista executada de titularitat Ministeri de Transports
NM01.4	Km de xarxa ciclista executada de titularitat municipal-urbans
NM01.5	Km de carril bici completat respecte objectiu del Pla
NM01.6	Km de carril bici adaptat com CICLOPEATONAL
NM01.7	Km de carril de ciclovianants completat respecte objectiu del Pla

COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ	
Cost total d'inversió	28 M €

CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)		
0-5	5-10	10-15

FOMENT I CONSOLIDACIÓ DE LA XARXA D'ITINERARIS CICLE-PER ALS VIANANTS TRONCAL D'ÀMBIT METROPOLITÀ



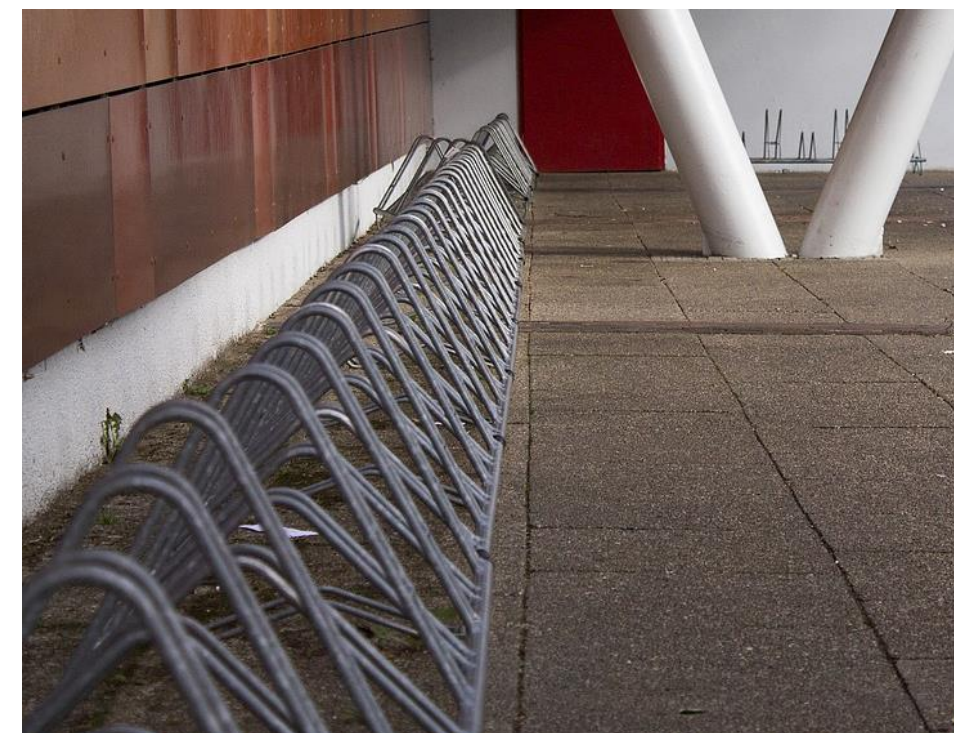
NM02		FOMENT DE LA XARXA D'ITINERARIS CICLISTES D'ÀMBIT MUNICIPAL ESTRUCTURANT																	
CICLOPEATONAL																			
DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA																			
<p>L'objectiu d'aquesta proposta és impulsar els desplaçaments amb bicicleta, en una adequada interacció i connexió entre l'entorn urbà i el metropolità, potenciant les relacions de proximitat i els desplaçaments interns mitjançant bicicleta.</p> <p>La proposta es fonamenta en la intenció de contribuir, per part de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat, al finançament de la construcció de carrils bici que estiguen planificats en els diferents Plans de Mobilitat Urbana Sostenible de cada municipi.</p> <p>Es prioritzaran aquells que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estiguen planificats en calçada i segregats d'aquesta.</li> <li>- Contribuïsquen a crear una malla d'itineraris ciclistes urbans.</li> <li>- Connecten amb centres atractors de viatges.</li> <li>- Permeten la connexió amb la xarxa metropolitana d'itineraris ciclistes.</li> </ul> <p>Els carrils bici hauran de complir amb unes condicions mínimes de disseny: 1,5 m d'ample per a carrils bici unidireccionals; 2 a 2,5 m d'ample per a carrils bici bidireccionals.</p> <p>Aquells municipis de menor entitat que no disposen de Pla de Mobilitat Urbana Sostenible aprovat, podran plantejar a la Conselleria connexions internes de caràcter estructurant i vertebrador que connecten la infraestructura territorial principal, de manera que potencien la xarxa intermunicipal ciclista.</p>																			
ÀMBIT D'ACTUACIÓ																			
Territorial						Municipal						Altres							
OBJECTIUS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ampliar i millorar la infraestructura ciclista a nivell municipal.</li> <li>○ Connectar les xarxes urbanes de carril bici a la xarxa metropolitana de l'àmbit del PMOME.</li> <li>○ Potenciar la bicicleta com a manera de desplaçament urbà i interurbà.</li> </ul>																			
OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
ACTUACIONS A REALITZAR																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Determinació de les condicions i característiques que han de complir els carrils bici municipals.</li> <li>○ Obertura de període de suggeriments per part dels municipis metropolitans.</li> <li>○ Avaluació de les propostes i finançament de reforma o creació de nous carrils bici urbans.</li> </ul>																			

GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
AGENTS IMPLICATS								
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i municipis metropolitans.</li> </ul>								
Agent	Acció						% Fi	
	1	2	3	4	5	6		
GVA	X					X	50%	
MUNI	X			X			50%	
INDICADORS DE SEGUIMENT								
NM02.1	km de xarxa ciclista executada de titularitat municipal-urbans							
NM02.2	km de carril bici urbans amb 1,5m d'ample per a carrils bici unidireccionals i 2 a 2,5m per a bidireccionals							
NM02.3	Km de carrils bici contemplats dins de projectes municipals finançats per la Generalitat							
COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ								
Cost total d'inversió						8,86 M €		
CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)								
0-5			5-10			10-15		

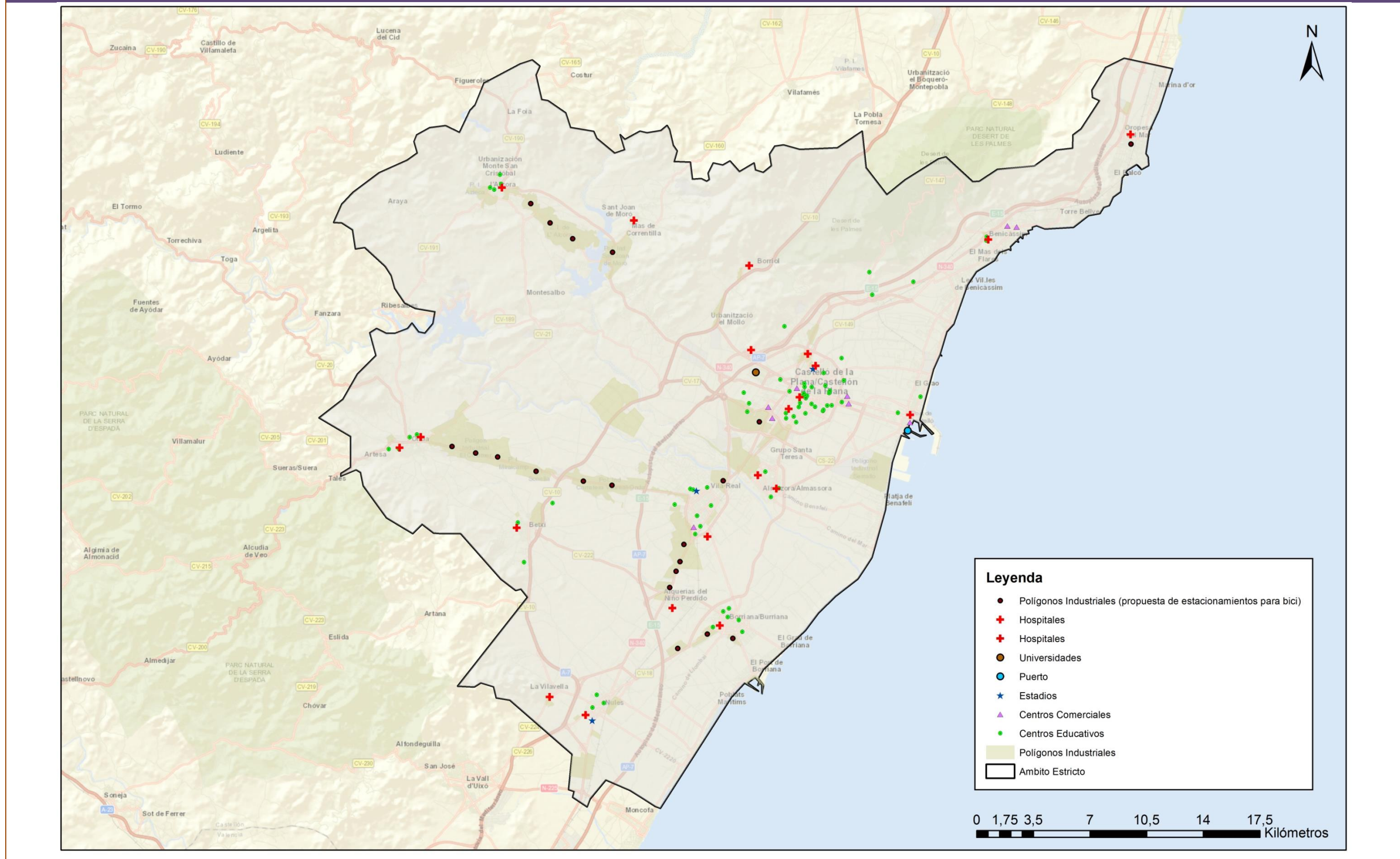
<b>NM03</b>	<b>ESTABLIR UNA XARXA D'APARCAMENTS DE BICICLETES SEGURS EN BESCANVIADORS DE TRANSPORT I GRANS CENTRES ATRACTORS</b>
<b>CICLOPEATONAL</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>Amb el propòsit de fomentar l'ús de la bicicleta com a manera de transport de la ciutadania, és necessari oferir infraestructura ciclista còmoda i segura, però a més, es requereix disposar també d'un nombre suficient d'aparcaments de bicicletes, especialment en llocs en els quals es presta l'intercanvi modal (estacions de transport públic essencialment) i en centres generadors de mobilitat com a hospitals, universitats, centres comercials, polígons industrials i grans empreses.</p> <p>Els estacionaments que es proposa disposar en les diferents estacions han de garantir la facilitat d'aparcament i seguretat, assegurant que les bicicletes no patiran mal o robatori. Aquests han de ser dissenyats i executats mitjançant paràmetres que busquen la comoditat, seguretat i qualitat, i en funció dels criteris de duració d'estada (curta duració: O invertida o les seues variants, suports de doble altura, etc.; llarga duració: Bicibox, consignes, etc.)</p> <p>Se selecciona l'establiment d'aquestes infraestructures en estacions de rodalia a causa de la seua importància com a xarxa de transport públic vertebradora de l'AM, sent importants tant aquelles parades situades en el propi nucli urbà com aquelles que disten més i presenten major dificultat d'accés a peu.</p> <p>Les estacions en les quals no existeix actualment estacionament segur de bicicletes són: Nules-La Vilavella, Almassora, Benicàssim i Orpesa.</p> <p>D'altra banda, les estacions que sí que tenen algun sistema d'aparcament són:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'estació de Castelló consta actualment d'un sistema d'aparcaments de bicicleta tipus "iglu" en les proximitats de l'estació amb al voltant de 10 places. No obstant això, es proposa la creació d'una zona d'aparcament dins de la mateixa estació en la qual l'espai disponible és ampli.</li> <li>- L'estació de Les Alqueries-Borriana té actualment 12 ancoratges de bicicleta mitjançant cilindres metàl·lics ancorats al sòl a l'interior de la zona de l'estació, els quals s'haurien de complementar amb un sistema de marquesina per a major protecció.</li> <li>- L'estació de Vila-real té en el seu interior una zona habilitada per a l'aparcament de bicicletes amb 6 ancoratges. És necessari millorar aquesta dotació donada la rellevància d'aquesta estació.</li> </ul> <p>Es suggereix ja que, a més de l'ampliació dels estacionaments per a bicicletes en les estacions que ja disposen d'ells, la creació d'estacionaments en les 4 parades de rodalia que manquen d'aquesta dotació. D'altra banda, es proposa complementar l'estacionament amb negocis relacionats amb el manteniment de les bicicletes com una font de finançament extra, agrupant serveis d'aparcament + tendisca + taller. Aquests serveis serien gestionats com a concessió administrativa.</p> <p>S'ha d'estudiar per a cada estació la disponibilitat d'espai i, en funció de la previsió d'ús s'implantarà una infraestructura més o menys complexa. Com s'ha comentat, s'assegurarà protecció contra robatoris mitjançant videovigilància i, en els casos en què es considere necessari, la infraestructura comptarà amb un sistema de protecció enfront d'inclèmencies meteorològiques, com, per exemple, marquesines.</p>	

<p>Les àrees d'estacionament hauran de situar-se dins de les pròpies estacions i centres atractors si el disseny de les mateixes ho permet.</p> <p>El nombre de places ha de ser proporcional al potencial nombre d'usuaris en cada zona, sobre la base de criteris de població i nombre de passatgers/as potencials, amb flexibilitat suficient per a futures expansions en cas d'augment de la demanda.</p> <p>Així mateix, es poden incloure en el disseny no sols estacionaments de bicicletes, sinó també de mitjans de transport de mobilitat personal com a patinets, habilitant taquilles específiques de recàrrega tant dins com fora dels centres generadors de mobilitat.</p> <p>Des de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat, juntament amb altres entitats i institucions públiques, s'ha de fomentar la implementació d'estacionaments per a bicicletes, determinant les característiques òptimes dels equipaments, a més de les línies de finançament tant per a municipis com per a centres generadors de mobilitat de caràcter públic que disposen de plans de mobilitat propis.</p>																				
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																				
Territorial					Municipal					Altre										
<b>OBJECTIUS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promoure l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport diari tant a escala municipal com supramunicipal.</li> <li>○ Optimitzar la sensació de seguretat i qualitat de l'espai urbà.</li> <li>○ Fomentar un estil de vida més saludable i sostenible per a la ciutadania.</li> </ul>																				
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Definició de les característiques tècniques mínimes dels nous estacionaments de bicicletes a executar en l'entorn metropolità.</li> <li>○ Projecció d'un pla d'ajudes al finançament de nous estacionaments.</li> <li>○ Revisió i adjudicació d'ajudes als municipis i centres generadors de mobilitat, amb preferència d'aquells de major potencial atractor de mobilitat ciclista.</li> </ul>																				
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																				
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana						Eficàcia Alta											
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i Municipis metropolitans</li> </ul>																				

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ADIF</li> <li>○ SCTMCS: Servei de coordinació del transport metropolità en l'àrea de Castelló * *A partir de la seua creació</li> <li>○ CGEN: Centres generadors de mobilitat públics i privats</li> </ul>				
Agent	Acció			% Fi
	1	2	3	
GVA	X	X	X	35%
MUNI	X			0%
ADIF	X			30%
SCTMCS	X	X	X	0%
CGEN	X			35%
INDICADORS DE SEGUIMENT				
NM03.1	Nombre total de punts d'aparcament segur per a bicicletes en grans centres atractors			
NM03.2	Nombre total de places en aparcaments segurs per a bicicletes en espais públics			
COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ				
Cost total d'inversió	500.000 €			
CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)				
0-5	5-10	10-15		



**ESTABLIR UNA XARXA D'APARCAMENTS DE BICICLETES SEGURS EN BESCANVIADORS DE TRANSPORT I GRANS CENTRES ATRACTORS**

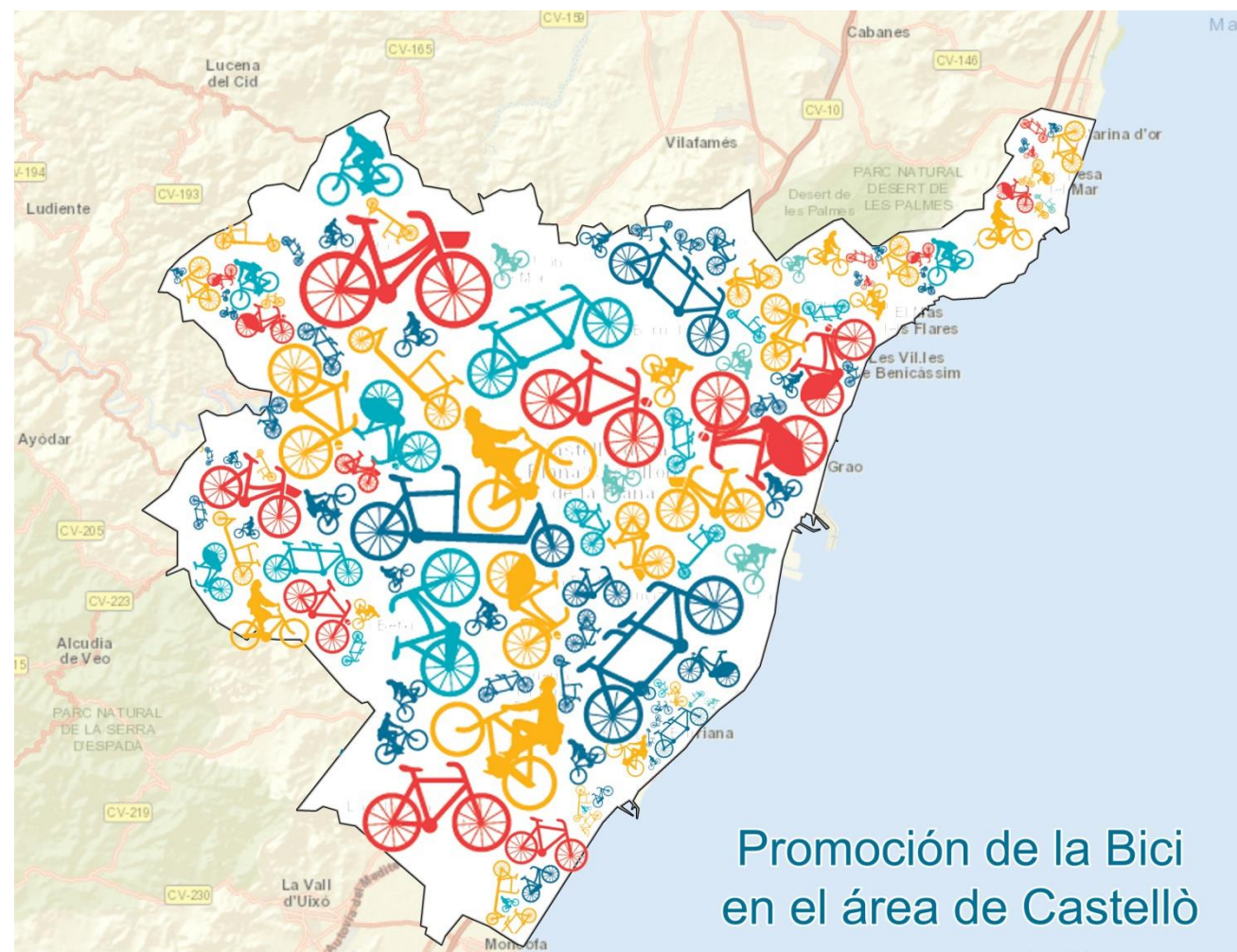




<b>NM04</b>	<b>PROMOCIÓ DE LA BICICLETA</b>	
<b>CICLOPEATONAL</b>		
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>		
<p>Augmentar l'ús de la bicicleta és un dels reptes del sistema de mobilitat dins del PMOME.</p> <p>Encara que la bicicleta atrau, en part, usuaris potencials del transport públic, no s'ha de tractar com una competència a aquest, sinó treballar perquè siga una manera complementària i fins i tot sinèrgic. D'altra banda, la bicicleta sí que és una alternativa de substitució del vehicle privat motoritzat en viatges curts, sempre que l'usuari pugua trobar uns elements de qualitat mínims de servei; aparcaments en el lloc de destinació pròxims i assegurances, itineraris ben senyalitzats, assegurances i confortables; itineraris alternatius en cas d'afeccions per obres; etc.</p> <p>La proposta consisteix a treballar conjuntament amb els operadors de transport públic per a oferir als usuaris i usuàries, la possibilitat de compatibilitzar i permetre l'ús tant de maneres blanques com del transport públic. Així, la bicicleta actua com una manera de complementació d'aquests serveis de transport, amb aparcaments i serveis per als ciclistes en estacions de Rodalia, per exemple.</p> <p>Així mateix, s'haurà de treballar amb els operadors de transport públic per a millorar l'accés i el transport de bicicletes dins dels seus serveis, perquè habitualment suposa una limitació i un element de dissuasió per a l'ús combinat de tots dos mitjans.</p> <p>També s'haurà de contemplar amb empreses públiques i privades la possibilitat de potenciar i gestionar l'ús de la bicicleta en el desplaçament dels seus empleats. Aquesta promoció s'haurà d'estendre també a centres educatius, zones administratives, centres hospitalaris, etc.</p> <p>En tots els casos, les campanyes deuran, a més de fomentar l'ús de la bici, donar formació a la comunitat en temes com: circulació correcta per les infraestructures; zones d'aparcament habilitades i zones restringides; seguretat en la circulació ciclista; i el respecte entre la població usuària amb la resta de l'entorn.</p> <p>La bicicleta ha de jugar un paper rellevant també en les zones de baixa densitat, on el desplaçament a peu és difícil a causa de la longitud de recorregut dels moviments a realitzar.</p>		
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>		
Territorial	Municipal	Altres
<b>OBJECTIUS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar les condicions d'ús de la bicicleta.</li> <li>○ Promoure l'ús de la bicicleta en zones de baixa densitat.</li> <li>○ Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura cap a una mobilitat més sana i sostenible.</li> <li>○ Avançar en la complementarietat entre la bicicleta i el transport públic.</li> </ul>		

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Impuls d'ordenances, criteris de disseny, promoció de les tecnologies de la informació i de gestió de flotes de bicicletes.</li> <li>○ Elaboració d'una ordenança municipal tipus per a la mobilitat amb bicicleta.</li> <li>○ Homogeneïtzació de la normativa d'accés de la bicicleta en el transport públic.</li> <li>○ Estudi de les condicions per a desenvolupar la bicicleta en zones de baixa densitat i prova pilot.</li> <li>○ Elaborar un protocol d'actuació vinculat a la senyalització dels itineraris ciclables en cas d'afeccions per obres.</li> <li>○ Coordinar amb empreses públiques i privades campanyes de promoció d'ús de bicicleta i campanyes de formació per als empleats.</li> </ul>																			
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																			
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>													
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg											
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i municipis metropolitans.</li> <li>○ SCTMCS: Servei de coordinació del transport metropolità en l'àrea de Castelló*. A partir de la seua creació.</li> <li>○ Operadors de transport</li> <li>○ Empreses de l'àmbit</li> </ul>																			
<b>Agent</b>		<b>Acció</b>						<b>% Fi</b>											
		1	2	3	4	5	6												
GVA				x	x	x	x	20%											
MUNI				x	x	x	x	0%											
SCTMCS		x	x	x	x	x	x	80%											
OPE				x			x	0%											
EMPRESSES							x	0%											
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>																			
NM04.1		Quota modal d'ús de bicicleta (%)																	

COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ	
Cost total d'inversió	15.000 € /Any* 18 anys = 270.000€
CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)	
0-5	5-10
	10-15



<b>NM05</b>	<b>SUPORT PER A LA IMPLEMENTACIÓ D'ITINERARIS PER ALS VIANANTS URBANS I CONVERSIÓ EN ZONA DE VIANANTS DE VIES EN ZONES URBANES</b>																		
<b>CICLOPEATONAL</b>																			
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>																			
<p>És important promoure des del mateix terme municipal els desplaçaments a peu, oferint a la ciutadania itineraris còmodes, segurs i de qualitat que motiven a tots a fer ús d'aquestes infraestructures habilitades a tal fi.</p> <p>Per això, la conversió en zona de vianants de carrers o de centres urbans són accions que, en primera mesura, redueixen el trànsit a la ciutat, observant-se així una reducció en contaminació ambiental i acústica; a més de dinamitzar l'entorn urbà en diferents àmbits.</p> <p>L'objectiu d'aquesta proposta és que la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat pugui finançar la implantació de carrers per als vianants en municipis que conformen l'àmbit del Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de Castelló; sempre que, aquests disposen d'un Pla de Mobilitat Urbano Sostenible -PMUS- propi i aprovat.</p> <p>Els projectes que podran veure's afavorits d'aquest suport econòmic seran aquells que no sols siguin de caràcter local en el seu terme municipal, sinó que es justifique el seu impacte vertebrador a nivell territorial i que fomenten desplaçaments en maneres no motoritzades tant a nivell intern com extern al municipi.</p> <p>A més, una part d'aquests itineraris per als vianants es correspondran amb els itineraris ciclopeatonals urbans amb connectivitat supramunicipal. Així mateix, les conversions en zona de vianants hauran de dissenyar-se com a plataformes contínues o places urbanes, donant prioritat en l'espai per al vianant.</p>																			
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																			
Territorial						Municipal						Altres							
<b>OBJECTIUS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fomentar les relacions de proximitat.</li> <li>Fomentar desplaçaments metropolitans en l'àmbit del PMOME.</li> <li>Millorar la qualitat de l'espai urbà i seguretat del mateix per al vianant.</li> </ul>																			
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Establir les condicions i característiques de les zones a convertir en zona de vianants.</li> <li>Estudi detalladament dels itineraris o zones a convertir en zona de vianants.</li> <li>Avaluació de propostes i finançament prioritzat per als municipis que disposen d'infraestructura supramunicipal pròxima a itineraris ciclopeatonals vertebradors, permetent la connexió</li> </ul>																			

<ul style="list-style-type: none"> <li>d'aquestes amb els futurs itineraris o zones per als vianants.</li> <li>Creació de nova infraestructura per als vianants.</li> </ul>									
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>									
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>			
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	
<b>AGENTS IMPLICATS</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>MUNI: Ajuntament de Castelló i municipis metropolitans.</li> </ul>									
<b>Agent</b>		<b>Acció</b>				<b>% Fi</b>			
		1	2	3	4				
GVA		X		X		20%			
MUNI		X	X		X	80%			
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>									
NM05.1		Àrees per als vianants existents en els municipis de l'àrea metropolitana (km)							
NM05.2		Nombre de projectes de conversió en zona de vianants finançats per Generalitat							
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>									
Cost total d'inversió								5M €	
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>									
0-5			5-10			10-15			

<b>NM06</b>	<b>GARANTIR ITINERARIS PER ALS VIANANTS ACCESSIBLES I ASSEGURANCES AI TRANSPORT PÚBLIC</b>																		
<b>CICLOPEATONAL</b>																			
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>																			
<p>Es pretén garantir itineraris per als vianants ben connectats, assegurances, accessibles i degudament senyalitzats en tot el seu recorregut, centrant-se especialment en aquells que connecten o confinen de manera pròxima a estacions i parades de transport públic urbanes i interurbanes, així com amb bescanviadors de transport.</p> <p>Per això s'ha de proveir una accessibilitat òptima i adequada. Per tal raó han de promoure's estudis d'accessibilitat que no sols estudien l'entorn confrontant amb l'estació o parada de transport públic, sinó també el recorregut d'accés a les mateixes en la seua denominada última milla (d'1 5 a 20 minuts o de longitud pròxima a 1 km).</p> <p>Aquests itineraris han de condicionar-se amb solucions urbanes que asseguren un grau d'accessibilitat òptim d'espai urbà, com la implementació de passos de vianants adaptats, accessibles i degudament senyalitzats, o voreres adequades i contínues, entre altres.</p> <p>Aquests estudis s'hauran de coordinar amb les propostes establides en els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible dels municipis, i amb plans propis d'accessibilitat d'FGV-RENFE i ADIF, assegurant així un mapa coordinat en l'àmbit.</p>																			
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																			
Territorial						Municipal						Altre							
<b>OBJECTIUS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantir l'accessibilitat i seguretat en els itineraris per als vianants d'accés al transport públic.</li> <li>Fomentar els desplaçaments de curta distància al transport públic.</li> </ul>																			
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Revisió de l'estat dels actuals itineraris per als vianants de connexió amb parades de transport públic, analitzant i determinant els nivells d'accidentalitat i seguretat corresponents.</li> <li>Implementació de solucions urbanes en conjunt amb els municipis i els operadors de transport públic metropolità.</li> </ul>																			
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																			
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>						<b>Eficàcia Alta</b>										
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg		

<b>AGENTS IMPLICATS</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>RENFE-ADIF.</li> <li>MUNI: Ajuntament de Castelló i municipis metropolitans</li> <li>SCTMCS: Servei de coordinació del transport metropolità en l'àrea de Castelló*. *A partir de la seua creació.</li> </ul>					
Agent	Acció		% Fi		
	1	2			
GVA	X		15%		
RENFE-ADIF		X	20%		
MUNI		X	60%		
SCTMCS	X	X	5%		
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>					
NM06.1	Km d'itineraris per als vianants adaptats cap a estacions de transport públic				
NM06.2	Km d'itineraris per als vianants adaptats cap a estacions de transport públic completat respecte objectiu del Pla				
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>					
Cost total d'inversió			3M €		
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>					
0-5		5-10		10-15	



## 12.4. Mobilitat de mercaderies

<b>MER01</b>	<b>MARC COMÚ DE LA MOBILITAT DE MERCADERIES I LA CÀRREGA I DESCÀRREGA EN L'ÀREA METROPOLITANA DE CASTELLÓ</b>
<b>MERCADERIES</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p><b>SITUACIÓ DE PARTIDA</b></p> <p>La mobilitat de mercaderies és també important, ja que tots volem arribar al nostre destí amb eficiència, però també volem trobar els productes que busquem quan arribem a un comerç i, per tant, prèviament han hagut de ser desplaçats entre el lloc de producció i el de posada a la venda. En definitiva, aquest transport ha de realitzar-se de manera òptima i alhora, coordinada amb la mobilitat de les persones. I, no obstant això, els esforços que es realitzen per a la seua planificació són insuficients i molt descompensats respecte als dedicats a la mobilitat de persones. En concret, dels 14 municipis que componen l'Àrea Metropolitana de Castelló:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Només 9 tenen regulada la càrrega i descàrrega, la majoria inclosa en "l'Ordenança municipal de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària": Almassora, Benicàssim, Betxí, Borriana, Castelló, Nules, Onda, Sant Joan de Moró i Vila-real.             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aquesta regulació es limita a esmentar que s'estableix que la càrrega i descàrrega es realitzarà en les places determinades a aquest efecte, en els horaris i dies establits, sense major desenvolupament.</li> <li>- A més, Vila-real i Oropesa (en la seua Ordenança municipal de protecció contra la contaminació acústica) prohibeixen expressament la càrrega i descàrrega en horari nocturn en comptes d'estudiar alternatives perquè aqueixa activitat pugua realitzar-se sense generar inconvenients en els residents.</li> </ul> </li> <li>○ La resta dels municipis, L'Alcora, Borriol, les Alqueries i La Vilavella, no disposen d'una ordenança específica on es regule la càrrega i descàrrega i la distribució de mercaderies.</li> </ul> <p>Es troben, per tant, manques respecte a la circulació de vehicles pesants en l'entorn urbà i la coordinació amb la resta dels municipis de l'àmbit metropolità, a més de la poca especificitat inclosa en les ordenances que sí que s'han desenvolupat.</p> <p>D'altra banda, en "l'Estudi del Sector Logístic en la Comunitat Valenciana", elaborat recentment, s'han proposat dos nous nodes logístics, que hauran de ser considerats en relació amb la seua accessibilitat, en els escenaris futurs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Plataforma Logística Intermodal de Castelló, de 100-300 Ha., en les proximitats del port.</li> <li>○ Centre de Serveis al Transport Camp Camí Fons, d'1-10 Ha.</li> </ul> <p><b>PROPOSTES D'ACTUACIÓ</b></p> <p>Les mesures que es proposen a continuació estan enfocades a la mobilitat de mercaderies en l'àmbit</p>	

metropolità. I per això, es considera fonamental l'establiment d'un marc comú que permeta desenvolupar aquesta activitat sense dificultats afegides, ocasionades per discrepàncies o incoherències en travessar diferents termes municipals durant el desplaçament dels vehicles de càrrega.

Encara que pot pensar-se que cada municipi ha d'organitzar el seu territori com crega convenient, la veritat és que el procés de distribució de mercaderies es realitza seguint uns itineraris que optimitzen els viatges. Per això, si no hi ha concordança entre municipis pròxims és possible que el compliment d'aquestes normatives individuals exigisca realitzar recorreguts menys directes i, per tant, amb major consum de combustibles i emissió de contaminants en l'entorn, o temps d'espera innecessaris, o fins i tot que els transportistes cometen infraccions a fi de complir amb la seua planificació, encara que això no pugua considerar-se mai justificat.

Es proposa un procés de reflexió a escala local i metropolitana per a aconseguir un entorn regulador en el transport de mercaderies i el procés de càrrega i descàrrega simple, homogeni i ajustat a les necessitats i problemes reals.

L'harmonització en el procés de càrrega i descàrrega i en la circulació de vehicles de càrrega entre els municipis de l'Àrea Metropolitana de Castelló s'haurà d'abordar a partir de:

- Homogeneïtzació d'horaris de càrrega i descàrrega diürns i nocturns.
  - En horari diürn: Es proposa de 10 a 20h per a millorar el repartiment de l'ús de les infraestructures viàries comunes a les persones i mercaderies:
    - Evita l'hora punta del matí.
    - Coincideix amb l'horari d'obertura del xicotet comerç.
  - En horari nocturn:
    - Homogeneïtzació de normatives relacionades amb el soroll.
    - Crear mecanismes de concertació entre el sector de la gran distribució i els ajuntaments per a harmonitzar els processos administratius d'autorització de càrrega i descàrrega nocturna i augmentar la seguretat jurídica en aquestes pràctiques.
    - Estudiar i promoure programes per al desenvolupament de mètodes silenciosos per a la distribució de mercaderies (p.e. estudiar la implementació d'estàndard tipus PIEK).
- Harmonització respecte a les limitacions genèriques de vehicles: Reflexió sobre les restriccions genèriques basades en la MMA i la migració cap a restriccions basades en les dimensions.
- Promoció de serveis innovadors d'última milla amb vehicles menys contaminants, per al que es requereix que es desenvolupe el marc normatiu harmonitzat que regule la seua activitat i la seua interacció amb les altres maneres de transport.
- Accions per a augmentar la seguretat viària, mitjançant la promoció de pautes de circulació i operatives logístiques més respectuoses i segures per a tots.
- Segells d'excel·lència de bones pràctiques i la seua divulgació per a afavorir la seua aplicació en el sector.
- Mesures per a reduir els lliuraments del comerç electrònic, mitjançant l'ús de consignes automàtiques (lockers), establiments concentrats i xarxa d'establiments propis per a centralitzar els lliuraments i d'aquesta manera reduir el nombre de desplaçaments i vehicles circulants. La seua integració amb la mobilitat urbana s'afavoreix mitjançant la instal·lació de consignes en espais

públics com a terminals o estacions de transport.

- Accions d'informació, comunicació i sensibilització al conjunt d'usuaris de l'espai públic, amb la finalitat de conscienciar de les necessitats que té cadascun dels col·lectius per a realitzar les seues activitats i avançar així cap a una mobilitat urbana més ordenada, cívica i integrada.

També s'inclou entre les actuacions a realitzar la sensorització de les zones de Càrrega i Descàrrega. Aquesta permet un ús més racional de les places i informa de l'estat d'ocupació als transportistes. Els elements que podria incloure aquesta actuació són:

- Incorporar els mecanismes adequats per a discriminar entre diferents tipus d'activitats, temps d'estada, horaris, tipus de vehicle utilitzat, etc.
- Proposar un full de ruta per a la targeta de Càrrega i Descàrrega d'àmbit metropolità i les fases per a la seua extensió (proves pilot, Castelló, grans municipis...).

ÀMBIT D'ACTUACIÓ		
Territorial	Municipal	Altres

**OBJECTIUS**

- Disposar d'un marc unificat i coherent de les normatives de gestió de la duM en els àmbits tant urbans com interurbans.
- Facilitar la gestió de la càrrega i descàrrega als Ajuntaments i als transportistes.

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	

**ACTUACIONS A REALITZAR**

- Desenvolupament d'un estudi comparat sobre la normativa i la gestió local de les mercaderies.
- Elaboració d'una proposta marc de per a la modificació de les normatives locals en nom d'una normativa metropolitana.
- Promoció de proves pilot relatives a horaris, sensorització de zones càrrega i descàrrega, dispositius de càrrega i descàrrega silenciosos, control de vehicles per dimensions...
- Impuls d'una plataforma metropolitana sobre normativa i informació de la duM.

GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

**AGENTS IMPLICATS**

- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.
- DICAS: Diputació de Castelló.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.

○ LOG: Operadors i federacions logístiques.

Agent	Acció				% Fi
	1	2	3	4	
GVA	x	x	x	x	100%
DICAS			x	x	0%
MUNI		x	x	x	0%
LOG			x	x	0%

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

MER01.1	Nombre de municipis de l'Àrea Metropolitana amb la normativa adaptada a la proposta marc elaborada
MER01.2	Nombre d'actuacions de millora de càrrega i descàrrega
MER01.3	Nombre d'actuacions relacionades amb els itineraris dels vehicles de càrrega.

**COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ**

Cost total d'inversió	100.000 €
-----------------------	-----------

(\*) Només inclou els estudis previs.

**CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)**

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

<b>MER02</b>	<b>PROMOCIÓ DE LA INSTAL·LACIÓ DE SISTEMES D'INFORMACIÓ I SENYALITZACIÓ PER A VEHICLES PESANTS</b>
<b>MERCADERIES</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>En la línia estratègica d'aconseguir un sistema de transport de mercaderies més eficient i respectuós mediambientalment, cal promoure l'eficiència en temps i recorregut, mitjançant la implementació de sistemes d'informació integrals de suport al transport de mercaderies, destinats a donar informació als usuaris, millorar el compliment dels horaris, evitar conflictes per la presència de vehicles en entorns i vies no dimensionades per a acollir-los i en definitiva, facilitar una gestió més eficient de les infraestructures.</p> <p>Per a això, es proposa un conjunt de mesures que s'inclouen en el marc d'una estratègia de millora de la informació i senyalització per a vehicles pesants amb especial atenció als nuclis industrials, ja que atrauen més viatges de vehicles pesants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millora i seguiment de la cartografia per a identificar errors o desactualitzacions en les cartografies digitals que ofereixen els navegadors GPS i internet.</li> <li>○ Augment i millora dels instruments d'informació del trànsit en temps real, disponibles en formats fàcilment accessibles per als transportistes.</li> <li>○ Localització i divulgació d'itineraris de pas específics per a mercaderies.</li> <li>○ Informació detallada i en temps real d'horaris i ocupació d'aparcaments, zones de càrrega i descàrrega, equipaments logístics, centrals de mercaderies, restriccions temporals per a afavorir una òptima planificació de la ruta.</li> <li>○ Oferir avantatges per als vehicles més eficients.</li> <li>○ Posar a la disposició dels transportistes sistemes optimitzadors de rutes en funció del vehicle, l'origen i destinació del viatge, l'horari...</li> <li>○ Senyalització, divulgació i incorporació en els sistemes optimitzadors de rutes dels itineraris possibles per a mercaderies perilloses.</li> </ul> <p>Les noves aplicacions tecnològiques per a telèfons intel·ligents permeten incorporar tota aquesta informació de manera que el conductor pugui tindre-la a l'abast de forma actualitzada. En aquest sentit, caldrà assegurar que aquest sistema continga la localització dels centres logístics actuals, així com els nous previstos per la Generalitat Valenciana, mitjançant l'adequada coordinació amb les associacions de transportistes com a principal interlocutor interessat en el bon funcionament de la seua activitat.</p> <p>Així mateix, en el marc d'un programa per a l'optimització de l'ús de les infraestructures, es tracta també d'estudiar i implementar mecanismes que permeten una utilització més racional de les infraestructures existents mitjançant accions com:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Panells informatius dinàmics i estàtics en les principals vies d'accés a les ciutats i zones d'activitat econòmica.</li> <li>○ Gestió de carrils preferents en franges horàries.</li> <li>○ Control de trànsits de pesats per vies locals.</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Afavorir la circulació nocturna de pesats per determinades vies minimitzant l'impacte sobre la població (ja hi ha dispositius silenciosos certificats per a realitzar la càrrega i descàrrega en horari nocturn).</li> </ul>																				
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																				
Territorial						Municipal						Altres								
<b>OBJECTIUS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar la informació als conductors de vehicles pesants.</li> <li>○ Canalitzar de manera òptima els fluxos de vehicles pesants.</li> <li>○ Millorar la fiabilitat en el temps de viatge dels vehicles pesants.</li> </ul>																				
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Elaboració d'una estratègia per a la millora de la informació i senyalització per a vehicles pesants.</li> <li>○ Inclusió i actualització dels serveis de navegació i localització per GPS amb els polígons industrials i les principals rutes d'accés, incloent-hi informació d'interès per als transportistes i especialment, amb la identificació de les rutes disponibles per a la circulació de mercaderies perilloses.</li> <li>○ Desenvolupament d'aplicacions i / o eines d'ajuda en línia, que faciliten els desplaçaments dels vehicles pesants per a telèfons intel·ligents.</li> <li>○ Definició dels continguts i mitjans tècnics d'un sistema de comunicació i informació per al transport de mercaderies per carretera.</li> <li>○ Campanya d'informació relativa als sistemes d'informació de senyalització en ruta.</li> </ul>																				
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																				
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>						<b>Eficàcia Alta</b>											
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ DICAS: Diputació de Castelló.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> <li>○ LOG: Operadors i federacions logístiques.</li> </ul>																				

Agent	Acció					% Fi
	1	2	3	4	5	
GVA	x	x	x	x	x	0%
DICAS	x					0%
MUNI	x	x				0%
LOG	x	x	x	x	x	100%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

MER02.1	Nombre d'aplicacions per a Telèfon intel·ligent desenvolupades
MER02.2	Nombre d'actuacions de millora de senyalització i informació
MER02.3	Nombre d'actuacions relacionades amb els itineraris dels vehicles de càrrega

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	Sense cost
-----------------------	------------

(\*) Sense cost per a l'Administració

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------



## 12.5. Vehicles

VEH01	FOMENT DE L'ÚS DELS VEHICLES EFICIENTS I MENYS CONTAMINANTS
<b>ELECTROMOBILITAT</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>És necessari reduir els nivells de contaminació atmosfèrica que actualment pateix l'àrea metropolitana de Castelló com tantes altres ciutats espanyoles i europees. És per això que s'han d'impulsar les mesures establides pel Pla d'impuls del vehicle elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega en la Comunitat Valenciana. Els objectius del Pla són els següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Avançar cap a un model de mobilitat més sostenible en la Comunitat Valenciana.</li> <li>○ Estimular el desenvolupament de la infraestructura de recàrrega associada al vehicle elèctric.</li> <li>○ Col·laborar en la ruptura de les barreres tecnològiques i socials perquè el ciutadà considere el vehicle elèctric com una alternativa de mobilitat assequible i que cobreix totes les seues necessitats.</li> <li>○ Reduir les emissions d'efecte d'hivernacle associades al sector del transport i millorar la qualitat de l'aire en els nuclis urbans.</li> <li>○ Garantir la vertebració del territori en el desenvolupament de la infraestructura de recàrrega en la Comunitat Valenciana.</li> <li>○ Situar a l'administració autonòmica com a exemple del nou model de mobilitat sostenible mitjançant l'ús del vehicle elèctric i el desenvolupament de la infraestructura associada necessària per a les seues pròpies necessitats.</li> <li>○ Desenvolupar un teixit industrial i empresarial entorn del vehicle elèctric, que permeta avançar en el canvi de model productiu.</li> </ul> <p>El parc de vehicles en la Comunitat València en 2016 era aproximadament de 3.257.217, dels quals 1.415 eren vehicles elèctrics. Aquestes dades suposen una penetració del vehicle elèctric en la Comunitat Valenciana del 0,043%. Concretament, en l'àrea metropolitana de Castelló, el nombre de vehicles elèctrics en 2017 era de 49.</p> <p>El Pla d'impuls del vehicle elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega en la Comunitat Valenciana fixa els següents objectius quant a la penetració del vehicle elèctric fins a 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ El 0,6% de penetració del vehicle elèctric per a 2020 (20.300 vehicles elèctrics).</li> <li>○ El 2,2% de penetració del vehicle elèctric per a 2025 (78.100 vehicles elèctrics).</li> <li>○ El 7,0% de penetració del vehicle elèctric per a 2030 (260.000 vehicles elèctrics).</li> </ul> <p>Aquest objectiu de penetració suposaria que, l'any 2030, la quota de mercat del vehicle elèctric seria del 25% del total de vehicles venuts en la Comunitat Valenciana.</p> <p>Amb tals objectius és necessari impulsar mesures de subvenció a la compra del vehicle elèctric, així com fomentar i continuar amb els programes de bonificació en els impostos municipals a la motorització elèctrica.</p>	

En aquest àmbit, la coordinació dels diferents actors municipals de l'àrea metropolitana de Castelló per a conjuminar tant criteris de bonificació com ajudes complementàries a les propostes de la Conselleria amb una perspectiva coordinada.

Pel que respecta als vehicles convencionals, són necessàries estratègies dirigides als particulars per a aconseguir que trien correctament el model de vehicle i es puguin reduir els consums i les emissions. En la xarxa urbana cal informar i conscienciar als usuaris que l'ús dels vehicles de gran cilindrada incrementa les emissions i el consum, i que cal, doncs, optar per un model de baix consum si no es pot deixar d'utilitzar el vehicle.

També es necessiten estratègies dirigides a les empreses per a triar el model correcte de vehicle a fi de reduir els consums i les emissions. És necessari que les empreses que ofereixen un cotxe als seus treballadors o amb flota adopten un parc eficient mediambientalment. Les empreses de lloguer de vehicles haurien d'incorporar informació en els seus catàlegs sobre quin és el vehicle idoni en funció de la mena de viatge que es pensa realitzar.

ÀMBIT D'ACTUACIÓ																			
	Territorial								Municipal				Altre						
OBJECTIUS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Impulsar el vehicle elèctric en l'àmbit de la mobilitat privada</li> <li>○ Afavorir mesures que reduïsquen els gasos d'efecte d'hivernacle i la contaminació atmosfèrica</li> </ul>																			
OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
ACTUACIONS A REALITZAR																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Establir un grup de treball interadministratiu per a definir les bases per al desenvolupament de la mesura.</li> <li>○ Desenvolupar campanyes de promoció dels vehicles eficients i poc contaminants, fent referència als avantatges disponibles (fiscals, tarifàries, ambientals...).</li> <li>○ Promoure l'homogeneïtzació a nivell municipal del règim sancionador i dels incentius i mesures de discriminació positiva per als vehicles més eficients i poc contaminants.</li> <li>○ Realitzar convenis entre administracions (i eventualment amb empreses privades) per a l'adquisició conjunta de vehicles eficients.</li> <li>○ Desenvolupar convenis amb agents clau del sector privat del transport, l'energia i el turisme per a promoure l'ús d'aquests vehicles.</li> <li>○ Promoure incentius per a l'adquisició de vehicles eficients en flotes de mercaderies lleugeres i vehicles comercials.</li> <li>○ Donar continuïtat a les actuacions en relació amb l'augment de l'eficiència en l'ús de vehicles pesants (instal·lació de filtres, auditories energètiques, extensió de flotes amb GNC).</li> <li>○ Incloure aspectes relatius a la mobilitat sostenible en els criteris d'adjudicació de contractació pública.</li> </ul>																			

GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

AGENTS IMPLICATS									
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ DICAS: Diputació de Castelló.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> <li>○ PRIV: Sector privat.</li> </ul>									
Agent	Acció								% Fi
	1	2	3	4	5	6	7	8	
GVA	x	x	x	x	x	x	x	x	100%
DICAS		x	x	x	x	x		x	0%
MUNI		x	x	x	x	x		x	0%
PRIV		x		x	x				0%

INDICADORS DE SEGUIMENT	
VEH01.1	Parc de Vehicles elèctrics
VEH01.2	Nombre de matriculacions de vehicles elèctrics
VEH01.3	Proporció de vehicles elèctrics matriculats (Nombre de vehicles elèctrics matriculats durant l'any en termes absoluts)
VEH01.4	Penetració del vehicle elèctric (Quocient entre el parc de vehicles elèctrics en data de cap d'any i el total del parc de vehicles a fi d'aqueix mateix any)
VEH01.5	Reducció d'emissions de CO <sub>2</sub> (Reducció anual d'emissions de CO <sub>2</sub> en la Comunitat Valenciana derivada de l'increment de la penetració del vehicle elèctric comparant un escenari continuista des de 2016 amb les dades reals de penetració de vehicle elèctric reeixits)

COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ	
Cost total d'inversió	100.000 €

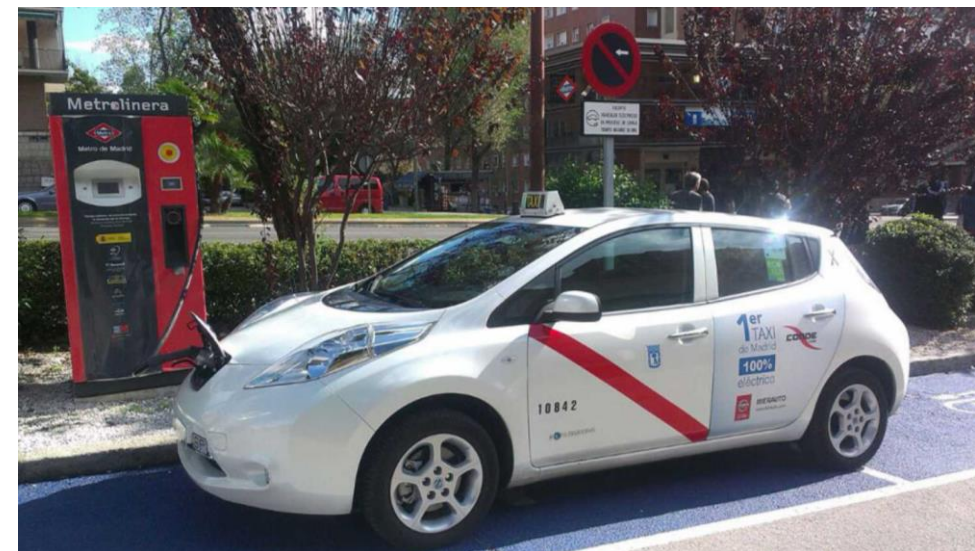
(\*) Només inclou les tasques de coordinació entre agents implicats

CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)		
0-5	5-10	10-15

<b>VEH02</b>	<b>ELECTRIFICACIÓ DE LA FLOTA DE VEHICLES DEL SECTOR PÚBLIC METROPOLITÀ</b>
<b>ELECTROMOBILITAT</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>La transició cap a la mobilitat elèctrica ha de ser un eix fonamental en les estratègies de l'àmbit per a millorar en dos aspectes clau, la mobilitat sostenible i l'eficiència energètica. És, per tant, responsabilitat de les administracions donar exemple electrificant la seua flota de vehicles, la qual cosa a més els permetrà protegir el medi ambient, reduir la contaminació atmosfèrica i acústica, i al mateix temps estalviar costos en combustible.</p> <p>Per això, és necessari que les administracions públiques a tots els nivells, siga municipal, provincial o autonòmic, adquirisquen el compromís d'implantació de vehicles elèctrics en les diferents flotes públiques.</p> <p>Gràcies a la diversitat de vehicles elèctrics existent en l'actualitat aquesta mesura és aplicable a flotes públiques tan diverses com:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Flotes municipals de transport públic.</li> <li>○ Vehicles especials de neteja de les empreses municipals.</li> <li>○ Flotes públiques de vehicles de representació i cortesia.</li> <li>○ Flotes públiques de vehicles de servei municipal.</li> </ul> <p>Per això, serà necessari incloure en els plecs de compra o renovació de la flota pública de vehicles l'obligació que un percentatge de la mateixa es cobrisca amb vehicles elèctrics, depenent lògicament de la tipologia de flota i dels desplaçaments a realitzar.</p> <p>Per a això, ja en el "Pla d'estalvi i eficiència energètica, Foment de les energies renovables i l'autoconsum en els edificis, infraestructures i equipaments del sector públic de la Generalitat", aprovat per Acord de 16 de desembre de 2016, del Consell, (DGGV Núm. 7957 de 13.01.2017), s'establien dues mesures tendents al desenvolupament de la mobilitat elèctrica en la pròpia administració autonòmica:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ D'una banda, en aquest Pla es fixen criteris d'eficiència energètica en la renovació de flotes i vehicles, segons els quals sempre que siga possible i en funció de l'ús i característiques particulars del servei, els nous vehicles hauran de ser de classificació energètica A i en el cas de flotes de transport exclusivament urbà, es prioritzarà la compra de vehicles elèctrics.</li> <li>○ I per un altre, s'exigeix l'obligació d'instal·lar punts de recàrrega de vehicles alternatius en els edificis de nova construcció de titularitat de la Generalitat o de qualsevol ens, empreses o organismes integrants del sector públic empresarial i fundacional de la Generalitat.</li> </ul> <p>És per això que la proposta pretén potenciar i emplenar la descarbonització del parc mòbil de l'Administració autonòmica, plantejant-se tres fases per a la seua implantació en funció de les necessitats i el tipus d'organisme: en primer lloc, les institucions i organismes dependents de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat; en segon lloc, altres Conselleries i organismes dependents i municipis metropolitans de major entitat; i finalment, la resta d'institucions públiques metropolitanes.</p>	

Els vehicles que es recomana adquirir són:																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vehicle híbrid endollable (PHEV).</li> <li>○ Vehicle elèctric de bateria (BEV).</li> <li>○ Vehicle Elèctric d'Autonomia Estesa (EREV).</li> </ul>																				
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																				
Territorial						Municipal						Altres								
<b>OBJECTIUS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Impulsar el vehicle elèctric en l'àmbit de la mobilitat privada</li> <li>○ Fomentar la presència del vehicle elèctric als carrers dels municipis de l'àmbit</li> <li>○ Afavorir mesures que reduïsquen els gasos d'efecte d'hivernacle i la contaminació atmosfèrica</li> </ul>																				
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Establiment d'una quota de compra de vehicles elèctrics en les flotes municipals, metropolitanes i autonòmiques.</li> <li>○ Fomentar la compra de vehicles elèctrics en les reposicions de les diferents flotes de vehicles i de transport públic municipals, metropolitans i autonòmics.</li> </ul>																				
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																				
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>						<b>Eficàcia Alta</b>											
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Altres Conselleries i organismes dependents.</li> <li>○ DICAS: Diputació de Castelló.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> </ul>																				
<b>Agent</b>	<b>Acció</b>												<b>% Fi</b>							
	<b>1</b>						<b>2</b>													
GVA	x						x						100%							
DICAS							x						0%							
MUNI							x						0%							

INDICADORS DE SEGUIMENT		
VEH02.1	Nombre de vehicles elèctrics dins de la flota de la Generalitat Valenciana	
VEH02.2	Percentatge respecte al total de la flota del nombre de vehicles elèctrics	
VEH02.3	Nombre de vehicles elèctrics dins de les flotes públiques municipals.	
VEH02.4	Percentatge de vehicles elèctrics respecte al total de les flotes públiques municipals.	
VEH02.5	Cost de manteniment i combustible estalviat anualment	
COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ		
Cost total d'inversió	2,08 M€	
(*) 1,6M€/any per a una flota estimada de 1.000 vehicles en tota la GVA (AMC: 13%), durant 10 anys		
CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)		
0-5	5-10	10-15



<b>VEH03</b>	<b>XARXA DE PUNTS DE RECÀRREGA DE VEHICLES ELÈCTRICS</b>
<b>ELECTROMOBILITAT</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>La Directiva 2014/94/UE del Parlament Europeu i del Consell de 22 d'octubre de 2014 relativa a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius, requereix a cada Estat membre l'adopció d'un Marc d'Acció Nacional abans del 18 de novembre de 2016 per al desenvolupament del mercat respecte de les energies alternatives en el sector del transport i la implantació de la infraestructura de subministrament corresponent.</p> <p>En aquesta direcció, la Generalitat Valenciana juntament amb l'IVACE va presentar en 2017 el Pla d'impuls del vehicle elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega en la Comunitat Valenciana, que naix amb la vocació de contribuir d'una manera efectiva als plans europeus d'impuls de la electromobilitat.</p> <p>Amb uns objectius de penetració del vehicle elèctric establits pel Pla en un 25% del total de vehicles en 2030, seguint les indicacions d'infraestructura recomanades per la Directiva esmentada, proposa els següents objectius:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Per a 2020: 105 punts de recàrrega ràpida i 350 punts de recàrrega semiràpida.</li> <li>○ Per a 2025: 210 punts de recàrrega ràpida i 950 punts de recàrrega semiràpida.</li> <li>○ Per a 2030: 270 punts de recàrrega ràpida i 2.100 punts de recàrrega semiràpida.</li> </ul> <p>Complementàriament als punts de recàrrega ràpids, el Pla fomenta la creació de punts de recàrrega lents, a implementar en pàrquings, centres comercials, universitats, hospitals, polígons industrials, empreses, centres esportius, en els edificis de nova construcció de titularitat de la Generalitat o d'altres ens, empreses o organismes integrants del sector públic empresarial i fundacional de la Generalitat, etc.</p> <p>Aquests objectius, si bé presentats per a la totalitat del territori de la Comunitat Valenciana, són un punt de partida per al Foment de la mobilitat elèctrica que el Pla Bàsic de Mobilitat d'aquest PMOME de l'àrea de Castelló ha de promoure i recolzar en el seu àmbit d'aplicació metropolitana. És per això que la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat pot fer costat als municipis metropolitans en la creació i implantació de punts de recàrrega amb la finalitat d'aconseguir o superar aquests objectius.</p> <p>A més, i seguint la tendència encertada d'altres àrees urbanes europees i espanyoles, des de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat s'ha d'impulsar la inclusió dins de la planificació urbana metropolitana estàndard de reserva de places d'estacionament en la via pública per al vehicle elèctric, estudiant les necessitats per a cada àrea basat en ràtios de densitat poblacional o percentatge del total de places per barri o municipi.</p> <p>Pel que fa al finançament, aquesta podrà realitzar-se de manera directa a projectes concrets o a través d'entitats dependents de la Generalitat Valenciana amb línies de finançament a la mobilitat sostenible i el medi ambient. Seguint la recomanació presentada en el "Pla d'impuls del vehicle elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega en la Comunitat Valenciana", la Conselleria de Política Territorial,</p>	

<p>Obres Públiques i mobilitat pot fer costat als municipis metropolitans amb ajudes i complements depenent de la mena de recàrrega emprada, donant-se prioritat als punts de recàrrega ràpida d'accés públic:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ que tinguen un ús exclusiu per a la recàrrega de vehicles elèctrics</li> <li>○ que siguen accessibles per qualsevol usuari</li> <li>○ que estiguen dotats del corresponent sistema de connexió del vehicle a la xarxa elèctrica per a la seua càrrega i gestió</li> <li>○ que posseïsquen un sistema de pagament integrat físic (TPV) o telemàtic incorporat en la gestió de passatgers.</li> <li>○ que no requerisquen cap mena de targeta</li> </ul>																				
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																				
Territorial					Municipal					Altre										
<b>OBJECTIUS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Impulsar el vehicle elèctric en l'àmbit de la mobilitat privada</li> <li>○ Fomentar la presència del vehicle elèctric als carrers dels municipis de l'àmbit</li> <li>○ Afavorir mesures que reduïsquen els gasos d'efecte d'hivernacle i la contaminació atmosfèrica</li> </ul>																				
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Elaborar un manual per al dimensionament de punts de recàrrega, tipologia, localització en els municipis.</li> <li>○ Adequació de la normativa per a la instal·lació de punts de recàrrega en aparcaments privats, adaptació de gasolineres, etc.</li> <li>○ Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega elèctrica en ubicacions estratègiques i considerant els diferents tipus de vehicles (turismes, motocicletes i bicicletes).</li> <li>○ Creació una web unificada que incloga la localització i horaris del servei dels punts de recàrrega elèctrics, així com els avantatges ambientals i de consum de cadascun d'ells.</li> <li>○ Impuls de la introducció d'infraestructures dels punts de recàrrega en els nous edificis privats i públics mitjançant el planejament urbanístic, els PMUS i les ordenances municipals.</li> <li>○ Adaptació de la legislació per a eliminar les possibles barreres reguladores per al desenvolupament de les infraestructures de subministrament d'energia elèctrica, així com per a garantir la seua seguretat i respecte al medi ambient.</li> <li>○ Creació d'un fòrum d'intercanvi de les últimes innovacions quant a punts de recàrrega.</li> </ul>																				
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																				
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>														
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.
- DICAS: Diputació de Castelló.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.
- PRIV: Sector privat

Agent	Acció							% Fi
	1	2	3	4	5	6	7	
GVA	x	x	x	x	x	x	x	60%
DICAS							X	0%
MUNI			x		x		X	40%
PRIV			x	x			x	0%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

VEH03.1	Nombre d'estacions de recàrrega elèctrica obertes al públic en equipaments públics
VEH03.2	Nombre d'estacions de recàrrega elèctrica obertes al públic en entorns privats
VEH03.3	Número de PGOU que inclouen la previsió de punts de càrrega elèctrica en l'entorn urbà

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	8,5 M€
-----------------------	--------

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

<b>VEH04</b>	<b>XARXA DE PUNTS DE RECÀRREGA DE VEHICLES DE GAS</b>																		
<b>ELECTROMOBILITAT</b>																			
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>																			
<p>El gas natural i el gas líquat del petroli (GLP), es consideren en l'actualitat els principals combustibles alternatius amb potencial per a substituir al petroli a llarg termini, amb una menor petjada de carboni i molt menys contaminant que els combustibles convencionals. És, per tant vital, promoure la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius (gasineres) en l'àmbit que permeta avançar en el marc d'una mobilitat intel·ligent, ecològica i integrada.</p> <p>La Directiva 2014/94/UE del Parlament Europeu i del Consell de 22 d'octubre de 2014 relativa a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius, requereix a cada Estat membre l'adopció d'un Marc d'Acció Nacional abans del 18 de novembre de 2016 per al desenvolupament del mercat respecte de les energies alternatives en el sector del transport i la implantació de la infraestructura de subministrament corresponent.</p> <p>Segons aquesta Directiva, els Estats membres han de garantir un sistema adequat de distribució entre les estacions d'emmagatzematge i els punts de proveïment de carburant de GNL. Pel que fa al transport per carretera, la disponibilitat i situació geogràfica dels punts de càrrega per als vehicles cisterna de GNL són essencials per a desenvolupar una mobilitat de GNL/GLP econòmicament sostenible.</p> <p>A tot tardar el 31 de desembre de 2025 ha d'haver-hi un nombre adequat de punts de proveïment de carburant de GNL i GNC accessible al públic, almenys al llarg de la xarxa bàsica de la RTE-T existent en aquesta data i, a partir d'aquesta, en altres parts de la xarxa bàsica de la RTE-T que es facen accessibles als vehicles. Tenint a més en compte, la importància de dotar de punts de proveïment de carburant els ports marítims a més dels punts per a l'accés del públic en general.</p> <p>Davant la creixent diversitat de la mena de combustibles dels vehicles de motor, és necessari proporcionar als usuaris de vehicles dades de la situació geogràfica dels punts de proveïment de carburant i de recàrrega accessibles al públic dels combustibles alternatius coberts per la present Directiva.</p>																			
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																			
Territorial						Municipal						Altres							
<b>OBJECTIUS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Impulsar els vehicles menys contaminants en l'àmbit de la mobilitat privada</li> <li>○ Fomentar la presència d'aquesta mena de vehicles als carrers dels municipis de l'àmbit</li> <li>○ Afavorir mesures que reduïsquen els gasos d'efecte d'hivernacle i la contaminació atmosfèrica</li> </ul>																			
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>

<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Elaborar un manual per al dimensionament de punts de recàrrega de vehicles de gas, tipologia, localització en els municipis.</li> <li>○ Adequació de la normativa per a l'adaptació de gasolineres, etc.</li> <li>○ Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega de vehicles de gas en ubicacions estratègiques i considerant els diferents tipus de vehicles.</li> <li>○ Creació una web unificada que incloga la localització i horaris del servei d'estacions de combustibles alternatius als derivats del petroli, així com els preus i els avantatges ambientals i de consum de cadascun d'ells.</li> </ul>									
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>									
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>			
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	
<b>AGENTS IMPLICATS</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ DICAS: Diputació de Castelló.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> <li>○ PRIV: Sector privat</li> </ul>									
<b>Agent</b>		<b>Acció</b>				<b>% Fi</b>			
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>				
GVA		x	x			100%			
DICAS						0%			
MUNI						0%			
PRIV				x	x	0%			
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>									
VEH04.1	Nombre d'estacions de recàrrega obertes al públic en entorns privats								
VEH04.2	Nombre d'estacions de recàrrega obertes al públic en entorns privats								
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>									
Cost total d'inversió									2,5 M €
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>									
0-5			5-10			10-15			

<b>VEH05</b>	<b>REGULACIÓ DE L'ÚS I IMPLANTACIÓ DE LES NOVES MANERES DE TRANSPORT ELÈCTRIC (PMD)</b>
<b>ELECTROMOBILITAT</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>Els Dispositiu de Mobilitat Personal (PMD) són noves maneres de transport de propulsió elèctrica dissenyat per a transportar normalment a una persona i de dimensions menors que la bicicleta tradicional</p> <p>Vehicles com els Segways o patinets elèctrics són només dos dels més estesos, amb projecció de major disponibilitat de dissenys i models en un futur pròxim. És per això que s'ha de considerar i regular la seua utilització per la ciutadania en l'entorn metropolità de Castelló, tant en els seus desplaçaments urbans com de connexió amb el transport públic.</p> <p>Entre les mesures a regular es deu, d'una banda, establir els criteris d'utilització de la infraestructura ciclista d'aquestes maneres, coordinant les diferents normatives de circulació municipals metropolitanas. D'aquesta manera s'assegura a la ciutadania la possibilitat d'utilitzar els dispositius sense importar el lloc on es trobe ni la destinació.</p> <p>D'altra banda, es recomana complementar la instal·lació de l'estacionament ciclista amb solucions de càrrega i guardat de vehicles elèctrics, especialment de patinets i similars. Les localitzacions haurien de situar-se, principalment, en estacions de transport públic, centres educatius, espais d'oficines tant públics com privats, i centres comercials o àrees amb activitat terciària elevada.</p> <p>Complementàriament, es pot valorar la implantació sistemes de lloguer de patinets o Segways, tal com s'ha desenvolupat en altres ciutats del món. Es podrà optar per un sistema de lliure competència amb regles de coordinació establides per l'Autoritat o optar per un sistema de gestió públic-privada, similar a l'utilitzat per al sistema de bicicleta pública. La selecció del mateix haurà de ser valorada i estudiada.</p>	
	

ÀMBIT D'ACTUACIÓ																				
Territorial					Municipal					Altre										
OBJECTIUS																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Incrementar els desplaçaments en maneres de transport alternatius i sostenibles en els desplaçaments diaris.</li> <li>○ Reducció de la contaminació pel menor ús del vehicle motoritzat.</li> <li>○ Foment de la intermodalitat amb el transport públic i els desplaçaments d'última milla.</li> </ul>																				
OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
ACTUACIONS A REALITZAR																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estudi de la capacitat i disponibilitat d'espai de cadascuna de les estacions proposades.</li> <li>○ Implementació i construcció de la infraestructura d'estacionaments, amb solucions flexibles davant un augment de la demanda pels usuaris.</li> <li>○ Consolidació i extensió del sistema a altres estacions de transport públic i punts generadors de mobilitat.</li> </ul>																				
GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI																				
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta														
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
AGENTS IMPLICATS																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ DICAS: Diputació de Castelló.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitanas.</li> <li>○ PRIV: Sector privat</li> </ul>																				
Agent	Acció									% Fi										
	1	2	3																	
GVA	x	x	x							100%										
DICAS	x									0%										
MUNI	x	x	x							0%										
PRIV		x	x							0%										
INDICADORS DE SEGUIMENT																				
VEH05.1	Quota modal d'utilització de Dispositiu de Mobilitat Personal en els desplaçaments diaris (%)																			



COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ	
Cost total d'inversió	200.000 €

(\*) Inclou només els estudis previs

CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)		
0-5	5-10	10-15

## 12.6. Altres mesures

<b>OTR01</b>	<b>DEFINICIÓ I GESTIÓ DE ZONES DE BAIXES EMISSIONS (ZBE)</b>
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>El Reial decret 102/2011, a partir de la base legal proporcionada per la Llei 34/2007, defineix les actuacions a realitzar per totes les administracions públiques implicades, estableix per a cadascun dels contaminants legislatius objectius de qualitat de l'aire, i es fixen mètodes i criteris comuns per a realitzar l'avaluació de la qualitat de l'aire. Aquesta ha de fer-se en relació al diòxid de sofre, el diòxid de nitrogen i els òxids de nitrogen, les partícules, el plom, el benzé i el monòxid de carboni, l'arsènic, el cadmi, el níquel, el mercuri, el benzo(a)pirè i els altres hidrocarburs aromàtics policíclics (HAP), a més de les concentracions d'ozó i de les substàncies precursors i amoníac.</p> <p>Així mateix, en funció dels resultats obtinguts, estableix els criteris de gestió per a aconseguir el manteniment de la qualitat de l'aire, o bé per a la seua millora conforme als plans d'actuació que s'adopten sobre aquest tema.</p> <p>D'altra banda, la futura de Llei de Canvi Climàtic obligarà a aquells municipis de més de 50.000 habitants a establir zones de baixes emissions per a 2023.</p> <p>S'han definit les ZBE a les ciutats de l'àmbit que compleixen aquest requisit: Castelló i Vila-real.</p> <p>En aquest sentit, es proposa l'impuls de l'establiment de Zones de Baixes Emissions (ZBE) per part dels Ajuntaments de l'àmbit, en similitud a les mesures implementades en ciutats de referència com Madrid o Barcelona, tant per a aquells municipis que, d'acord amb la futura Llei tinguen obligació com aquells que tinguen més de 30.000 habitants.</p> <p>En aquestes ZBE, amb l'objectiu de protegir les persones i el medi ambient de la contaminació dels vehicles, es gestionaran els accessos a les Zones de Baixes emissions en funció d'episodis de contaminació en els quals se superen límits de determinats contaminants.</p> <p>Previsiblement, la gestió en els episodis de contaminació es realitzarà emprant com a base el sistema de classificació del parc mòbil per etiquetes de la DGT.</p> <p>Com a part del sistema de Gestió d'accessos a les ZBEs, aquesta proposta podria anar lligada a reforços de l'oferta de transport públic o increments en les tarifes d'estacionament en esmentats episodis de contaminació, en cas de considerar-se necessari.</p> <p>A més, s'haurà de fomentar una comunicació constant i fluida amb la ciutadania perquè siga coneixedora tant de la situació de la qualitat de l'aire com de les mesures que es vagen a adoptar.</p> <p>Per al control de la qualitat de l'aire es proposa l'increment del nombre d'estacions de mesurament urbanes en l'àrea metropolitana de Castelló.</p> <p>Per regla general, els punts de mostreig hauran d'estar situats de tal manera que s'evite el mesurament de microambients molt xicotets en les seues proximitats.</p>	

Tal com defineix el Reial decret 102/2011, en els emplaçaments de trànsit els punts de mostreig hauran d'estar situats de manera que siguen, en la mesura que siga possible, representatius de la qualitat de l'aire d'un segment de carrer no inferior a 100 m de longitud i en els emplaçaments industrials de manera que siguen representatius d'almenys 250 m x 250 m.

Les estacions de fons urbà hauran de situar-se de manera que el seu nivell de contaminació reflectisca la contribució procedent de totes les fonts situades a sobrevent de l'estació respecte a la direcció dels vents dominants. El nivell de contaminació no ha d'estar dominat per una sola font excepte en el cas que tal situació siga característica d'una zona urbana més àmplia. Per regla general, aqueixos punts de mostreig hauran de ser representatius de diversos quilòmetres quadrats.

Complementàriament, es proposa l'establiment de Zones de Baixes Emissions locals, especialment en aquells municipis pròxims a vies de gran capacitat i trànsit, així com a entorns industrials. Cadascuna de les àrees proposades haurà de comptar amb un mesurador d'emissions de caràcter més local a situar seguint els criteris prèviament establits. Les mesures a prendre en cada cas hauran de definir-se depenent de les característiques pròpies de cada municipi dins dels corresponents Plans de millora de qualitat de l'aire locals.

ÀMBIT D'ACTUACIÓ		
Territorial	Municipal	Altres

OBJECTIUS		
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar la qualitat de l'aire, la salut dels habitants i la preservació dels ecosistemes en l'àrea Metropolitana de Castelló.</li> <li>○ Afavorir maneres de transport més sostenibles en situacions d'alta contaminació.</li> <li>○ Fomentar la coordinació i la gestió de la mobilitat metropolitana.</li> </ul>		

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

ACTUACIONS A REALITZAR		
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fomentar l'elaboració tant de Plans de millora de qualitat de l'aire a nivell local per a municipis de més de 20.000 habitants com la realització d'un Pla a nivell metropolità.</li> <li>○ Creació de nous punts de mesurament en l'àrea metropolitana de Castelló.</li> <li>○ Establiment de Plans de Gestió per a episodis de contaminació atmosfèrica.</li> </ul>		

GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

### AGENTS IMPLICATS

- DGT: Direcció General de Trànsit (DGT).
- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.
- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria d'Agricultura i Medi Ambient.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i d'altres municipis metropolitans.

Agent	Acció			% Fi
	1	2	3	
DGT			x	0%
GVA	x	x	x	100%
MUNI	x	x	x	0%

### INDICADORS DE SEGUIMENT

OTR01.1	Nombre d'estacions de mesurament fixes en l'àrea metropolitana de Castelló.
OTR01.2	Proporció d'estacions de mesurament fix metropolitanas on se supera el valor mitjà anual de 40 µg/m <sup>3</sup> de NO <sub>2</sub> .
OTR01.3	Proporció d'estacions de mesurament fix metropolitanas on se supera el valor mitjà anual de 40 µg/m <sup>3</sup> de PM <sub>10</sub> .

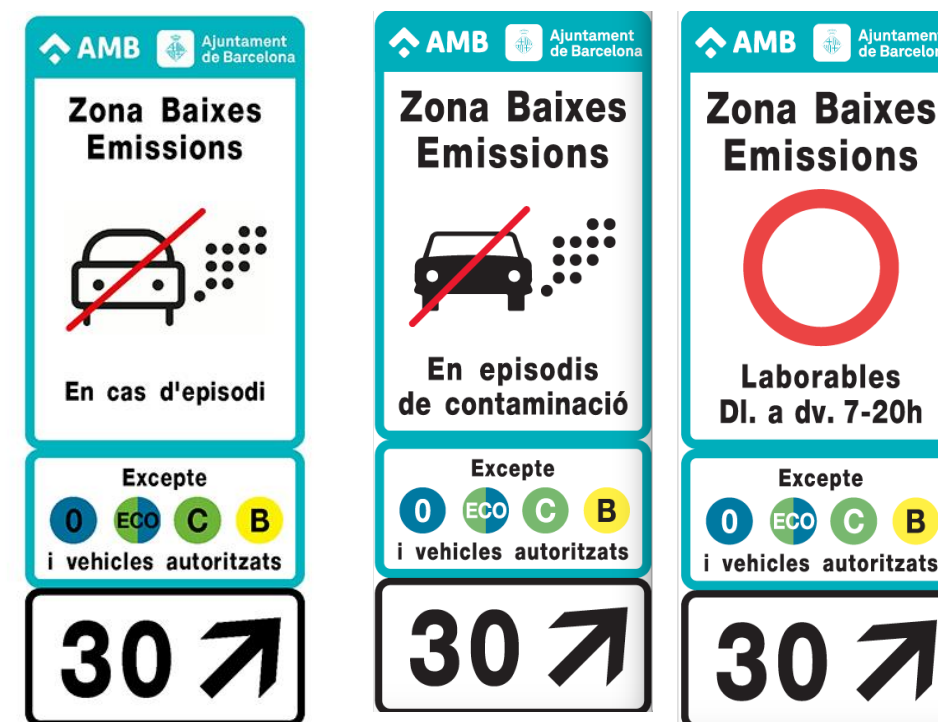
### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	500.000 €
-----------------------	-----------

### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

### Exemples de senyalització de zones de baixes emissions en l'Àrea Metropolitana de Barcelona



<b>OTR02</b>	<b>MILLORA DE LA COMUNICACIÓ, INFORMACIÓ I SENSIBILITZACIÓ CAP A LA MOBILITAT SOSTENIBLE ENTRE LA CIUTADANIA</b>
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>L'objectiu d'aquesta proposta és millorar la comunicació i sensibilització de la ciutadania per a contribuir a avançar cap a un model de mobilitat sostenible, segura i accessible per a tothom. D'una banda, és necessari informar periòdicament els ciutadans i als diferents col·lectius, tant de la situació i problemàtica existent, com de les mesures que es van implementant. Així mateix, és molt important la sensibilització ciutadana sobre els impactes ambientals del transport i la necessitat de buscar vies encaminades a aconseguir el model de mobilitat sostenible.</p> <p>La <i>“Setmana de la mobilitat sostenible”</i> és una de les accions més potents que es realitzen a escala europea per a conscienciar, tant als responsables polítics com als ciutadans, sobre les conseqüències negatives que presenta l'ús irracional del cotxe, tant per a la salut com per al medi ambient, així com dels avantatges de l'ús de maneres de transport més sostenibles com el transport públic, la bicicleta o els viatges a peu.</p> <p>Si bé aquesta <i>“Setmana de la mobilitat sostenible”</i> ha tingut gran acolliment entre nombrosos ajuntaments i institucions, aquesta manifestació ha anat perdent part de l'impacte inicial. Per això es planteja com arribar millor al conjunt de la societat, i a diferents col·lectius (transport de mercaderies, empreses...) en particular.</p> <p>Un dels aspectes clau en la comunicació és donar a conèixer en tot moment l'estat de la xarxa de transport públic, les incidències actuals o futures i els beneficis que reporta des del punt de vista ambiental.</p> <p>També cal vetlar per la informació sobre el trànsit, les afectacions i altres incidències, i la recomanació de l'ús del transport públic com a manera alternativa, quan siga procedent. La col·laboració entre diferents institucions i operadores pot ser profitosa per a coordinar aquestes informacions, així com la inclusió d'aplicacions externes privades amb vocació de servei públic.</p> <p>En el context socioeconòmic, un aspecte central a abordar en les estratègies comunicatives són les implicacions econòmiques (directes i indirectes) per als usuaris de les diferents maneres de transport. S'ha d'informar sobre com la utilització de noves tecnologies i combustibles pot reportar beneficis econòmics en termes de reducció de consum, necessitats de manteniment, etc. A més, s'ha d'adaptar la informació i els canals de comunicació a la mena de destinatari.</p> <p>D'altra banda, es proposa la creació d'un portal web que integre informació contrastada i permanentment actualitzada sobre iniciatives en mobilitat sostenible, vehicles eficients, etc., amb els vincles a altres pàgines</p>	

web sempre que siga necessari dins de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat. Aquest portal, que ha d'aprofitar continguts ja existents en webs, es consolidarà si esdevé un vertader referent que facilite informació fiable als usuaris.

Finalment, s'ha d'aconseguir que els mitjans de comunicació s'interessen pels aspectes de disseminació i formatius de la mobilitat sostenible, i que ho facen amb la complicitat necessària per a ressaltar els beneficis ambientals i d'eficiència que reporten al sistema.

ÀMBIT D'ACTUACIÓ																				
Territorial							Municipal							Altres						
OBJECTIUS																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar la sensibilitat ciutadana sobre les conseqüències negatives de l'ús de vehicle privat.</li> <li>○ Incrementar la implicació de la ciutadania i altres agents involucrats en la comunicació sobre la mobilitat sostenible i segura.</li> <li>○ Reduir globalment l'impacte ambiental negatiu associat a la mobilitat.</li> </ul>																				
OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
ACTUACIONS A REALITZAR																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Reforç de la participació dels ajuntaments i entitats vinculades a la mobilitat en la <i>Setmana de la mobilitat sostenible</i>.</li> <li>○ Millora de la comunicació sobre el funcionament de les xarxes de transport públic i dels beneficis ambientals que reporta.</li> <li>○ Promoció d'un grup de treball de coordinació de la informació sobre l'estat de la xarxa viària i del transport públic.</li> <li>○ Realització de campanyes de difusió orientades a destinataris específics basades en l'exposició de casos exemplaritzants d'èxit.</li> <li>○ Continuació de les actuacions de reforç d'un portal web que aglutine informació rigorosa sobre mobilitat sostenible.</li> </ul>																				
GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI																				
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana						Eficàcia Alta											
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg			

### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria d'Agricultura i Medi Ambient.
- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.
- DICAS: Diputació de Castelló.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.
- FECVLC: Federació Valenciana de Municipis i Províncies.
- OPE: Operadors de Transport i Associacions de Transport.
- ENT: Entitats i institucions de formació a la conducció.

Agent	Acció					% Fi
	1	2	3	4	5	
GVA	x	x	x	x		60%
DICAS	x	x	x	x		40%
MUNI	x	x	x	x		0%
FEDVLC		x		x	x	0%
OPE		x		x		0%
ENT		x		x		0%

### INDICADORS DE SEGUIMENT

OTR02.1	Nombre d'iniciatives i proves pilot realitzades en mobilitat sostenible (amb ús de nous tipus de vehicles i/o tecnologies)
---------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	130.000 €
-----------------------	-----------

### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

<b>OTR03</b>	<b>PROMOCIÓ DE LA INVESTIGACIÓ I LA INNOVACIÓ</b>																		
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>																			
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>																			
<p>El desenvolupament de nous models de mobilitat basats en l'increment de l'eficiència i els impactes de les tecnologies existents o noves sobre el medi ambient i la salut requereix un esforç continuat en investigació i innovació, així com un treball en xarxa i l'intercanvi d'experiències, a escala regional, estatal, europea i internacional.</p> <p>En aquests treballs pren una importància cabdal la participació de les universitats. Cal crear interès en els futurs professionals per aquestes matèries i promoure, en aquest sentit, la realització de treballs de grau i doctorat en contacte amb els actors principals de la mobilitat i els operadors públics i privats de transport..</p> <p>En l'actual context socioeconòmic, a més, l'impuls de centres d'investigació i col·laboracions amb experts locals pot facilitar l'establiment de sinergies amb el sector de l'automoció i el ferroviari, amb la consegüent generació de nous llocs de treball.</p> <p>També convé fer costat als treballs de recerca que es fan d'àmbits com per exemple el CSIC (Centre Superior d'Investigacions Científiques) o el CREAL (El Centre d'Investigació en Epidemiologia Ambiental), que busquen les mesures més efectives per a reduir les emissions de contaminants i, d'altra banda, permeten conèixer millor l'impacte de les emissions sobre la salut de les persones.</p> <p>Algunes maneres de transport tenen més dificultat que uns altres per a trobar fórmules innovadores que resolguen els problemes que generen, com és el cas de la distribució urbana de "últim quilòmetre", o per a aplicar mesures efectives desincentivadors de l'ús inadequat dels vehicles més contaminants, especialment rellevant en episodis d'alta contaminació.</p> <p>L'impuls a les noves tecnologies elèctriques, de vehicles autònoms i amb vocació de nous transports col·lectius són clau per a una futura mobilitat més sostenible, segura i eficient.</p> <p>Tots aquests treballs de recerca han d'anar acompanyats de projectes pilot que validen el grau d'aplicabilitat a Castelló.</p>																			
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																			
Territorial						Municipal						Altres							
<b>OBJECTIUS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Impulsar la investigació i la innovació en tecnologies relacionades amb les noves energies i vehicles, especialment el vehicle elèctric.</li> <li>Fer costat als clústers relacionats amb les maneres i les tecnologies de la mobilitat.</li> </ul>																			
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>

<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenciació de col·laboracions amb experts i xarxes vinculades a les noves tecnologies i combustibles reforçant els papers dels clústers al voltant de l'energia i el parc de vehicles.</li> <li>Suport a la investigació orientada a la millora de noves tecnologies, amb especial atenció al vehicle elèctric i les TIC.</li> <li>Promoció de projectes d'investigació dirigits a trobar mecanismes de reducció dels impactes ambientals i sobre la salut que originen determinades modes.</li> <li>Suport als projectes de fi de grau, de màster i d'investigació que tinguen per objecte la investigació sobre mobilitat sostenible.</li> <li>Impuls d'estudis sobre fórmules innovadores per al transport i distribució de mercaderies de "últim quilòmetre" o l'aplicabilitat de mesures desincentivadors per als vehicles més contaminants (aparcaments, fiscalitat, etc.)</li> <li>Avaluació i generació de coneixement sobre la introducció dels nous biocarburants en el transport.</li> <li>Promoció de la participació en programes europeus dedicats a la investigació i la innovació, com per exemple "mobility for Growth 2018-2020" de la Comissió Europea.</li> <li>Promoció de projectes innovadors, mitjançant la realització de projectes pilot d'aplicació a curt termini en ciutats de l'Àrea Metropolitana de Castelló.</li> </ul>									

<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>								
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

<b>AGENTS IMPLICATS</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat i Conselleria d'Educació.</li> <li>DICAS: Diputació de Castelló.</li> <li>MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> <li>UNIV: Universitats i centres d'investigació públics i privats.</li> <li>ASSOC: Associacions i entitats relacionades amb la mobilitat sostenible i l'eficiència energètica.</li> </ul>									

Agent	Acció								% Fi
	1	2	3	4	5	6	7	8	
GVA	x	x	x	x	x	x	x	x	100%
DICAS	x							x	0%
MUNI								x	0%
UNIV	x	x	x	x	x	x	x	x	0%
ASSOC	x							x	0%

INDICADORS DE SEGUIMENT		
OTR03.1	Nombre d'iniciatives i proves pilot realitzades en mobilitat sostenible (amb ús de nous tipus de vehicles i/o tecnologies)	
COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ		
Cost total d'inversió	130.000 €	
CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)		
0-5	5-10	10-15

<b>OTR04</b>	<b>ESTABLIMENT DE DIRECTRIUS PER A ls PLANS TERRITORIALS I URBANÍSTICS AMB CRITERIS EN MATÈRIA DE MOBILITAT SOSTENIBLE</b>
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>El model de territori o ciutat que es definisca en els Plans Estratègics i en els Plans Generals d'Ordenació Urbana afecta, condiona i defineix el model de mobilitat de les nostres ciutats i àrees metropolitanes. És per això que la planificació de la mobilitat i la planificació territorial han de dur-se a terme de manera coordinada entre el nivell municipal i supramunicipal.</p> <p>Per tant, ha d'aprofitar-se la redacció del Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de Castelló en paral·lel amb el PAT Castelló per a definir unes directrius mínimes i coordinades que garantisquen aconseguir els objectius fixats en matèria de mobilitat. Per això, per a coordinar les actuacions dels plans territorials i generals, es proposa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Limitar els creixements de baixa densitat (urbanitzacions disperses):</b> Potenciar el creixement dels municipis metropolitans amb fórmules de creixement en alta i mitjana densitat, limitant a casos especials els nous desenvolupaments urbans amb densitats inferiors a 37 habitatges per hectàrea, tal com recull la LOTUP (Llei 5/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, de la Comunitat Valenciana)</li> <li>○ <b>Prioritzar els creixements urbans en àrees consolidades:</b> Potenciar la consolidació de l'edificabilitat de solars urbans desincentivant els nous desenvolupaments en sòl no urbanitzat comú.</li> <li>○ <b>Limitar la construcció de grans centres atractors en àmbits no urbans:</b> Nous desenvolupaments junt o dins d'àrees urbanes desenvolupades. Condició a aplicar també dins de la figura d'Actuació Territorial Estratègica, afavorint, sempre que les característiques del desenvolupament ho permeten, la seua localització supramunicipal al costat de desenvolupaments urbans consolidats.</li> <li>○ <b>Preveure reserva de sòl per a actuacions de mobilitat (no sols viàries).</b> Park &amp; Ride, Infraestructura verda, ferroviària, plataformes reservades: Coordinació amb el PAT Castelló com a figura supramunicipal per a la reserva de sòl urbà per a actuacions que afavorisquen la intermodalitat i la mobilitat sostenible.</li> <li>○ <b>Limitar el nombre de places d'estacionament en nous desenvolupaments.</b> Parlar de màxims i no de mínims: Modificació dels estàndards actuals definits en la LOTUP, que estipula en el seu Annex 4 que "S'exigirà, com a mínim, 0,5 places d'aparcament privat per habitant i 0,25 places d'aparcament d'ús públic per habitant" per una definició més oberta, que tinga en consideració les circumstàncies d'estacionament i transport públic existent en l'entorn i un màxim d'estacionaments a definir sobre la base de les característiques d'aquest.</li> <li>○ <b>Desenvolupar la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat:</b> Donar forma a un reglament de la mobilitat que establisca criteris i característiques homogenis i estandarditzats a la Comunitat Valenciana que permeten un desenvolupament d'una mobilitat sostenible en la Comunitat.</li> </ul>	

ÀMBIT D'ACTUACIÓ																			
Territorial					Municipal					Altres									
OBJECTIUS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aconseguir que la normativa territorial i urbanística dels municipis de l'àrea metropolitana de Castelló afavorisca el compliment dels objectius de mobilitat sostenible del Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de Castelló.</li> </ul>																			
OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
ACTUACIONS A REALITZAR																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Coordinació del PMOME amb altres figures d'ordenació supramunicipal i municipal (PAT Castelló i PGOUs dels diferents municipis) per a reserva de sòl.</li> <li>○ Modificació de la LOTUP amb la consideració d'estàndards i ràtios d'estacionament i creixement urbà en àrees urbanes consolidades metropolitanes que afavorisquen patrons de mobilitat més sostenible i menys enfocat al vehicle privat.</li> <li>○ Consideració en les Actuacions Territorials Estratègiques de criteris que afavorisquen una implantació que afavorisca la mobilitat sostenible i, en particular, el transport públic.</li> <li>○ Desenvolupament de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat en forma de Reglament de Mobilitat Sostenible.</li> </ul>																			
GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI																			
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta													
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg											
AGENTS IMPLICATS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat i Conselleria d'Educació.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> </ul>																			
Agent	Acció				% Fi														
	1	2	3	4															
GVA	x	x	x	x					0%										
MUNI	x								0%										
INDICADORS DE SEGUIMENT																			
OTR04.1	Densitat mitjana dels nous desenvolupaments urbans en l'àrea metropolitana de Castelló.																		
OTR04.2	Núm. d'estacionaments per habitant en àrees de nou desenvolupament.																		



OTR04.3	Superfície (m <sup>2</sup> ) de nous desenvolupaments en sòl rural no annex a zones urbanes.		
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>			
Cost total d'inversió	Sense cost específic		
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>			
0-5	5-10	10-15	

<b>OTR05</b>	<b>FOMENT DEL DESENVOLUPAMENT I ACTUALITZACIÓ DE PLANS DE MOBILITAT DE CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT</b>
<b>MOBILITAT A DEMANDA</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>La mobilitat dels treballadors i visitants dels polígons industrials, centres comercials, hospitals i universitats de l'Àrea Metropolitana de Castelló es resol actualment majoritàriament amb el vehicle motoritzat. La complexitat dels desplaçaments produïts pels Centres Generadors de Mobilitat (CGM), la dispersió dels orígens dels viatges quan aquests se situen fora de les ciutats difícilment pot ser resolta amb una única manera si no és amb el vehicle privat amb els costos econòmics, socials i ambientals que aquest comporta.</p> <p>És per això que és necessari analitzar amb detall tot l'itinerari recorregut pel treballador o visitant i fer propostes que el puguen resoldre completament amb cadenes modals alternatives. A més, les persones que no disposen de vehicle privat motoritzat per a anar a treballar corren el risc de quedar excloses de l'oportunitat d'un lloc de treball en algunes zones.</p> <p>Els plans, si bé de complexitat tècnica elevada, han de promoure's en la seua implementació dins de l'àrea metropolitana de Castelló, tenint en compte, durant la seua redacció, els següents aspectes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fa falta la participació de tots els agents entorn a una taula de la mobilitat a formar durant o posteriorment a l'elaboració del PMOME per a la concreció de les propostes i el seu seguiment.</li> <li>○ Cal incorporar la figura del Servei de coordinació de la mobilitat en els Plans de Mobilitat per a gestionar les mesures que es conclouen, i cal aconseguir la participació dels treballadors, de les empreses i dels operadors del transport del centre generador de la mobilitat (CGM). També cal comprometre l'aportació econòmica de les empreses del CGM que siga necessària per a dur a terme les propostes del planejament. En aquest sentit, cal establir un sistema de finançament clar i senzill amb participació de totes les empreses, atenent criteris de nombre de treballadors o places d'aparcament, i establint incentius econòmics per a les empreses que contribuïsquen a millorar la mobilitat del polígon i redacten el seu pla de desplaçament d'empresa.</li> <li>○ A més d'analitzar les infraestructures del propi polígon, cal connectar, mitjançant una xarxa de xicotetes vies per a vianants i bicicletes, els polígons industrials i altres centres generadors de mobilitat amb la xarxa ciclista ja existent (tenint en compte també els futurs carrils bici proposats), les estacions de tren, les parades d'autobús i els nuclis urbans dels municipis més pròxims. Les característiques d'aquestes vies han de ser similars a les de les xarxes de bicicletes interurbana (asfaltades i segregades), i han de garantir la bona convivència vianant – bicicleta.</li> <li>○ Les noves tecnologies obrin possibilitats per a desenvolupar d'una manera més eficient alguns dels objectius del PMOME, com poden ser la informació en temps real sobre transport públic o la possibilitat de compartir cotxe (car-sharing o carpooling), així com de serveis de "mobility as a service" que puguen aparéixer en un mitjà i llarg termini i que han sigut definits.</li> <li>○ Cal analitzar l'impacte de l'aparcament en l'ús del cotxe i fer propostes que desincentiven el seu ús ineficient.</li> <li>○ La seguretat vinculada a la mobilitat in itinere i en missió i de les mercaderies, necessita ser</li> </ul>	

<p>analitzada amb detall.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ S'han d'elaborar unes recomanacions sobre senyalització viària dels polígons industrials.</li> <li>○ Fa falta que els Plans de Mobilitat dels CGM en el moment de la seua redacció tinguen en compte les directrius establides en la memòria ambiental a desenvolupar en el PMOME quant a objectius i mesures.</li> </ul> <p>Finalment, és imprescindible assignar a un organisme la funció de vetlar pel compliment de l'execució del pla a qui la taula de mobilitat haja de reportar un informe periòdic de seguiment de les actuacions executades, sent el futur Servei de coordinació del transport metropolità en l'àrea de Castelló un òrgan adequat per a aquesta funció.</p>																				
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																				
Territorial					Municipal					Altres										
<b>OBJECTIUS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promoure el consens entre el conjunt d'agents vinculats als CGM i incorporar-los a la planificació de la mobilitat.</li> <li>○ Dotar als CGM d'un mecanisme de gestió àgil de les accions dels Plans de Mobilitat.</li> <li>○ Fomentar la marxa a peu i amb bicicleta en els desplaçaments diaris als CGM.</li> <li>○ Disposar d'una xarxa de transport que reduïska l'exclusió social per motius de mobilitat fomentant l'accessibilitat als CGM.</li> </ul>																				
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Donar continuïtat als treballs dels Plans de Mobilitat i les taules de mobilitat existents.</li> <li>○ Impulsar la creació d'un grup de treball que faça el seguiment dels plans iniciats, analitze les actuacions més eficients a realitzar en els Plans de Mobilitat ja elaborats i impulse proposades per a la seua execució.</li> <li>○ Identificar els centres generadors de mobilitat on és necessari redactar nous Plans de Mobilitat i fomentar el seu desenvolupament per part del sector privat.</li> </ul>																				
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																				
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana						Eficàcia Alta											
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.
- OPE: Operadors de transport.
- SIND: Sindicats.
- PRIV: Empreses.

Agent	Acció			% Fi
	1	2	3	
GVA	x	x	x	30%
MUNI			x	0%
OPE		x		0%
SIND		x		0%
PRIV		x	x	70%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

OTR05.1	Polígons industrials / CGM amb Plans de Mobilitat.
OTR05.2	Nombre de treballadors dels polígons industrials / CGM amb Plans de Mobilitat aprovat.
OTR05.3	Nombre de gestors de la mobilitat en polígons industrials / CGM.
OTR05.4	Nombre de polígons industrials / CGM que disposen d'un gestor de la mobilitat.

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	80.000 €
-----------------------	----------

(\*) Només inclou coordinació i foment

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

<b>OTR06</b>	<b>IMPULS ALS PLANS DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE –PMUS-</b>
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de la Comunitat Valenciana i que han de promoure's tant en la seua redacció com actualització.</p> <p>D'acord amb el que preveu la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, <i>“els plans de mobilitat són els instruments que concreten, en un àmbit o implantació determinada, els objectius plantejats en aquesta llei, i en particular el gradual progrés cap a patrons més equilibrats de mobilitat, amb participació creixent de les maneres no motoritzades i del transport públic. Tals plans defineixen igualment les accions i estratègies a emprendre amb vista a aconseguir tals objectius, servint per tant de marc de referència a la planificació concreta en matèria de serveis públics de transport, d'infraestructures i de la resta d'accions en relació amb el condicionament de l'espai urbà”</i>.</p> <p>La Llei preveu tres tipus de Plans de Mobilitat a realitzar: Plans municipals de mobilitat; Plans supramunicipals de mobilitat, d'àmbit comarcal o metropolità; i Plans de mobilitat d'elements singulars per la seua capacitat de generació o atracció de desplaçaments.</p> <p>Tal com estableix l'article 10 de la Llei de Mobilitat, els municipis de més de 20.000 habitants o aquells que tinguen una capacitat residencial equivalent formularan un pla municipal de mobilitat, igual que aquells que es troben en revisió dels seus respectius PGOU o quan s'introduïsquen en ell modificacions rellevants en relació amb la demanda de desplaçaments en els termes que reglamentàriament s'establisquen. Aquesta obligació s'estendrà igualment als municipis de població inferior als 20.000 habitants en aquells casos en què l'instrument urbanístic corresponent preveja aconseguir aquesta capacitat residencial o creixements superiors al 50% de les unitats residencials, o del sòl per a activitats productives.</p> <p>Complementàriament, els municipis tindran l'obligació de redactar plans de mobilitat en aquells àmbits concrets del seu terme municipal amb una problemàtica de mobilitat específica com ara centres històrics, zones de concentració terciària, estadis esportius, zones comercials, de turisme i d'oci nocturn, zones amb elevats fluxos de compradors o visitants, zones acústicament saturades i altres zones amb usos determinats com a transport, càrrega i descàrrega de mercaderies.</p> <p>Els plans municipals de mobilitat inclouran una anàlisi dels paràmetres essencials que definisquen la mobilitat en el moment en el qual es formulen, els objectius en relació amb la seua evolució a mitjà i llarg termini i aquelles determinacions necessàries per a aconseguir aquests objectius.</p> <p>La definició d'aquests paràmetres i objectius assenyalats s'acompanyarà dels indicadors que s'estimen pertinents en relació amb el volum total de desplaçaments i el seu repartiment modal, i els nivells associats de consums energètics, ocupació de l'espai públic, soroll i emissions atmosfèriques, particularitzant les d'efecte d'hivernacle. L'evolució d'aquests últims paràmetres tendirà a la seua reducció progressiva d'acord amb els ritmes i límits que reglamentàriament s'establisquen en relació amb el desenvolupament de les polítiques energètiques i ambientals.</p>	

Els plans de mobilitat hauran de tindre en compte durant les seues respectives fases d'anàlisi aspectes com:

- Millorar la caracterització territorial respecte els equipaments, els eixos comercials i els sectors d'activitat econòmica.
- Incorporar de forma adequada els desplaçaments de connexió realitzats pels no residents.
- Explicitar l'estimació dels vehicles/km recorreguts amb cadascun de les maneres dins de la zona urbana, tant per a residents com per a no residents.
- Major coneixement de les mercaderies, dels fluxos que generen i dels seus requeriments, especialment la mobilitat de furgonetes i l'oferta de zones i horaris per a la càrrega i descàrrega.

Les propostes de cadascun dels PMUS, tant actuals com futurs, hauran d'estar en concordança amb les propostes i recomanacions establides en el PMOME, establint com a objectius prioritaris:

- Consolidar i estendre la xarxa pacificada i promoure zones de reducció prioritària de la mobilitat motoritzada prioritzant la disminució dels impactes ambientals.
- Regular-les places d'estacionament en superfície del vehicle privat en els centres urbans, reutilitzant aquest espai per a carrils reservats al transport públic, carrils bici i places d'estacionament de motos, bicicletes i VMP.
- Garantir la coherència amb les xarxes per a vianants i bicicletes d'interés supramunicipal.
- La inclusió dels serveis discrecionals i millora de la infraestructura municipal de transport públic.
- Millora de la mobilitat a polígons industrials i centres generadors de mobilitat i promoure la realització de Plans de Mobilitat Específics per a les empreses públiques o privades amb més de 500 treballadors.
- Promoure les noves tecnologies i nous combustibles, especialment amb la instal·lació d'una xarxa de punts de recàrrega elèctrica i amb mesures de discriminació positiva per als vehicles privats més eficients i menys contaminants.
- Millorar el seguiment dels plans i de les externalitats.

Apartats tant de cost de les mesures a implementar com el seu programa d'aplicació hauran de formular-se en aquestes, sent aquest últim a coordinar-se amb el PMOME pel que fa a infraestructura municipal d'àmbit supramunicipal.

Hauran de preveure's dins dels PMUS solucions per a la nova mobilitat futura, amb referència als serveis de Mobilitat com a Servei i possibles usos de l'espai urbà davant les noves necessitats i possibilitats del vehicle autònom.

El Fons Europeu de Desenvolupament Regional de la Comunitat Valenciana, té com una de les seues prioritats d'inversió el *“Foment d'estratègies de reducció del carboni per a tota mena de territori, especialment les zones urbanes, inclòs el Foment de la mobilitat urbana multimodal sostenible i les mesures d'adaptació amb efecte mitigació”*. Per això, podran ser subvencionats aquells PMUS que s'ajusten als objectius esmentats prèviament.

En el cas dels municipis no obligats a realitzar un PMUS, caldrà continuar promovent la realització d'Estudis de Mobilitat, tant des de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat com d'altres entitats autonòmiques i provincials.

ÀMBIT D'ACTUACIÓ		
Territorial	Municipal	Altres

OBJECTIUS																		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incrementar el nombre de municipis dotats d'instruments de planificació de la mobilitat sostenible i segura, que arribe almenys a tots els municipis de l'àrea metropolitana de Castelló amb més de 20.000 habitants.</li> <li>Reduir l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans, tant en termes de nombre de desplaçaments com en km recorreguts.</li> </ul>																		

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

ACTUACIONS A REALITZAR																		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Realització dels PMUS mantenint les línies de suport existents.</li> <li>Impuls del seguiment dels PMUS per a avaluar l'impacte de les accions executades sobre la mobilitat i el medi ambient.</li> <li>Possibilitat d'establir els criteris a tindre en compte en la revisió dels PMUS dins de la Comissió del PMOME.</li> <li>Creació d'una guia pràctica per a l'elaboració dels Plans de Mobilitat Urbana a actualitzar de manera periòdica i que incorporen instruments estàndard de càlcul dels costos, externalitats i indicadors.</li> <li>Introducció de criteris d'anàlisi de la seguretat viària als PMUS.</li> <li>Foment de la publicació dels indicadors dels PMUS per municipis i agrupats per grandària.</li> </ul>																		

GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

AGENTS IMPLICATS							
<ul style="list-style-type: none"> <li>GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat i Conselleria d'Educació.</li> <li>MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> </ul>							

Agent	Acció						% Fi
	1	2	3	4	5	6	
GVA		x	x	x	x	x	30%
MUNI	x	x			x	x	70%

INDICADORS DE SEGUIMENT	
OTR06.1	Municipis obligats a realitzar PMUS amb pla aprovat o redactat durant els últims 6 anys.
OTR06.2	Proporció de municipis obligats a realitzar PMUS amb pla aprovat o redactat durant els últims 6 anys
OTR06.3	Municipis amb pla aprovat o redactat durant els últims 6 anys.

COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ	
Cost total d'inversió	120.000 €

CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)		
0-5	5-10	10-15

<b>OTR07</b>	<b>REDUCCIÓ DE L'ACCIDENTALITAT EN LA XARXA D'INFRAESTRUCTURES</b>
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>El Pla Director de Seguretat Viària de la Generalitat Valenciana (PDSV), així com el "Programa de Seguretat Viària 2018-2019" estableixen com a objectius:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aconseguir carreteres més segures que ajuden al conductor; tractant els trams més conflictius de la xarxa, consolidant les inspeccions de seguretat viària i promovent i desenvolupant criteris tècnics de disseny i construcció que garantisquen les millors característiques de seguretat.</li> <li>○ Treballar per la millora de les condicions de seguretat dels usuaris més vulnerables amb l'adequada informació i senyalització d'itineraris per a la pràctica de la bicicleta, l'elaboració de recomanacions tècniques per a la millora de la seguretat viària dels usuaris ciclistes, la millora de les condicions de seguretat dels vorals i marges de les carreteres, l'anàlisi i tractament dels trams de risc motociclista, i l'aplicació de les Recomanacions per a la protecció de motoristes a la Comunitat Valenciana a tots els àmbits de la gestió de la xarxa, amb especial èmfasi en la Conservació i Explotació de les infraestructures.</li> <li>○ Aconseguir una mobilitat segura en zona urbana, incorporant la seguretat viària en els plans urbans de mobilitat, promovent trobades per a l'intercanvi de les millors pràctiques, i atenent les necessitats dels trams urbans en matèria de seguretat de la circulació, prevalent sempre la protecció al vianant.</li> <li>○ Desenvolupar i divulgar investigacions relacionades amb la seguretat viària, tant amb mitjans propis com amb la col·laboració d'organismes especialitzats en la matèria.</li> </ul> <p>A pesar que les mesures de reducció de l'accidentalitat a aplicar a les carreteres de la xarxa bàsica i local són diferents, cal solucionar prioritàriament els trams de concentració d'accidents en les dues xarxes. Si bé el PDSV no ho especifica, és necessari actuar mitjançant la reducció de la velocitat màxima en aquests trams i modificar les característiques físiques perquè els qui condueixen perceben una necessitat de reduir la velocitat. S'haurà de prestar una atenció especial a l'adequació dels paràmetres tècnics de la via al trànsit que serveix.</p> <p>Així mateix, quant als accidents de motoristes, s'hauran de prendre mesures que disminuïsquen les problemàtiques del lliscament i de l'impacte amb cossos sortints. Quant als ciclistes, es treballarà perquè l'increment de la mobilitat en aquesta manera no supose un increment de l'accidentalitat ni del nombre de víctimes.</p> <p>D'altra banda, el desenvolupament de la xarxa d'autobusos a l'àmbit interurbà no s'ha acompanyat prou d'actuacions per a garantir la seguretat en les parades. Juntament amb una millora de l'accessibilitat i característiques d'aquestes, es proposa la incorporació de mesures de seguretat adequades tant per a la maniobra de l'autobús com per a l'itinerari que hagen de seguir els vianants.</p> <p>Un aspecte sobre el qual cal avançar és en les mesures tecnològiques que propicien la millora de la seguretat viària, com són els radars de tram, la gestió de la velocitat, la informació personalitzada del tipus de via i d'incidències en el mòbil, etc.</p> <p>Alhora, seria convenient redactar dossiers tècnics sobre seguretat de les carreteres que incorporaren</p>	

<p>l'estat de l'art en aquesta matèria, fent èmfasi en les travessies, trams on encara existeix una accidentalitat elevada, i en les vies locals que són utilitzades com a itineraris alternatius a la xarxa bàsica i a vegades presenten intensitats inadequades per a realitzar correctament la seua funció capil·lar i de proveïment de serveis.</p> <p>També caldrà tindre en compte tant les condicions climàtiques pròpies com els nous sistemes de detecció incorporats en els vehicles, a més de fomentar campanyes de promoció de la seguretat viària.</p>																				
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																				
Territorial					Municipal					Altre										
<b>OBJECTIUS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar la seguretat viària, reduint el nombre d'accidents i la seua gravetat en la xarxa viària bàsica de l'àrea metropolitana de Castelló .</li> <li>○ Millorar la seguretat viària en les vies locals de la xarxa metropolitana.</li> </ul>																				
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Redacció i execució dels projectes d'actuació de millora de la seguretat viària establits en els "Programes de Seguretat Viària".</li> <li>○ Impuls d'un grup de treball per a la reducció de l'accidentalitat amb motocicleta i amb bicicleta.</li> <li>○ Avaluació de la seguretat i característiques tècniques de les infraestructures de transport públic i vehicles pesants.</li> <li>○ Redacció de dossiers tècnics sobre seguretat viària a la xarxa viària interurbana.</li> </ul>																				
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																				
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>						<b>Eficàcia Alta</b>											
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ DGT: Direcció General de Trànsit</li> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans</li> <li>○ MITMA: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.</li> </ul>																				
<b>Agent</b>		<b>Acció</b>								<b>% Fi</b>										
		1	2	3	4															

DGT	x	x	x	x	80%
GVA	x	x	x	x	10%
MUNI		x	x		0%
MITMA	x	x	x	x	10%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

OTR07.1	Nombre de trams d'1 km de la xarxa viària bàsica amb 2 o més accidents amb morts o ferits greus/any.
OTR07.2	Nombre d'accidents amb morts o ferits greus en la xarxa viària bàsica.
OTR07.3	Nombre de trams d'1 km de les vies locals metropolitanes amb 2 o més accidents amb morts o greus/any.
OTR07.4	Nombre d'accidents amb morts o ferits greus en les vies locals metropolitanes, incloent-hi urbanes.

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	300.000 €
-----------------------	-----------

(\*) Únicament són considerats els costos dels estudis i projectes constructius estimats, però no el cost constructiu de la proposta.

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

<b>OTR08</b>	<b>REDUCCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA EN LA XARXA VIÀRIA INTERURBANA</b>
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>Es tracta de promoure accions per a reduir l'exposició de la població a alts nivells de soroll generat pel trànsit de vehicles de les xarxes de mobilitat interurbanes.</p> <p>D'acord amb la Directiva 2002/49/CE del Parlament Europeu i del Consell sobre avaluació i gestió del soroll ambiental, calia elaborar, abans de 30 de juny de 2012, mapes estratègics de soroll per a totes aquelles vies per on circulen més de 3 milions de vehicles/any per a avaluar de manera global la contaminació acústica, i dur a terme plans d'acció per a reduir-la. Quant al ferrocarril, són exigibles quan circulen més de 30.000 trens/any. A més, la Directiva obliga a la revisió cada 5 anys, tant dels mapes com dels plans d'acció corresponents.</p> <p>D'acord amb la Directiva, un mapa estratègic de soroll és un "mapa dissenyat per a poder avaluar globalment l'exposició al soroll en una determinada zona, a causa de l'existència de diferents fonts de soroll, o per a poder realitzar prediccions globals per a aquesta zona". En aquests mapes es representen els nivells sonors i la població, els habitatges i les superfícies afectades per la carretera com a focus d'emissió. Així mateix, permeten fer prediccions globals en la zona si canvien les variables relacionades amb els nivells sonors (característiques de la via, trànsit, edificacions, usos del sòl, factors meteorològics, etc.). Es componen d'un mapa de soroll, un mapa de capacitat acústica temporal, un mapa de superacions i un mapa de la quantitat de persones exposades.</p> <p>S'han establert tres fases d'aplicació de la Directiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>1a Fase:</b> Inclou els eixos viaris de més de 6.000.000 vehicles/any, els eixos ferroviaris amb més de 60.000 circulacions/any, els aeroports amb més de 50.000 operacions/any i les aglomeracions amb més de 250.000 habitants.</li> <li>○ <b>2a Fase:</b> Inclou l'actualització de tots els mapes de la primera fase i a més els dels eixos viaris de més de 3.000.000 vehicles/any, els eixos ferroviaris amb més de 30.000 circulacions/any, i les aglomeracions amb més de 100.000 habitants.</li> <li>○ <b>3a Fase:</b> Inclou l'actualització de tots els mapes dels eixos viaris de més de 3.000.000 vehicles/any, els eixos ferroviaris amb més de 30.000 circulacions/any, i les aglomeracions amb més de 100.000 habitants.</li> </ul> <p>En l'àmbit metropolità de Castelló, ja estan elaborats els mapes estratègics de primera, segona i tercera fase, i ara cal concretar els plans d'acció de tercera fase amb mesures com l'ús de paviments sonoreductors, la reducció de les velocitats, la implantació de pantalles acústiques, etc.</p> <p>Les mesures reductores de contaminació acústica haurien d'aplicar-se als trams d'infraestructures lineals descrits en l'Annex Estudi Ambiental i Territorial Estratègic. Se citen algunes d'elles: AP-7, N-340, CV-18, CV-20, CV-185 i CV-222, entre altres. Així mateix, haurien d'aplicar-se als trams amb majors nivells acústics vinculats a infraestructures ferroviàries, descrites en aquest Annex. Aquests trams discorren ferroviaris es troben en els municipis de Castelló, Almassora, Vila-real, Les Alqueries i Nules.</p>	

<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>																			
Territorial						Municipal						Altre							
<b>OBJECTIUS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Millorar progressivament la qualitat acústica de les xarxes interurbanes de mobilitat mitjançant la reducció dels trams amb població exposada a nivells alts de soroll produït pel trànsit.</li> </ul>																			
<b>OBJECTIUS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>ACTUACIONS A REALITZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Redacció i aprovació dels plans d'acció derivats dels mapes estratègics de soroll redactats de les carreteres i ferrocarril.</li> <li>○ Implantació de les mesures que resulten dels plans d'acció.</li> <li>○ Revisió, tant dels mapes com dels plans d'acció corresponents, cada cinc anys.</li> </ul>																			
<b>GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI</b>																			
<b>Eficàcia Baixa</b>			<b>Eficàcia Mitjana</b>			<b>Eficàcia Alta</b>													
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg											
<b>AGENTS IMPLICATS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> </ul>																			
<b>Acció</b>	<b>Acció</b>						<b>% Fi</b>												
	1	2	3																
GVA	X	X	X				80%												
MUNI	X	X	X				20%												
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>																			
OTR08.1	Nombre de plans estratègics elaborats.																		
<b>COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ</b>																			
Cost total d'inversió	300.000 €																		
<b>CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)</b>																			
0-5						5-10						10-15							



**REDUIR LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA EN LA XARXA VIÀRIA INTERURBANA**



<b>OTR09</b>	<b>FOMENT DE L'ADHESIÓ DELS MUNICIPIS METROPOLITANS AI "PACTE VALENCIÀ PER LA MOBILITAT SEGURA I SOSTENIBLE"</b>
<b>CIUTAT SALUDABLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	
<p>Una mobilitat urbana segura i sostenible és un dret de la ciutadania a triar maneres de desplaçar-se respectuoses amb la seua salut i la seua seguretat, adaptades als límits físics i ambientals de la ciutat, que fomenten l'ús de les maneres de transport més eficients, que garantisquen l'accessibilitat de tots en temps i en costos raonables i que permeten el creixement econòmic i el benestar de la població a llarg termini.</p> <p>El "Pacte Valencià per la mobilitat Segura i Sostenible" cerca promoure entre els municipis de la Comunitat Valenciana la seua adhesió als principis de la mobilitat segura i sostenible, en nom del compliment dels objectius que aquest estableix, que són:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promoure la més àmplia participació ciutadana en l'elaboració i aplicació de la política de mobilitat. Informar i educar a la població, especialment als més joves, en els avantatges de desenvolupar hàbits de mobilitat més sostenibles.</li> <li>○ Humanitzar les ciutats. Convertir l'espai públic urbà (carrers, places, Boulevards, etc.) més en lloc de reunió, en node de convivència social, que en artèria de connexió o trànsit.</li> <li>○ Potenciar el transport públic. Millorar la cobertura, qualitat, seguretat i accessibilitat del servei. Fomentar la intermodalitat i transvasar usuaris del vehicle privat al sistema de transport col·lectiu.</li> <li>○ Gestionar eficaçment el trànsit i el sistema d'estacionament en congruència amb les polítiques de potenciació del transport públic i de les maneres no mecanitzades de desplaçament.</li> <li>○ Millorar les operacions de càrrega, distribució i descàrrega de mercaderies per a mantenir la seua funció essencial amb el menor perjudici possible per a la resta dels usuaris de l'espai públic.</li> <li>○ Millorar la seguretat dels desplaçaments. Reduir l'accidentalitat i focalitzar les actuacions prestant especial atenció a l'usuari més vulnerable.</li> <li>○ Crear estratègies de mobilitat segura i sostenible en els desplaçaments laborals tendents a eliminar desplaçaments innecessaris (bàsicament mitjançant polítiques d'organització del temps de treball), l'escurçament dels desplaçaments existents (acordant polítiques de mobilitat geogràfica) i el foment de les maneres de desplaçament sostenibles (rutes d'empresa i llançadores, polítiques dissuasives d'aparcament, promoció del cotxe compartit, Foment de les rutes per als vianants i ciclistes, flexibilitat horària, flexibilitat retributiva amb les targetes de transport públic...).</li> <li>○ Suprimir barreres als desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda (accessibilitat universal).</li> <li>○ Reduir emissions contaminants, soroll i garantir un consum energètic més eficient en l'àmbit de la mobilitat.</li> <li>○ Introduir progressivament noves tecnologies aplicades a la mobilitat per a reduir viatges no desitjats, facilitar la coordinació tarifària, l'intercanvi modal, la millora de l'accessibilitat, la reducció de l'accidentalitat, la informació en temps real i la comoditat de l'usuari.</li> <li>○ Facilitar criteris de mobilitat sostenible per a una política urbanística i territorial que aposte per la ciutat compacta mediterrània, amb barris i districtes equilibrats en termes de residència, ocupació,</li> </ul>	

<p>terciari i equipaments.</p> <p>És per això que des del Pla Bàsic de Mobilitat és necessari fomentar l'adhesió dels municipis metropolitans a aquest pacte, de manera que aquests es comprometen a fomentar una mobilitat més sostenible i segura per a la ciutadania en concordança amb els principis i objectius a aconseguir pel Pla de Mobilitat Metropolità de l'Àrea de Castelló. Els compromisos que hauran d'adoptar els municipis serien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aprovar i executar plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) i plans supramunicipals de mobilitat sostenible, d'àmbit comarcal o metropolità, adaptats a la grandària i a la complexitat de la mobilitat de cada àmbit territorial i amb un procés rigorós de participació ciutadana que incloga tant l'etapa de redacció com la de gestió i seguiment.</li> <li>○ Guanyar globalment, any a any, espai públic a la ciutat per al vianant i el ciclista; o almenys, no perdre'l en detriment del vehicle privat.</li> <li>○ Prioritzar en l'expansió urbanística els sòls contigus a la ciutat existent, amb densitats mitjanes i permetent la mescla equilibrada d'usos compatibles. Localitzar els equipaments més freqüentats en un radi d'acció òptim per a accedir a peu o amb bicicleta.</li> <li>○ Analitzar i millorar, de manera constant, la seguretat viària actuant, particularment, a impedir els trànsits de pas oportunistes pel centre urbà i facilitar les activitats comercials desenvolupades en la via pública urbana.</li> <li>○ Renovar progressivament la flota amb vehicles menys contaminants (híbrids, elèctrics, etc.).</li> <li>○ Reduir o congelar l'oferta de places d'aparcament en la via pública del centre urbà per als no residents.</li> <li>○ Discriminar l'impost de circulació per a afavorir als vehicles més nets.</li> <li>○ Dotar d'aparcabicis als punts principals de generació i atracció de viatges en el nucli urbà.</li> <li>○ Augmentar o no disminuir el percentatge de vies 30 en el centre de la població (calmar el trànsit).</li> <li>○ Exigir en els nous edificis d'ús residencial emplaçaments específics, segurs i resguardats, per a un nombre de bicicletes almenys igual al doble del nombre d'habitatges, en una ubicació que permeta l'accés còmode i fàcil des de la via pública.</li> <li>○ Educar i difondre els principis de la mobilitat urbana sostenible; participant, entre altres, en els actes de celebració de la Setmana Europea de la Mobilitat.</li> <li>○ Transformar les àrees o departaments de trànsit en àrees o departaments de mobilitat; amb tot el que això comporta en termes d'atenció al vianant, al ciclista i a l'usuari del transport públic.</li> <li>○ Crear fòrums de participació ciutadana tant a nivell autonòmic, comarcal, metropolità o local que supervisen el compliment dels objectius de la llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana i que donen suport a l'execució de les accions incloses en els plans de mobilitat.</li> <li>○ Revisar anualment el compliment dels compromisos del Pacte i la seua eventual actualització. Procurar l'adhesió al mateix d'altres administracions i institucions.</li> </ul>		
<b>ÀMBIT D'ACTUACIÓ</b>		
Territorial	Municipal	Altres
<b>OBJECTIUS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promoure la més àmplia participació ciutadana en l'elaboració i aplicació de la política de mobilitat</li> </ul>		

- Promoure la participació i col·laboració amb la mobilitat sostenible per part dels actors municipals.

OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

#### ACTUACIONS A REALITZAR

- Promoure entre els municipis de l'àmbit la seua adhesió als principis de la mobilitat segura i sostenible a través de l'adhesió al Pacte Valencià per la mobilitat Segura i Sostenible i a uns altres que milloren la mobilitat sostenible i el medi ambient, com el Pacte de les Alcaldies pel Clima i l'Energia.

#### GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### AGENTS IMPLICATS

- GVA: Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i mobilitat.
- MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans

Agent	Acció	% Fi
	1	
GVA	x	0%
MUNI	x	0%

#### INDICADORS DE SEGUIMENT

OTR09.1	Nombre de municipis subscrits al Pacte Valencià per la mobilitat Segura i Sostenible dins de l'àrea metropolitana de Castelló.
OTR09.2	Nombre d'institucions de la mobilitat amb App o canal de seguiment de les xarxes socials

#### COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ

Cost total d'inversió	Sense cost específic
-----------------------	----------------------

#### CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)

0-5	5-10	10-15
-----	------	-------

**OTR10 COORDINACIÓ AMB ALTRES PLANS: ESTRATÈGIA DE MOBILITAT PER A LES FASES DE DESESCALADA I NORMALITAT MILLORADA**

**CIUTAT SALUDABLE**

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA**

L'“Estratègia de Mobilitat de la Comunitat Valenciana per a les fases de desescalada i normalitat millorada” es constitueix com un document de planificació clau de suport al Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de Castelló i altres polítiques de mobilitat sostenible que té en marxa la Generalitat, en l'etapa de “nova normalitat” en la qual les pautes de mobilitat seran diferents a les registrades fins al moment. Aquesta Estratègia ajudarà a mantindre els fulls de ruta marcats en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i en la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat, de manera que els desplaçaments en un futur, també, es continuen fent de manera sostenible. Per a això, **l'Estratègia proposa mesures enfocades a resoldre les necessitats dels ciutadans, assegurant un accés als sistemes de transport segur, accessible i sostenible per a tots.**

L'Estratègia, que es resumeix a continuació. S'ha organitzat en 9 línies estratègiques, centrades en diferents aspectes de la mobilitat i amb diferents mesures i actuacions, amb la finalitat de disposar d'una àmplia bateria d'alternatives per a aconseguir els objectius esmentats:

- E.1. Garantir la seguretat en l'ús de la xarxa de transport públic
- E.2. Apostar per la bicicleta com a garantia de sostenibilitat de les pautes de mobilitat
- E.3. Millorar l'eficiència i assegurar el nivell servei de la xarxa interurbana d'autobusos
- E.4. Mantenir la capacitat del transport públic en àmbits urbans
- E.5. Organitzar l'espai públic per a facilitar la distància física
- E.6. Reduir la demanda de transport en les hores punta i racionalitzar l'ús del vehicle privat
- E.7. Agilitar la gestió de la mobilitat de les administracions i millorar els sistemes d'informació
- E.8. Activar un pla de comunicació per a la ciutadania
- E.9. Continuar la senda de planificació sostenible de la mobilitat

**E.1. Garantir la seguretat en l'ús de la xarxa de transport públic**

**M.1.1 Estricta compliment de l'Ordre TMA/384/2020, de 3 de maig**

- Ús obligatori de màscares en els mitjans de transport
- Condicions d'ocupació dels vehicles en el transport terrestre
- Actuacions destinades a reforçar la protecció dels usuaris en els nodes de transport: separació de fluxos d'entrada i eixida, missatges i cartelleria per a evitar aglomeracions...

**M.1.2 Mesures accessòries per al manteniment de les condicions de distanciament físic recomanades dins del sistema de transport**

- Control d'aforament dels trajectes i trams més carregats
- Evolució del sistema tarifari per a potenciar les operacions sense contacte

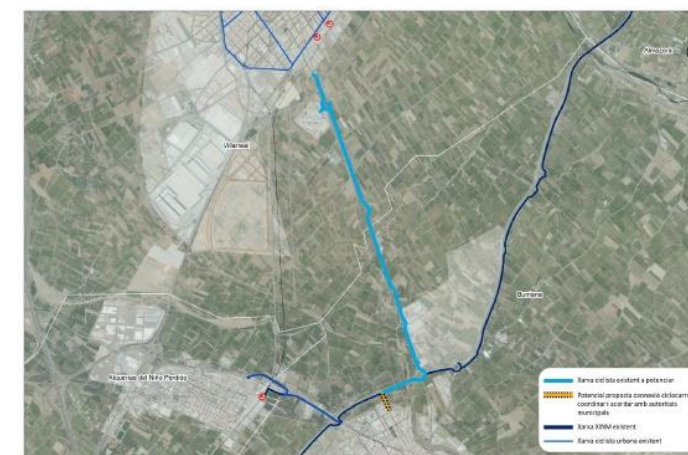
**E.2. Apostar per la bicicleta com a garantia de sostenibilitat de les pautes de mobilitat**

**M.2.1 Potenciació de la xarxa d'itineraris ciclistes**

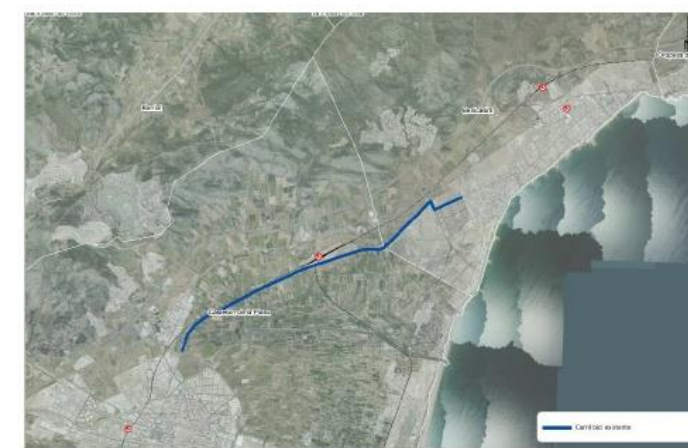
- Itinerari a Castelló de la Plana



- Itinerari Borriana - Vila-real

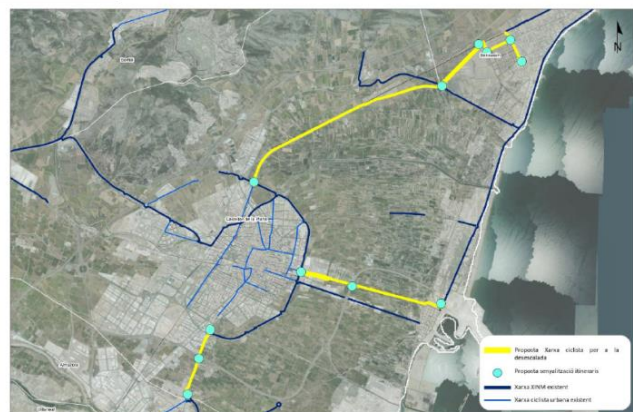


- Itinerari Castelló de la Plana – Benicàssim

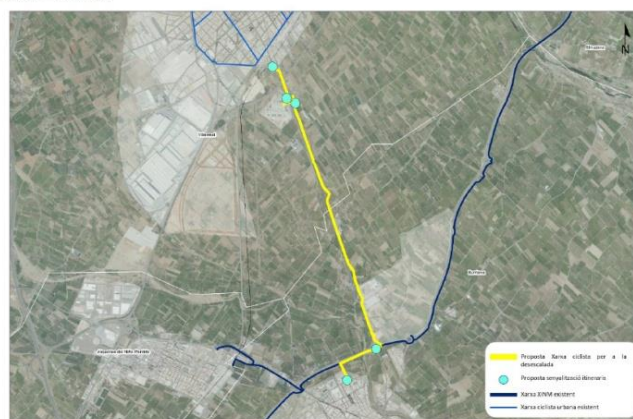


### M.2.2 Reforç de la senyalització dels itineraris ciclistes

Castelló de la Plana



Vila-real – Borriana



### M.2.3 Reforç de l'oferta d'estacionament per a bicicletes en centres atractors i estacions de transport massiu

### M.2.4 Extensió de les condicions de ciclabilitat del viari en els entorns urbans

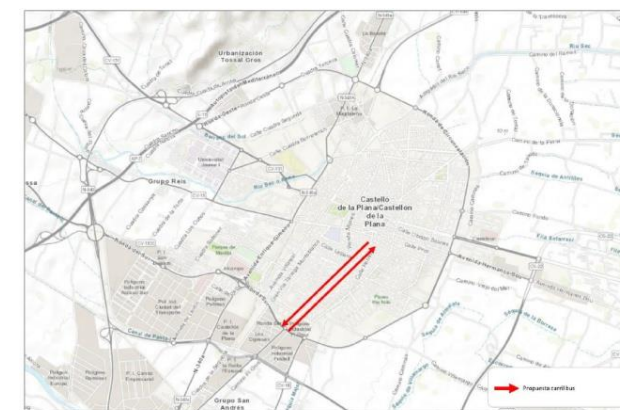
### M.2.5 Impuls de les labors de l'Oficina Valenciana de la Bicicleta

### M.2.6 Suport a l'adquisició de bicicletes i vehicles de mobilitat personal

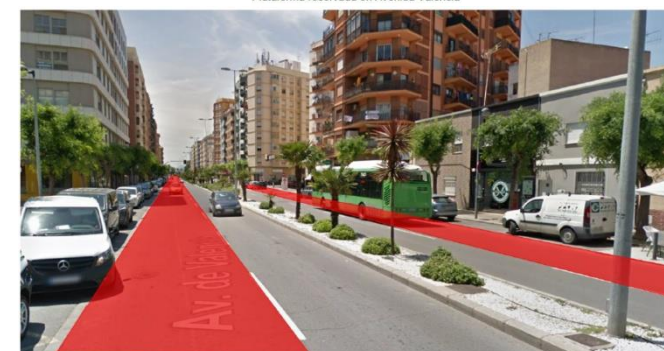
## E.3. Millorar l'eficiència i assegurar el nivell servei de la xarxa interurbana d'autobusos

### M.3.4 Creació d'una xarxa d'itineraris prioritaris per al transport públic en superfície en l'Àrea Metropolitana de Castelló

- Carril bus ràpid Av. de València

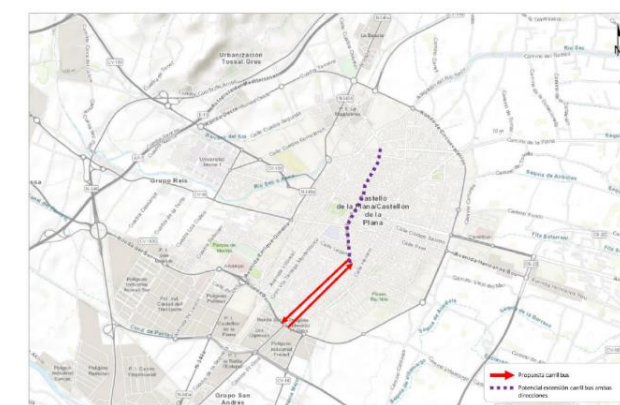


Plataforma reservada en Avenida Valencia



Propuesta de carril reservado en Avenida Valencia. Solución sin segregación para permitir el acceso al estacionamiento

- Prolongació carril bus ràpid Av. de València cap a Ronda de Millars i Ronda de la Magdalena (sentit Nord)



Posible creación plataforma reservada continuación de Avenida Valencia por Ronda Millars y Ronda Magdalena

### M.3.5 Optimització de l'ús del viari amb prioritat per a l'autobús i de l'espai de parada en els entorns urbans

- Utilització conjunta dels carrils-bus entre serveis urbans i interurbans
- Utilització conjunta de parades de bus en àmbits urbans

### M.3.6 Reforç de les expedicions en zones rurals

## E.4. Mantindre la capacitat del transport públic en àmbits urbans

**M.4.1 Increment de la velocitat comercial del transport públic urbà**

- Implantació i/o extensió dels carrils-bus municipals
- Implantació de prioritat semafòrica per al transport urbà

**M.4.2 Reforç de l'oferta**

**E.5. Organitzar l'espai públic per a facilitar la distància física**

**M.5.1 Establiment de sentits de circulació en l'espai per a vianants**

**M.5.2 Compatibilitzar la protecció de la mobilitat per als vianants amb el desenvolupament de l'activitat hostalera i comercial**

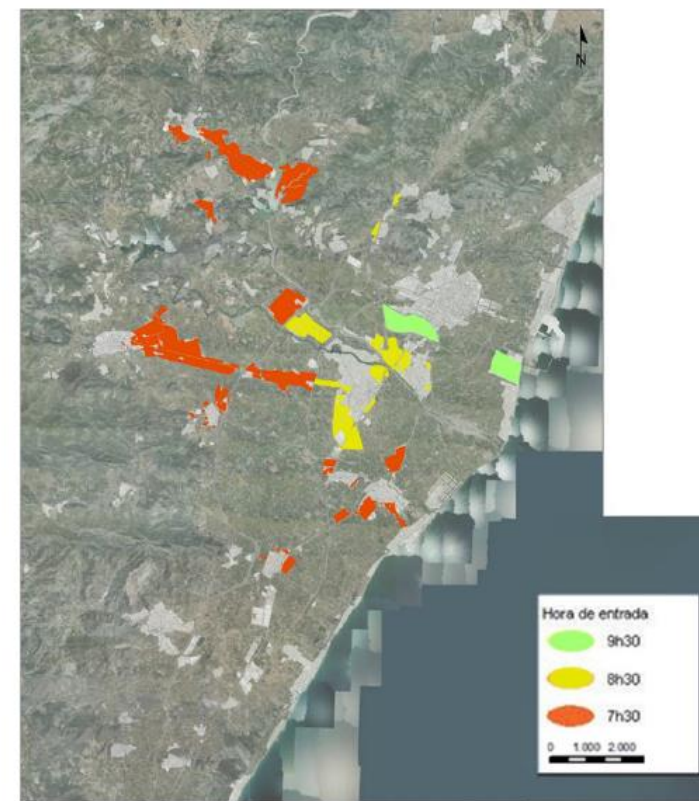
- Ocupació de l'espai dedicat al vehicle privat per a l'ús ciutadà i dels hostalers, augmentant la distància física en terrasses
- Tancament puntual de carrers per a mercats i mercats ambulants

**M.5.3 Ampliació temporal de voreres**

**E.6. Reduir la demanda de transport en les hores punta i racionalitzar l'ús del vehicle privat**

**M.6.1 Escalonar l'entrada en els polígons industrials de les tres àrees metropolitanes de la Comunitat**

- Escalonament en l'Àrea Metropolitana de Castelló



- ✓ Entrarían a las 9h30 los polígonos que se localicen en el término municipal de Castellón.
- ✓ Entrarían a las 8h30 los polígonos de los términos municipales de Almassora, Vila-real y Alquerías.
- ✓ Entrarían a las 7h30 los polígonos de Borriana y de los ejes azulejeros hasta Onda y hasta l'Alcora.

**M.6.2 Desacoblar la pauta de mobilitat de comerç i estudis**

**M.6.3 Incentivar el manteniment del teletreball en els sectors adaptats a això**

**E.7. Agilitar la gestió de la mobilitat de les administracions i millorar els sistemes d'informació**

**M.7.1 Eines avançades d'informació i gestió de dades sistematitzades de mobilitat per a presa de decisions**

**E.8. Activar un pla de comunicació per a la ciutadania**

**E.9. Continuar la senda de planificació sostenible de la mobilitat**

ÀMBIT D'ACTUACIÓ		
Territorial	Municipal	Altres

OBJECTIUS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Resoldre les necessitats de mobilitat mitjançant un accés als sistemes de transport segur, accessible i sostenible per a tots.</li> <li>○ Servir com a marc estratègic per a poder donar resposta a les situacions de desescalada i rebrots que puguen sorgir, assegurant que la senda de la mobilitat sostenible es manté.</li> <li>○ Informar i educar a la població en els avantatges de desenvolupar hàbits de mobilitat més sostenibles.</li> </ul>																			
OBJECTIUS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
ACTUACIONS A REALITZAR																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Establir els acords i línies de comunicació per a agilitar la presa de decisions.</li> <li>○ Desenvolupar les mesures proposades segons l'evolució de la pandèmia i en situacions que ho requerisquen.</li> <li>○ Avaluar resultats i definir propostes de millora, en cas de detectar deficiències o insuficiència en la consecució dels objectius establits.</li> </ul>																			
GRAU D'EFICÀCIA I TERMINI																			
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta													
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg											
AGENTS IMPLICATS																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana.</li> <li>○ DICAS: Diputació de Castelló..</li> <li>○ MUNI: Ajuntament de Castelló i altres municipis metropolitans.</li> <li>○ PRIV: Sector privat.</li> </ul>																			
Agent	Acció									% Fi									
	1	2	3																
GVA	x	x	x	100%															
DICAS	x			0%															
MUNI	x	x	x	0%															
PRIV	x	x	x	0%															
INDICADORS DE SEGUIMENT																			
OTR10.1	Indicadors específics definits per les autoritats sanitàries																		
OTR10.2	Repartiment modal dels viatges realitzats en els municipis metropolitans (%)																		
OTR10.3	Temps mitjà de desplaçament metropolità en transport públic																		
OTR10.4	Km de carril bici completat respecte objectiu del Pla																		

OTR10.5	Km de carril de ciclovianants completat respecte objectiu del Pla	
OTR10.6	Nombre total de punts d'aparcament segur per a bicicletes en grans centres atractors	
OTR10.7	Nombre total de places en aparcaments segurs per a bicicletes en espais públics	
OTR10.8	Quota modal d'ús de bicicleta (%)	
OTR10.9	Nombre de campanyes i accions de comunicació per a promoure la seguretat en el transport i la mobilitat sostenible	
OTR10.10	Nombre d'empreses acollides amb implantació de teletreball o d'escalonament d'horaris	
COST ESTIMAT D'IMPLANTACIÓ		
Cost total d'inversió	Sense cost associat al PMOME de Castelló	
CALENDARI D'IMPLANTACIÓ (ANY)		
0-5	5-10	10-15

### 13. PROGRAMACIÓ DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ

#### 13.1. Programació temporal de les propostes

Es mostra a continuació la programació temporal de cadascuna de les propostes incloses en el Pla:

PROGRAMES D'ACTUACIÓ I MESURES		CALENDARI D'IMPLANTACIÓ		
		Curt 0-5 anys	Mitjà 5-10 anys	Llarg 10-15 anys
<b>INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORT</b>				
INF01	Priorització de circulació per al transport públic mitjançant la implantació de carril d'ús exclusiu per al bus i taxi			
INF02	Millora de la dotació de serveis en els aparcaments dissuasius i Park&Ride d'estacions de Rodalia mitjançant la implantació d'àrees de recàrrega de vehicle elèctric.			
INF03	Creació de Park and Ride			
INF04	Desenvolupament del projecte "Boulevard de la Plana" Tram 1: Castelló-Almassora-Vila-real			
INF05	Desenvolupament del projecte "Boulevard de la Plana" Tram 2: Vila-real-Nules			
INF06	Xarxa de rondes de circumval·lació en l'Àrea Metropolitana de Castelló			
INF07	Foment d'actuacions de disseny urbà al voltant de les estacions ferroviàries			
INF08	Connexió de l'eix d'alta capacitat nord-sud amb la CS-22			
INF09	Impuls a la mobilitat sostenible en àrees industrials			
INF10	Vial d'emergències Almassora Costa			
INF11	Permeabilització de l'AP-7 lliure mitjançant dos nous enllaços			
INF12	Biela de connexió de la CV-10 amb la CV-21			
<b>TRANSPORT PÚBLIC</b>				
PUB01	Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de passatgers per carretera			
PUB02	Millora de serveis de rodalia ferroviària en el nucli València-Castelló			
PUB03	Creació del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló			
PUB04	Creació d'un sistema tarifari integrat sobre un sistema de taquillatge basat en tecnologia sense contactes en l'àrea metropolitana de Castelló			
PUB05	Directrius per a homogeneïtzació dels serveis de transport interurbà			
PUB06	Millora de la informació del sistema de transport en l'àmbit			
PUB07	Implementació de serveis de transport públic a demanda			
PUB08	Establiment de criteris de qualitat, sostenibilitat i homogeneïtat de vehicles en el sector del taxi			
PUB09	Millora de l'accessibilitat universal de la xarxa metropolitana de transport públic			
PUB10	Foment del cotxe compartit i els "serveis de mobilitat com a servei" (mobility as a service) en els desplaçaments diaris			
PUB11	Millora de la intermodalitat i accessibilitat al transport públic			
PUB12	Modernització del TRAM de Castelló			

PROGRAMES D'ACTUACIÓ I MESURES		CALENDARI D'IMPLANTACIÓ		
		Curt 0-5 anys	Mitjà 5-10 anys	Llarg 10-15 anys
<b>MOBILITAT NO MOTORITZADA</b>				
NM01	Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris cicle-per als vianants troncal d'àmbit metropolità			
NM02	Foment de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit municipal estructurant			
NM03	Establir una xarxa d'aparcaments de bicicletes segurs en bescanviadors de transport i grans centres atractors a nivell municipal			
NM04	Promoció de la bicicleta			
NM05	Suport per a la implementació d'itineraris per als vianants urbans i conversió en zona de vianants de vies en zones urbanes			
NM06	Garantir itineraris per als vianants accessibles i assegurances al transport públic			
<b>MOBILITAT DE MERCADERIES</b>				
MER01	Marc comú de la mobilitat de mercaderies i la càrrega i descàrrega en l'àrea metropolitana de Castelló			
MER02	Promoció de la instal·lació de sistemes d'informació i senyalització per a vehicles pesants			
<b>VEHICLES</b>				
VEH01	Foment de l'ús dels vehicles eficients i menys contaminants			
VEH02	Electrificació de la flota de vehicles de la Generalitat Valenciana			
VEH03	Xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics			
VEH04	Xarxa de punts de recàrrega de vehicles de gas			
VEH05	Regulació de l'ús i implantació de les noves maneres de transport elèctric (PMD)			
<b>ALTRES MESURES</b>				
OTR01	Definició i gestió de zones de baixes emissions (ZBE)			
OTR02	Millorar la comunicació, informació i sensibilització cap a la mobilitat sostenible entre la ciutadania			
OTR03	Promoció de la investigació i la innovació			
OTR04	Establiment de directrius per als plans territorials i urbanístics amb criteris en matèria de mobilitat sostenible			
OTR05	Foment del desenvolupament i actualització de plans de mobilitat de centres generadors de mobilitat			
OTR06	Impuls als plans de mobilitat urbana sostenible – PMUS –			
OTR07	Reducció de l'accidentalitat en la xarxa d'infraestructures			
OTR08	Reducció de la contaminació acústica en la xarxa viària interurbana			
OTR09	Foment de l'adhesió dels municipis metropolitans al "Pacte Valencià per la mobilitat segura i sostenible"			
OTR10	Coordinació amb altres plans: Estratègia de Mobilitat per a les fases de desescalada i normalitat millorada			



### 13.2. Estimació de costos d'implantació de les propostes

Seguidament es presenta l'estimació del cost de les propostes juntament amb els agents implicats. Com ja s'ha comentat, el pla de finançament s'ha ajustat als 10 primers anys de vigència del Pla, amb la finalitat d'agilitar en la mesura del possible la seua implantació.

Mesures	Agent implicat	% Finançament	Cost per agent	Cost total	Observacions	
<b>INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORT</b>						
INF01	Priorització de circulació per al transport públic mitjançant la implantació de carril d'ús exclusiu per al bus i taxi	Generalitat	0%	0,00 €	2.400.000,00 €	
	Ajuntaments de Castelló i Vila-real	100%	2.400.000,00 €			
INF02	Millora de la dotació de serveis en els aparcaments dissuasius i Park&Ride d'estacions de Rodalia mitjançant la implantació d'àrees de recàrrega de vehicle elèctric.	Generalitat	50%	15.000,00 €	30.000,00 €	
		Municipis Metropolitans	10%	3.000,00 €		
		ADIF- Renfe	40%	12.000,00 €		
INF03	Creació de Park and Ride	Generalitat	40%	5.200.000,00 €	13.000.000,00 €	
		ADIF- Renfe	15%	1.950.000,00 €		
		Municipis Metropolitans	45%	5.850.000,00 €		
INF04	Desenvolupament del projecte "Boulevard de la Plana" Tram 1: Castelló-Almassora-Vila-real	Generalitat	80%	28.000.000,00 €	35.000.000,00 €	
		Ajuntaments de Castelló, Almassora i Vila-real	20%	7.000.000,00 €		
INF05	Desenvolupament del projecte "Boulevard de la Plana" Tram 2: Vila-real-Nules	Ajuntaments de Nules, Alqueries, Vila-real	20%	600.000,00 €	3.000.000,00 €	
		Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana	0%	-		
		Generalitat	80%	2.400.000,00 €		
INF06	Xarxa de rondes de circumval·lació en l'Àrea Metropolitana de Castelló	Generalitat	100%	12.840.000,00 €	12.840.000,00 €	
		Ajuntaments de Castelló i Vila-real	0%	0,00 €		
INF07	Foment d'actuacions de disseny urbà a l'entorn de les estacions ferroviàries	Generalitat	50%	2.100.000,00 €	4.200.000,00 €	
		ADIF- Renfe	30%	1.260.000,00 €		
		Municipis Metropolitans	20%	840.000,00 €		
INF08	Connexió de l'eix d'alta capacitat nord-sud amb la CS-22	Generalitat	0%	-	20.000.000,00 €	
		Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana	100%	20.000.000,00 €		
INF09	Impuls a la mobilitat sostenible en àrees industrials	Generalitat	100%	100.000,00 €	100.000,00 €	
		Municipis Metropolitans	0%	-		
		Agents socials (operadors de transport, representants laborals i associacions)	0%	-		
INF10	Vial d'emergències Almassora Costa	Generalitat	34%	1.700.000,00 €	5.000.000,00 €	
		Ajuntament d'Almassora	33%	1.650.000,00 €		
		Sector privat	33%	1.650.000,00 €		
INF11	Permeabilització de l'AP-7 lliure mitjançant dos nous enllaços	Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana	100%	32.000.000,00 €	32.000.000,00 €	
INF12	Biela de connexió de la CV-10 amb la CV-21	Generalitat	100%	13.400.000,00 €	13.400.000,00 €	
<b>TRANSPORT PÚBLIC</b>						
PUB01	Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans i licitació	Generalitat	50%	-	0,00 €	Compensacions per dèficit incloses en el pressupost de l'Ens/Sº de

Mesures	Agent implicat	% Finançament	Cost per agent	Cost total	Observacions
de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de passatgers per carretera	Diputació de Castelló	5%	-		Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló
	Municipis Metropolitans	40%	-		
	Operadors de transport	5%	-		
PUB02 Millora de serveis de rodalia ferroviària en el nucli València-Castelló	Generalitat	0%	0,00 €	117.426.000,00 €	S'ha considerat que les propostes poden incorporar-se a les millores previstes en l'informe "Nuclis de Rodalia de La Comunitat Valenciana" de desembre de 2017, que compta amb un pressupost total per a Nucli de Rodalia de València-Castelló (2017-2025) de 958,96 M€. D'aquest pressupost s'ha estimat la part corresponent a la C6 i d'ella, la de l'àmbit del AMC
	ADIF- Renfe	100%	117.426.000,00 €		
	Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana	0%	0,00 €		
	Municipis Metropolitans	0%	0,00 €		
PUB03 Creació del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'àrea de Castelló	Generalitat	40%	3.600.000,00 €	9.000.000,00 €	Es pren com a referència el pressupost del Consorci de Transports de Jaén ( <a href="http://ctja.es/consorcio.php">http://ctja.es/consorcio.php</a> ) Inclou personal; funcionament de la seu del Consorci, manteniment i conservació preventiva de marquesines i llocs de parada, el centre d'atenció a l'usuari i el servei de recaptació per la recàrrega de targeta; pagaments als operadors de transport per l'ús de la targeta de transport (81,25% del total) (La despesa més important són les aportacions a les empreses privades de transport interurbà (97,5%) i urbà (2,5%) per a compensar la menor recaptació tarifària que implica l'ús de la targeta de transport); inversions per a promoure major participació de les maneres públiques col·lectives entre la mobilitat motoritzada. Se considera un any de constitució i 9 de funcionament a 1.000.000€/any
	Diputació de Castelló	5%	450.000,00 €		
	Municipis Metropolitans	45%	4.050.000,00 €		
	Operadors de transport	5%	450.000,00 €		
	Associacions	5%	450.000,00 €		
PUB04 Creació d'un sistema tarifari integrat sobre un sistema de taquillatge basat en tecnologia sense contactes en l'Àrea Metropolitana de Castelló	Generalitat	45%	112.500,00 €	250.000,00 €	Només inclou l'estudi tècnic i tecnològic del sistema tarifari i el seu suport
	Diputació de Castelló	5%	12.500,00 €		
	Municipis Metropolitans	45%	112.500,00 €		
	Operadors de transport	5%	12.500,00 €		
PUB05 Directrius per a l'homogeneïtzació dels serveis de transport interurbans	Generalitat	100%	-	0,00 €	Inclòs en les tasques del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló
	Diputació de Castelló	0%	-		
	Municipis Metropolitans	0%	-		
	Operadors de transport	0%	-		
	Associacions i col·lectius de residents	0%	-		
PUB06 Millora de la informació del sistema de transport en l'àmbit	Generalitat	0%	-	0,00 €	Inclòs en les tasques del Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló
	Diputació de Castelló	0%	-		
	Municipis Metropolitans	0%	-		
	Operadors de transport	0%	-		
PUB07 Implementació de serveis de transport públic a la demanda	Generalitat	0%	-	0,00 €	Només es considera l'anàlisi de necessitats de transport, que realitzarà el Servei de Coordinació del Transport Metropolità de l'Àrea de Castelló
	Diputació de Castelló	0%	-		
	Municipis Metropolitans	0%	-		
	Operadors de transport	0%	-		
PUB08 Establiment de criteris de qualitat, sostenibilitat i homogeneïtat de vehicles en el sector del taxi	Generalitat	75%	375.000,00 €	500.000,00 €	No inclou la prestació del servei de taxi compartit
	Diputació de Castelló	5%	25.000,00 €		
	Municipis Metropolitans	10%	50.000,00 €		

Mesures	Agent implicat	% Finançament	Cost per agent	Cost total	Observacions
	Associacions del sector del taxi	10%	50.000,00 €		
PUB09	Generalitat	100%	100.000,00 €	100.000,00 €	Només inclou l'estudi de millores d'accessibilitat
	Municipis Metropolitans	0%	0,00 €		
	ADIF- Renfe	0%	0,00 €		
	Operadors de transport	0%	0,00 €		
PUB10	Generalitat	100%	100.000,00 €	100.000,00 €	Només inclou els estudis de potencials serveis i models de gestió
	Municipis Metropolitans	0%	0,00 €		
	Operadors i serveis MaaS existents i futurs	0%	0,00 €		
PUB11	Generalitat	50%	690.000,00 €	1.380.000,00 €	Estimat a partir de les propostes elaborades als projectes de servei del Nou Mapa Concessional
	Diputació de Castelló	5%	69.000,00 €		
	Municipis Metropolitans	40%	552.000,00 €		
	Operadors de transport	5%	69.000,00 €		
PUB12	Generalitat	100%	8.070.000,00 €	8.070.000,00 €	Es consideren els vehicles 0,72 M€/vehicle) i els punts de recàrrega elèctrica (0,53 M€/punt)
	Municipis Metropolitans	0%	0,00 €		
	Operadors de transport	0%	0,00 €		
<b>MOBILITAT NO MOTORITZADA</b>					
NM01	Generalitat	60%	16.800.000,00 €	28.000.000,00 €	
	Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana	15%	4.200.000,00 €		
	Diputació de Castelló	5%	1.400.000,00 €		
	Municipis Metropolitans	20%	5.600.000,00 €		
NM02	Generalitat	50%	4.430.000,00 €	8.860.000,00 €	
	Municipis Metropolitans	50%	4.430.000,00 €		
NM03	Generalitat	35%	175.000,00 €	500.000,00 €	
	ADIF-Renfe	30%	150.000,00 €		
	Centres generadors	35%	175.000,00 €		
NM04	Generalitat	100%	270.000,00 €	270.000,00 €	
NM05	Generalitat	20%	1.000.000,00 €	5.000.000,00 €	
	Municipis Metropolitans	80%	4.000.000,00 €		
NM06	Generalitat	20%	600.000,00 €	3.000.000,00 €	
	ADIF-Renfe	20%	600.000,00 €		
	Municipis Metropolitans	60%	1.800.000,00 €		
<b>MOBILITAT DE MERCADERIES</b>					
MER01	Generalitat	100%	100.000,00 €	100.000,00 €	Només inclou els estudis previs
	Municipis Metropolitans	0%	-		
	Operadors i federacions logístiques	0%	-		
MER02	Generalitat	0%	-	0,00 €	Sense cost per a l'Administració
	Municipis Metropolitans	0%	-		
	Operadors i federacions logístiques	100%	-		
<b>VEHICLES</b>					

Mesures		Agent implicat	% Finançament	Cost per agent	Cost total	Observacions
VEH01	Foment de l'ús dels vehicles eficients i menys contaminants	Generalitat	100%	100.000,00 €	100.000,00 €	Només inclou les tasques de coordinació entre agents implicats
		Municipis Metropolitans	0%	-		
		Sector privat	0%	-		
VEH02	Electrificació de la flota de vehicles del sector públic metropolità	Generalitat	100%	2.080.000,00 €	2.080.000,00 €	1,6M€/any per a una flota estimada de 1.000 vehicles en tota la GVA (Castelló: 13%), durant 10 anys
		Municipis Metropolitans	0%	-		
VEH03	Xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics	Generalitat	60%	5.000.000,00 €	8.500.000,00 €	500.000€/any durant 10 anys (part de la GVA per a Castelló)
		Diputació de Castelló	0%	-		
		Municipis Metropolitans	40%	3.500.000,00 €		
		Sector privat	0%	-		
VEH04	Xarxa de punts de recàrrega de vehicles de gas	Generalitat	100%	2.500.000,00 €	2.500.000,00 €	250.000€/any durant 10 anys (part de la GVA per a Castelló)
		Municipis Metropolitans	0%	-		
		Sector privat	0%	-		
VEH05	Regulació de l'ús i implantació de les noves maneres de transport elèctric (PMD)	Generalitat	100%	200.000,00 €	200.000,00 €	Inclou només els estudis previs
		Municipis Metropolitans	0%	-		
		Sector privat	0%	-		
<b>ALTRES MESURES</b>						
OTR01	Definició i gestió de zones de baixes emissions (ZBE)	Generalitat	100%	500.000,00 €	500.000,00 €	
		Municipis Metropolitans	0%	-		
		DGT	0%	-		
OTR02	Millora de la comunicació, informació i sensibilització cap a la mobilitat sostenible entre la ciutadania	Generalitat	60%	78.000,00 €	130.000,00 €	100.000€/any per a tota la GVA (Castelló: 13%), durant 10 anys
		Diputació de Castelló	40%	52.000,00 €		
		Municipis Metropolitans	0%	-		
		Associacions	0%	-		
		Operadors de transport	0%	-		
		Sector privat	0%	-		
OTR03	Promoció de la investigació i la innovació	Generalitat	100%	130.000,00 €	130.000,00 €	100.000€/any per a tota la GVA (Castelló: 13%), durant 10 anys
		Diputació de Castelló	0%	-		
		Municipis Metropolitans	0%	-		
		Universitat	0%	-		
		Associacions	0%	-		
OTR04	Establiment de directrius per als plans territorials i urbanístics amb criteris en matèria de mobilitat sostenible	Generalitat	100%	-	0,00 €	Sense cost específic
		Municipis Metropolitans	0%	-		
OTR05	Foment del desenvolupament i actualització de plans de mobilitat de centres generadors de mobilitat	Generalitat	30%	24.000,00 €	80.000,00 €	Només inclou coordinació i foment
		Municipis Metropolitans	0%	-		
		Operadors de transport	0%	-		
		Sindicats	0%	-		
		Sector privat	70%	56.000,00 €		
OTR06	Impuls als plans de mobilitat urbana sostenible – PMUS –	Generalitat	30%	36.000,00 €	120.000,00 €	
		Municipis Metropolitans	70%	84.000,00 €		
OTR07	Reducció de l'accidentalitat en la xarxa d'infraestructures	DGT	80%	2.400.000,00 €	3.000.000,00 €	300.000€/ any durant 10 anys

Mesures		Agent implicat	% Finançament	Cost per agent	Cost total	Observacions
		Generalitat	10%	300.000,00 €		
		Municipis Metropolitans	0%	-		
		Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana	10%	300.000,00 €		
OTR08	Reduir la contaminació acústica en la xarxa viària interurbana	Generalitat	80%	240.000,00 €	300.000,00 €	
		Municipis Metropolitans	20%	60.000,00 €		
OTR09	Foment de l'adhesió dels municipis metropolitans al "Pacte Valencià per la mobilitat Segura i Sostenible"	Generalitat	0%	-	0,00 €	Sense cost
		Municipis Metropolitans	0%	-		

Tabla nº 288. Pressupost d'implantació per agent

Agent	Cost (€)	Cost (%)
<b>ADIF-Renfe</b>	121.398.000	35,58%
<b>Generalitat Valenciana</b>	115.765.500	33,93%
<b>Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana</b>	56.500.000	16,56%
<b>Municipis Metropolitans</b>	40.181.500	11,78%
<b>Sector privat</b>	2.412.500	0,71%
<b>Direcció General de Trànsit.</b>	2.400.000	0,70%
<b>Diputació de Castelló</b>	2.008.500	0,59%
<b>Associacions</b>	500.000	0,15%
<b>Total</b>	<b>341.166.000</b>	<b>100,00%</b>

## 14. PLA DE GESTIÓ I SEGUIMENT

Per al seguiment i avaluació del Pla Bàsic de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de Castelló es proposa la següent bateria d'indicadors, desagregats segons els diferents programes d'actuació.

El codi d'identificació fa referència a la mesura en la qual s'inclou. Per això, en alguns casos, un mateix indicador que s'ha considerat adequat per a diverses mesures, presenta un codi diferent en cada cas, però l'indicador és el mateix. En aquests casos s'incorporen en la taula següent només una vegada, amb el codi de la primera de les mesures en què apareix.

**Tabla nº 289. Indicadors de seguiment proposades Pla Bàsic de Mobilitat.**

INF	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORT
INF01.1	Km de vies preferents d'ús per al transport públic
INF01.2	Velocitat mitjana d'operació dels autobusos interurbans i urbans
INF01.3	Nombre d'accidents i incidents en els corredors proposats
INF02.1	Nombre de punts de recàrrega elèctrics en Park&Ride
INF03.1	Nombre de places de Park&Ride.
INF03.2	Nombre de places en aparcaments dissuasius.
INF03.3	Ràtio d'ocupació mitjana dels Park&Ride. (%)
INF03.4	Ràtio d'ocupació mitjana dels aparcaments dissuasius. (%)
INF04.1	% de pesats
INF04.2	IMD del tram N-340 entre Vila-real i Nules
INF04.3	Nombre d'accidents en el tram
INF06.1	IMD de la nova ronda Oest de Castelló
INF06.2	IMD de la nova ronda Sud-oest de Vila-real
INF07.1	Nombre d'estacions de Rodalia identificada pels PMUS com a millorables quant a l'accessibilitat des de l'entorn públic.
INF08.1	IMD en el nou tram entre el port de Castelló de la Plana i la CV-10
INF08.2	IMD rotonda CV-17 i N-340
INF09.1	Nombre de rutes d'empresa establides
INF09.2	Nombre de rutes expresses/llançadora d'accés a altres maneres de transport públic
INF09.3	Grau d'ocupació de les noves rutes
INF09.4	Reducció del nombre de vehicles privats en els centres atractors
INF10.1	Temps de recorregut fins a CV-183 i N-225
INF10.2	Accidentalitat en el traçat
INF11.1	IMD AP-7 entre els dos nous enllaços
INF11.2	Temps de recorregut de Vila-real i Benicàssim amb l'AP-7
INF12.1	IMD en la CV-20 i CV-16

PUB	TRANSPORT PÚBLIC
PUB01.1	Nombre de passatgers/es transportats en les maneres de transport públic anualment (milers viatgers/any)
PUB01.2	Nombre de transbords i intercanvis modals realitzats entre línies de transport públic
PUB01.3	Repartiment modal dels viatges realitzats en els municipis metropolitans (%)
PUB01.4	Temps mitjà de desplaçament metropolità en transport públic
PUB02.3	Nombre de viatges en les línies de ferrocarril de l'àrea metropolitana
PUB03.1	Nombre de viatges en les maneres de transport públic anualment (milers viatges/any)
PUB03.5	Nombre d'enquestes de mobilitat, aforaments i enquestes de qualitat per a caracteritzar la mobilitat i la percepció dels usuaris sobre el servei rebut
PUB03.6	Nombre de reclamacions en relació amb el servei de transport públic

PUB	TRANSPORT PÚBLIC
PUB03.7	Nombre de projectes, estudis i informes sobre mobilitat sostenible i de participacions en plans de mobilitat municipals, de centres de treball...
PUB03.8	Nombre de publicacions sobre innovació i investigació en mobilitat sostenible
PUB03.9	Nombre de campanyes i accions de comunicació per a promoure la mobilitat sostenible
PUB04.4	Nombre de viatges per cada títol de transport
PUB04.5	Cost mitjà dels viatges en transport públic
PUB05.1	Nombre de viatges realitzats en les maneres de transport interurbà
PUB07.1	Nombre de nuclis atesos amb serveis a demanda
PUB07.2	Nombre d'expedicions en les quals se sol·licita aquest servei
PUB07.3	Nombre de viatges realitzats amb serveis a demanda
PUB08.1	Proporció de taxis híbrids i elèctrics (%)
PUB08.2	Proporció de taxis de l'amb GPS i connexió al servei d'emergències 112 (%)
PUB08.3	Nombre de taxistes que han realitzat un curs de conducció eficient
PUB08.4	Nombre de taxis accessibles en l'àrea metropolitana de Castelló
PUB08.5	Edat mitjana del parc de vehicles del sector del taxi
PUB08.6	Nombre de rutes i serveis de taxi compartit a la demanda i de servei regular per a atendre demandes inapropiades per a l'autobús
PUB08.7	Demanda de viatges en taxi compartit
PUB09.1	% d'estacions de transport ferroviari accessibles (Rodalí i TRAM)
PUB09.2	% de material mòbil accessible
PUB10.1	Nombre d'aplicacions de car sharing o pooling amb servei metropolità (privats i públics).
PUB10.2	Nombre d'aplicacions sharing d'altres maneres de transport alternatius (privats i públics)
PUB10.3	Nombre de passatgers transportats en maneres de transport sharing
PUB10.4	Quota modal dels sistemes car sharing (%)
PUB11.1	Nombre de parades compartides per diverses maneres de transport públic (parades amb transbord o intercanvi modal)
PUB11.2	Nombre de parades adaptades amb disseny tipus vorada Kassel o similar
PUB11.3	Nombre de parades d'autobús amb plataformes > 40m (2 autobusos)
PUB12.1	Oferta de transport públic (línies, freqüències, velocitat comercial, etc.)

NM	MOBILITAT NO MOTORITZADA
NM01.1	Km de xarxa ciclista executada de titularitat Generalitat Valenciana
NM01.2	Km de xarxa ciclista executada de titularitat Diputació de Castelló
NM01.3	Km de xarxa ciclista executada de titularitat Ministeri de Transports
NM01.4	Km de xarxa ciclista executada de titularitat municipal-urbans
NM01.5	Km de carril bici completat respecte objectiu del Pla
NM01.6	Km de carril bici adaptat com CICLOPEATONAL
NM01.7	Km de carril de ciclovianants completat respecte objectiu del Pla
NM02.2	km de carril bici urbans amb 1,5m d'ample per a carrils bici unidireccionals i 2 a 2,5m per a bidireccionals
NM02.3	Km de carrils bici contemplats dins de projectes municipals finançats per la Generalitat
NM03.1	Nombre total de punts d'aparcament segur per a bicicletes en grans centres atractors
NM03.2	Nombre total de places en aparcaments segurs per a bicicletes en espais públics
NM04.1	Quota modal d'ús de bicicleta (%)
NM05.1	Àrees per als vianants existents en els municipis de l'àrea metropolitana (km)
NM05.2	Nombre de projectes de conversió en zona de vianants finançats per Generalitat
NM06.1	Km d'itineraris per als vianants adaptats cap a estacions de transport públic
NM06.2	Km d'itineraris per als vianants adaptats cap a estacions de transport públic respecte objectiu del Pla

MER	MOBILITAT DE MERCADERIES
MER01.1	Nombre de municipis de l'Àrea Metropolitana amb la normativa adaptada a la proposta marc elaborada
MER01.2	Nombre d'actuacions de millora de càrrega i descàrrega
MER01.3	Nombre d'actuacions relacionades amb els itineraris dels vehicles de càrrega
MER02.1	Nombre d'aplicacions per a Telèfon intel·ligent desenvolupades
MER02.2	Nombre d'actuacions de millora de senyalització i informació

veh	VEHICLES
VEH01.1	Parc de Vehicles elèctrics
VEH01.2	Nombre de matriculacions de vehicles elèctrics
VEH01.3	Proporció de vehicles elèctrics matriculats (Nombre de vehicles elèctrics matriculats durant l'any en termes absoluts)
VEH01.4	Penetració del vehicle elèctric (Quocient entre el parc de vehicles elèctrics en data de cap d'any i el total del parc de vehicles a fi d'aqueix mateix any)
VEH01.5	Reducció d'emissions de CO <sub>2</sub> (Reducció anual d'emissions de CO <sub>2</sub> en la Comunitat Valenciana derivada de l'increment de la penetració del vehicle elèctric comparant un escenari continuista des de 2016 amb les dades reals de penetració de vehicle elèctric reeixits)
VEH02.1	Nombre de vehicles elèctrics dins de la flota de la Generalitat Valenciana
VEH02.2	Percentatge respecte al total de la flota del nombre de vehicles elèctrics
VEH02.3	Cost de manteniment i combustible estalviat anualment
VEH03.1	Nombre d'estacions de recàrrega elèctrica obertes al públic en equipaments públics
VEH03.2	Nombre d'estacions de recàrrega elèctrica obertes al públic en entorns privats
VEH03.3	Número de PGOU que inclouen la previsió de punts de càrrega elèctrica en l'entorn urbà
VEH04.1	Nombre d'estacions de recàrrega obertes al públic en entorns públic
VEH04.2	Nombre d'estacions de recàrrega obertes al públic en entorns privats
VEH05.1	Quota modal d'utilització de Dispositiu de Mobilitat Personal en els desplaçaments diaris (%)

OTR	ALTRES MESURES
OTR01.1	Nombre d'estacions de mesurament fixes en l'àrea metropolitana de Castelló
OTR01.2	Proporció d'estacions de mesurament fix metropolitanas on se supera el valor mitjà anual de 40 µg/m <sup>3</sup> de NO <sub>2</sub> .
OTR01.3	Proporció d'estacions de mesurament fix metropolitanas on se supera el valor mitjà anual de 40 µg/m <sup>3</sup> de PM <sub>10</sub> .
OTR02.1	Nombre d'iniciatives i proves pilot realitzades en mobilitat sostenible (amb ús de nous tipus de vehicles i/o tecnologies)
OTR04.1	Densitat mitjana dels nous desenvolupaments urbans en l'àrea metropolitana de Castelló
OTR04.2	Núm. d'estacionaments per habitant en àrees de nou desenvolupament
OTR04.3	Superfície (m <sup>2</sup> ) de nous desenvolupaments en sòl rural no annex a zones urbanes
OTR05.1	Polígons industrials / CGM amb Plans de Mobilitat
OTR05.2	Nombre de treballadors dels polígons industrials / CGM amb Plans de Mobilitat aprovat
OTR05.3	Nombre de gestors de la mobilitat en polígons industrials / CGM
OTR05.4	Nombre de polígons industrials / CGM que disposen d'un gestor de la mobilitat

OTR	ALTRES MESURES
OTR06.1	Municipis obligats a realitzar PMUS amb pla aprovat, o redactat durant els últims 6 anys
OTR06.2	Proporció de municipis obligats a realitzar PMUS amb pla aprovat, o redactat durant els últims 6 anys
OTR06.3	Municipis amb pla aprovat, o redactat durant els últims 6 anys
OTR07.1	Nombre de trams d'1 km de la xarxa viària bàsica amb 2 o més accidents amb morts o ferits greus/any
OTR07.2	Nombre d'accidents amb morts o ferits greus en la xarxa viària bàsica
OTR07.3	Nombre de trams d'1 km de les vies locals metropolitanas amb 2 o més accidents amb morts o greus/any
OTR07.4	Nombre d'accidents amb morts o ferits greus en les vies locals metropolitanas, incloent-hi urbanes
OTR08.1	Plans estratègics elaborats
OTR09.1	Nombre de municipis subscrits al Pacte Valencià per la mobilitat Segura i Sostenible dins de l'Àrea Metropolitana de Castelló
OTR09.2	Nombre d'institucions de la mobilitat amb App o canal de seguiment de les xarxes socials
OTR10.1	Indicadors específics definits per les autoritats sanitàries
OTR10.2	Repartiment modal dels viatges realitzats en els municipis metropolitanas (%)
OTR10.3	Temps mitjà de desplaçament metropolità en transport públic
OTR10.4	Km de carril bici completat respecte objectiu del Pla
OTR10.5	Km de carril de ciclovianants completat respecte objectiu del Pla
OTR10.6	Nombre total de punts d'aparcament segur per a bicicletes en grans centres atractors
OTR10.7	Nombre total de places en aparcaments segurs per a bicicletes en espais públics
OTR10.8	Quota modal d'ús de bicicleta (%)
OTR10.9	Nombre de campanyes i accions de comunicació per a promoure la seguretat en el transport i la mobilitat sostenible
OTR10.10	Nombre d'empreses aïllades amb implantació de teletreball o d'escalonament d'horaris

## 15. DESCRIPCIÓ DEL PROCEDIMENT D'AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA

En entorns com les àrees metropolitanes és especialment rellevant la planificació conjunta de tots els municipis implicats, ja que més enllà dels límits administratius, aquests entorns s'entenen com un conjunt el funcionament global del qual presenta múltiples potencialitats i marge de millora en diversos camps que es poden aconseguir d'una planificació comuna.

En aquesta línia s'emmarca el **Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'àrea de Castelló** (PMOME Castelló, d'ara en avant), l'objecte de la qual és posicionar-se com un instrument de referència del qual es derivarà el conjunt d'actuacions previstes per a aconseguir un sistema de mobilitat sostenible de persones i mercaderies en l'àmbit metropolità de la ciutat de Castelló.

En aquest sentit, els principis i actuacions del PMOME estan profundament lligats i van en la línia marcada pel Pla d'Acció Territorial de l'Àrea Funcional de Castelló que està elaborant la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat a fi de definir un model territorial sostenible per a l'àrea funcional de Castelló.

Mitjançant l'Avaluació **Ambiental Estratègica Ordinària del PMOME de Castelló** es persegueix la incorporació de la variable ambiental des del principi del procés, apostant per una mobilitat sostenible i analitzant la necessitat o no de noves infraestructures de transport en un àmbit més ampli.

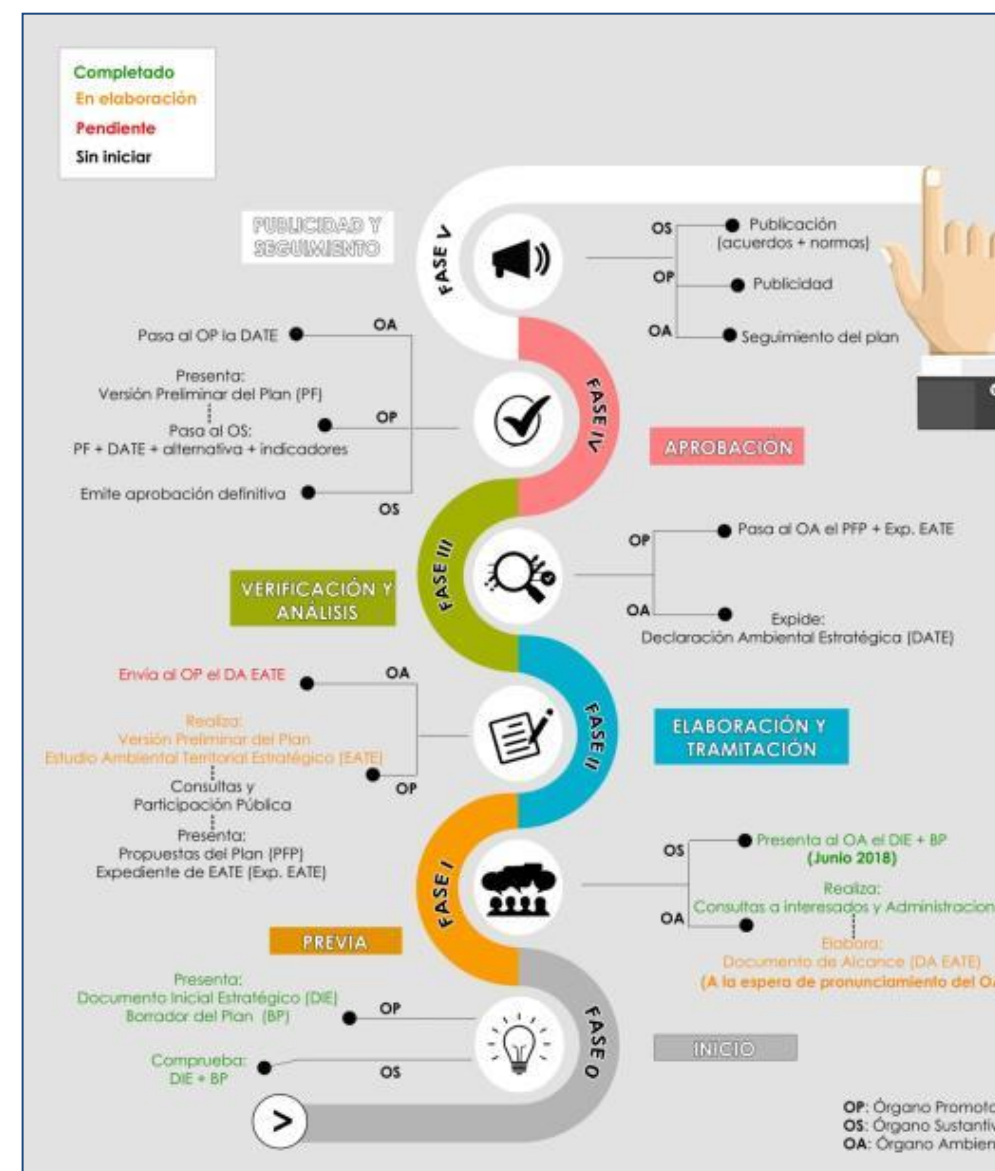
Tal com s'indica en l'article 47 de la LOTUP, els objectius de l'Avaluació Ambiental i Territorial Estratègica de plans són:

- Integrar els criteris i condicionants ambientals, al costat dels funcionals i territorials, al llarg de tot el procés d'elaboració del pla o programa, des de l'inici dels treballs preparatoris fins a la seua aprovació.
- Assegurar l'efectiva participació del públic, i de les institucions i organismes afectats pel pla o programa, en la seua elaboració, així com la transparència en la presa de decisions de planificació.
- Aconseguir un elevat nivell de protecció del medi ambient i promoure el desenvolupament sostenible, en les seues dimensions econòmica, social i ambiental.

Conforme a l'exposat, es va iniciar el procediment d'Avaluació Ambiental Estratègica Ordinària del PMOME Castelló, mitjançant la redacció del Document Inicial Estratègic (DIE) segons el que es disposa en article 50 de la LOTUP, juntament amb l'Esborrany del PMOME Castelló.

Una vegada redactat el DIE juntament amb l'esborrany del PMOME de Castelló es remet al juny de 2018 a la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural (òrgan ambiental competent per a la seua aprovació), amb la finalitat que després de període de consultes (article 51.1 LOTUP) emeta el **Document d'Abast** on s'establisquen les directrius i consideracions a tindre en compte per a la redacció de l'**Estudi Ambiental i Territorial Estratègic** (article 52.2 LOTUP) i de la present **Versió Preliminar del PMOME de Castelló** (article 34 LOTUP). Tots dos documents donen continuïtat al procediment d'Avaluació Ambiental Estratègica Ordinària del Pla.

Imagen nº 206 Esquema Avaluació Ambiental Estratègica Ordinària del PMOME de Castelló



Font: Elaboració pròpia s/LOTUP



**REDACCIÓ I SEGUIMENT DEL PLA DE MOBILITAT METROPOLITANA SOSTENIBLE DE L'ÀREA DE CASTELLÓ**

