

# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

## DOCUMENTO II: PLAN DE ACCIÓN



NOVIEMBRE 2019



## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>PROGRAMA DE ACTUACIONES .....</b>	<b>5</b>
3.1	MOVILIDAD A PIE .....	5
3.2	MOVILIDAD EN BICICLETA.....	11
3.3	MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.....	20
3.4	MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO.....	31
3.5	APARCAMIENTO .....	41
3.6	DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS .....	59
3.7	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD .....	67
3.8	SINTESIS DEL PROGRAMA DE ACTUACIONES.....	73
<b>4</b>	<b>INDICADORES DE SEGUIMIENTO.....</b>	<b>77</b>

## 1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

En este capítulo se enumeran los objetivos estratégicos para la movilidad del municipio de Torrent, donde se enmarcan las propuestas del Plan de Acción propuesto en el PMUS:

- **Potenciar los desplazamientos a pie**, favoreciendo las condiciones para la movilidad de los peatones destinando mayor superficie al espacio público, de mayor calidad, accesibilidad y seguridad.
- **Fomentar el uso de la bicicleta**, tanto a nivel urbano como intermunicipal, creando las condiciones infraestructurales, de gestión del tráfico y de educación vial necesarias para su utilización.
- **Mejorar la red de transporte público** para hacerla más eficiente, segura, accesible, confortable y bien conectada.
- **Fomentar la intermodalidad con el transporte público.**
- **Racionalizar el uso del vehículo privado** y asegurar un uso adecuado y seguro.
- **Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.**
- Educar, informar y sensibilizar la ciudadanía hacia unos valores de movilidad sostenible, saludable y segura.
- Fomentar los combustibles y tecnologías menos contaminantes.

Con estos objetivos estratégicos se pretende alcanzar los siguientes objetivos ambientales:

- OA1: Reducir la cuota de desplazamientos en vehículo privado, tanto a nivel urbano como interurbano.
- OA2: Reducir el consumo de combustibles asociados al transporte.
- OA3: Reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- OA4: Reducir las emisiones de los contaminantes NO<sub>x</sub> y PM<sub>10</sub>.
- OA5: Reducir la accidentalidad asociada a la movilidad.
- OA6: Alcanzar los parámetros legales en relación a la contaminación acústica (no sobrepasar los valores fijados en el Anejo I de la Ley 7/2002, de la Generalitat, de Protección contra la contaminación acústica).
- OA7: Reducir y optimizar la ocupación del espacio público para el vehículo privado e incrementar el espacio de calidad para modos no motorizados.

## 2 INTRODUCCIÓN

El desarrollo del PMUS se estructura a través de los ámbitos de actuación, que corresponde con las redes de los diferentes modos de movilidad, o de los elementos de organización, gestión y promoción que deben permitir realizar una implantación integrada y coherente en el tiempo. Cada campo de actuación contiene una lista de acciones específicas.

Se establecen 7 ámbitos de actuación:

- Movilidad a pie.
- Movilidad en bicicleta.
- Movilidad en transporte público.
- Movilidad en vehículo privado motorizado.
- Aparcamiento.
- Distribución urbana de mercancías.
- Gestión de la movilidad.

Este documento recoge las propuestas que finalmente se realizarán. Todas las actuaciones previstas se han programado en tres horizontes: fase 1 – corto plazo (0 – 2 años); fase 2 – medio plazo (2 – 4 años); y fase 3 – largo plazo (4 – 10 años).

Complementariamente, dentro de cada una de las fases las actuaciones también se han clasificado en función de su prioridad (alta o media) según los efectos de mejora que pueden derivarse de su ejecución.

Finalmente, se determina el coste por cada actuación así como los agentes implicados en su ejecución. La elaboración y las propuestas recogidas en este Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) están **cofinanciadas al 50% por el FEDER de la Unión Europea, en el Programa Operativo Plurirregional de España del periodo de programación 2014-2020**

### 3 PROGRAMA DE ACTUACIONES

#### 3.1 MOVILIDAD A PIE

Línea Estratégica	Código	Acción
Implantación de una red peatonal preferente	P1	Mejora de la red peatonal prioritaria
	P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares

## P1

## Mejora de la red peatonal prioritaria

### 1. Ámbito de actuación

**Movilidad peatonal**

### Línea estratégica

Implantación de una red peatonal preferente

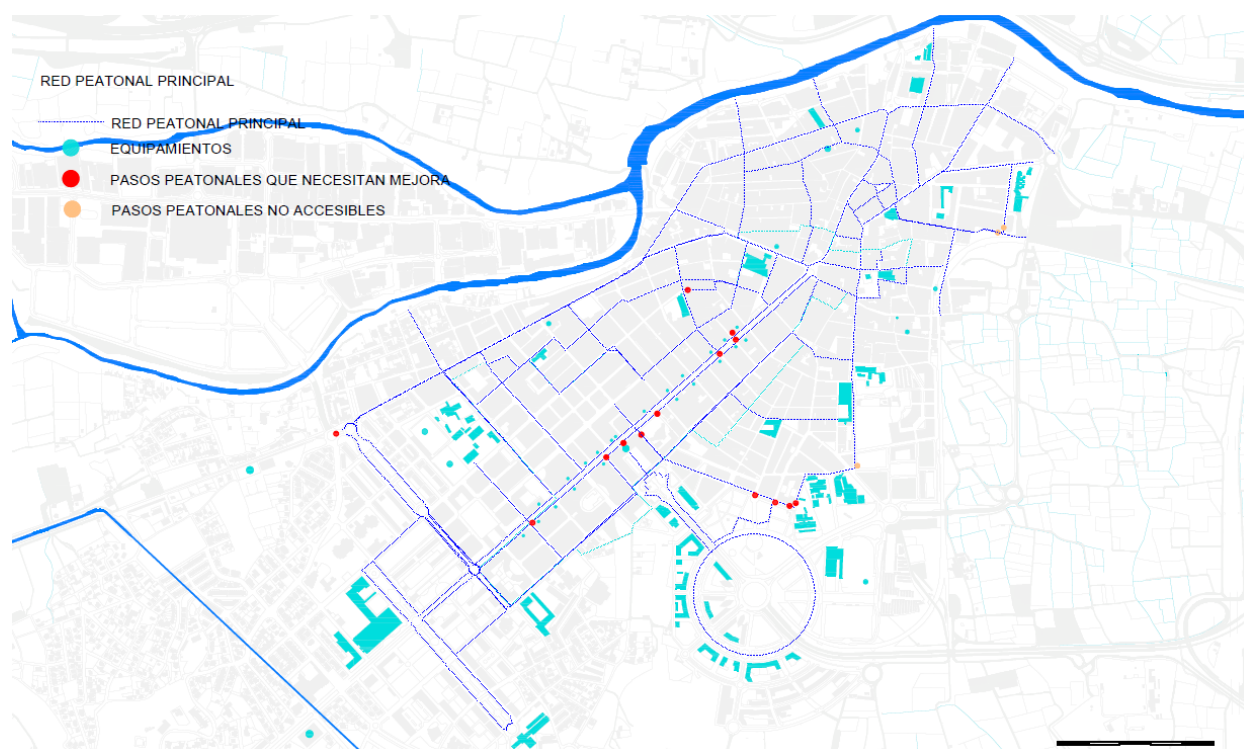
### 2. Objetivos

Reequilibrar el espacio público, dando más espacio a los medios no motorizados

Mejorar la accesibilidad en las áreas de centralidad de Torrent.

Mejorar la seguridad de los peatones en los espacios de mayor afluencia.

### 3. Descripción de la acción



Con el objetivo de facilitar los desplazamientos entre las zonas de mayor afluencia de peatones, se definen áreas prioritarias de movilidad peatonal atendiendo a los siguientes criterios.

1. Presencia de equipamientos públicos. Centros educativos y religiosos, centros deportivos y mercados, edificios administrativos, etc....
2. Presencia de espacios públicos. Parques, plazas y zonas peatonales.
3. Presencia de actividad comercial. Área comercial entorno al eje de la Avenida del Vedat.

Se propone intervenir la Red de espacio público con los siguientes criterios:

P1 Mejora de la red peatonal prioritaria		
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ampliar las aceras a una sección mínima de 2,50m. libres de obstáculos en al menos una acera de la calle.</li><li>• Si la sección de la calle es inferior a 8 metros, se propone urbanizar la calle en plataforma única.</li><li>• Si la sección de la calle es inferior a los 10 metros, se propone eliminar el aparcamiento existente.</li><li>• Pasos con vados adaptados a los dos lados, en toda la red.</li><li>• Las aceras de sección de 2,50 deben estar conectadas por pasos con vados accesibles y señalizados de manera que se conforme una red accesible continua.</li></ul>		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Zona centro-eje de centralidad Avd. del Vedat.		Mejora de 17 pasos de peatones con señalización vertical y horizontal. 17 x 800€/unitat = 13.600 €
5. Documentación gráfica de referencia		17 x 800€/unitat = 13.600 €
Plano P-V1		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Alta, media, baja	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Objetivos ambientales relacionados
m.l. de red peatonal accesible en la red prioritaria		
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Edusi. Ayuntamiento.		--



## P2

## Mejora de la accesibilidad en entornos escolares

### 1. Ámbito de actuación

### Línea estratégica

#### Movilidad peatonal

Implantación de una red peatonal preferente

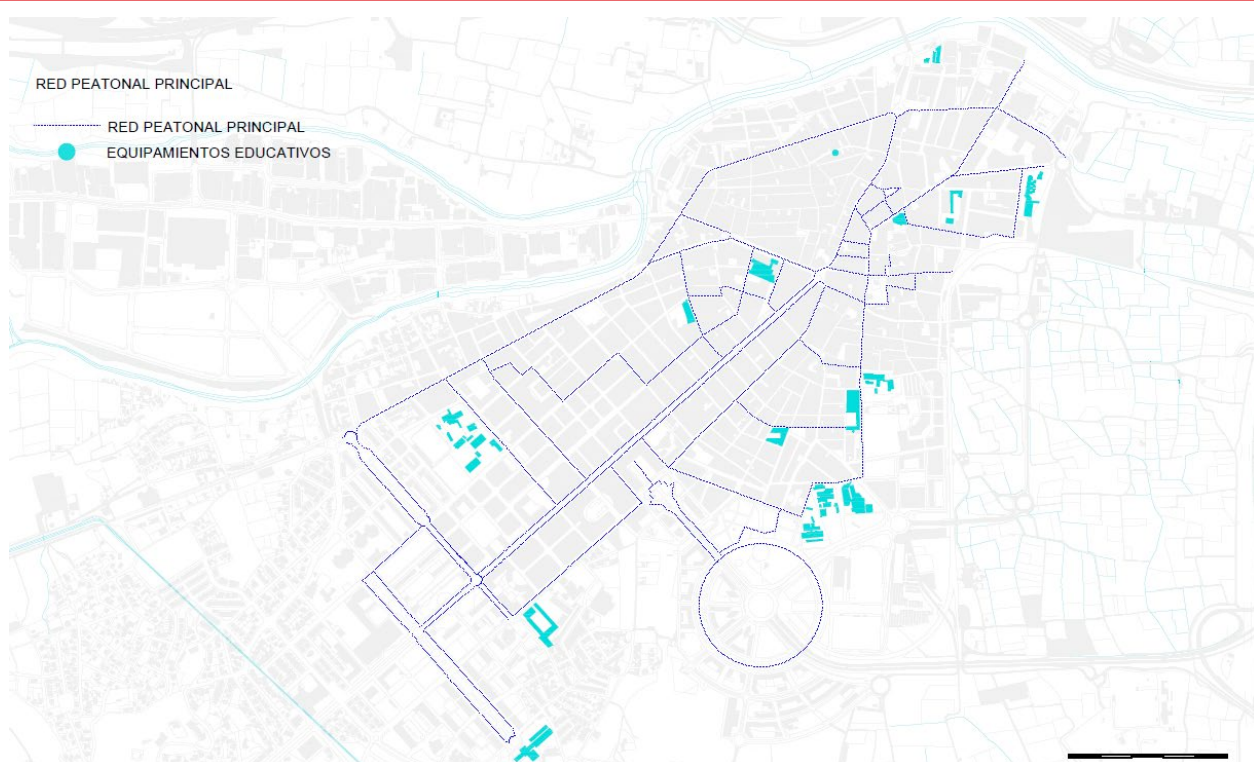
### 2. Objetivos

Mejorar la seguridad en los entornos escolares y en las sendas de acceso a los centros.

Pacificar los entornos de los centros educativos generando mecanismos de control de la circulación viaria.

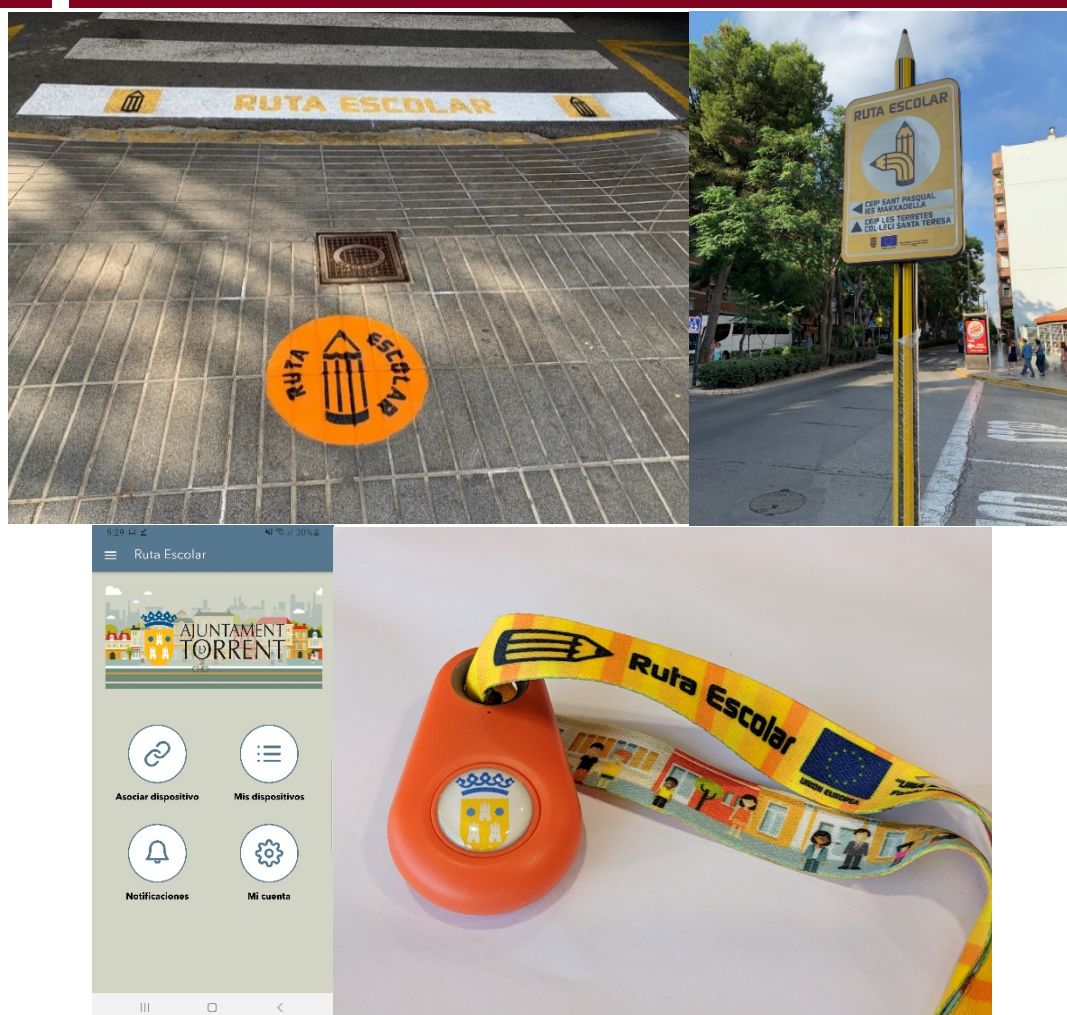
Continuar con el proyecto de rutas escolares ampliando el número de centros y alumnos que se vean beneficiados por esta acción.

### 3. Descripción de la acción





## P2 Mejora de la accesibilidad en entornos escolares



Rutas escolares del municipio de Torrent

Listado de centros educativos y bienestar social	
IES La Marxadella	CC Madre Petra
IES Serra Perenxisa	CC Pleyade
IES Tirant Lo Blanc	CC Santa Teresa
IES Veles e Vents	CC Santo Tomas de Aquino
CEIP Antonio Machado	CC Maria Auxiliadora
CEIP El Molí	CC El Vedat
CEIP Federico Maicas	CC La Purísima
CEIP Joan XXIII	CC Madre Sacramento
CEIP Les Terretes	CC Nuestra Señora Monte-Sión
CEIP Lope de Vega	FPA Joanot Martorell
CEIP Mare de Deu del Roser	Conservatorio Profesional de Música
CEIPE Miguel Hernández	Escola de música Unió Musical
CEIP Sant Joan Baptista	Escola de música del Cercle Catòlic
CC El Drac	Escola Oficial de idiomas

**P2****Mejora de la accesibilidad en entornos escolares**

De acuerdo a la reunión sectorial los centros y con Educación del Ayuntamiento de Torrent se precisa de manera prioritaria los siguientes aspectos:

- Mayor vigilancia por policía local en los accesos de los centros educativos.
- Reducción de la velocidad y adecuación de los puntos de llegada de vehículos. Relación estacionamiento-centro.
  - Este aspecto no es prioritario en colegios del centro como La Purísima, Virgen del Rosario o Lope de Vega)
  - Es prioritario en centros como San Pascual, Pleyadé, Julio Verne, El Drac, Madre Sacramento, La Marxadella, Serra Perenxisa o San Juan Bautista.
- Relación del transporte público y la distribución geográfica de los centros y los horarios.
- Implementación de rutas escolares seguras extensibles a todo el casco urbano.

Al igual que en la red prioritaria peatonal, las rutas escolares seguras pueden ir incorporando medidas con los siguientes criterios:

- Ampliar las aceras a una sección mínima de 2,50m. libres de obstáculos en al menos una acera de la calle.
- Si la sección de la calle es inferior a 8 metros, se propone urbanizar la calle en plataforma única.
- Si la sección de la calle es inferior a los 10 metros, se propone eliminar el aparcamiento existente.
- Pasos con vados adaptados a los dos lados, en toda la red.
- Las aceras de sección de 2,50 deben estar conectadas por pasos con vados accesibles y señalizados de manera que se conforme una red accesible continua.

4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Núcleo urbano de Torrent		60.000 €
5. Documentación gráfica de referencia		
Plano P-V1		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Alta, media, baja	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Objetivos ambientales relacionados
m.l. de red peatonal accesible en caminos escolares		
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
EDUSI. Ayuntamiento de Torrent		----

### 3.2 MOVILIDAD EN BICICLETA

Línea estratégica	Código	Acción
Extensión de la red ciclista	B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles.
Aparcamiento para bicicletas	B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.
Programas en áreas de actuación preferente	PEM 1	Programas estratégicos de movilidad

## B1

## Ampliación de la red de carriles bici y ciclocalles.

### 1. Ámbito de actuación

Movilidad en bicicleta

### Línea estratégica

Extensión de la red ciclista

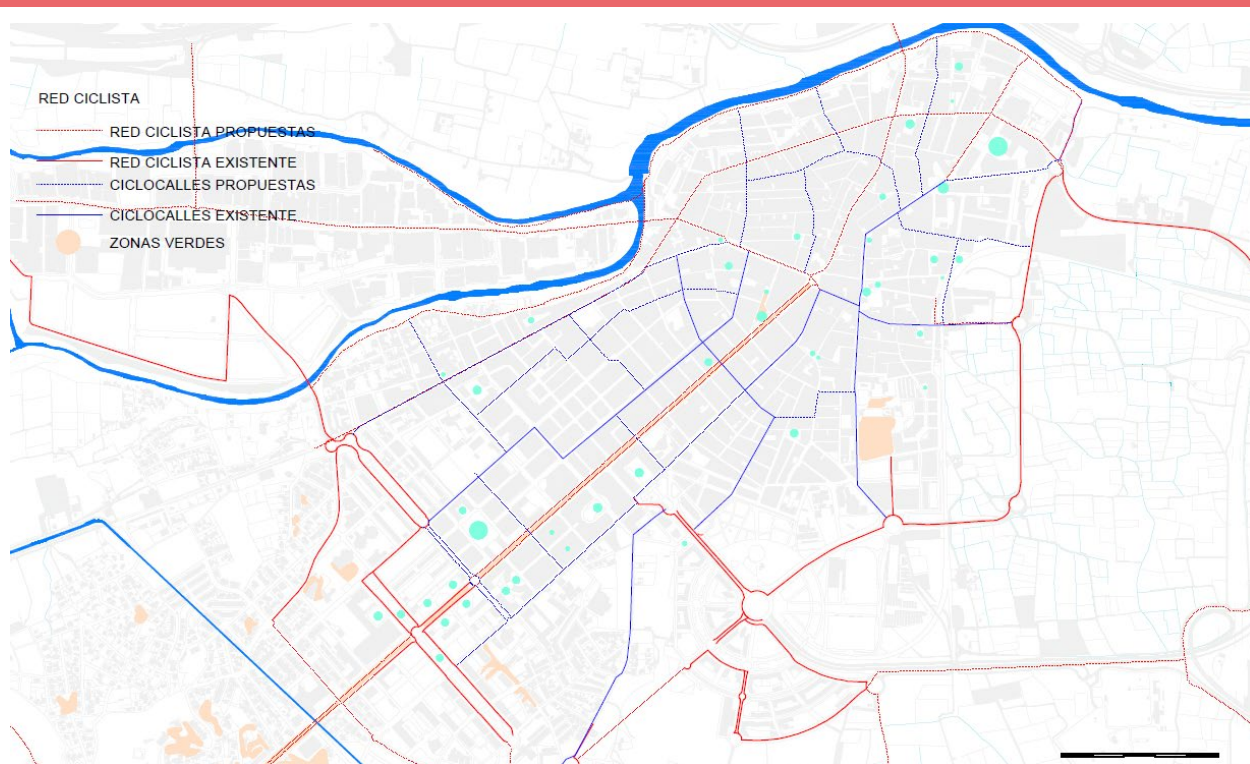
### 2. Objetivos

Fomentar el uso de la bicicleta o VMP para reducir el uso del vehículo privado en transportes de corta duración dentro de las áreas residenciales.

Mejorar la seguridad de la movilidad ciclista y VMP en el ámbito del PMUS de Torrent.

Conseguir una mejor convivencia entre los diferentes modos de desplazamiento urbanos.

### 3. Descripción de la acción





**B1****Ampliación de la red de carriles bici y ciclocalles.**

*Carril bici en calzada segregado por balizas, conexión con la Ronda del Safranar.*

Las principales propuestas de la malla ciclista se articulan en base al modelo de movilidad propuesto en el PMUS. La malla ciclista propone una circulación en anillo, otra radial de conexión anillo-centro y una mallado de las zonas residenciales-comerciales que forman los espacios de centralidad de Torrent. De este modo las propuestas se concretan de la siguiente manera:

- Propuestas de movilidad circular:

- Cerrar la ronda ciclista interior. Se precisan dos actuaciones de conexión:
  - Integrar carril bici en la futura conexión Avd. Barcelona-rotunda Pallardó-Albaida.
  - Integrar carril bici en Vicent Pallardó hasta conectar con Avd. San Lorenzo.
- Anillo Verde. El anillo verde se apoya en los elementos del paisaje que pueden conformar una infraestructura verde interconectada. El barranco de Xiva i Horteta, los pinares del Vedat o l'Horta del Safranar.

- Propuestas de movilidad radial y en malla.

- Se propone un conjunto de accesos radiales en forma de ciclocalles desde las vías circulares que penetren en la trama urbana.
- En el centro histórico y paralelas a la Avd. del Vedat se propone un conjunto de ciclocalles que mejoren la movilidad ciclista.

En las ciclocalles es necesario mejorar la señalética vertical y horizontal

4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Núcleo urbano de Torrent		Ejecutar en 3 fases, en cada una de ellas se invierte:
5. Documentación gráfica de referencia		Ciclocalles: 600 ml 60 euros/ml. Total = 36000 €
C1		Carriles bici: 600 ml 120 euros/ml. Total = 72000 €
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable

B1			Ampliación de la red de carriles bici y ciclocalles.		
Fase 1, 2 y 3		Alta, media, baja		Ayuntamiento de Torrent	
10. Indicadores de evaluación de la propuesta			11. Objetivos ambientales relacionados		
m.l. de red ciclista ejecutada (carriles bici y ciclocalles)			Reducción de emisiones de CO2		
12. Posibles fuentes de financiación			13. Acciones relacionadas		
EDUSI. Ayuntamiento de Torrent.			PEM1		

**B2****Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.****1. Ámbito de actuación****Movilidad en bicicleta****Línea estratégica**

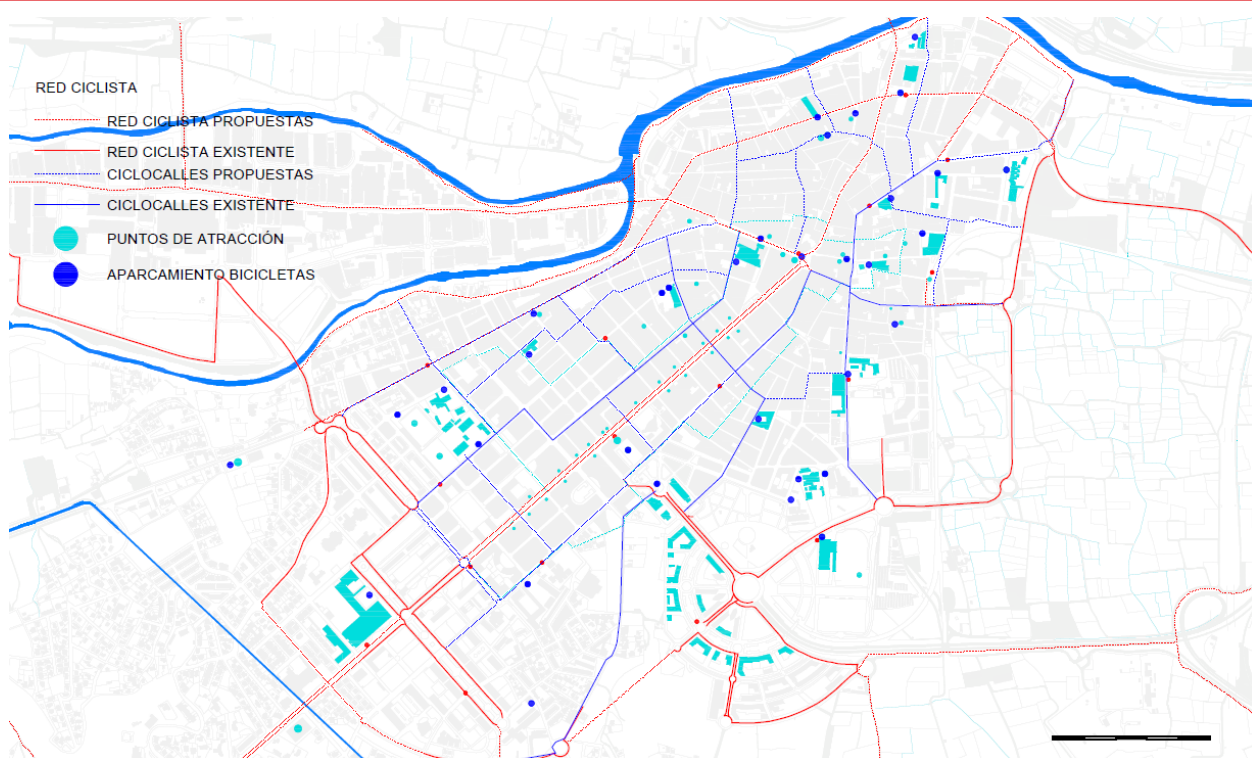
Extensión de la red ciclista

**2. Objetivos**

Fomentar el uso de la bicicleta o VMP para reducir el uso del vehículo privado en transportes de corta duración dentro de las áreas residenciales.

Mejorar la seguridad de las bicicletas en los aparcamientos destinados a este medio de transporte.

Conseguir una mejor convivencia entre los diferentes modos de desplazamiento urbanos, integrando el nuevo mobiliario a ser posible en espacios que no vayan en detrimento del espacio público-peatonal.

**3. Descripción de la acción**

Se proponen aparcamientos públicos de bicicleta de tipo U-invertida. El soporte de tipo U-Invertida está constituido por una pieza metálica acodada que permite amarrar dos bicicletas, una de cada lado. De este modo, la bicicleta se apoya en su totalidad contra el soporte. El modelo U-Invertida, que se muestra en la foto, es el más sencillo, aunque existen muchas variantes de diseño que cumplen con los mismos objetivos de seguridad. Este tipo de soporte se conoce también como Universal.



**B2****Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.**

La red de aparcamientos públicos de bicicleta se instalará preferentemente sobre calzada tratando de no invadir el espacio público peatonal, lo cual generaría más barreras arquitectónicas.

Se propone una red de 32 aparcamientos con equipamientos que recojan de 3 a 12 U invertidas con capacidad de 6 a 24 bicicletas. Se estima una capacidad total de aparcamiento para 576 bicicletas.

**4. Zona de actuación**

Núcleo urbano de Torrent

**8. Coste (€)**

288 U invertidas x 200 € = 57.600 €  
En 3 fases: 19.200 € en cada fase.

**5. Documentación gráfica de referencia**

Plano Torrent

**6. Fase****7. Prioridad****9. Responsable**

Fase 1, 2 y 3

Alta, media, baja

Ayuntamiento de Torrent

**10. Indicadores de evaluación de la propuesta**

Número de aparcamientos ejecutados

**11. Objetivos ambientales relacionados**

Reducción de emisiones de CO2

**12. Posibles fuentes de financiación**

EDUSI. Ayuntamiento de Torrent

**13. Acciones relacionadas**

## PEM1 Programas estratégicos de movilidad

### 1. Ámbito de actuación

**Movilidad peatonal y en bicicleta**

### Línea estratégica

Programas de actuación sobre ámbitos de actuación preferente

### 2. Objetivos

Establecer programas de actuación consensuados con la población y los principales agentes interesados para dinamizar zonas del municipio con especial potencial ambiental, cultural o económico.

Los ámbitos de actuación preferente son los siguientes:

B2.1. Anell verde de Torrent.

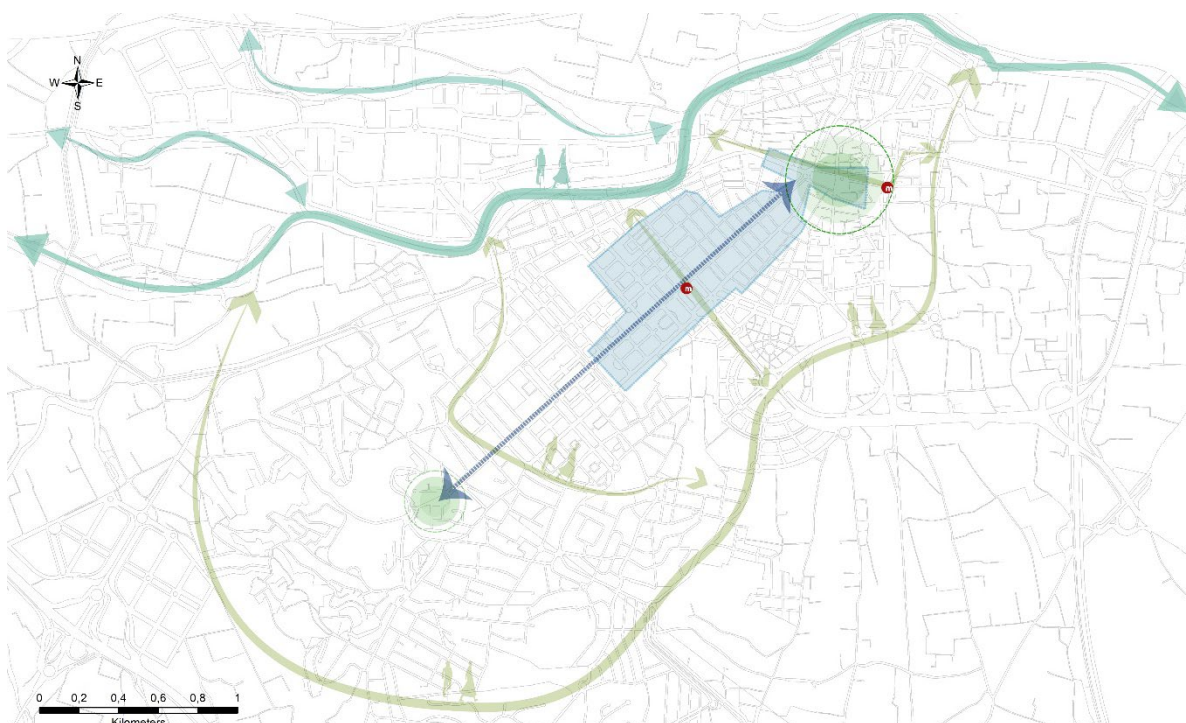
B2.2. Avenida del Vedat.

B2.3. Centro histórico.

En el caso de la Avenida del Vedat y el centro histórico, estos espacios aglutinan la mayor parte de referencias positivas y negativas, como elementos de centralidad donde surgen conflictos por la saturación del espacio público y la presencia de actividad económica.

El anillo verde con la revalorización del barranco de Xiva y Horteta es un programa de futuro que ya aparece en la EDUSI como uno de los potenciales de Torrent.

### 3. Descripción de la acción



#### PROGRAMA DE L'ANEL VERD DE TORRENT.

Aprovechando las zonas de servidumbre del barranco de Xiva-Horteta y el borde urbano de Torrent se trata de generar una senda ciclable-peatonal que pueda conectar con l'Horta de Safranar y los montes del Vedat.



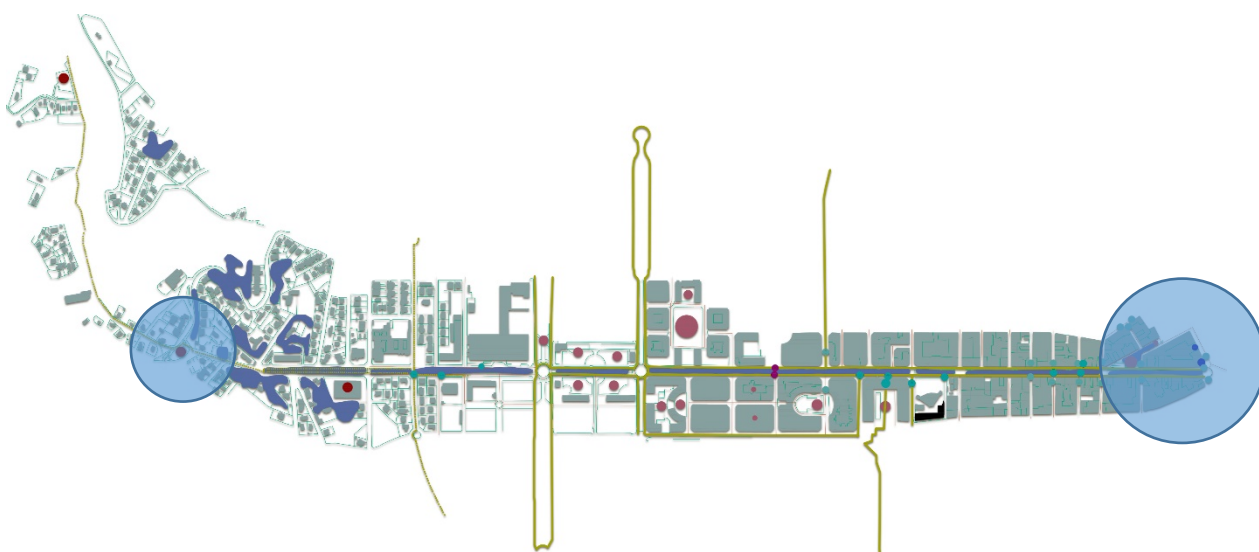
## PEM1 Programas estratégicos de movilidad

este anillo verde es una apuesta de futuro que precisa de un proceso de participación y concertación y de este modo se propone desarrollar la figura de PROGRAMA DE PAISAJE recogida en la LOTUP como mecanismo de integración de este elemento vertebrador de la infraestructura verde del territorio.



### PLAN CENTRO.

El plan centro ha de guiar las acciones en este espacio de centralidad de manera coordinada y atendiendo a las necesidades y demandas de los diferentes actores. Los problemas de tráfico, de aparcamiento o de convivencia de modos de desplazamiento hacen necesaria una estrategia que marque acciones que conduzca hacia una pacificación de todo el centro. Estas acciones pautadas en el tiempo pueden tener un carácter reversible como sistema de aproximación hacia una situación de mayor equilibrio entre los usos y actividades presentes.



### PLAN DE ACTUACIÓN DE LA AVENIDA DEL VEDAT

La Avenida del Vedat vertebrará las dos grandes áreas urbanas de Torrent el casco urbano compacto y las urbanizaciones del Vedat, conectando los dos espacios de centralidad respectivos. En el eje de centralidad del municipio se concentran un número elevado de conflictos con cruces peligrosos para los vehículos, pasos

PEM1 Programas estratégicos de movilidad		
de peatones con escasa visibilidad, falta de convivencia de la movilidad en bicicleta... Esta situación precisa de un estudio integral de la avenida con el objeto de consensuar el carácter que ésta debe adquirir para el futuro a través de un proceso participativo.		
4. Zona de actuación	8. Coste (€)	
Núcleo urbano de Torrent	B2.1. Programa de paisaje anillo verde de Torrent. 20.000 €	
5. Documentación gráfica de referencia	B2.2. Plan actuación Avenida del Vedat. 20.000 €	
	B2.3. Plan Centro histórico. 20.000 €	
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Alta, media, baja	Ayuntamiento de Torrent.
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. objetivos ambientales relacionados	
Superficie de municipio afectada por estos planes	Reducción de emisiones de CO2 Mejora del paisaje	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
EDUSI. GVA. Ayuntamiento de Torrent		

### 3.3 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Línea estratégica	Código	Acción
Mejora del transporte público urbano	TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge
	TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano
Mejora del transporte público interurbano	TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste
Reducir el impacto del transporte público	TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano
Fomentar la intermodalidad	TP5	Fomentar la intermodalidad

**TP1****Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge****1. Ámbito de actuación****Línea estratégica****Movilidad en transporte público**

Mejora del transporte público urbano

**2. Objetivos**

Mejorar la red de transporte público para hacerla más eficiente, segura, accesible, confortable y bien conectada.

Fomentar la intermodalidad con el transporte público.

Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.

**3. Descripción de la acción**

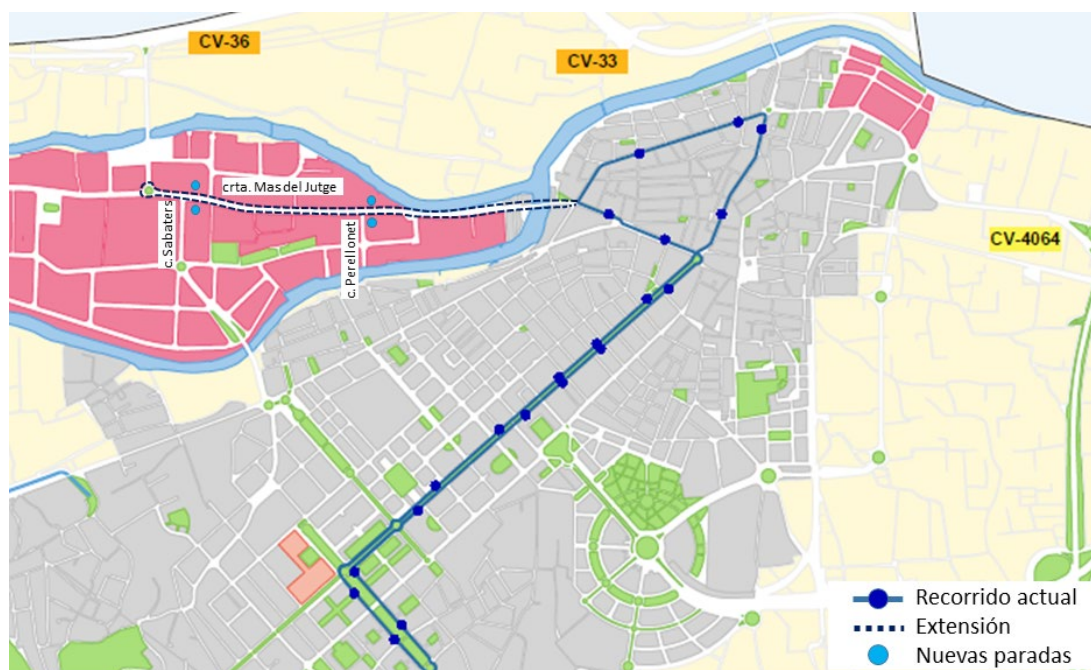
El polígono de Mas del Jutge no dispone de servicio de autobús urbano y dificulta a los trabajadores de Torrent llegar en modos alternativos al vehículo privado. Con el objetivo de reducir los desplazamientos laborales en vehículo privado, se propone la extensión de la línea 3 del servicio de bus urbano hasta el enlace de la carretera Mas del Jutge con la calle Teixidors.

La extensión, de 3km, contaría con 4 nuevas paradas en la carretera del Mas del Jutge:

- 2 paradas a la altura de la calle Sabaters
- 2 paradas a la altura de la calle Perellonet

Al ser la línea más larga, se propone que el nombre de expediciones que pasen por el polígono sea de 1 cada 2, es decir, con un intervalo de paso de 50 minutos entre las 7h y las 18:10h (14 expediciones). A partir de esa hora hace las mismas que toda la línea (4 expediciones).

La ampliación del servicio permitirá conectar una zona de alta ocupación con el centro del municipio y la estación de metro de TorrentAVINGUDA, favoreciendo el desplazamiento de los trabajadores en modos sostenibles.



Extensión propuesta

**4. Zona de actuación****8. Coste (€)**



TP1 Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge		
Polígono industrial de Mas del Jutge		Para el cálculo del déficit de explotación asociado a la mejora se utiliza la fórmula del Decreto 344/2006 de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, de la Generalitat de Cataluña:
<b>5. Documentación gráfica de referencia</b>		
Mapa TP1		$D = 365 \cdot r \cdot p \cdot 0,7$ <p>Siendo:</p> <p>D = déficit de explotación del transporte público de superficie</p> <p>r = incremento de los kms totales del recorrido diario</p> <p>p = precio unitario del km recorrido</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Precio unitario: 3,35€/km transporte urbano (aplicado el incremento del IPC correspondiente, 2019)</li> <li>3 km (extensión)</li> <li>18 exp/dia</li> </ul> $D = 365 \times 54 \times 3,35 \times 0,7 = 46.219,95€$ <p>Coste de instalación de la señalización de 4 paradas nuevas: 4 paradas x 500€/unidad = 2.000€</p> <p><b>TOTAL: 48.219,95€ (1er año); 46.219,95€ (siguientes)</b></p>
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioridad</b>	<b>9. Responsable</b>
Fase 1, 2 y 3	Alta	Ayuntamiento de Torrent
<b>10. Indicadores de evaluación de la propuesta</b>		<b>11. Cuantificación ambiental</b>
G2, G2b, G3, TC2, AM1, AM1a, AM2, AM2a.		OA1, OA2, OA3, OA4
<b>12. Posibles fuentes de financiación</b>		<b>13. Acciones relacionadas</b>
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana		TP2, TP4, TP5, VM1




TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano
<b>1. Ámbito de actuación</b>	<b>Línea estratégica</b>
<b>Movilidad en transporte público</b>	Mejora del transporte público urbano
<b>2. Objetivos</b>	
<p>Mejorar la red de transporte público para hacerla más eficientes, segura, accesible, confortable y bien conectada.</p> <p>Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.</p>	
<b>3. Descripción de la acción</b>	
<p>Esta medida propone mejorar la accesibilidad de las paradas, tanto del autobús urbano como del interurbano.</p> <p>La acción comprende actuaciones como mejorar aceras, suprimir obstáculos, construir plataformas de acceso al autobús y construir pasos de peatones adaptados en el entorno inmediato de la parada.</p> <p>Las principales deficiencias que se valoran en cuanto a accesibilidad son la falta de un paso de peatones cercano y un ancho de acera inferior a 1,5 metros. En el ámbito del bus urbano se han detectado 30 paradas (28,6%) con déficits de accesibilidad.</p> <p>A continuación se detallan las paradas donde es necesario intervenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sin paso de peatones ni acera &gt;1,5m (7):             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cuatre Carrers</li> <li>○ Ctra. Montserrat (Mercajardín)</li> <li>○ Barrio San Gregorio (línea roja)</li> <li>○ El Greco (línea roja)</li> <li>○ Camí Morredondo</li> <li>○ Camí Mala Pujada</li> <li>○ Quevedo (prolongación Miramar)</li> </ul> </li> <li>- Sin paso de peatones adaptado (12):             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Padre Fernando/ Santos Patronos</li> <li>○ Calle El Greco, 24</li> <li>○ Jacinto Benavente</li> <li>○ Lido</li> <li>○ Río Palancia / Alcalá Galiano</li> <li>○ Club de Tennis</li> <li>○ Estanislao Alberola</li> <li>○ Río Palancia</li> <li>○ Santa Apolonia / Brisas del Vedat</li> <li>○ Santa Apolonia / Quevedo</li> <li>○ Calderón de la Barca (c. Barranc de Picassent)</li> <li>○ Garellano / Lepanto (n. 5)</li> </ul> </li> <li>- Sin acera &gt;1,5m (11):             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mercado/ 25 abril</li> <li>○ Barrio San Gregorio (línea verde)</li> <li>○ IES Veles e Vents (línea verde)</li> <li>○ IES Veles e Vents (línea roja)</li> <li>○ Mas de la Muntanyeta (línea roja)</li> <li>○ Garellano / Lepanto (c. Cuba)</li> <li>○ Área recreativa la Marxadella, 26</li> <li>○ Marià Benlliure</li> </ul> </li> </ul>	

TP2 Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano		
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Magallanes</li> <li>○ Valencia / Xenillet</li> <li>○ Valencia / Centre Salut</li> </ul> <p>En el bus interurbano se han detectado 11 paradas (31,4%) con déficit de accesibilidad. Algunas de ellas comparten parada con las líneas de autobús urbano, y por ello no se citan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sin paso de peatones ni acera &gt;1,5m (4): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Casa Ejercicios</li> <li>○ Las Palmeras</li> <li>○ El Porvenir</li> <li>○ Toll y la Alberca (Mercachina)</li> </ul> </li> <li>- Sin paso de peatones adaptado (4): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Villa Elvira</li> <li>○ Toll y la Alberca (Aldi)</li> <li>○ Camí Fachades, esq. C./ de las Palmeras</li> <li>○ Camí Reial CV405, 9 (hermanos Quintero)</li> </ul> </li> <li>- Sin acera &gt;1,5m (1): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Perú/Utiel</li> </ul> </li> </ul>		
4. Zona de actuación	8. Coste (€)	
Torrent	<p><b>Ampliación de las aceras</b> hasta 2,5 m (con una estimación de incremento de 15m<sup>2</sup> por parada):  18 paradas urbano + 5 interurbano = 23 p.  23 paradas x 15m<sup>2</sup> x 175€/m<sup>2</sup> = <b>60.375€</b></p> <p><b>Nuevos pasos de peatones adaptados</b>  19 paradas urbano + 8 interurbano: 27 p.  27 nuevos pasos con señalización vertical y horizontal: 27 x 800€/unidad = 21.600€  54 vados adaptados (2 por paso de peatones): 28 x 450€/unidad = 12.600€  Pasos + vados: 21.600€ + 12.600€ = <b>34.200€</b></p> <p><b>Coste total de la propuesta: 94.575€</b></p>	
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1 y 2	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. Cuantificación ambiental	
G1, G1b, G2, TC1, TC2	OA1, OA2, OA3, OA4	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
Diputación de Valencia. Generalitat Valenciana	TP1, TP3, TP5, VM3	

TP3	<b>Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste</b>
<b>1. Ámbito de actuación</b>	<b>Línea estratégica</b>
<b>Movilidad en transporte público</b>	Mejora del transporte público interurbano
<b>2. Objetivos</b>	
<p>Fomentar el uso del transporte público colectivo.</p> <p>Reducir los efectos ambientales derivados del transporte de personas y mercancías.</p> <p>Mejorar la accesibilidad de los usuarios en el transporte público.</p> <p>Incrementar la población cubierta por la oferta de transporte público.</p>	
<b>3. Descripción de la acción</b>	
<p>La Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Generalitat Valenciana elaboró, en marzo de 2019, el <i>Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste</i>.</p> <p>El proyecto propone, entre otras cosas, mejoras en el servicio de autobús interurbano en Torrent:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nueva línea L1 Torrent – CC Bonaire – Salt de l’Aigua <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Oferta de 23 expediciones de ida y 22 de vuelta de lunes a sábado laborables (11 de ida y 12 de vuelta de lunes a sábados de agosto).</li> <li>○ Permite la conexión con Alaquàs, Aldaia, Quart de Poblet y Manises.</li> <li>○ Las paradas en Torrent son: avenida Al Vedat, plaza de las Cortes, calle Gómez Ferrer y carretera de Torrent.</li> <li>○ Los viernes y sábados de todo el año la línea 1B ofrece cuatro expediciones de vuelta desde CC Bonaire.</li> </ul> </li> <li>- Línea L6 Valencia – Torrent – El Vedat (actual autobús 170 de Metro Valencia) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Oferta de 57 expediciones de ida y 56 de vuelta los días laborables, y 40 de ida y 39 de vuelta los fines de semana, festivos y laborables de agosto.</li> <li>○ Complementariamente, la línea ofrecerá expediciones sin pasar por El Vedat: 6 de ida y 7 de vuelta los laborables, 5 de ida y 3 de vuelta los sábados y 5 expediciones por sentido los festivos.</li> <li>○ Permite la conexión con Valencia, Xirivella y Alaquàs.</li> <li>○ Las paradas en Torrent son: avenida San Lorenzo, calle Utiel, calle Camino de los Cántaros, avenida Reina Sofía, avenida Al Vedat, plaza de las Cortes, calle Gómez Ferrer y carretera de Torrent.</li> </ul> </li> <li>- Nueva línea L7 Valencia – Xirivella – Alaquàs – Torrent – Calicanto <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Oferta de 2 expediciones de ida y 2 de vuelta los días laborables de todo el año.</li> <li>○ Permite la conexión con las urbanizaciones de Calicanto y con los municipios de Chiva, Alaquàs, Xirivella y Valencia.</li> <li>○ Las paradas en Torrent son: calle Paiporta, calle de la Luna, calle Roger de Lauria, calle Moratín, calle Núcleo, carretera Masía del Juez, calle Manuel Aznar, Camí Reial, calle Pintor Gerardo Palau, avenida Al Vedat, calle Gómez Ferrer, plaza de las Cortes, carretera de Torrent.</li> </ul> </li> <li>- Nueva línea de bus nocturno L8N Valencia – Paiporta – Picanya – Torrent <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Oferta de 4 expediciones por sentido las madrugadas de los fines de semana y festivos, entre las 3h y las 5:15h.</li> <li>○ Permite la conexión con Picanya, Paiporta y Valencia.</li> <li>○ Las paradas en Torrent son: avenida Al Vedat, calle Gómez Ferrer y plaza de las Cortes.</li> </ul> </li> </ul>	

TP3		<b>Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste</b>	
Desde el PIVUS se propone que el Ayuntamiento de Torrent inste a la Generalitat valenciana a la ejecución del nuevo proyecto, que viene a sustituir la anterior concesión CVV-250 y que mejorará la conexión en transporte público con los municipios aledaños y la capital.			
4. Zona de actuación		8. Coste (€)	
Torrent		Proyecto financiado por la Generalitat Valenciana. Costes anuales estimados: 8.854.357€ ( <i>fuentes: Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste</i> )	
5. Documentación gráfica de referencia			
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable	
Fase 1	Alta	Generalitat Valenciana	
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental	
G1b, G2, G2b, G4b, TC1a, VP1, VP1a, VP2, VP3, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA1, OA2, OA3, OA4	
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas	
Generalitat Valenciana		TP2, TP4, TP5, VM3	

TP4 Instar a una mejora de la flota del autobús urbano	
<b>1. Ámbito de actuación</b>	<b>Línea estratégica</b>
Movilidad en transporte público	Reducir el impacto del transporte público
<b>2. Objetivos</b>	
<p>Mejorar la red de transporte público para hacerla más eficiente, segura, accesible, confortable y bien conectada.</p> <p>Fomentar la intermodalidad con el transporte público.</p> <p>Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.</p>	
<b>3. Descripción de la acción</b>	
<p>El parque de autobuses urbano actual es anticuado, con una media de edad de 10,4 años:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 vehículo de 3,7 años.</li> <li>- 3 vehículos de 10,8 años</li> <li>- 3 vehículos con más de 12 años</li> <li>- 1 vehículo con 17,8 años.</li> </ul> <p>Se recomienda actualizar los vehículos de autobús cuando cumplen los 10 años. Por lo tanto, en Torrent deberían actualizarse 7 de los 8 vehículos en activo (el 87,5% de la flota).</p> <p>Esta medida proponer substituir gradualmente los autobuses, optando por nuevos vehículos con motores más eficientes que respeten la conservación del medio ambiente, como son los híbridos enchufables y los eléctricos.</p>	
	
Bus eléctrico de la ciudad de Valencia	
<b>4. Zona de actuación</b>	<b>8. Coste (€)</b>
Torrent	Coste aproximado por unidad:
<b>5. Documentación gráfica de referencia</b>	- Autobús híbrido: 300.000€/ut.
	- Autobús eléctrico: 400.000€/ut (puede variar según el sistema de carga de batería)
	Estimación de 5 nuevos vehículos híbridos y 2 vehículos eléctricos:
	H – 300.000€ x 5 ut = 1.500.000€
	E – 400.000€ x 2 ut = 800.000€

TP4 Instar a una mejora de la flota del autobús urbano		
<p><b>Coste total estimado: 2.300.000€</b></p> <p><b>Coste por fase:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fase 1: 2 vehículos híbridos = 600.000€</li> <li>- Fase 2: 1 vehículos híbrido + 1 eléctrico = 700.000€</li> <li>- Fase 3: 2 veh. Híbridos + 1 eléctrico = 1.000.000€</li> </ul>		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Alta	Ayuntamiento de Torrent Operador del servicio
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. Cuantificación ambiental	
G1, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3.	OA2, OA3, OA4, OA6	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
Ayuntamiento de Torrent, Operador del servicio	TP1, TP3	



TP5 Fomentar la intermodalidad	
<b>1. Ámbito de actuación</b>	<b>Línea estratégica</b>
Movilidad en transporte público	Fomentar la intermodalidad
<b>2. Objetivos</b>	
<p>Mejorar la red de transporte público para hacerla más eficientes, segura, accesible, confortable y bien conectada.</p> <p>Fomentar la intermodalidad con el transporte público.</p> <p>Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.</p>	
<b>3. Descripción de la acción</b>	
<p>La medida tiene por objetivo favorecer la intermodalidad de los usuarios del transporte público en base a una serie de actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Señalizar los intercambiadores en superficie (tren/autobús urbano/interurbano y Torrent bici): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Intercambiador de metro Torrent con Torren bici y estaciones de las líneas 1 y 2 de bus urbano</li> <li>○ Intercambiador de metro TorrentAVINGUDA con Torren bici, las líneas 1, 2 y 3 del bus urbano y las líneas 106, 170 y CV206.</li> <li>○ Intercambiador de Plaza América entre las líneas 1, 2 y 3 de bus urbano, las líneas 106 y 170 de bus interurbano y Torren bici.</li> </ul> </li> <li>- Localizar aparcamientos cerrados para bicicletas en las estaciones de metro de Torrent y TorrentAVINGUDA.</li> <li>- Estudiar la implantación de sistemas de transporte para bicicletas en los autobuses urbanos</li> </ul>	
 <p>Señalización intermodal en Barcelona, bus con porta bicis en Vancouver y aparcamiento seguro en Granada</p>	
<p>Complementariamente, se propone que la red urbana de autobús tenga una buena coordinación horaria con las estaciones de Torrent y TorrentAVINGUDA, con la finalidad de no exceder tiempos de espera razonables. Un tiempo de espera elevado implica una pérdida de competitividad del transporte público.</p>	
<b>4. Zona de actuación</b>	<b>8. Coste (€)</b>
Torrent	Señalización horizontal (simbología 28€/m²): estimación de 8 m² por intercambiador = 24 m² x 28 = 672€
<b>5. Documentación gráfica de referencia</b>	<p>Señalización vertical (215€/unidad): 3 intercambiadores x 215€ = 645€</p> <p>Aparcamiento para bicicletas seguro en las estaciones de Torrent y TorrentAVINGUDA: 15.000€/ut x 2 = 30.000€</p>



TP5 Fomentar la intermodalidad		
<p>Sistema de transporte de bicicletas para el autobús: 7.000€/unidad x 8 autobuses = 56.000€.</p> <p><b>Coste total: 87.317€</b>  <b>Coste por fase:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fase 1: Toda la señalización + 1 aparcamiento seguro + 2 bacas para bicis = 30.317€</li> <li>- Fase 2: 1 aparcamiento + 2 bacas para bicis = 29.000€</li> <li>- Fase 3: 4 bacas para bici = 28.000€</li> </ul>		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Media	Ayuntamiento de Torrent Operadores de Transporte Público
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. Cuantificación ambiental	
G1, G1a, G1b, G2, TC1, TC1a, B1, B1a, B2	OA1, OA2, OA3, OA4	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
Ayuntamiento de Torrent Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana, Operadores	TP1, TP2, TP3, VM3, AP2	

### 3.4 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

Línea estratégica	Código	Acción
Mejora de la red viaria	VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge
	VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía
	VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana
Reducción del impacto ambiental	VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico
	VM5	Promover técnicas de conducción eficiente

<b>VM1</b> Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge	
<b>1. Ámbito de actuación</b>	<b>Línea estratégica</b>
Movilidad en vehículo privado motorizado	Mejora de la red viaria
<b>2. Objetivos</b>	
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro. Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.	
<b>3. Descripción de la acción</b>	
<p>El proyecto del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge, actualmente en desarrollo (en el momento de redacción del PMUS) mejorará la movilidad y la accesibilidad en uno de los puntos con más tráfico del municipio.</p> <p>El proyecto contará con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcción de una rotonda ajardinada en <i>Quatre Camins</i></li> <li>- Ensanche de las aceras existentes, con una anchura media de 2 metros</li> <li>- Construcción de 2 carriles de 3m de ancho en cada uno de ellos</li> <li>- Repavimentación de las aceras y calzada</li> <li>- Diseño de una nueva red de alumbrado público</li> <li>- Renovación de la señalética existente</li> <li>- Renovación y reubicación de los semáforos existentes</li> <li>- Renovación de la red de abastecimiento de agua potable</li> <li>- Renovación de las canalizaciones de aguas residuales</li> <li>- Implantación de arbolado</li> <li>- Instalación de mobiliario urbano</li> <li>- Construcción de nuevas plazas de aparcamiento</li> </ul>	
	
Proyecto de mejora del enlace entre la c. Valencia y la crta. Mas del Jutge	
<b>4. Zona de actuación</b>	<b>8. Coste (€)</b>
Núcleo urbano de Torrent	El presupuesto global de la obra es de <b>626.281,02€</b>
<b>5. Documentación gráfica de referencia</b>	

<b>VM1</b> Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. Cuantificación ambiental	
G3, G4, G5, VP1, VP1a, VP2, A3, V1, V2, V3	OA5	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana	TP1, VM3, DUM4	

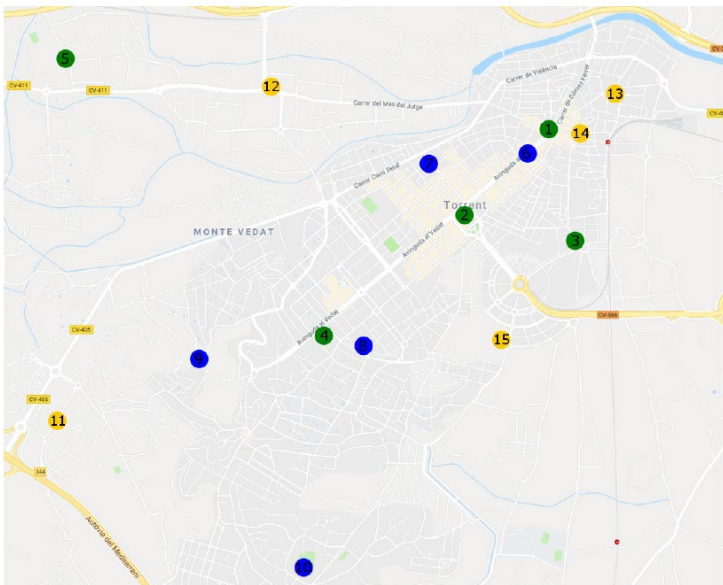
VM2 Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Movilidad en vehículo privado motorizado		Mejora de la red viaria
2. Objetivos		
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro. Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.		
3. Descripción de la acción		
<p>El proyecto contempla la construcción de una rotonda entre dos vías con alta intensidad de tráfico: la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía. La nueva glorieta permite una mayor fluidez del tráfico y disminuir el número de accidentes que se registran en este tramo.</p> <p>Así, el objetivo principal es conseguir la mejora de la red viaria y la accesibilidad del bulevar, a la vez que se calma el tráfico y se reduce la velocidad en el cruce, descongestionándolo en horas punta.</p>		
		
Proyecto de mejora del enlace entre la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Núcleo urbano de Torrent		El presupuesto global de la obra es de <b>185.665€</b>
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
G1b, G3, G4, G5, VP1, VP1a, VP2, AC1, AC2, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA5
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas

<b>VM2</b>	<b>Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía</b>
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana	VM3, VM4

VM3 Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Movilidad en vehículo privado motorizado		Mejora de la red viaria
2. Objetivos		
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro. Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías		
3. Descripción de la acción		
<p>Mejorar la señalización de código de las principales intersecciones de la red viaria urbana para hacerlas más seguras y accesibles.</p> <p>Se han identificado, en el conjunto de Torrent, 8 intersecciones que necesitan nueva señalización:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Calle Almirante Cervera con avenida de San Lorenzo: rehabilitar señal de prohibido el paso debido al mal estado.</li> <li>2. Camino de Realón con vía Camino: colocar señal de ceda el paso vertical junto a pintar icono horizontal de ceda el paso.</li> <li>3. Calle Vicente Pallardó con calle Padre Méndez: pintar icono horizontal de ceda el paso.</li> <li>4. Calle dels Teixidors con calle Mas del Jutge: repintar icono horizontal de ceda el paso.</li> <li>5. Glorieta de la carretera CV-411 con CV-413: pintar 4 líneas horizontales y 4 iconos de ceda el paso y 1 señal vertical nueva que sustituya una vertical.</li> <li>6. Camino Partida Corral del Colero con camino Calicanto: repintar icono horizontal de STOP.</li> <li>7. Calle nº1 Núcleo 22 con vía Pista: repintar iconos horizontales de STOP.</li> <li>8. Calle partida Casablanca con calle nº1 núcleo 35: rehabilitar señal de STOP.</li> </ol>		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Red viaria urbana de Torrent		<p>Relación de precios base:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Señal vertical: 215€/u</li> <li>• Señal de icono horizontal: 28€/u</li> <li>• Señal línea horizontal: 8€/m<sup>2</sup> (estimación media de una línea de detención de 4,5 m x 0,4m = 1,8 m<sup>2</sup>)</li> </ul> <p>Intersecciones de la red viaria urbana:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 señales verticales: 4 x 215€/u = 860€</li> <li>- 9 señales horizontales: 9 x 28€/u = 252€</li> <li>- 16,2 m<sup>2</sup> de línea horizontal: 16,2 x 8€/m<sup>2</sup> = 129,6€</li> </ul> <p><b>Coste total de la acción: 1.241,6€</b></p>
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental



VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana
G5, VP1, VP1a, VP2, M2, AC1, AC2,	OA5.
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent	TP2, TP3, TP5, VM1, VM2, DUM4, GM1

VM4 Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico		
<b>1. Ámbito de actuación</b>		<b>Línea estratégica</b>
Movilidad en vehículo privado motorizado		Reducción del impacto ambiental
<b>2. Objetivos</b>		
Fomentar los combustibles y tecnologías menos contaminantes.		
<b>3. Descripción de la acción</b>		
<p>El Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico de Torrent tiene por objetivo el aumento de la penetración de los vehículos eléctricos enchufables como hoja de ruta hacia una movilidad más sostenible.</p> <p>La propuesta principal del plan es el establecimiento de hasta 15 puntos de recarga para vehículos enchufables públicos, en tres fases, por toda la ciudad: cinco puntos de recarga en 2019, cinco puntos en 2021 y otros cinco puntos en el 2023.</p> <p>El plan tiene en consideración, además, las siguientes propuestas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Impulso de una ordenanza municipal que regule el uso del vehículo eléctrico, con indicaciones sobre el empleo de las estaciones de recarga y las zonas de aparcamiento próximas.</li> <li>- Campañas de difusión a usuarios y empresas donde se explique las capacidades reales del vehículo eléctrico, calidad del servicio o prestaciones técnicas.</li> <li>- Establecer un porcentaje determinado de los vehículos de la flota municipal que deben ser limpios.</li> </ul>		
<p><b>Figura 1. Distribución de las estaciones públicas de recarga del municipio. Fuente: PMVE de Torrent</b></p> 		
<b>4. Zona de actuación</b>		<b>8. Coste (€)</b>
Torrent		Asociado al coste del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico de Torrent.
<b>5. Documentación gráfica de referencia</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioridad</b>	<b>9. Responsable</b>

<b>VM4 Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico</b>		
Fase 1, 2 y 3	Media	Ayuntamiento de Torrent
<b>10. Indicadores de evaluación de la propuesta</b>		<b>11. Cuantificación ambiental</b>
G1, G3, G4, G5, V1b, VP1, VP1a, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA2, OA3, OA4, OA6
<b>12. Posibles fuentes de financiación</b>		<b>13. Acciones relacionadas</b>
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana		AP1, AP3, VM6

VM5 Promover técnicas de conducción eficiente		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Movilidad en vehículo privado motorizado		Reducción del impacto ambiental
2. Objetivos		
Educar, informar y sensibilizar la ciudadanía hacia unos valores de movilidad sostenible, saludable y segura. Fomentar los combustibles y tecnologías menos contaminantes.		
3. Descripción de la acción		
<p>Impulsar una estrategia que divulgue la conducción eficiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Difundir las buenas prácticas relacionadas con la conducción eficiente en el conjunto de la población.</li> <li>- Incorporar conceptos básicos de la conducción eficiente en las autoescuelas de Torrent.</li> <li>- Promover que las empresas formen en conducción eficiente.</li> <li>- Transmitir estas técnicas a la plantilla de trabajadores del Ayuntamiento.</li> <li>- Realizar cursos de conducción eficiente entre los trabajadores del Ayuntamiento que cuenten con una mayor movilidad asociada a su jornada laboral o lugar de trabajo.</li> <li>- Exigir la realización de un programa de estas características a los servicios externalizados por el consistorio (y que dispongan de movilidad asociada).</li> </ul>		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Torrent		
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
VP3, M1, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3, V1b		OA2, OA3, OA4, OA5, OA6
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, RACE, DGT.		VM5, VM4

### 3.5 APARCAMIENTO

Línea estratégica	Código	Acción
Regulación integral del espacio público	AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano
	AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent
	AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente
	AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública

AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano
1. Ámbito de actuación	Línea estratégica
Aparcamiento	Regulación integral del espacio público
2. Objetivos	
<p>Potenciar los desplazamientos a pie, favoreciendo las condiciones para la movilidad de los peatones destinando mayor superficie al espacio público, de mayor calidad, accesibilidad y seguridad. Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.</p>	
3. Descripción de la acción	
<p>Con el objetivo de reducir la el tráfico de agitación en el centro del municipio y fomentar los desplazamientos en modos no motorizados para distancias cortas, se propone ubicar señalización vertical de orientación que indique la oferta de aparcamiento fuera de calzada en el entorno más inmediato. Estos aparcamientos se encuentran en solares y espacios urbanizados donde se puede aparcar gratuitamente y son accesibles desde la red viaria principal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Calle Ermiteta</li> <li>- Calle Sant Lluís Beltran</li> <li>- Calle Camí Reial</li> <li>- Calle Segorbe</li> <li>- Calle Luís de Santàngel</li> <li>- Calle Alzira</li> <li>- Calle Alberique</li> <li>- Calle Camí Albaida</li> <li>- Calle Senda la Foyeta</li> <li>- Ágora Parc Central</li> <li>- Gimnasio Parc Central</li> <li>- Calle Miguel Servet</li> <li>- Calle M.<sup>a</sup> Déu Olivar – S. Amador</li> <li>- Calle M.<sup>a</sup> Déu Olivar – Espartero</li> <li>- Calle Espartero</li> <li>- Calle San Amador</li> <li>- Calle Músico José Ortiz</li> <li>- Calle Padre Feijoo</li> </ul>	



## AP1

## Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano

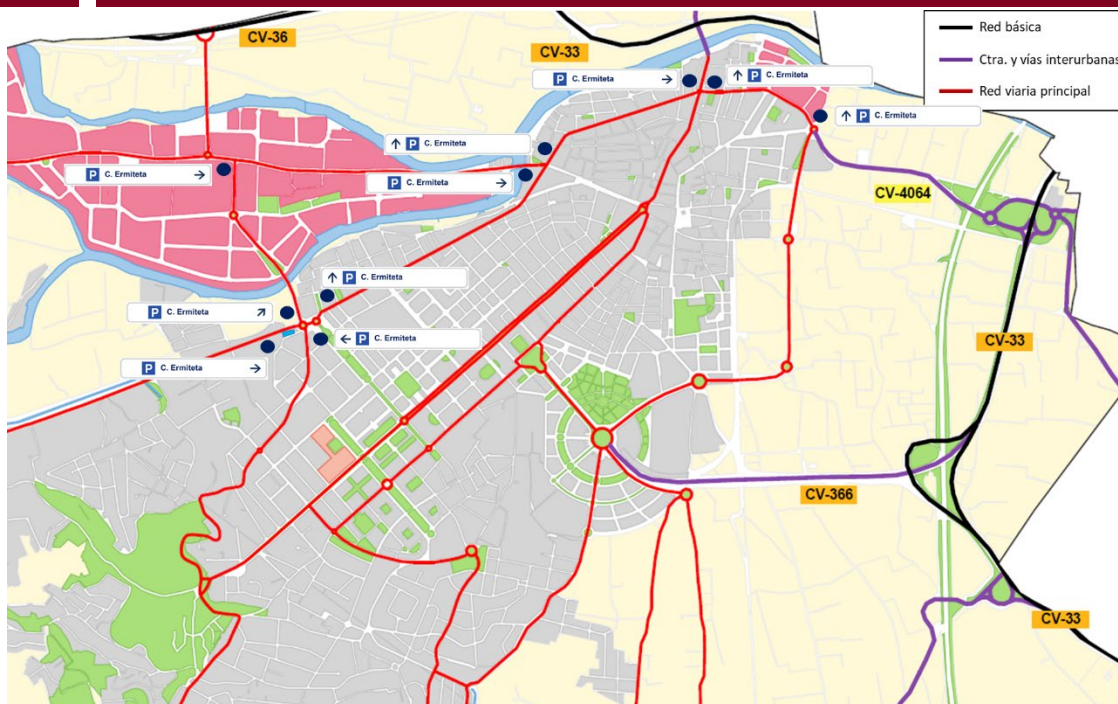


A continuación se presenta una propuesta de señalización de los aparcamientos disuasorios desde la red viaria principal hasta cada uno de ellos.

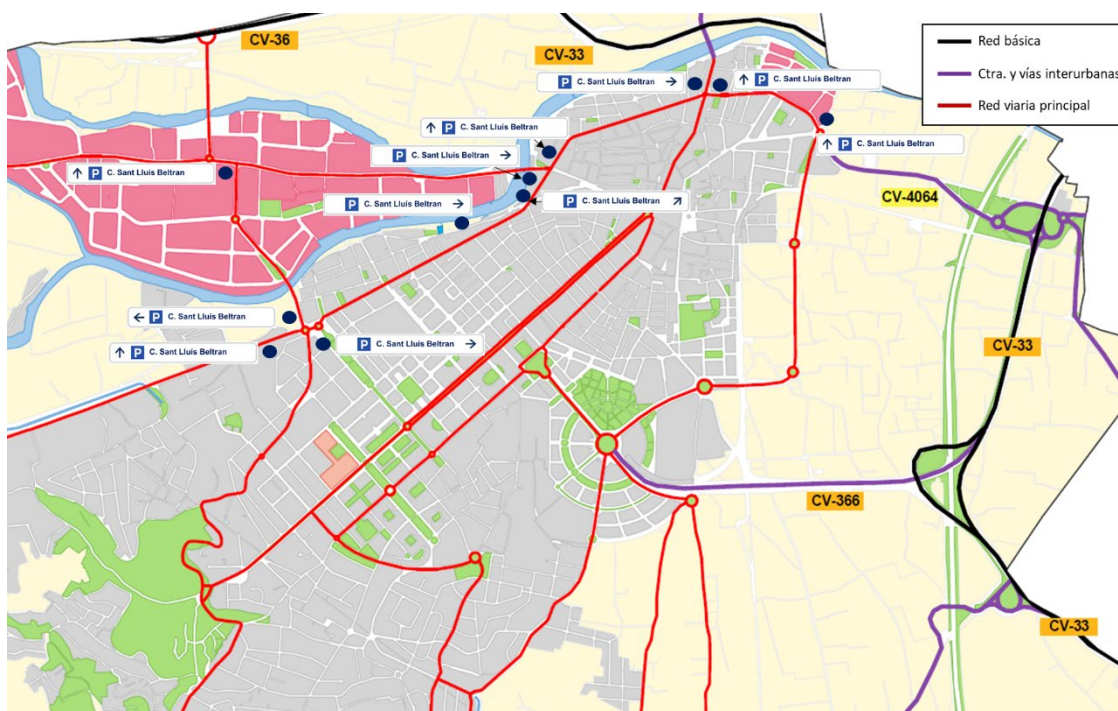
Los criterios para elaborar esta propuesta han consistido en señalar los aparcamientos desde los puntos de la red principal donde hace falta que el vehículo realice un cambio de dirección. También se han señalado las intersecciones en las que el conductor debe realizar un giro, además de aquellos cruces que, aunque el camino sea recto, se considere imprescindible. Los puntos de señalización se han escogido en base a la cercanía con el aparcamiento y siempre buscando las rutas óptimas.

AP1

## Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Ermiteta

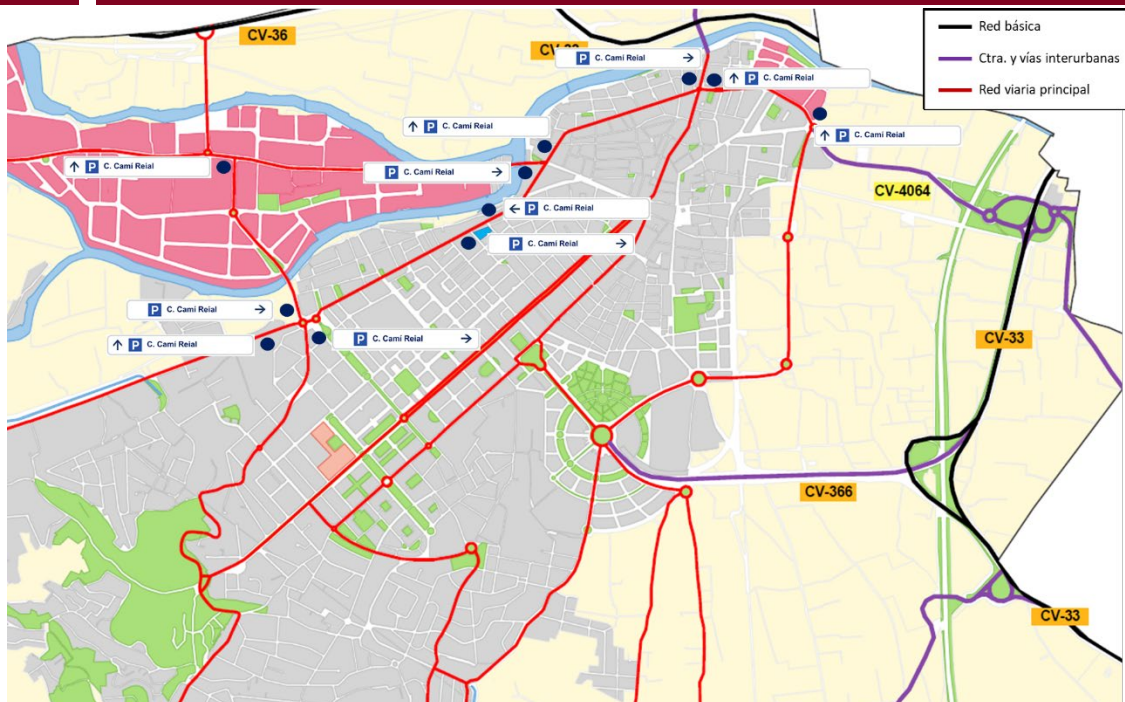


Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Sant Lluís Beltran

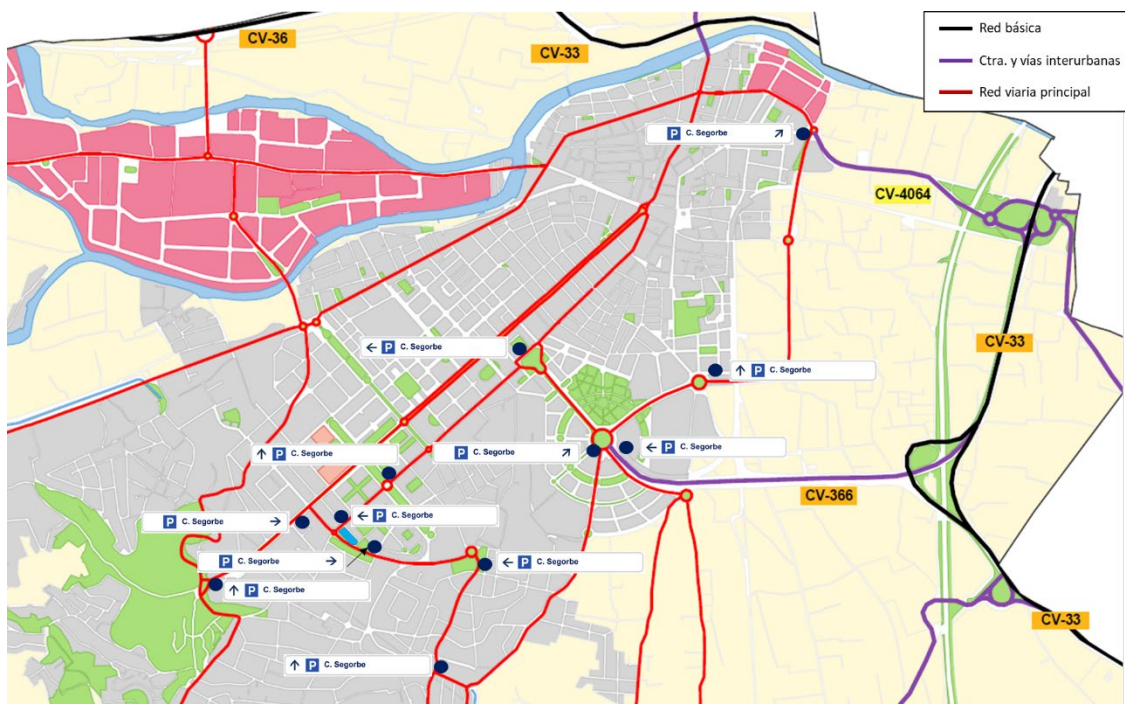


## AP1

## Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



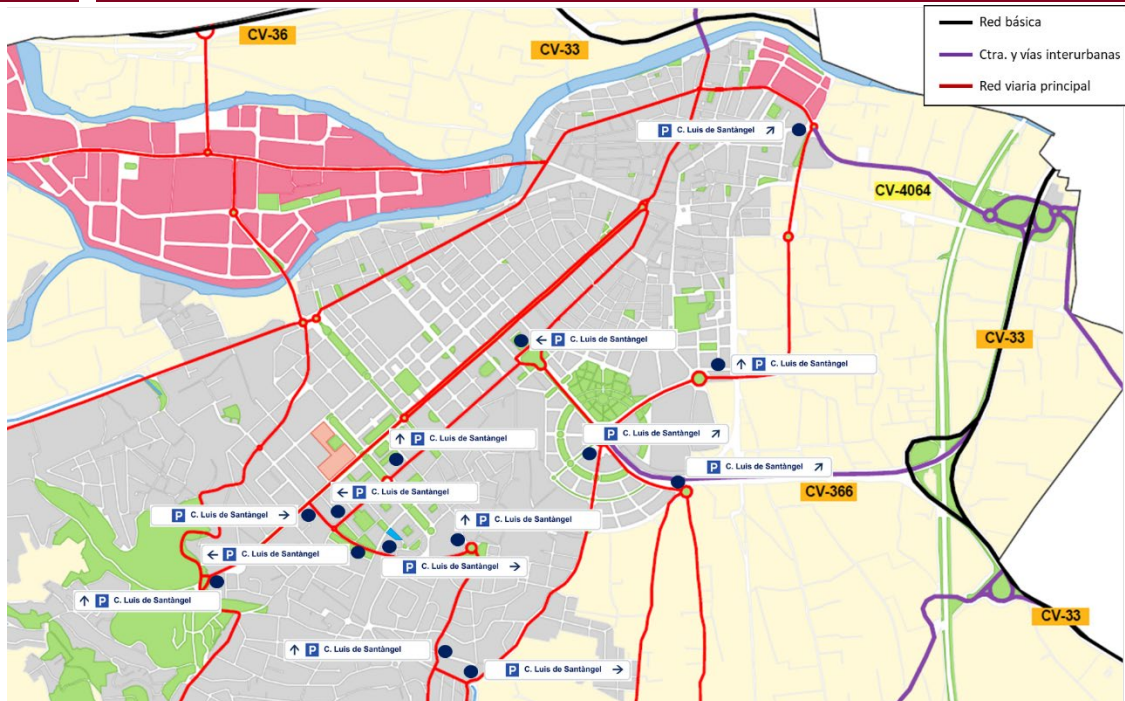
Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Camí Reial



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Segorbe

## AP1

## Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Luis de Santángel



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Alzira



## AP1

## Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Alberique



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Camí Albaida

## AP1

## Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Senda La Foyeta

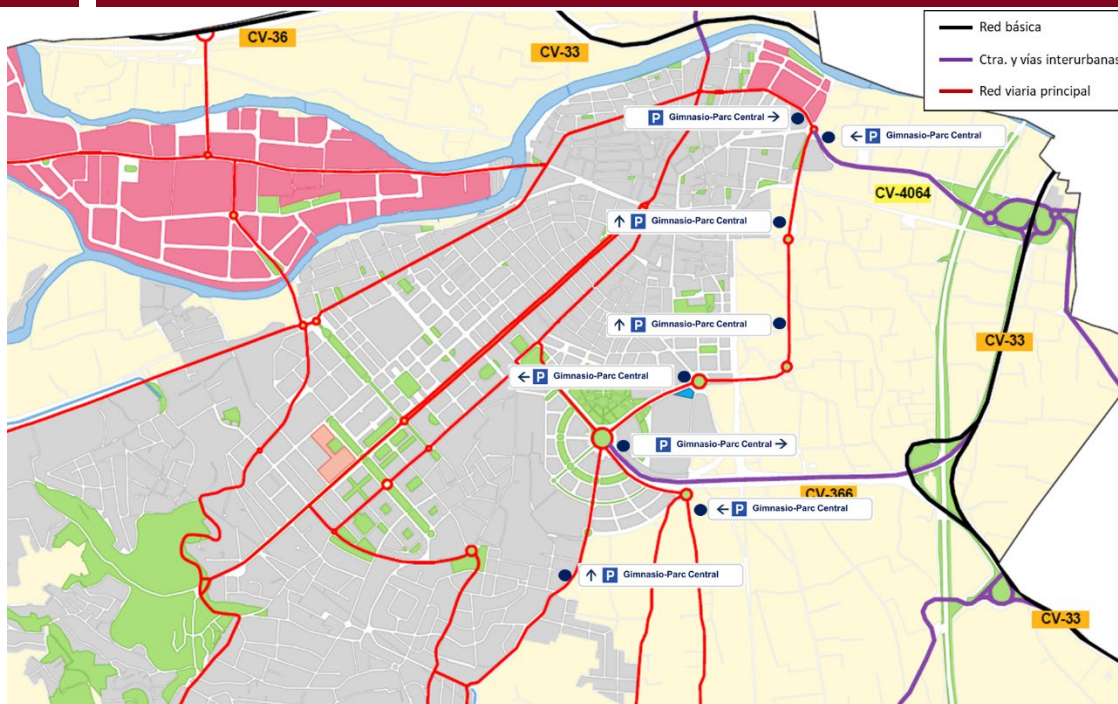


Propuesta de señalización para el aparcamiento de Ágora – Parc Central

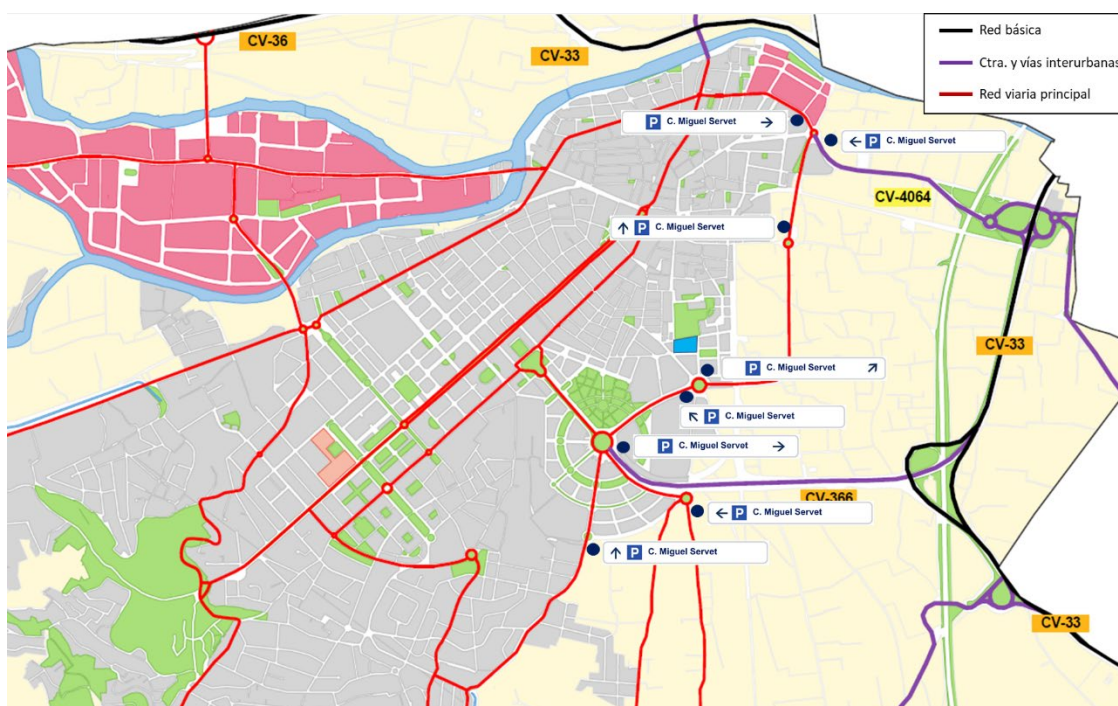


## AP1

## Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de Gimnasio – Parc Central

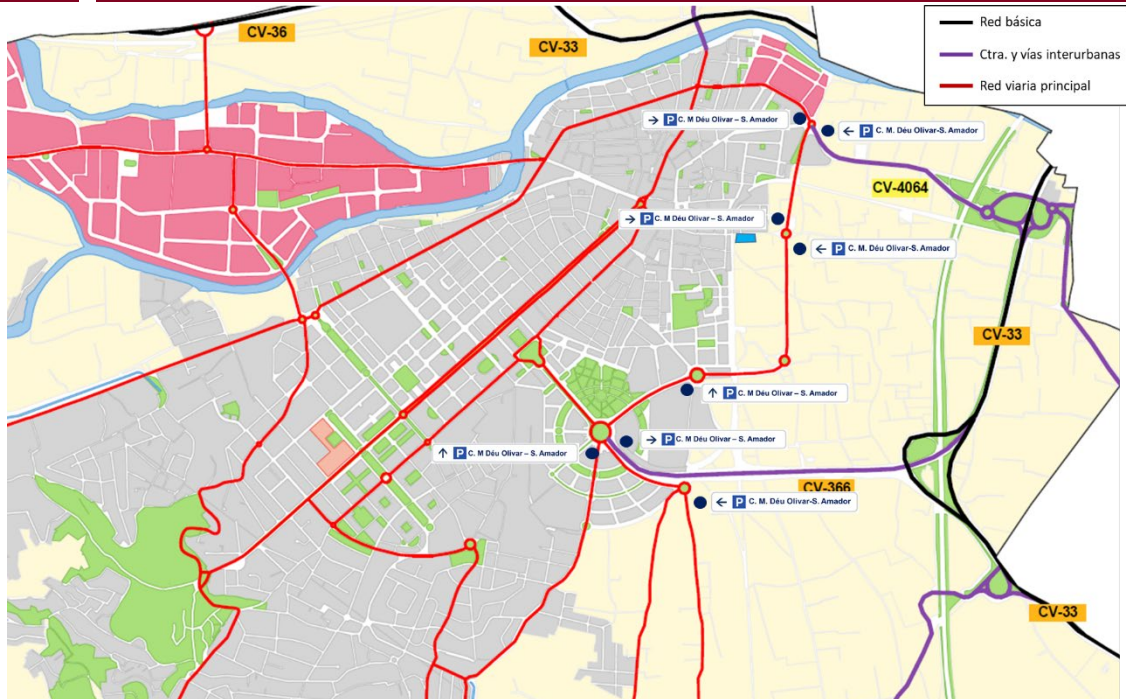


Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Miguel Servet

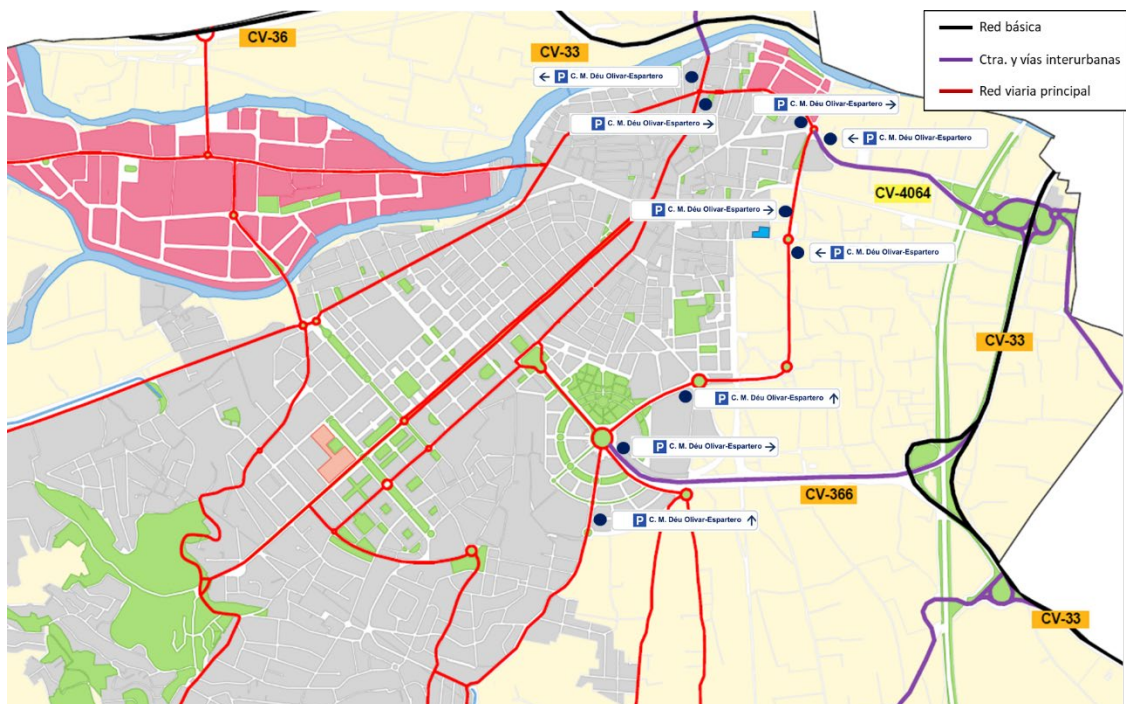


## AP1

## Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Maria de Déu Olivar - S. Amador

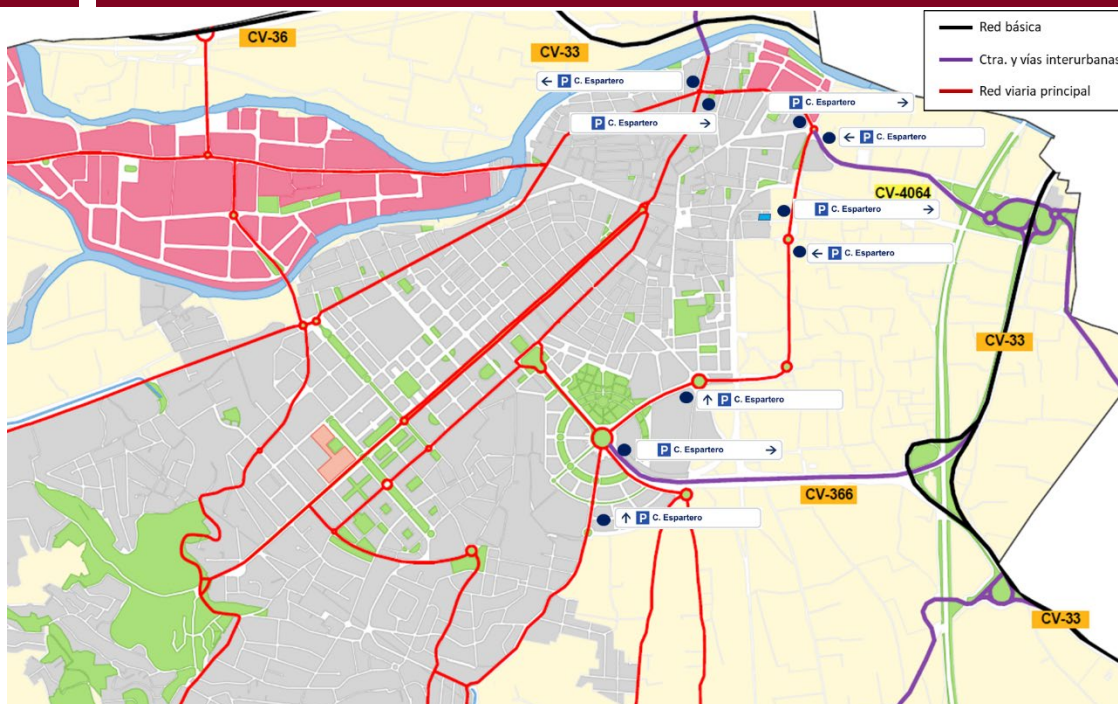


Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Maria de Déu Olivar - Espartero



AP1

## Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Espartero

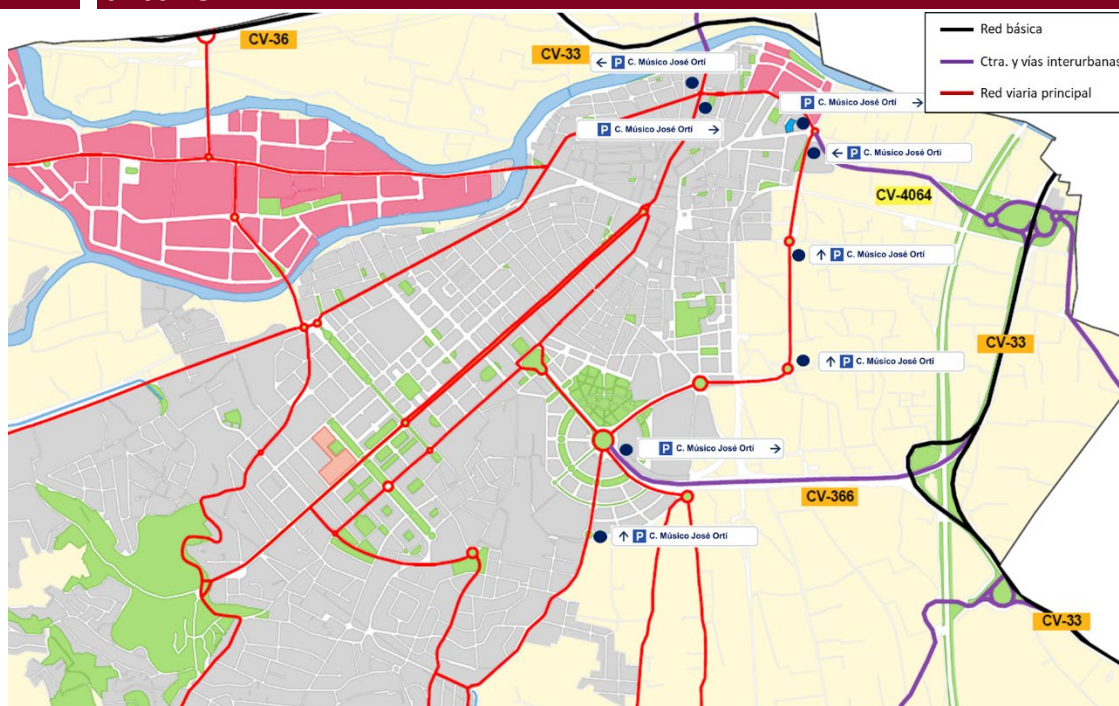


Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle San Amador

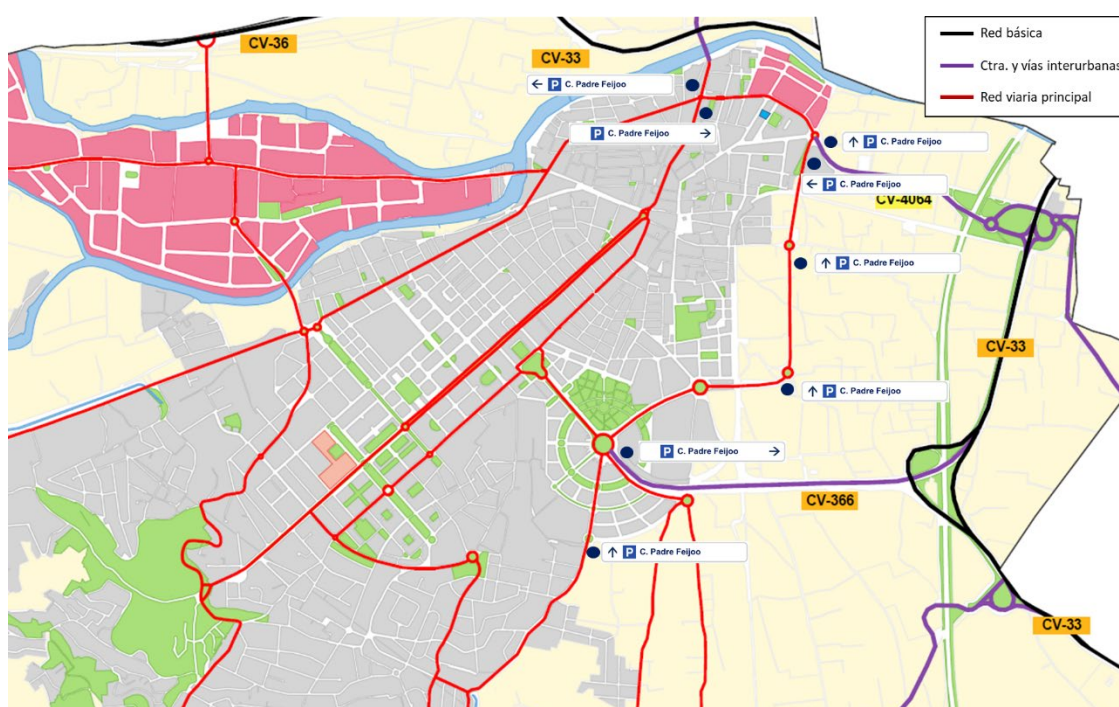


AP1

## Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de la calle Músico José Ortí



Propuesta de señalización para el aparcamiento de la calle Padre Feijoo

### 4. Zona de actuación

Núcleo de Torrent

### 5. Documentación gráfica de referencia

Mapa AP1

### 8. Coste (€)

#### Señalización vertical:

- Aparc. Calle Ermiteta: 10 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 12.750€

AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aparc. Calle Sant Lluís Beltran: 11 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup>=14.300€</li> <li>- Aparc. Calle Camí Reial: 11 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 14.300€</li> <li>- Aparc. Calle Segorbe: 12 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 15.300€</li> <li>- Aparc. Calle Luís de Santàngel: 14 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 17.850€</li> <li>- Aparc. Calle Alzira: 8 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 10.200€</li> <li>- Aparc. Calle Alberique: 9 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 11.475€</li> <li>- Aparc. Calle Camí Albaida: 14 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 17.850€</li> <li>- Aparc. Calle Senda la Foyeta: 12 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 15.300€</li> <li>- Aparc. Àgora Parc Central: 9 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup>=11.475€</li> <li>- Aparc. Gimnasio Parc Central: 8 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 10.200€</li> <li>- Aparc. Calle Miguel Servet: 8 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 10.200€</li> <li>- Aparc. Calle M.<sup>a</sup> Déu Olivar – S. Amador: 8 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 10.200€</li> <li>- Aparc. Calle M.<sup>a</sup> Déu Olivar – Espartero: 9 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup>=11.475€</li> <li>- Aparc. Calle Espartero: 9 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 11.475€</li> <li>- Aparc. Calle San Amador: 9 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup>=11.475€</li> <li>- Aparc. Calle Músico José Ortiz: 8 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 10.200€</li> <li>- Aparc. Calle Padre Feijoo: 8 lames x 2,5m<sup>2</sup>/lama x 520€/m<sup>2</sup> = 10.200€</li> </ul> <p><b>Coste total de la propuesta: 226.225€</b></p>		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable	
Fase 1 y 2	Alta	Ayuntamiento de Torrent	
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental	
G3, G4, G4a, VP1, VP1a, VP2, A1, A1a, A2, A3, A4, A5, M2,		OA2, OA7	
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas	
Ayuntamiento de Torrent		VM5, AP2, AP3, GM2	

**AP2****Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent****1. Ámbito de actuación****Línea estratégica****Aparcamiento**

Regulación integral del espacio público

**2. Objetivos**

Fomentar la intermodalidad con el transporte público.  
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.

**3. Descripción de la acción**

Se propone vincular el aparcamiento de la estación de Torrent de Metro Valencia al uso del transporte público, tal y como recoge la propuesta INT03 de Fomento y ampliación de los Parks & Ride del Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia (PMOME).

Tal y como recoge el documento, los Park & Ride (P&R) son un tipo de intercambiadores de periferia pensados para facilitar el acceso a los modos de transporte público de las personas que residen en zonas alejadas de las paradas y estaciones, disuadiendo-los de utilizar el vehículo privado para realizar el tramo más largo de su viaje.

Estos aparcamientos deben ser seguros, accesibles, con información y comodidad para el usuario, además de suficiente espacio para aparcar en cualquier momento del día. El aparcamiento contiguo a la estación de Torrent ya se encuentra acondicionado para su uso y solo haría falta cambiar la señalización vertical y horizontal.

Así, el estacionamiento solo estará permitido (y será gratuito) para aquellas personas que sean usuarias del transporte público. Como recoge la propuesta del PMOME, se puede buscar una gestión coordinada entre el acceso y uso del parking (identificación) con la tarjeta de transporte *Móbilis*.

Finalmente, se establecerá una regulación horaria equivalente al horario de circulación de trenes (habitualmente de 5 a 23h, laborables). Fuera de este abanico horario, el parking podrá ser utilizado por el resto de vehículos.



Párking+metro en la estación de Empalme, en Burjassot

**4. Zona de actuación**

Párking de la estación de Torrent Metro Valencia

**8. Coste (€)**

El aparcamiento ya se encuentra condicionado. A continuación se estiman los costes de señalización:

**5. Documentación gráfica de referencia**



AP2 Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 señales verticales de información <i>Parking+Metro</i>: 2 x 215€/ut = 430€.</li> <li>- Señalización horizontal con simbología para 15 plazas: 12,5 m<sup>2</sup>/plaza son 187,5 m<sup>2</sup>; 187,5 m<sup>2</sup> x 28€/m<sup>2</sup> (precio pintura de 2 componentes) = 5.250€</li> </ul> <p>Coste total: 430€ + 5.250€ = <b>5.680€</b></p>		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 2	Media	Ayuntamiento de Torrent, Operador del transporte público (FGV) y Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. Cuantificación ambiental	
G2b, G4b, VP3, A1, A1a, A2, A3, A4, A5	OA1, OA2, OA3, OA4, OA6	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
Operador del transporte público (FGV) y Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia	TP5, AP1	

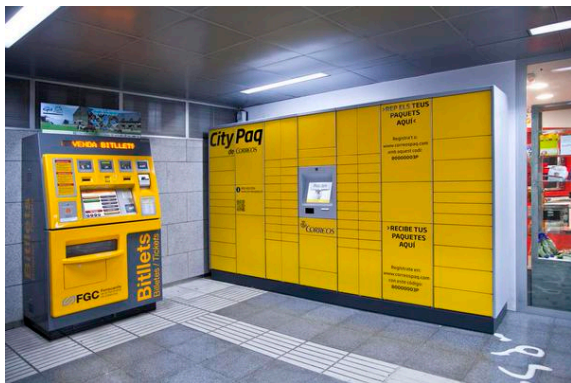
<b>AP3 Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente</b>		
<b>1. Ámbito de actuación</b>		<b>Línea estratégica</b>
<b>Aparcamiento</b>		Regulación integral del espacio público
<b>2. Objetivos</b>		
Fomentar la intermodalidad con el transporte público. Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.		
<b>3. Descripción de la acción</b>		
Dado el déficit infraestructural de aparcamiento residencial en Torrent, se propone que el planeamiento urbanístico general incremente la reserva mínima de estacionamiento para turismos fuera de calzada en los nuevos desarrollos urbanísticos.  En este sentido, también se propone revisar las reservas mínimas establecidas en cuanto al aparcamiento de bicicletas fuera de calzada, así como las reservas mínimas de espacios para las operaciones de carga y descarga y almacenaje para nuevas superficies comerciales.		
<b>4. Zona de actuación</b>		<b>8. Coste (€)</b>
Torrent		
<b>5. Documentación gráfica de referencia</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioridad</b>	<b>9. Responsable</b>
Fase 1	Media	Ayuntamiento de Torrent
<b>10. Indicadores de evaluación de la propuesta</b>		<b>11. Cuantificación ambiental</b>
G3, VP1, VP1a, VP2, A1, A1a, A2, A3, A4, A5		OA7
<b>12. Posibles fuentes de financiación</b>		<b>13. Acciones relacionadas</b>
Ayuntamiento de Torrent		VM5, AP1, AP4, GM2

AP4 Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Aparcamiento		Regulación integral del espacio público
2. Objetivos		
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.		
3. Descripción de la acción		
<p>El análisis realizado en la fase de diagnóstico, sobre la situación del aparcamiento en Torrent, señalaba que el estacionamiento para residentes en determinadas zonas presenta escasez de oferta. Los índices de ocupación superan el 90% en todas las franjas horarias y la rotación de vehículos (de 2,1 a 2,4 veh/plaza) pone de manifiesto que muchos de los vehículos aparcados estacionan por períodos superiores a las 2 horas.</p> <p>Además, las plazas fijas (con un mismo vehículo todo el día) superan el 25% de la oferta, con valores de hasta el 41,7% en algunas zonas. Estas condiciones repercuten generalmente en el correcto funcionamiento de los ejes viarios: indisciplina de aparcamiento por falta de oferta (hasta un 50% de los vehículos que aparkan en carga y descarga no son vehículos comerciales); infracciones de circulación o estacionamiento prohibido en zonas para peatones o carriles bici.</p> <p>Es por todo ello que se propone impulsar un estudio de regulación del estacionamiento en la vía pública que permita solucionar los principales déficits de aparcamiento en las zonas afectadas. Algunas de las medidas que ya se implantan en otros municipios son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zonas de Ordenanza Reguladora de Aparcamiento (ORA) de pago: aparcamiento limitado por un tiempo máximo en función de la cantidad abonada.</li> <li>- Zonas ORA por tiempo limitado: estas zonas tienen un tiempo fijo máximo gratuito (normalmente entre 30 minutos y 2 horas). Se suelen controlar con disco horario o con el número de la matrícula.</li> <li>- Zona de aparcamiento exprés: estacionamientos limitados por un tiempo máximo de 15 minutos para todo tipo de vehículos. Se pueden aplicar a zonas con alta concentración comercial y delante de establecimientos como farmacias.</li> <li>- Zonas exclusivas para Residentes: aparcamientos donde solo pueden aparcarse los residentes de la zona de forma gratuita.</li> </ul>		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Torrent		
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
G3, VP1, VP1a, VP2, A1, A1a, A2, A3, A4, A5		OA1, OA2, OA3, OA4, OA6, OA7

AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública	
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent		AP3

### 3.6 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

Línea estratégica	Código	Acción
Diversificación de las operativas de distribución	DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de autorecogida de mercancías
	DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto
	DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día
Seguimiento y control	DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD

DUM1 Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de autorecogida de mercancías		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Distribución urbana de mercancías		Diversificación de las operativas de distribución
2. Objetivos		
Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.		
3. Descripción de la acción		
<p>El fuerte incremento del <i>e-commerce</i> y la creciente generalización de las entregas a domicilio como servicio de valor añadido (factor de competitividad) de muchos establecimientos han contribuido al continuo aumento de las operaciones B2C (Business to Client), con el consecuente aumento de la distribución de mercancías y sus consecuencias más visibles (tráfico, contaminación, etc.)</p> <p>Para reducir el impacto que genera el <i>e-commerce</i>, y la distribución de mercancías a domicilio y al pequeño y mediano comercio en general, se propone:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Impulsar la aparición de puntos de entrega de proximidad o sistemas de recogida de mercancías que ofrecen flexibilidad al transportista y al consumidor.</li><li>- Ubicar puntos de recogida dentro de equipamientos con un horario amplio para garantizar su seguridad y reducir el vandalismo.</li></ul> <p>La propuesta consiste en que la administración facilite a la iniciativa privada la implantación de sistemas de autorecogida de mercancías, asesorando sobre posibles ubicaciones y normativa, entre otras.</p> <p>Estos sistemas son comunes en ciudades como Barcelona (estaciones de transporte público) y generalizados en países como Francia y Alemania.</p>		
		
Punto de entrega de Correos en la estación de Provença de los Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña en Barcelona.		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Equipamientos de la ciudad donde se pueda impulsar esta acción		Coste asociado a los operadores interesados. Cesión del espacio a las empresas que estén dispuestas a instalar puntos de recogida.
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase		9. Responsable
7. Prioridad		



<b>DUM1</b>			<b>Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de autorecogida de mercancías</b>
Fase 1 y 2	Media	Ayuntamiento de Torrent, operadores logísticos y comerciantes.	
<b>10. Indicadores de evaluación de la propuesta</b>		<b>11. Cuantificación ambiental</b>	
G4, VP2, M1, M2, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA1, OA2, OA3, OA4, OA6, OA7	
<b>12. Posibles fuentes de financiación</b>		<b>13. Acciones relacionadas</b>	
Operadores logísticos. Comerciantes.		DUM2, DUM3, DUM4, GM1	

**DUM2****Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto****1. Ámbito de actuación****Distribución urbana de mercancías****Línea estratégica**

Diversificación de las operativas de distribución

**2. Objetivos**

Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.

**3. Descripción de la acción**

El objetivo de la propuesta es promocionar la DUM con modos de bajo impacto, como las furgonetas y bicicletas eléctricas, carretones, etc., especialmente en espacios pacificados como las zonas 20 del municipio.

Esta promoción se puede impulsar con instrumentos de discriminación positiva:

- Franjas horarias de carga y descarga más amplias.
- Accesos a lugares restringidos a los vehículos convencionales.
- Zonas de carga y descarga estratégicas para vehículos de bajas emisiones.
- Subvenciones a micro plataformas de distribución



Reparto de mercancías en modos de bajo impacto en Barcelona

**4. Zona de actuación**

Torrent

**8. Coste (€)**

No tiene coste fijo asociado.

**5. Documentación gráfica de referencia**

En algún caso determinado podría suponer la substitución de la señalización vertical de punto de carga y descarga particular (215€ cada unidad)

**6. Fase**

Fase 1 y 2


**7. Prioridad**


Media

**9. Responsable**

Ayuntamiento de Torrent

<b>DUM2</b>   <b>Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto</b>	
<b>10. Indicadores de evaluación de la propuesta</b>  G1, G1a, G3, VP1, VP1a, VP2, M1, M2, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3, B1, B1a, B2	<b>11. Cuantificación ambiental</b>  OA1, OA2, OA3, OA4, OA6, OA7
<b>12. Posibles fuentes de financiación</b>  Ayuntamiento de Torrent	<b>13. Acciones relacionadas</b>  DUM1, DUM3, DUM4

DUM3 Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Distribución urbana de mercancías		Diversificación de las operativas de distribución
2. Objetivos		
Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.		
3. Descripción de la acción		
<p>Los envíos en hora valle (<i>off hour deliveries</i>, OHD) persiguen diferentes objetivos basados en el tráfico y cuestiones ambientales; también aumentan la competitividad de las empresas de transporte y reducen conflictos entre transportistas y otros usuarios en el espacio público. Estudiar adecuadamente este concepto puede suponer un paso adelante para promover la habitabilidad de las ciudades.</p> <p>Por lo tanto, se propone regular la distribución urbana de mercancías en periodo nocturno. Con esta medida se reduce el nombre de viajes y el nombre de camiones durante el día, ya que se podrán utilizar vehículos más grandes. Al mismo tiempo, también se agilizan las actividades de carga y descarga ya que se realizan en horas con poco tráfico, reduciendo así las emisiones de gases contaminantes.</p> <p>Para hacer efectiva esta medida será necesario modificar la normativa de carga y descarga, para que se puedan dar permisos de manera controlada para efectuar estas tareas en periodo nocturno.</p>		
4. Zona de la actuación		8. Coste (€)
Torrent		No tiene coste asociado.
5. Documentación gráfica de referencia		En algún caso determinado podría suponer la sustitución de la señalización vertical de punto de carga y descarga particular (215€ cada unidad)
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
G3, G4, G4a, VP1, AP1a, M1, M2, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA2, OA3, OA4
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent. Empresas implicadas.		DUM1, DUM2, DUM4


DUM4			Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD		
1. Ámbito de actuación			Línea estratégica		
Aparcamiento			Diversificación de las operativas de distribución		
2. Objetivos					
Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.					
3. Descripción de la acción					
Con el objetivo de incrementar la rotación y evitar la indisciplina en las reservas de distribución urbana de mercancías, a continuación se propone un sistema que permite el control del tiempo de estacionamiento y facilita la detección de un mal uso de los 85 puntos CyD. Además, permite el monitoreo de las plazas y obtener información sobre su uso:					
<ul style="list-style-type: none"><li>Sistema tecnológico vía App o SMS: a través de una app para móvil, que se pueden descargar los propietarios de camiones, furgonetas, vehículos de carga de dos plazas y empresas que gestionan flotas, los usuarios introducen el código de zona del punto CyD (indicado en la señal vertical) y el sistema geolocaliza la plaza ocupada. Al mismo tiempo, se activa la cuenta atrás respecto al tiempo máximo permitido (si no dispone de teléfono inteligente, el transportista puede enviar un sms con el código de estacionamiento). Una vez finaliza la operación, el usuario vuelve a entrar en el sistema e informa de que ha finalizado el estacionamiento.</li></ul>					
					
Aplicación para smartphone y señalización CyD adaptada a la ciudad de Barcelona.					
4. Zona de actuación			8. Coste (€)		
Plazas CyD de Torrent			<ul style="list-style-type: none"><li>Sistema tecnológico app: El coste aproximado del desarrollo de la aplicación es de 8.000€ a 10.000€. Actualización de les señales: 85 plazas a 215€/unidad = 18.275€</li></ul>		
5. Documentación gráfica de referencia					
Coste total máximo: 28.275€					
6. Fase		7. Prioridad		9. Responsable	
Fase 1		Alta		Ayuntamiento de Torrent	

<b>DUM4</b> <b>Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD</b>	
<b>10. Indicadores de evaluación de la propuesta</b>  G4, VP2, A5, M1, M2	<b>11. Cuantificación ambiental</b>  OA2, OA3, OA4
<b>12. Posibles fuentes de financiación</b>  Ayuntamiento de Torrent	<b>13. Acciones relacionadas</b>  VM1, VM3, DUM1, DUM2, DUM3, GM1




### 3.7 GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Línea estratégica	Código	Acción
Acceso a los polos de movilidad	GM1	Impulsar el proyecto de rutas escolares seguras
Información, promoción, educación y sensibilización	GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)
	GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad

<b>GM1 Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras</b>	
<b>1. Ámbito de actuación</b>	<b>Línea estratégica</b>
<b>Gestión de la movilidad</b>	Acceso a los polos de movilidad
<b>2. Objetivos</b>	
<p>Potenciar los desplazamientos a pie, favoreciendo las condiciones para la movilidad de los peatones destinando mayor superficie al espacio público, de mayor calidad, accesibilidad y seguridad.</p> <p>Fomentar el uso de la bicicleta, tanto a nivel urbano como intermunicipal, creando las condiciones infraestructurales, de gestión del tráfico y de educación vial necesarias para su utilización.</p> <p>Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.</p> <p>Educar, informar y sensibilizar la ciudadanía hacia unos valores de movilidad sostenible, saludable y segura.</p>	
<b>3. Descripción de la acción</b>	
<p>La medida, también recogida en el Plan Director Torrent Smart City, propone impulsar un proyecto de caminos escolares en los centros educativos del núcleo de Torrent. El plan debería incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación de los itinerarios correspondientes.</li> <li>- Detectar puntos no seguros para los alumnos y principales puntos críticos que mengüen su autonomía en recorridos a pie.</li> <li>- Señalizar el itinerario.</li> <li>- Extender estas medidas más allá del entorno escolar.</li> <li>- Mejorar las medidas de protección en el itinerario.</li> <li>- Trabajar la autonomía de los alumnos (participación de madres y padres, comercios, comunidad educativa, etc.)</li> <li>- Campañas de sensibilización.</li> <li>- Si fuese conveniente, evitar la coincidencia de las horas de carga y descarga de mercancías con las de entrada y salida de la escuela.</li> <li>- Apoyo a las AMPAS y escuelas en la implantación del proyecto.</li> </ul> <p>Un espacio idóneo donde iniciar una prueba piloto podría ser en un conjunto de escuelas que se localizan en un radio de menos de 500 metros las unas con las otras. En el caso de Torrent, una buena zona sería el perímetro de las escuelas de la parte alta del municipio: Federico Maicas, Antonio Machado, Miguel Hernández, Santa Teresa de Jesús, Santo Tomás de Aquino, Les Terretes, Sant Pascual y IES Marxadella.</p>	
	
Tramo de camino escolar en Gijón.	
<b>4. Zona de actuación</b>	<b>8. Coste (€)</b>

GM1 Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras		
Entornos de las escuelas de Torrent		El precio estimado por centro educativo es de 4.000€
<b>5. Documentación gráfica de referencia</b>		Número de escuelas en Torrent: 30
		<b>Coste total:</b> 4.000€ x 30 centros = <b>120.000€</b>
		<i>Esta actuación está cofinanciada al 50% por el FEDER de la Unión Europea, en el Programa Operativo Plurirregional de España del periodo de programación 2014-2020</i>
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioridad</b>	<b>9. Responsable</b>
Fase 1, 2 i 3	Alta	Ayuntamiento de Torrent
<b>10. Indicadores de evaluación de la propuesta</b>		<b>11. Cuantificación ambiental</b>
G1, G1a, G1b, G2b, TC1, TC1a, TC2, VP2, AC1, AC2, V1, V1a, V1b, V2, V3, B1, B2		OA1, OA2, OA3, OA4, OA5, OA6, OA7
<b>12. Posibles fuentes de financiación</b>		<b>13. Acciones relacionadas</b>
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana		VM3, DUM1, DUM4

GM2 Incentivar el coche compartido (car-pool)		
<b>1. Ámbito de actuación</b>		<b>Línea estratégica</b>
<b>Gestión de la movilidad</b>		Información, promoción, educación y sensibilización
<b>2. Objetivos</b>		
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro		
<b>3. Descripción de la acción</b>		
<p>Con el objetivo de reducir el número de vehículos destinados a los desplazamientos, se incentiva el uso del coche compartido entre los vecinos de Torrent. Para conseguirlo se propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Crear y difundir campañas y promociones.</li> <li>▪ Identificar posibles empresas y zonas generadoras de movilidad que puedan impulsar este servicio y se muestren como ejemplo al resto. Con actuaciones como: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ La creación de plazas de aparcamiento para vehículos de alta ocupación</li> <li>○ La definición de puntos de recogida de pasajeros</li> <li>○ La utilización de espacios de la empresa (virtuales, tablón de anuncios, etc.) para poner en contacto personas interesadas.</li> </ul> </li> </ul>		
<b>4. Zona de actuación</b>		<b>8. Coste (€)</b>
Torrent		Los costes de promoción, contacto y definición de las plazas pueden ser asumidos por los diferentes departamentos del consistorio
<b>5. Documentación gráfica de referencia</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioridad</b>	<b>9. Responsable</b>
Fase 1, 2 y 3	Media	Ayuntamiento de Torrent
<b>10. Indicadores de evaluación de la propuesta</b>		<b>11. Cuantificación ambiental</b>
G3, G4, G4a, G4b, G5, VP1, VP2, VP3, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA1, OA2, OA3, OA4, OA6
<b>12. Posibles fuentes de financiación</b>		<b>13. Acciones relacionadas</b>
Ayuntamiento de Torrent, Empresas especializadas (Car-pool)		AP1, AP3

GM3 Participación en la Semana Europea de la Movilidad		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Gestión de la movilidad		Información, promoción, educación y sensibilización
2. Objetivos		
Educar, informar y sensibilizar la ciudadanía hacia unos valores de movilidad sostenible, saludable y segura.		
3. Descripción de la acción		
Torrent participa desde hace años en la Semana Europea de la Movilidad organizando diferentes actos repartidos por la ciudad, como el <i>Parking Day</i> y el Día Mundial Sin Coches.		
Concienciar a la opinión pública sobre la necesidad de una nueva movilidad que evite los efectos negativos del uso inadecuado del vehículo privado y sensibilizar sobre los impactos ambientales del transporte son algunos de los objetivos de la realización de campañas a favor de la movilidad sostenible.		
Por ello, se propone incorporar una visión más holística, que potencie una visión de la movilidad sostenible teniendo en cuenta sus externalidades, como el uso del suelo, la contaminación acústica, la contaminación atmosférica o el consumo energético.		
Complementariamente, se puede aprovechar la Semana Europea de la Movilidad para:		
<ul style="list-style-type: none"><li>- Informar de los conceptos del PMUS y sus actuaciones.</li><li>- Difundir todas las actuaciones desarrolladas y sus resultados.</li><li>- Generar debates públicos de temas de interés con la finalidad de involucrar a la población o las entidades locales.</li><li>- Realizar acciones puntuales de difusión de nuevos servicios o infraestructuras.</li></ul>		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Torrent		Coste técnico y organizativo: 4.000€/año
5. Documentación gráfica de referencia		
		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental

GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad
G1, G1a, G1b, G2, G2a,G2b, AC1, AC2, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3.	OA1, OA2, OA3, OA4, OA5, OA6, OA7
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent Promotores privados	



### 3.8 SINTESIS DEL PROGRAMA DE ACTUACIONES

Tabla 1. Síntesis del programa de actuaciones. Fuente: elaboración propia

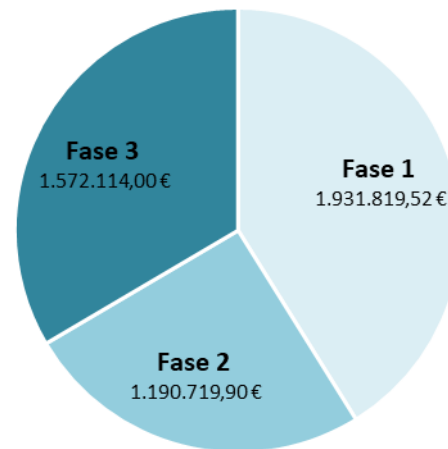
Código	Actuación	Fase	Coste Fase 1	Coste Fase 2	Coste Fase 3	Fuentes de financiación	Observaciones
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria	Fase 1, 2 y 3	6.000,00 €	4.000,00 €	3.600,00 €	Ayuntamiento	
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares	Fase 1, 2 y 3	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	Ayuntamiento	
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles.	Fase 1, 2 y 3	108.000,00 €	108.000,00 €	108.000,00 €	Ayuntamiento	
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.	Fase 1, 2 y 3	19.200,00 €	19.200,00 €	19.200,00 €	Ayuntamiento	
PEM 1	Programas estratégicos de movilidad	Fase 1, 2 y 3	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	Ayuntamiento, Generalitat	
TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge	Fase 1, 2 y 3	94.439,90 €	92.439,90 €	277.314,00 €	Ayuntamiento, Diputación, Generalitat	
TP2	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste	Fase 1				Generalitat	Financiado por la Generalitat Valenciana
TP3	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano	Fase 1 y 2	47.287,50 €	47.287,50 €		Ayuntamiento	
TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano	Fase 1, 2 y 3	600.000,00 €	700.000,00 €	1.000.000,00 €	Ajuntament, Diputació	
TP5	Fomentar la intermodalidad	Fase 1, 2 y 3	30.317,00 €	29.000,00 €	28.000,00 €	Ayuntamiento, Diputación, Generalitat, Operadores	
VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge	Fase 1	626.281,02 €			Ayuntamiento	

Código	Actuación	Fase	Coste Fase 1	Coste Fase 2	Coste Fase 3	Fuentes de financiación	Observaciones
VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía	Fase 1	185.665,00 €			Ayuntamiento	
VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana	Fase 1	1.241,60 €			Ayuntamiento	
VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico	Fase 1, 2 y 3				Ayuntamiento, Diputación, Generalitat	Coste asociado al PMVE
VM5	Promover técnicas de conducción eficiente	Fase 1				Ayuntamiento, Generalitat, RACE, DGT	
AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios	Fase 1 y 2	113.112,50 €	113.112,50 €		Ayuntamiento	
AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent	Fase 2		5.680,00 €		Operadores, Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia	
AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente	Fase 1				Ayuntamiento	
AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública	Fase 1				Ayuntamiento	
DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de autorecogida de mercancías	Fase 1 y 2				Ayuntamiento, Operadores logísticos, Comerciantes	
DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto	Fase 1 y 2				Ayuntamiento	

Código	Actuación	Fase	Coste Fase 1	Coste Fase 2	Coste Fase 3	Fuentes de financiación	Observaciones
DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día	Fase 1				Ayuntamiento, Empresas interesadas	
DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD	Fase 1	28.275,00 €			Ayuntamiento	
GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras	Fases 1, 2 y 3	24.000,00 €	24.000,00 €	72.000,00 €	Ayuntamiento	Coste estimado 3 proyectos anuales
GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)	Fases 1, 2 y 3				Ayuntamiento	
GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	Fases 1, 2 y 3	8.000,00 €	8.000,00 €	24.000,00 €	Ayuntamiento, Promotores	Coste anual estimado: 4.000€
	Coste por fase		1.931.819,52 €	1.190.719,90 €	1.572.114,00 €		
	Coste total		4.694.653,42 €				

El conjunto de las propuestas de actuación definidas en el PMUS tienen un presupuesto de 4.694.653,42€, de los cuales el 41,1% se invierten en la primera fase (0-2 años), el 25,4% en la segunda fase (3-4 años) y el 33,5% restante en la tercera fase (5 a 10 años).

Figura 2. Presupuesto del PMUS por fase. Fuente: elaboración propia



## 4 INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Tabla 2. Tabla de indicadores de seguimiento. Fuente: elaboración propia

Código	Indicadores globales	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
G1	Cuota modal de los modos de transporte sostenibles (interno)	$\sum(\text{despl. TC} + \text{despl. a pie} + \text{despl. bici}) \times 100 / \text{Despl. Internos Totales (laborable)}$	65,4%	↗
G1a	Cuota de desplazamientos intramunicipales a pie y en bicicleta	$\text{Despl. a pie} + \text{Despl. en bici} \times 100 / \text{Despl. Internos Totales (laborable)}$	62,0%	↗
G1b	Cuota de desplazamientos intramunicipales en transporte público	$\text{Despl. en TP} \times 100 / \text{Despl. Internos Totales (laborables)}$	3,4%	↗
G2	Cuota modal de los modos de transporte sostenibles (de conexión)	$\sum(\text{despl. TC} + \text{despl. a pie} + \text{despl. bici}) \times 100 / \text{Despl. de conexión totales}$	22,7%	↗
G2a	Cuota de desplazamientos en bicicleta intermunicipal	$\text{Despl. En bicicleta de conexión} \times 100 / \text{Despl. de conexión totales}$	0,4%	↗
G2b	Cuota de transporte público intermunicipal	$\text{Despl. TP de conexión} \times 100 / \text{Despl. de conexión totales}$	22,3%	↗
G3	Número de desplazamientos en vehículo privado en relación a los habitantes	Núm. Despl. Transporte privado / Población de 15 años y más	1,45	↘
G4	Autocontención	Viajes internos en el municipio $\times 100$ / viajes totales	55,0%	→ ↗
G4a	Distancia de recorrido en los desplazamientos cotidianos municipales	Media de recorrido de los desplazamientos internos de las personas residentes en día laborable (min).	13,9	→ ↗
G4b	Distancia de recorrido en los desplazamientos cotidianos intermunicipales	Media de recorrido de los desplazamientos interurbanos de las personas residentes en día laborable (min).	27	→ ↘
G5	% de desplazamientos personales (no laborales)	Viajes por motivo personal / viajes totales (personas residentes)	42,9%	→ ↗
Código	Indicadores peatones	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria	Número de pasos corregidos	17	↗
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares	Espacios pacificados	Centros escolares (200 m de perímetro)	↗
Código	Indicadores bicicleta	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles.	Km de vías con adaptación específica para el uso de la bicicleta	18 KMS	↗
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.	Número de plazas de aparcamiento para bicicletas	576	↗
PEM 1	Programas estratégicos de movilidad			↗
Código	Indicadores transporte público colectivo	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
TC1	Cobertura del transporte público urbano	Hab. con parada bus <300m $\times 100$ / Total habitantes	64,3%	↗
TC1a	Intervalo medio de paso (autobús)	Tiempo de servicio / núm. Expediciones día	13,1	→ ↘
TC2	Adaptación estaciones de transporte público a PMR	Número estaciones adaptadas a PMR $\times 100$ / Total estaciones	71,4%	↗
TC3	Número de licencias de taxi		-	→ ↗
Código	Indicadores vehículo privado	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS



Código	Indicadores globales	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
VP1	Índice de motorización (turismos)	Número vehículos turismos / miles de habitantes	465,76	↘
VP1a	Índice de motorización (motocicletas)	Número vehículos motocicletas / miles de habitantes	62,00	→ ↘
VP2	Saturación red viaria	% de km de la red básica saturada / número de km de la red básica	1,3%	↘
VP3	Ocupación media del vehículo	Σ desplazamientos en coche / Σ desplazamientos en vehículo privado conduciendo	1,68	↗
Código	Indicadores aparcamiento	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
A1	Places d'aparcament fora de calçada	Número de plazas de aparcamiento fuera de calzada / número de turismos censados	0,07	↗
A1a	Places d'aparcament lliure fora de calçada	Número de plazas de aparcamiento libre fuera de calzada / número de turismos censados	0,05	↗
A2	Aparcamiento regulado	Número de plazas de aparcamiento con regulación y tarificación x 1.000 / Población	0,00	↗
A3	Plazas reservadas para PMR	Número de plazas reservadas para personas con movilidad reducida	124	↗
A4	Grado de ocupación de las plazas libres	% ocupación (HxP)	97,5%	↘
A5	Rotación de las plazas libres	Índice de rotación	2,30	↗
Código	Indicadores mercancías	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
M1	Porcentaje de vehículos pesados	Porcentaje de vehículos pesados ponderado por la IMD de vehículos pesados	5,0%	↘
M2	Zonas de carga y descarga	Plazas de aparcamiento dedicadas a carga y descarga	207	→ ↗
Código	Indicadores accidentalidad	Definición	Valor (2015)	Objetivo PMUS
AC1	Accidentes con víctimas (ámbito urbano)	Número de accidentes con víctimas / 1.000 veh·km	3,9%	↘
AC2	Accidentes con víctimas (peatones o ciclista), en ámbito urbano	Número de accidentes con víctimas peatones o ciclistas / número de accidentes con víctimas totales	20,5%	↘
Código	Indicadores ambientales	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
AM1	Emisiones de gases del efecto invernadero	Toneladas equivalentes a CO <sub>2</sub> debido al transporte	66.913	↘
AM1a	Emisiones de gases del efecto invernadero / Habitante	Toneladas equivalentes a CO <sub>2</sub> debido al transporte / número de habitantes	0,8096	↘
AM2	Emisiones PM10 / Habitante	Kg emisiones PM10 / Total habitantes	0,2042	↘
AM2a	Emisiones Nox / Habitante	Kg emisiones NOx / Total habitantes	2,6873	↘
AM3	Consumo energético del transporte por carretera	Consumo final de energía del conjunto de medios de transporte por carretera (toneladas)	22.242	↘