

Maria Vicenta Correas Sánchez (1 de 1)
Adreça en l'informe:
Data Signatura: 04/09/2022
HASH: 269572f34b5377db75d8e9030e6945d

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

PETRÉS



Codi Validació: 5CC3RGAT2Q6HMRAMDEKGSJZX9 | Verificació: <https://petres.sedelectronica.es/>
Document Signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 1 de 91

Índex

Presentació.....	3
Introducció	4
Àmbit d'estudi	4
Marc d'estudi	6
Marc estratègic	6
Premises	8
Petrés, perfil de mobilitat.	9
Població.....	9
Parc de vehicles.....	13
Economia local	18
Desenvolupament urbà.....	22
Ordenació urbana Pla General	23
Zonificació normes subsidiàries	24
PATRICOVA.....	27
Ordenació municipal amb rellevància per a la mobilitat	29
Espais protegits, Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i infraestructura verda..	31
ETCV	31
Espais Protegits	32
Jerarquització de la xarxa viària	35
Xarxa viària d'accés al nucli urbà	36
Carrers.....	39
Seccions Vials	42
Av. Baró de Petrés	42
Carrer de la Inmaculada Concepció	43
Carrer Urb. Les Rodanes.....	44
Anàlisi de la mobilitat actual	45
Trànsit.....	45
Estacionament.....	51
Seguretat Vial	52
Diagnosi sectorial	56
Pautes actuals de mobilitat.....	56
Circulació	56
Transport públic	58
Ús de la bicicleta.....	58
Mobilitat vianant.....	60
Emissió de contaminants.....	60



Contaminació acústica	70
Anàlisi DAFO	72
Debilitats	72
Amenaces	73
Fortaleses	74
Oportunitats	75
Pla d'implementació.....	77
Model de gestió i seguiment del pla	90



Presentació

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Petrés té la voluntat d'ordenar la mobilitat i d'aconseguir uns desplaçaments més eficients i sostenibles situant a les persones com a element principal dels seus carrers i terme municipal.

La proposta pretén descarbonitzar la mobilitat local per mitjà d'un planejament adequat i la substitució dels combustibles fòssils per altres més sostenibles junt a la implantació de formes de transport més eficients i sostenibles. Aquesta sostenibilitat s'aborda també des d'una perspectiva social tenint en compte que la millora ambiental passa per mitigar el canvi climàtic però també per l'augment de la qualitat de vida reduint riscos i eliminant els aspectes del tràfic i transport que puguin generar molèsties a la ciutadania.

A més a més, el PMUS és una clara aposta per l'augment de la sensibilitat cap a les necessitats específiques de col·lectius vulnerables com ara majors, menuts, persones amb diversitat funcional, dones o qualsevol altre col·lectiu que per les seues característiques requereixca d'atenció específica. Per això, junt a les mesures de suport s'inclouen també les de formació i sensibilització ciutadana. Aquestes darreres, a més d'incloure aquest vessant social afegiran altres d'interès com l'augment del civisme o la necessitat del consens i la convivència entre col·lectius i interessos.

Introducció

La mobilitat és un dels aspectes amb més repercussió directa tant en el territori com en l'entorn urbà. L'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Petrés, es focalitza en identificar els principals problemes, oportunitats i reptes en relació amb el desplaçament de persones, mercaderies i l'ús de l'espai públic.

La realització del PMUS s'ha recolzat en les següents fases de treball:

- Recopilació d'informació existent, consulta de documents i diverses fonts per a caracteritzar Petrés des d'un punt de vista socioeconòmic, urbanístic i de mobilitat.
- Treball de camp, mesuraments de la intensitat del pas de vehicles en els itineraris principals, caracterització de la xarxa viària i anàlisi de les zones d'estacionament.
- Anàlisi i diagnòstic socioeconòmic, territorial, mobilitat (Incloent el transport públic, privat, no motoritzat i estacionament) i gestió de la mobilitat. Anàlisi DAFO en matèria de mobilitat.
- Procés de participació ciutadana a través d'enquestes en línia i sessions de treball participatives. Anàlisi dels resultats per a la seua incorporació al PMUS.
- Programa d'actuacions prioritzades i valorades en un pla d'implementació.
- Pla de seguiment, avaluació i comunicació del PMUS de Petrés.

Àmbit d'estudi

Situat en la part baixa de la vall del riu Palància en la seua vessant esquerra. S'accedeix des de València per la V-21 i després l'autovia A-23. I es troba a tan sols 3km de Sagunt i 30 de la ciutat de València.

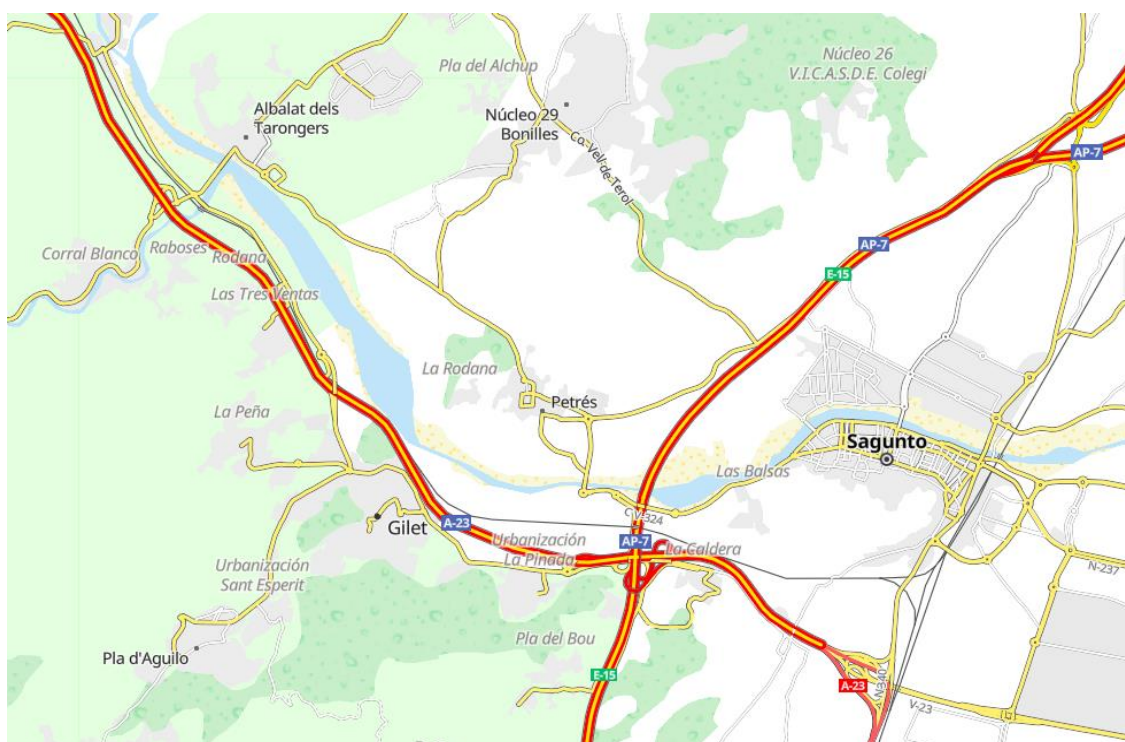
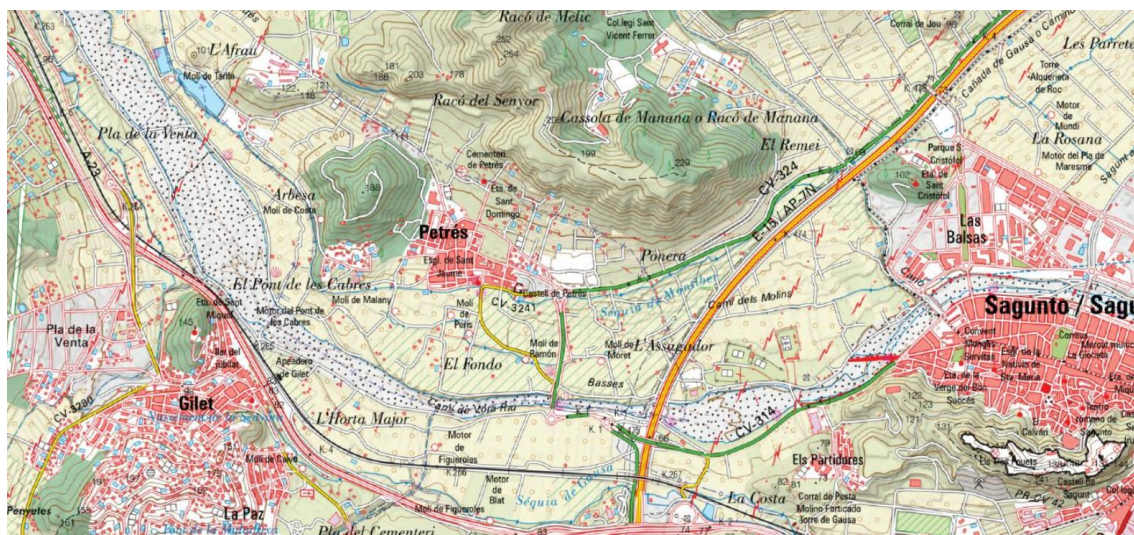
Compta amb una població de 999 habitants i amb una densitat de 532,8 hab/km². La població s'ha mantinguda estable l'última dècada.

Limita amb els municipis de Gilet, Albalat dels Tarongers, Benifairó de les Valls i Sagunt.

La major part del terme és pla, llevat d'uns turons al nord. L'agricultura predominant és de secà amb garrofers i oliveres, encara que hi ha una part de regadiu que aprofita l'aigua del Palància. En la zona de regadiu es conrea sobretot tarongers, seguit per les hortalisses.

No obstant, l'economia es basa principalment en el sector serveis i comerç, i la major part de la població treballa a Port de Sagunt.

Petrés, per la seua localització, és la porta d'accés a les Serres Calderona i d'Espadà, fet que dona un gran valor a les diverses possibilitats de gaudir dels seus espais naturals. Hi podem trobar la "Ruta Cultural i Històrica" amb visites al castell-palau dels Agulló, a l'Almàssera senyorial, al Forn Vell o l'ermita de Sant Domènec entre d'altres.



Pel que fa als usos del sòl ens trobem a un municipi dominat pel paisatge agrari amb un domini absolut del conreu de cítrics en terrenys de regadiu.

El relleu del terme presenta solament tres accidents importants: el riu, que limita el terme pel sud, i les muntanyes de Rodana i Ponera, els vessants de les quals penetren pel nord, arribant a una altitud màxima de 185 m en un tossal d'arenisques triàsiques que s'alça al nord-oest de la població. S'inclouen dins de la Serra Calderona.

Petrés està envoltat d'horta i séquies. El sòl no conreat correspon al llit del riu Palància, molt ample en este sector, i a muntanyes, cobert amb vegetació de romer, farigola, carrasca, murta i pins.

L'entorn urbà s'organitza en forma de quadrícula al voltant del nucli original amb un creixement cap a l'oest i nord donant un traçat en forma triangular a la població. Hi torbem una sèrie de vies que travessen la població en este sentit i que vertebraren el nucli com son el carrer de les



Escoles, l'avinguda Baró de Petrés, el carrer la Cosa o també més al nord el carrer Senda els Forasters.

Com qualsevol altre municipi, Petrés no es pot considerar sense tenir en compte el seu propi entorn. Com a tal s'insereix dins la sub-comarca de la baronia dins la comarca del Camp de Morvedre. Aquesta darrera es caracteritza per l'elevat pes de la seua capital Sagunt que es veu envoltat per nuclis d'una grandària molt menor. Aquesta macrocefàlia, té aspectes positius en ser Sagunt per la seua importància seu de serveis no comuns a altres àrees rurals i ser un important mercat de treball; però té també els seus importants efectes negatius en ser Sagunt la receptora d'importants fluxos comarcals de població i inversions que perjudiquen els pobles de la resta de la comarca. Aquesta problemàtica s'agreuja en ser el Camp de Morvedre un territori amb poca història de cooperació entre municipis i amb estructures permanents (mancomunitats, etc.) de participació municipal molt laxes.

Una qüestió interessant és que Petrés està situat entre els nuclis de Gilet i Sagunt, fet que el dota d'una dependència important amb els dos nuclis més grans de la comarca.

Petrés és un municipi de transició entre l'entorn urbà i rural. Aquest caràcter transicional es reflecteix a elements com la seua demografia, que sense arribar a les xifres crítiques dels municipis més a l'interior mostra elements típics de l'entorn rural com són l'envelliment acusat de la població, la masculinització, la manca de relleu generacional o l'emigració de les dones entre 25 i 40 anys (edat prioritària reproductiva) que agreuja encara més aquesta crisi demogràfica.

Marc d'estudi

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) és l'instrument per a la planificació i la gestió de la mobilitat municipal.

Marc estratègic

L'objectiu fonamental del PMUS de Petrés és millorar la mobilitat del municipi d'una manera sostenible. Amb el present PMUS es pretén racionalitzar la mobilitat d'una manera intel·ligent i eficient amb la voluntat d'una incorporació progressiva dels mitjans de transport sostenibles enfront dels tradicionals alimentats per combustibles fòssils.

Per a promoure i impulsar aquest canvi es necessita una racionalització basada a oferir a la ciutadania aquells serveis i infraestructures que trenquen les barreres d'accés als nous sistemes i aporten un benefici tangible al conjunt de la societat.

D'aquesta manera, en el present PMUS es farà un fort esforç per controlar i analitzar les variables ambientals, socials i econòmiques (salut, convivència, espai públic, autonomia, equitat, etc.).

En definitiva, el PMUS pretén ser l'eina per a dotar al sistema de desplaçaments habituals del municipi d'eficiència i efectivitat. I així, que es traduïska en una millora de la qualitat de vida de la ciutadania.

El marc estratègic del present Pla de Mobilitat Urbana Sostenible es basa en els següents eixos principals:

- A. **Mobilitat vianants.** L'enfocament del treball es basa en la prioritització de les necessitats dels vianants com pivot al voltant del que bascula tot el PMUS. El territori és una realitat física però també social i és tant escenari com a part pròpia de les relacions personals i col·lectives. Per tant, la supressió de barreres i la generació de facilitats per al desplaçament a peu implica la generació d'un espai més segur, agradable i habitable. En definitiva, potenciar els desplaçaments de vianants és una eina al servei de l'augment



de la qualitat de vida personal i col·lectiva. De manera secundària, però no per això sense importància, la generació d'aquests espais amables amb les persones vianants sol implicar també una millora de la imatge dels propis espais urbans.

- B. **Mobilitat ciclista i altres vehicles sostenibles.** Els desplaçaments en bicicleta i altres vehicles sostenibles (patinets elèctrics, vehicles de tracció animal, etc.) és altre dels elements de sustentació del PMUS. Més enllà del seu ús com a vehicle d'oci, es considera que la bicicleta és el vehicle més eficient en trajectes entre 6 i 10 Km si no hi ha que superar grans desnivells. Pel que fa als patinets el seu ús sembla més orientat cap als desplaçaments intraurbans mentre que els vehicles de tracció animal i altres vehicles (patins no motoritzats, skateboard, etc.) tenen un ús minoritari però que no s'ha d'ignorar. D'altra banda, i sobretot pel que fa a l'ús de la bicicleta tant a la localitat com a la comarca té un important ús potenciat, a més a més, tant per la tradició local com per l'existència de la Via Verda d'Ojos Negros com d'altres rutes locals. Per tant, s'imposa la necessitat de treballar per generar les estructures i infraestructures que faciliten tant la implantació com l'ús d'aquests mitjans de transport sostenibles i que per les seues característiques són adequats per a bona part de la mobilitat diària de la població local.
- C. **Gestió del trànsit motoritzat i no motoritzat.** Atenent a les necessitats que implica una mobilitat més sostenible es fa necessari un anàlisi i prioritització de la xarxa viària que ajude tant a implantar formes de transport individual i col·lectives més sostenibles com a reduir el pes del trànsit motoritzat. Altre vessant important d'aquesta gestió és generar les estratègies i els instruments que faciliten i milloren la convivència del transport amb la població local evitant usos indeguts, excessos d'ocupació, riscos i molèsties. La recuperació de l'espai públic i la seguretat de la població seran elements fonamentals d'aquest eix.
- D. **Gestió i millora del transport públic.** Aquest eix ha de respondre a la necessitat d'implementar uns mitjans de transport més sostenibles que s'ajusten tant a la mitigació del canvi climàtic com a l'adaptació a un nou context amb menys combustibles fòssils disponibles. A més a més, ha de satisfer tant d'aquells col·lectius que no disposen de vehicle particular com d'aquells destins que per la seua natura requereixen d'aquest tipus de transport. El model que es planteja des del present PMUS s'adapta a la realitat local i comarcal de municipi menut a cavall entre allò rural i urbà i que, per tant, té una cobertura amb transport públic amb certes deficiències. A més a més, des del punt de vista social aquestes propostes han de ser accessibles física, social i econòmicament per tothom.
- E. **Necessitats i millores de la mobilitat obligada.** Una bona part dels desplaçaments a la localitat es generen per la necessitat d'acudir al lloc de treball, estudi, atenció mèdica, etc. Aquests fluxos comparteixen característiques com la seua concentració en franjes horàries o la necessitat d'un transport públic eficient que els pugui absorbir. Una part important d'aquest eix passa forçosament per la conscienciació i la sensibilització que generen un entorn favorable per al transport col·lectiu cap aquests destins entre tots els col·lectius implicats.
- F. **Necessitats i millores de la mobilitat de col·lectius vulnerables.** El PMUS ha de tenir com un dels seus focs d'atenció principals garantir que es crea un entorn de mobilitat segur per tots els col·lectius que conformen la ciutadania, en especial aquells col·lectius més vulnerables. Les propostes hauran de considerar tant la seua mobilitat general com els desplaçaments específics als que han de fer front per la seua pròpia condició (educatius, sanitaris, d'atenció social, etc.)
- G. **Integració del PMUS a la planificació existent.** El PMUS no és un document aïllat. Al cap i a la fi, la mobilitat és un element de connexió entre persones i territoris. Així, una mobilitat correcta requereix d'una planificació adequada. Per açò, el PMUS ha



d'estudiar la seua integració en els instruments de planificació existents (Pla general, ordenances, etc.) i oferir mesures de compatibilització i millora.

- H. **Resiliència i reptes de futur.** Vivim a un entorn evolutiu i per tant els instruments de planificació han de ser resilients i amb capacitat d'adaptació. En aquest sentit el PMUS planteja els següents reptes de futur envers la mobilitat i n'ofereix propostes de treball:
- Un entorn resilient i amb capacitat d'adaptació. Afavorir les capacitats territorials i socials per adaptar-se als canvis en mobilitat i traure profit.
 - Promoure una mobilitat segura amb menys riscos i que genere benestar i seguretat entre la ciutadania.
 - Afavorir una mobilitat eficient que minimitze inversió i consum de recursos oferint un màxim benefici.
 - Generar un entorn de mobilitat ingrat ambientalment que ajude a mitigar el canvi climàtic i les emissions nocives, reduïska la dependència de combustibles fòssils i s'integre territorial i socialment.
 - Desenvolupar un model inclusiu al que totes les persones tinguen cabuda i en puguin traure profit amb independència de les seues condicions i condicionaments personals.
 - La mobilitat com a eina de desenvolupament personal i social fomentant hàbits de desplaçament saludables i afavoridors de la convivència.

Premises

El PMUS és un document de propostes per una mobilitat sostenible que augmente la qualitat de vida de les poblacions. Per açò, es tracta d'un document transversal que interrelaciona àmbits d'estudi diversos que conflueixen en la realitat: Territori, infraestructures, entorn, medi ambient, seguretat, el sistema productiu, el teixit social, seguretat i benestar, etc.

El PMUS e Petrés és un instrument que ajudarà al municipi a assolir cotes majors de sostenibilitat per mitjà de millores a la mobilitat, el transport, el trànsit i la seguretat i qualitat de l'entorn. Per assolir aquestes millores es planteja que el pla complisca les següents premises:

- Siga un element impulsor d'igualtat present i futura que permeta cobrir les demandes bàsiques del territori, societat i sectors econòmics garantint sempre la seguretat i fomentant elements positius com la millora ambiental, sanitària i social.
- Siga viable econòmic, social i ambientalment, afavorisca la intermodalitat i funcione com a element impulsor econòmic i social en un entorn sostenible i equilibrat.
- Siga un element de mitigació del canvi climàtic que al temps fomenti l'adopció de nous transports i fonts d'energia sostenibles i basats a recursos renovables. A més a més, que ajude a limitar els impactes del transport i els desplaçaments sobre el benestar de les persones i la imatge del territori.

Els objectius generals i específics del pla es desenvoluparan a partir d'aquestes premisses i la seua adaptació al marc del PMUS.



Petrés, perfil de mobilitat.

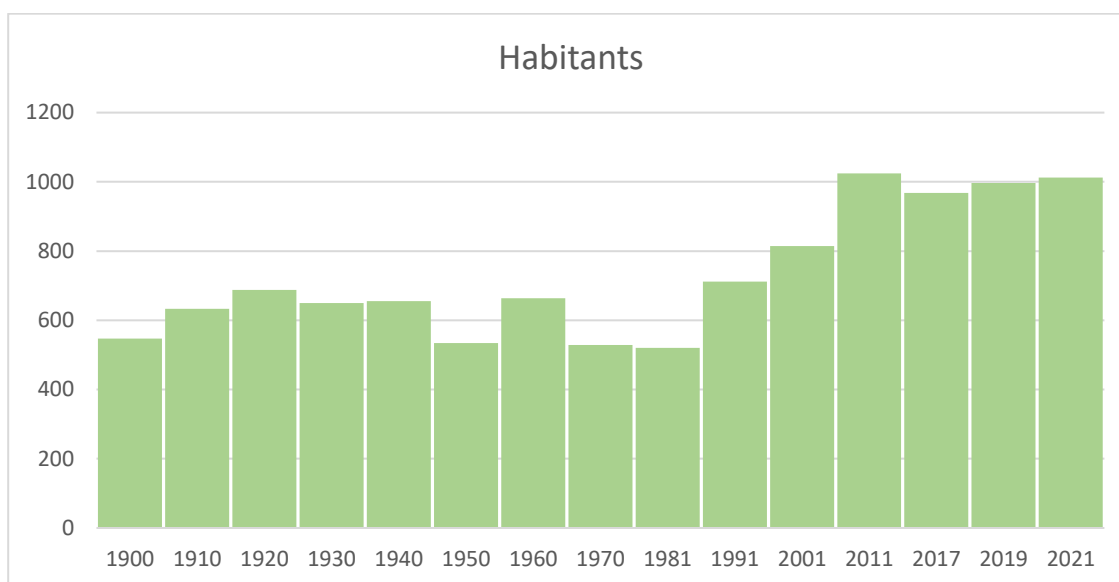
Aquest perfil es basarà a l'estudi dels elements bàsics per a la mobilitat:

- Població
- Economia
- Parc de vehicles

Població

Petrés conta a hores d'ara amb poc més de 1.012 habitants. Al llarg del segle XX i XXI aquesta població ha evolucionat en general de manera positiva amb algunes xicotetes fluctuacions poc significants, més marcats en la dècada dels anys 70 del segle XX i causats per la crisi econòmica.

Any	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2017	2019	2021
Habitants	547	633	688	650	655	534	664	529	520	712	814	1024	968	997	1012



Font: Elaboració Pròpia amb dades IVE i de les sèries homògenes de població del BBVA – Fundació IVIE.

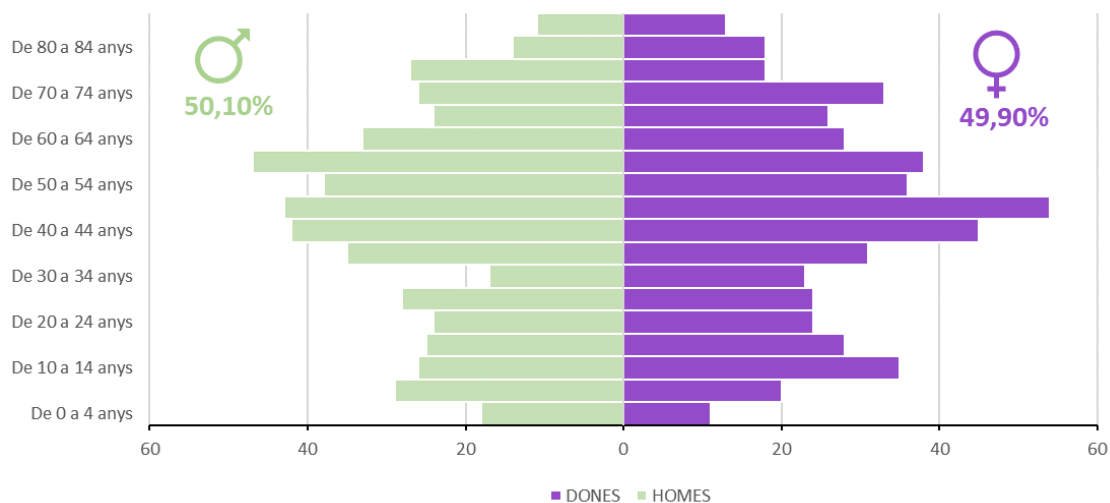
El municipi es situa a la franja de transició entre territoris rurals i urbans amb forts matisos de ruralitat. Així ens trobem amb un cert envelliment de la població local que permet albirar problemes de relleu generacional a mitjà i llarg termini. La població menor de 18 anys és el 17,3% de la població, mentre que la població entre 18 i 65 anys representa el 62,8% i la gent major de 65 anys és un 19,9% del total. Ens trobem així amb una població majoritàriament de persones de mitjana edat o majors i que, per tant, aquest darrer col·lectiu haurà de ser objecte d'una atenció específica pel seu pes present i futur.



	HOMES	DONES	TOTAL	%HOMES	%DONES
0-4	18	11	29	1,77%	1,08%
5-9	29	20	49	2,86%	1,97%
10-14	26	35	61	2,56%	3,45%
15-19	25	28	53	2,47%	2,76%
20-24	24	24	48	2,37%	2,37%
25-29	28	24	52	2,76%	2,37%
30-34	17	23	40	1,67%	2,27%
35-39	35	31	66	3,45%	3,06%
40-44	42	45	87	4,15%	4,44%
45-49	43	54	97	4,24%	5,33%
50-54	38	36	74	3,75%	3,55%
55-59	47	38	85	4,64%	3,75%
60-64	33	28	61	3,26%	2,76%
65-69	24	26	50	2,37%	2,56%
70-74	26	33	59	2,56%	3,26%
75-79	27	18	45	2,66%	1,77%
80-84	14	18	32	1,38%	1,77%
85-89	11	13	24	1,08%	1,28%
	507	505	1.012	50,09%	49,90%

Font: Elaboració Pròpia amb dades IVE.

Petrés- Piràmid d'Edats 2021



Font: Elaboració Pròpia amb dades IVE.

Indicadors demogràfics bàsics			
46192 Petrés	Taxa de dependència	47,9	55,6
	Taxa de dependència de la població menor de 16 anys	23,9	24,8
	Taxa de dependència de la població major de 64 anys	23,9	30,8
	Índex d'envelliment	100	124,5
	Índex de longevitat	52,8	46
	Índex de maternitat	22,4	18,4
	Índex de tendència	155,3	85,4
	Índex de renovació de la població activa	85,7	81,2

Font: Elaboració Pròpia amb dades IVE.

Hi ha una clara tendència a l'envelliment poblacionat, no obstant també cal remarcar que no es dona una marcada masculinització, al contrari que en altres poblacions veïnes. És més, en els grups de mitjana edat, les dones superen per poc als homes. Això sí, en les edats fèrtils hi ha més homes que dones. Una situació especialment significativa si es té en compte que aquest biaix acabarà per ser un agravant de l'envelliment de la població local i potser l'inici de la despoblació del municipi. Que aquests grups d'edat siguin també els d'una major activitat laboral es pot indicar que aquest èxode femení probablement estiga vinculat a la manca d'ocupacions.

Els indicadors demogràfics bàsics no sols confirmen aquesta tendència, sinó que amb la seua evolució ens indiquen que es perllongarà en el temps atès que la majoria d'ells s'han agreujat en la dècada que es compara.

La densitat de població es situa en 532,80 habitants/Km² molt per dalt dels 237,30 de la província de València, els 337,97 del Camp de Morvedre i els 131,83 de la sub-comarca de la Baronia.

El municipi conta amb un únic nucli de població, tot i que hi ha un percentatge poc significatiu de persones empadronades al disseminat (aproximadament un 2%). A més a més es tracta d'una població estabilitzada com es pot comprovar al quadre que es mostra a continuació.

	2010			2020		
	Total	Homes	Dones	Total	Homes	Dones
Comunitat Valenciana	185.383	96.421	88.962	191.471	100.051	91.420

Província de València	48.178	25.584	22.594	50.986	27.132	23.854
El Camp de Morvedre	1.763	980	783	1.925	1.086	839
46192 - Petrés	23	9	14	20	6	14

Font: Elaboració Pròpia amb dades IVE.



Parc de vehicles

El parc de vehicles ha augmentat en la dècada que va del 2010 al 2020 tot i que la població era un poc superior en el 2010. Així a Petrés s'ha augmentat d'un total de 809 vehicles a l'any 2010 a 918 en l'any 2020, mentre que la població s'ha reduït en unes 12 persones en eixe mateix termini. Aquest és un clar indicador del fet de la motorització creixent de la societat i economia locals. L'increment es produeix a totes les categories de vehicles que recull l'estadística oficial però és més notable al cas dels turismes, on s'hi troba una gran diferència respecte a la resta de vehicles. Altre vehicle que ha mostrat un potent ascens és el de les motocicletes arrastrat per l'extensió per un costat de la sub-cultura "biker" i també per les polítiques que afavoreixen el seu ús permetent la conducció de motocicletes de fins 125cc amb el carnet tipus "B". Aquestes polítiques es van dissenyar al seu moment com un mètode de reducció del consum de combustible i de reducció de l'ús dels turismes per a desplaçaments curts i locals. Les furgonetes també han augmentat, indicador de l'ús laboral de les mateixes, mentre que els tractors no han pujat quasi, una mostra evident dels canvis que ha experimentat el sector agrari.

	2010							
	Turismes	Motocicletes	Furgonetes i camions	Autobusos	Tractors industrials	Ciclomotors	Altres	Total
Comunitat Valenciana	2.384.022	313.802	521.211	4.610	24.354	294.443	82.289	3.624.731
Província de València	1.205.926	163.159	250.361	2.506	15.535	142.513	46.000	1.826.000
El Camp de Morvedre	44.355	5.757	7.732	45	584	5.454	1.650	65.577
46010 - Albalat dels Tarongers	568	64	130	0	23	50	38	873
46024 - Alfara de la Baronia	278	37	60	0	8	53	14	450
46028 - Algar de Palancia	222	32	57	0	0	46	2	359
46030 - Algímia d'Alfara	451	42	177	0	11	70	31	782
46120 - Estivella	600	78	172	1	1	54	11	917
46134 - Gilet	1.407	205	260	3	34	122	54	2.085
46192 - Petrés	558	93	78	0	5	59	16	809
46224 - Segart	88	9	31	0	1	9	2	140
46245 - Torres Torres	288	28	92	0	7	47	15	477
	2020							
	Turismes	Motocicletes	Furgonetes i camions	Autobusos	Tractors industrials	Ciclomotors	Altres	Total
Comunitat Valenciana	2.630.660	414.745	474.002	4.422	25.518	239.086	91.610	3.880.043
Província de València	1.292.245	207.757	225.442	2.412	14.949	115.668	50.235	1.908.708
El Camp de Morvedre	48.587	7.112	6.804	66	526	5.103	1.569	69.767
46010 - Albalat dels Tarongers	724	115	105	30	4	62	19	1.059
46024 - Alfara de la Baronia	310	49	55	0	22	51	30	517
46028 - Algar de Palancia	294	47	52	0	1	35	3	432
46030 - Algímia d'Alfara	559	62	149	0	17	74	36	897
46120 - Estivella	734	101	152	1	1	57	14	1.060



46134 - Gilet	1.862	318	257	3	20	150	58	2.668
46192 - Petrés	625	112	88	0	7	72	14	918
46224 - Segart	121	12	31	0	1	10	2	177
46245 - Torres Torres	385	50	90	0	7	46	13	591

Font: Elaboració Pròpia amb dades IVE.

El parc de vehicles està compost majoritàriament per turismes seguits a molta distància per furgonetes i camions i està dominat pels vehicles Diesel. Aquesta és una mostra dels matisos rurals que presenten la localitat i la comarca. Davant un necessitat de desplaçaments creixents a mesura que activitat i serveis es concentren a àrees metropolitanes i ciutats mitjanes, els habitants del rural han de fer front a desplaçaments més freqüents i de més distància. L'increment del preu dels combustibles -amb el gasoil més barat que la gasolina- i el menor consum dels Diesel fomenten l'adquisició d'aquest tipus de vehicles que es converteixen en una eina d'estalvi. Tot i aquests beneficis s'han de tenir en compte condicionants importants que no s'han d'ignorar. Tot i que el Diesel emet menys CO₂ que els vehicles a gasolina no es pot dir el mateix amb les partícules en suspensió que tenen un important efecte sobre la salut respiratòria. És per això que el tràfic d'aquests vehicles no és aconsellable en nuclis urbans densos on pot generar un risc per a la ciutadania i que cada vegada són majors les restriccions al seu trànsit per grans ciutats on els seus efectes són més nocius.

		2010	2020
Dièsel	Turismes	373	389
	Motocicletes	0	1
	Furgonetes i camions	66	78
	Autobusos	0	0
	Tractors industrials	5	7
	Ciclomotors	3	3
	Altres	1	2
	Total	448	480
Gasolina	Turismes	185	235
	Motocicletes	92	110
	Furgonetes i camions	12	10
	Autobusos	0	0
	Tractors industrials	0	0
	Ciclomotors	56	69
	Altres	1	2
	Total	346	426
Elèctric	Turismes	0	1
	Motocicletes	0	0



	Furgonetes i camions	0	0
	Autobusos	0	0
	Tractors industrials	0	0
	Ciclomotors	0	0
	Altres	0	0
	Total	0	1
Sense especificar	Turismes	0	0
	Motocicletes	0	0
	Furgonetes i camions	0	0
	Autobusos	0	0
	Tractors industrials	0	0
	Ciclomotors	0	0
	Altres	14	10
	Total	14	10
Altres	Turismes	0	0
	Motocicletes	1	1
	Furgonetes i camions	0	0
	Autobusos	0	0
	Tractors industrials	0	0
	Ciclomotors	0	0
	Altres	0	0
	Total	1	1
Total	Turismes	558	625
	Motocicletes	93	112
	Furgonetes i camions	78	88
	Autobusos	0	0
	Tractors industrials	5	7
	Ciclomotors	59	72
	Altres	16	14
	Total	809	918

Font: Elaboració Pròpia amb dades IVE.

El panorama que ens dibuixen aquestes estadístiques és el d'un municipi al que el transport està dominat pel vehicle privat i que aquest té un pes creixent pel panorama general al que ens trobem amb una pèrdua de servei de transport públic en municipis rurals i en transició. Així el PMUS de Petrés no pot deixar de costat que el 2035 no es podran vendre ja la Unió Europea vehicles amb motor de combustió i que la majoria dels escenaris previstos consideren que no



es pot substituir l'actual ús de vehicle privat de combustió per vehicle privat elèctric tant per la capacitat de generació d'energia com pel propi preu dels vehicles. Per tant, es pot avançar que una part dels objectius i mesures a treballar haurà de centrar-se en la generació d'un nou escenari amb més transport públic i més vehicles d'ús compartit junt a l'expansió de noves formes de consum i vida que reduïsquen desplaçaments o que aquests es puguin fer de manera més sostenible caminant o en bicicleta.

D'altra banda pel que fa a l'antiguetat dels vehicles aquests es troben per baix de les mitjanes valenciana i estatal tot i que per damunt de l'Europea (14, 13,1 i 10,8 respectivament). Un parc mòbil envellit implica un augment de les emissions i també dels riscos, tot i que és també un indicador social i demogràfic de la zona que haurà de ser tingut en compte a l'hora d'elaborar propostes i assenyalar objectius.

Anitguitat mitjana ciclomotors	13,99
Anitguitat mitjana motocicletes	11,90
Anitguitat mitjana turismes	11,36
Anitguitat mitjana furgonetes	13,97
Anitguitat mitjana camiona	16,49
Anitguitat mitjana total parc	12,05

Font: Elaboració Pròpia amb dades DGT.

Antiguitat vehicles (2019)				
	<25 anys	<15 anys	<8 anys	<4 anys
Ciclomotors	73	32	15	10
Motocicletes	82	55	24	15
Turismes	575	382	197	106
Furgonetes	23	12	7	4
Camions	49	19	5	1

Font: Elaboració Pròpia amb dades DGT.

	Vehicles amb més de 25 anys
Motos	22
Turismes	64
Resta	22

Font: Elaboració Pròpia amb dades DGT.

L'estudi del parc de vehicles no es pot fer de manera separada del cos de persones que condueixen aquests vehicles. Malauradament les dades existents sobre el parc de conductors únicament desagreguen per sexe sense tenir en compte altres qüestions com l'edat o el perfil socio-econòmic. Aquesta caracterització dels conductors es fa necessària per comprendre millor les necessitats, voluntats i desitjos que hi ha darrere de l'ús del vehicle privat.

Per corregir aquestes carències d'informació s'ha hagut de recórrer informació obtinguda per mitjà d'un qüestionari electrònic a habitants de la zona, que tot i ser menys acurada és de notable interès i ens permet

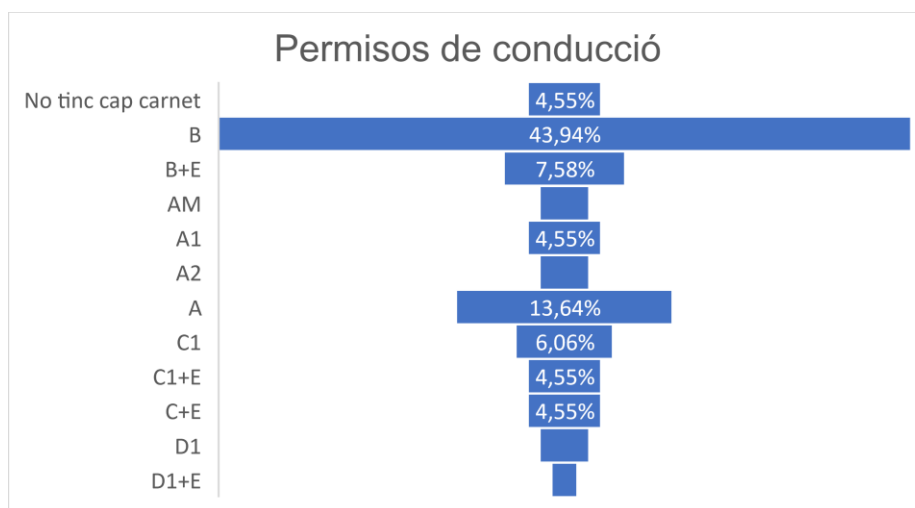


	Total		Homes		Dones	
	2010	2018	2010	2018	2010	2018
Comunitat Valenciana	2.811.449	2.913.372	1.679.196	1.683.258	1.132.253	1.230.114
Província de València	1.483.427	1.513.840	892.096	881.748	591.331	632.092
El Camp de Morvedre	52.932	54.580	31.611	31.676	21.321	22.904
46010 - Albalat dels Tarongers	541	686	328	392	213	294
46024 - Alfara de la Baronia	325	303	200	183	125	120
46028 - Algar de Palancia	285	287	184	178	101	109
46030 - Algímia d'Alfara	553	605	348	344	205	261
46120 - Estivella	706	822	431	472	275	350
46134 - Gilet	1.633	2.026	962	1.147	671	879
46192 - Petrés	577	639	341	368	236	271
46224 - Segart	78	75	48	49	30	26
46245 - Torres Torres	341	377	207	232	134	145

Font: Elaboració Pròpia amb dades IVE.

No tinc cap carnet	4,55%
B	43,94%
B+E	7,58%
AM	3,03%
A1	4,55%
A2	3,03%
A	13,64%
C1	6,06%
C1+E	4,55%
C+E	4,55%
D1	3,03%
D1+E	1,52%

Font: Elaboració Pròpia amb dades enquesta.



Dones				
Permisos de conducció	11-30	31-45	46-64	65 o més
No tinc cap carnet	66,67%	0,00%	0,00%	28,57%
B (Cotxe)	33,33%	83,33%	86,36%	28,57%
AM (Ciclomotors), A1 Motocicletes Fins 125CC, B (Cotxe)	0,00%	8,33%	0,00%	0,00%
A2 Motocicletes fins 35Kw/h, B (Cotxe)	0,00%	8,33%	0,00%	0,00%



Professional D1	0,00%	0,00%	4,55%	0,00%
AM (Ciclomotors), B (Cotxe)	0,00%	0,00%	4,55%	0,00%
A (Tot tipus de motocicletes), B (Cotxe)	0,00%	0,00%	4,55%	14,29%
B+E (Cotxe + acoplat: Remolc, roulotte...)	0,00%	0,00%	0,00%	14,29%
B (Cotxe), B+E (Cotxe + acoplat: Remolc, roulotte...), Professional C1, Professional C1 + E, Professional C	0,00%	0,00%	0,00%	14,29%
Homes				
Permisos de conducció	11-30	31-45	46-64	65 o més
No tinc cap carnet	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
B (Cotxe)	71,43%	73,33%	50,00%	100,00%
AM (Ciclomotors), B (Cotxe)	0,00%	6,67%	0,00%	0,00%
A (Tot tipus de motocicletes), B (Cotxe)	14,29%	6,67%	33,33%	0,00%
B+E (Cotxe + acoplat: Remolc, roulotte...)	14,29%	0,00%	8,33%	0,00%
B (Cotxe), B+E (Cotxe + acoplat: Remolc, roulotte...), Professional C1, Professional C1 + E, Professional C	0,00%	6,67%	0,00%	0,00%
A (Tot tipus de motocicletes), B+E (Cotxe + acoplat: Remolc, roulotte...), Professional C + E	0,00%	6,67%	0,00%	0,00%
A1 Motocicletes Fins 125CC, B (Cotxe), B+E (Cotxe + acoplat: Remolc, roulotte...)	0,00%	0,00%	8,33%	0,00%

Font: Elaboració Pròpia amb dades enquesta.

Una primera anàlisi d'aquestes dades ens mostra una situació amb un clar biaix de gènere i edat, Hi ha més dones sense carnet i dins aquestes són les dones joves les que menys llicències de conducció posseeixen. A més a més, es pot comprovar que la majoria dels permisos de conducció es concentren als joves (les poques dones que en tenen es troben en una franja d'edat de jubilació o propera a la jubilació). També les motocicletes tenen un clar biaix masculí. En definitiva es pot concloure que més homes tenen carnets i que aquests homes tenen més tipologies de permisos de conducció que les dones.

Economia local

Com es pot comprovar a la taula següent, Petrés mostra una economia comuna a molts municipis rurals amb una economia orientada als serveis per la recessió de sectors tradicionals com l'agropecuari i amb un pes major de la indústria i de la construcció que a altres zones del territori valencià per les especificitats locals.

	Algímia d'Alfara	Camp de Morvedre	Prov. València	C. Val.
Nombre total d'empreses - 2020 (empreses)	39	5.086	184.418	370.645
Empreses en el sector Indústria - 2020 (%)	<4	4,82	6,32	6,66
Empreses en el sector Construcció - 2020 (%)	<4	11,17	11,08	12,28
Empreses en el sector Serveis - 2020 (%)	<4	78,92	82,59	81,06
Empreses en el sector Serveis. Comerç, transport i hostaleria - 2020 (%)	<4	35,21	35,30	36,18
Empreses en el sector Serveis. Informació i comunicació - 2020 (%)	<4	1,55	2,02	1,78
Empreses en el sector Serveis. Activitats financeres i d'assegurances - 2020 (%)	<4	2,04	2,63	2,37
Empreses en el sector Serveis. Activitats immobiliàries - 2020 (%)	<4	3,87	5,35	6,05
Empreses en el sector Serveis. Activitats professionals i tècniques - 2020 (%)	<4	12,09	18,71	17,42
Empreses en el sector Serveis. Educació, sanitat i serveis - 2020 (%)	<4	6,84	8,70	7,87
Empreses en el sector Serveis. Altres serveis personals - 2020 (%)	<4	9,08	9,86	9,39

Font: Argos - GVA.



Altres aspectes que mostra els matisos de ruralitat locals és que no són presents empreses de serveis avançats o innovadors (el <4 a Argos GVA indica que o no hi ha o si hi ha no són significatives). Podem dir així que Petrés és un poble d'economia clàssica o tradicional al que encara no s'han posicionat significativament sectors moderns.

El turisme rural és present al municipi tot i que sense abastar la importància que ja té a altres llocs propers.

A la societat post-industrial a la que vivim s'ha deslligat el lloc de residència del lloc de treball. Cada vegada són més els estudis que mostren que vista la precarietat dels treballs actuals la gent s'acaba instal·lant als llocs als que pot accedir fàcilment a zones on es crea treball de manera intensiva. Amb aquestes afirmacions volem fer palès que les dades de contractes locals poden ser orientadores però mai definitives per tal de definir l'economia local, atès que no tots eixos contractes són de persones que viuen al municipi ni tenen perquè desenvolupar-se principalment al municipi (empreses de serveis, ETT, etc.)

Afiliats a la seguretat social				
	Municipi	Comarca	Província	Comunitat
Total d'afiliats - 31/03/2022 (persones)	101	22.414	1.071.737	1.825.744
Taxa d'afiliació - 31/03/2022 (%)	15,59	37,67	63,37	56,2
Règim General - 31/03/2022 (%)	40,59	72,52	78,74	76,21
Règim General. Sistema Especial Llar - 31/03/2022 (%)	<5	1,82	1,65	1,68
Règim General. Sistema Especial Agrari - 31/03/2022 (%)	6,93	3,01	2,38	2,69
Règim Especial. Treballadors Autònoms - 31/03/2022 (%)	51,49	21,77	16,91	19,05
Règim Especial. Mar - 31/03/2022 (%)	<5	0,88	0,32	0,37

Font: Argos - GVA.

Afiliats a la seguretat social residents al municipi				
	Municipi	Comarca	Província	Comunitat
Total d'afiliats - 31/12/2019 (persones)	416	34.635	1.000.323	1.868.579
Dones afiliades - 31/12/2019 (%)	48,08	46,40	46,45	46,29
Taxa d'afiliació - 31/12/2019 (%)	64,20	58,20	59,15	56,61

Font: Argos - GVA.

Una bona prova d'allò que s'ha dit del deslligament entre lloc de treball i habitatge és la diferència entre el total d'afiliats residents al municipi respecte al total d'afiliats al municipi. Aquesta diferència ens demostra que una bona part de la població local treballa fora de la localitat, ocupant la major part llocs de treball a l'àrea urbana de Sagunt.

Altres elements que mostra aquest tret rural de l'economia local és l'abundància d'autònoms a la localitat. La presència d'aquests autònoms ens dibuixa un panorama de microempreses molt típic d'aquestes contrades on no s'instal·len grans centres de serveis o industrials el que força a que la gent que no vulga emigrar acabe per generar la seua pròpia activitat professional.

Una qüestió clau a aquest apartat i que no es pot reflectir estadísticament és la presència de Sagunt, una localitat que concentra més del 70% del territori comarcal del Camp de Morvedre i

més d'un 80% de la seua població. A més a més, Sagunt és una important àrea industrial i de serveis que concentra bona part de l'activitat comarcal. De forma que pobles com Petrés funcionen com llocs satèl·lit amb una economia totalment mediatitzada per aquesta macrocefàlia. La presència de Sagunt dificulta la implantació de serveis locals i indústries que a més a més han de competir moltes voltes amb les d'aquesta ciutat que gaudeix d'importants avantatges comparatius (telecomunicacions, serveis avançats disponibles, sòl industrial, accés a determinades infraestructures, etc.) Així es pot dir que bona part de l'empreniment local s'ha produït a Sagunt i no a la pròpia Petrés.



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE – PETRÉS

	Total								Secà				Regadiu			
	Flors i plantes ornamentals	Cultius farratgers	Hortalisses	Cítrics	Fruiters no cítrics	Vinya	Oliverar	Altres cultius llenyosos	Fruiters no cítrics	Vinya	Oliverar	Altres cultius llenyosos	Flors i plantes ornamentals	Cítrics	Fruiters no cítrics	Oliverar
Comunitat Valenciana	1.920	3.264	22.544	159.248	131.667	64.796	93.741	18.503	84.197	37.562	80.466	18.171	1.920	159.248	47.470	13.275
Província de València	1.279	695	6.764	92.725	59.542	48.021	32.045	8.898	30.443	32.273	26.590	8.706	1.279	92.725	29.099	5.455
El Camp de Morvedre	21	0	222	6.795	629	3	233	612	252	3	140	593	21	6.795	377	93
46010 - Albalat dels Tarongers	0	0	0	174	176	0	20	0	158	0	11	0	0	174	18	9
46024 - Alfara de la Baronia	0	0	0	332	72	0	15	0	62	0	6	0	0	332	10	9
46028 - Algar de Palància	0	0	0	267	82	0	7	0	47	0	5	0	0	267	35	2
46030 - Algímia d'Alfara	0	0	0	371	120	0	59	0	91	0	29	0	0	371	29	30
46120 - Estivella	2	0	0	147	143	2	39	0	132		27	0	2	147	11	12
46134 - Gilet	0	0	0	90	41	0	5	0	35		5	0	0	90	6	0
46192 - Petrés	0	0	0	58	5	0	0	0	0		0	0	0	58	5	0
46224 - Segart	0	0	0	4	67	1	15	0	62		4	0	0	4	5	1
46245 - Torres Torres	1	0	0	203	84	0	31	0	68			0	1	203	16	14
Total	3	0	0	1.646	790	3	191	0	655			0	3	1.646	135	77

Font: Elaboració Pròpia amb dades IVE.



Codi Validació: 5CC3RGAT2Q6HMRAMDEK65JZX9 | Verificació: <https://petres.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 22 de 54

Desenvolupament urbà

La normativa urbanística actual es regeix per les normes subsidiàries aprovades el juny de 1984.

Aquest pla considera dues grans àrees per al terme municipal. Una al centre del terme i al voltant del nucli urbà que es considera urbana i altra urbanitzable al ponent d'aquesta. La resta es considera com a no urbanitzable sota les següents figures:

- SNU Forestal
- SNU Agrari
- SNU No protegit
- SNU de sistemes generals

Quadre resum de superfícies de les normes subsidiàries (m²):

Tipus	Superfície m ²
Terme municipal	1.998.019
Sol urbà	82.599
Sol urbanitzable	143.200
SNU Forestal	184.500
SNU Agrari	782.300
SNU No protegit	439.564
SNU de sistemes generals	188.820
Equipaments públics	32.779
Viari	90.191
Industrial	28.216
Zones verdes	25.850

Font: Elaboració Pròpia amb dades PGOU.

Ordenació urbana Pla General



Codi Validació: 5CC3RGAT2Q8HMRAMDEK65JZX9 | Verificació: <https://petres.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 24 de 91

Zonificació normes subsidiàries



Codi Validació: 5CC3RGAT2Q6HMRAMDEK65JZX9 | Verificació: <https://petres.sedelectronica.es/>
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 25 de 91



Fotografia aèria de Petrés, 1956. Font: ICV.





Fotografia aèria de Petrés, 2021. Font: ICV.



PATRICOVA

El Pla d'Acció Territorial sobre prevenció del Risc d'Inundació en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), és un Pla d'Acció Territorial dels regulats en la Llei 5/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, de la Comunitat Valenciana, i ve expressament previst en la Directriu 66 de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, aprovada per Decret 1/2011, de 13 de gener, del Consell.

Els objectius del PATRICOVA són els següents:

1. Obtindre un adequat coneixement i avaluació dels riscos d'inundació en el territori de la Comunitat Valenciana.
2. Establir procediments administratius àgils i rigorosos per a incorporar la variable inundabilitat als plans, programes i projectes que tinguen una projecció sobre el territori.
3. Aconseguir una actuació coordinada de totes l'Administracions Públiques i els agents socials per a reduir les conseqüències negatives de les inundacions sobre la salut de les persones i els béns, el medi ambient, el patrimoni cultural, el paisatge, l'activitat econòmica i els equipaments i infraestructures.
4. Orientar els desenvolupaments urbanístics i territorials cap a les àrees no inundables o, en el seu cas, cap a les de menor perillositat d'inundació, sempre que permeten l'assentament, atorgant preferència als models urbans i territorials més eficients.
5. Gestionar les zones inundables dins del sistema territorial de la Infraestructura Verda, afavorint la producció dels serveis ambientals, així com la conservació i millora dels paisatges naturals i culturals entorn de l'aigua.

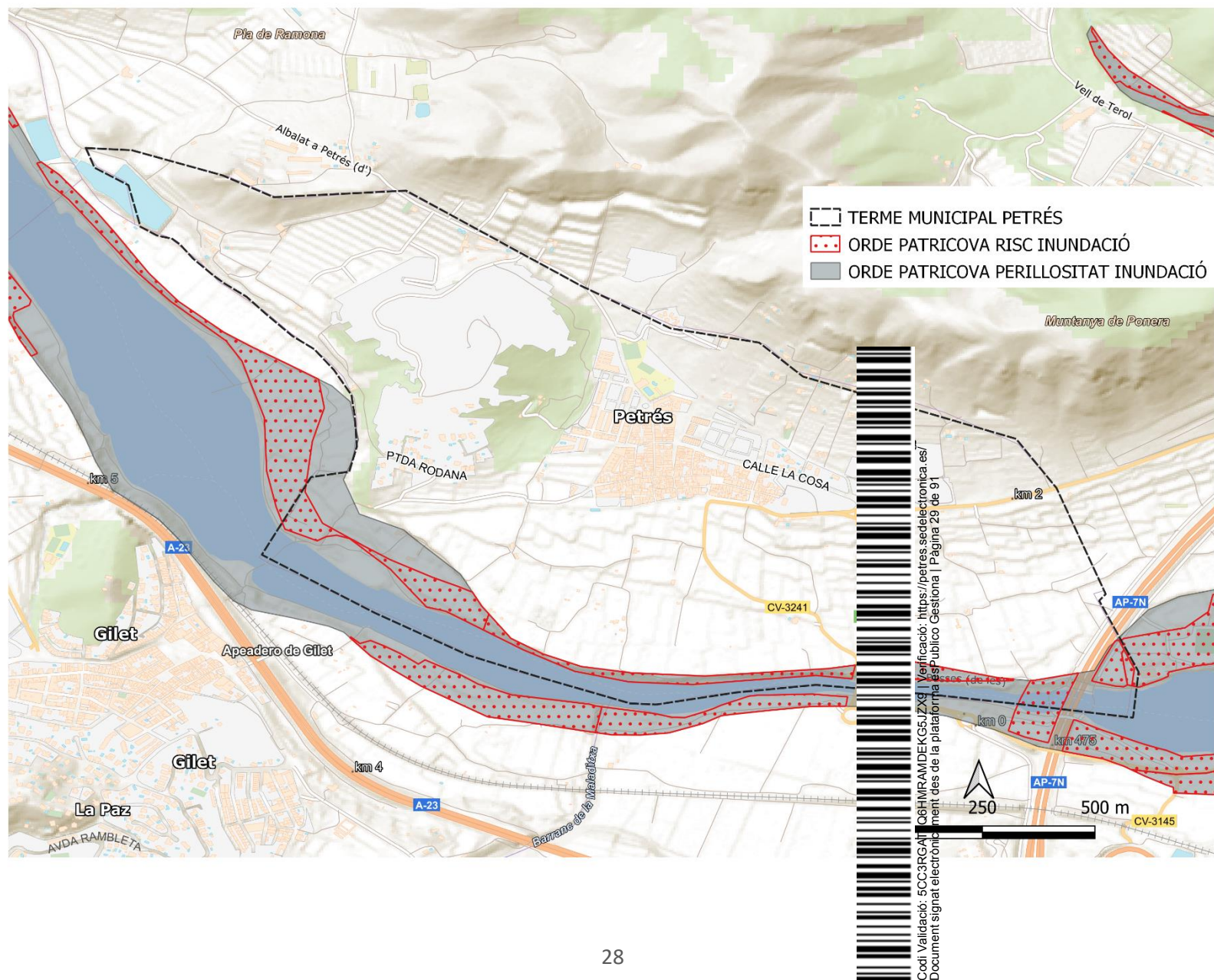
El Pla estableix els següents principis:

1. Principi de cautela i acció preventiva.
2. Protecció i millora del medi ambient i del paisatge.
3. Internalització del risc d'inundació per part de les actuacions.
4. Integració del desenvolupament sostenible en la presa de decisions.
5. Cooperació i coordinació entre les Administracions Públiques.
6. Racionalització i simplificació dels procediments administratius.
7. Proporcionalitat entre les mesures i els efectes.
8. Participació pública.
9. Plantejament estratègic fixant objectius de sostenibilitat a llarg termini.

Des del punt de vista de la vulnerabilitat, les actuacions previstes en el Pla de Mobilitat que puguen veure's afectades per la inundabilitat seran aquelles que suposen la construcció de vies ciclistes i per als vianants, de nous traçats de vies ciclistes, la millora del disseny urbà mitjançant la seua reordenació o els projectes de conversió en zones preferents per als vianants.

Aquests tipus d'actuacions seran infraestructures a les quals li serà aplicable l'article 21 de la Normativa del PATRICOVA, en el qual s'estableix que qualsevol element superficial que se situe en una zona inundable a una cota superior a 30 cm no ha de provocar un increment del risc d'inundació en els usos urbans actuals o planificats. En aquest sentit les actuacions que suposen una modificació de la rasant actual del viari superior a 30 cm, serà motiu d'avaluació. Aquests projectes i plans seran objecte d'informe pel departament competent en matèria d'inundabilitat prèviament a l'aprovació definitiva d'aquests.





Ordenació municipal amb rellevància per a la mobilitat

No hi ha ordenances específiques que afecten la mobilitat. Per això s'ha de recórrer a les normes subsidiàries. En aquesta s'han trobat els següents apartats que es consideren d'interès.

NORMA XXVII.- RED VIARIA.-

Los elementos que comprenden el sistema viario pueden ser:

- a) Calzadas y sus elementos complementarios, isletas, arcenes, etc. su destino fundamental es servir de cauce al tráfico rodado.
- b) Aceras, elementos contiguos a las calzadas cuyo destino fundamental es complementar estas para formar vías sirviendo de cauce peatonal.
- c) Aparcamientos.
- d) Sendas o vías peatonales.
- e) En todo caso quedará prohibido incorporar carreteras del estado, provincia o municipio a las urbanizaciones privadas.

1.- TIPOS DE VIAS.-

El diseño de la via estará en función del tráfico previsto, atendiendo a las determinaciones:

Clases de vías:

- Vías de penetración.
- Vías urbanas, que se subdividirán en principales o secundarias.

Las vías de penetración son carreteras que conectan el territorio planeado con la red de carreteras estatales o provinciales. Su anchura total será de 12 metros, dispuestos en 7 metros para calzada y arcenes de 2,50 metros.

En los tramos en que ésta discurra fuera del suelo urbano, le serán aplicadas las Normas de protección de carreteras.

Las vías urbanas constituyen el sistema viario mixto de tráfico rodado y peatonal. Las vías colectoras o principales son las vías de acceso que conducen el tráfico a los principales focos de atracción y enlazan sectores de distinto carácter.



Las vías secundarias, distribuyen el tráfico de cada sector.

Las vías principales tendrán una sección de 12 metros (7 metros de calzada y 5 metros de aceras hasta 1,25 metros compensando la pérdida en la otra. Estas compensaciones solo se podrán hacer/ por tramos completos.

Las vías secundarias tendrán un ancho mínimo de 8 metros 6 metros de calzada y 2 metros de aceras. En el casco antiguo y zonas consolidadas se mantendrán las secciones actuales, si éstas no son modificadas por las presentes Normas.

Las sendas de peatones tendrán un ancho mínimo de 2,5 - metros. Quedando separadas del tráfico de vehículos.

2.- APARCAMIENTOS.-

Cualquiera que sea el uso de la zona, la dotación de aparcamientos será de una plaza por cada 100 m². de edificación. Estos aparcamientos serán públicos, colocándose al margen de las calzadas.

Los aparcamientos privados se colocarán en el interior/ de las parcelas, ajustándose a las siguientes normas:

- Viviendas: 1 plaza por cada 100 m². de edificación o vivienda.
- Hoteles: 1 plaza por cada 0,8 habitaciones.
- Industrias: 1 plaza cada 5 trabajadores de la industria.
- Zonas comerciales y edificios públicos: 1 plaza cada 100 m². de superficie total edificada.

El tamaño de las celdillas de aparcamiento para automoviles será de 4,5 x 2,30 metros, pudiendo existir hasta un 20 % del total de plazas, con dimensiones no inferiores a 4 x 2,20 metros. Las plazas deberán pintarse en el pavimento del local en el que se realice la dotación exigida como dotación privada.

m) Aparcamientos.- Será obligatorio disponer de aparcamiento o garaje en la proporción de 1 plaza por vivienda de nueva construcción en las zonas de edificación de suelo urbano: ensanche de casco, residencial intensiva y residencial extensiva.

Se establecen como obligatorios los - estándares mínimos de dotaciones de plazas de aparcamiento en suelos de nueva edificación:

- De uso industrial..... 1 plaza/cada 100 m². de edificación o cada 5 trabajadores.
- De uso terciario..... 1 plaza/cada 100 m². de edificación.



Espais protegits, Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i infraestructura verda

ETCV

A l'ETCV el municipi de Petrés s'insereix a l'Àrea Funcional de la Vall del Palància que coincideix de manera aproximada amb les comarques històriques del Camp de Morvedre i l'Alt Palància. El riu és l'element vertebrador d'un territori pel qual recorren les principals vies de comunicació que uneixen a la Comunitat Valenciana amb Aragó, La Rioja, el País Basc i Cantàbria.

Des del punt de vista històric, aquesta vall està dividida en dues unitats territorials. En la primera, es troben Sagunt, amb un nucli urbà de serveis i un altre industrial, i els municipis del seu entorn, molt vinculats a l'economia citrícola del litoral de la Comunitat. En la segona, es troba l'Alt Palància, un territori de base tradicional agrària i de turisme residencial, on Segorbe ha estat exercint un paper territorial central en la prestació de béns i serveis.

Algímia es troba just a la transició entre una i altra unitat i per això mostra característiques d'ambdues.

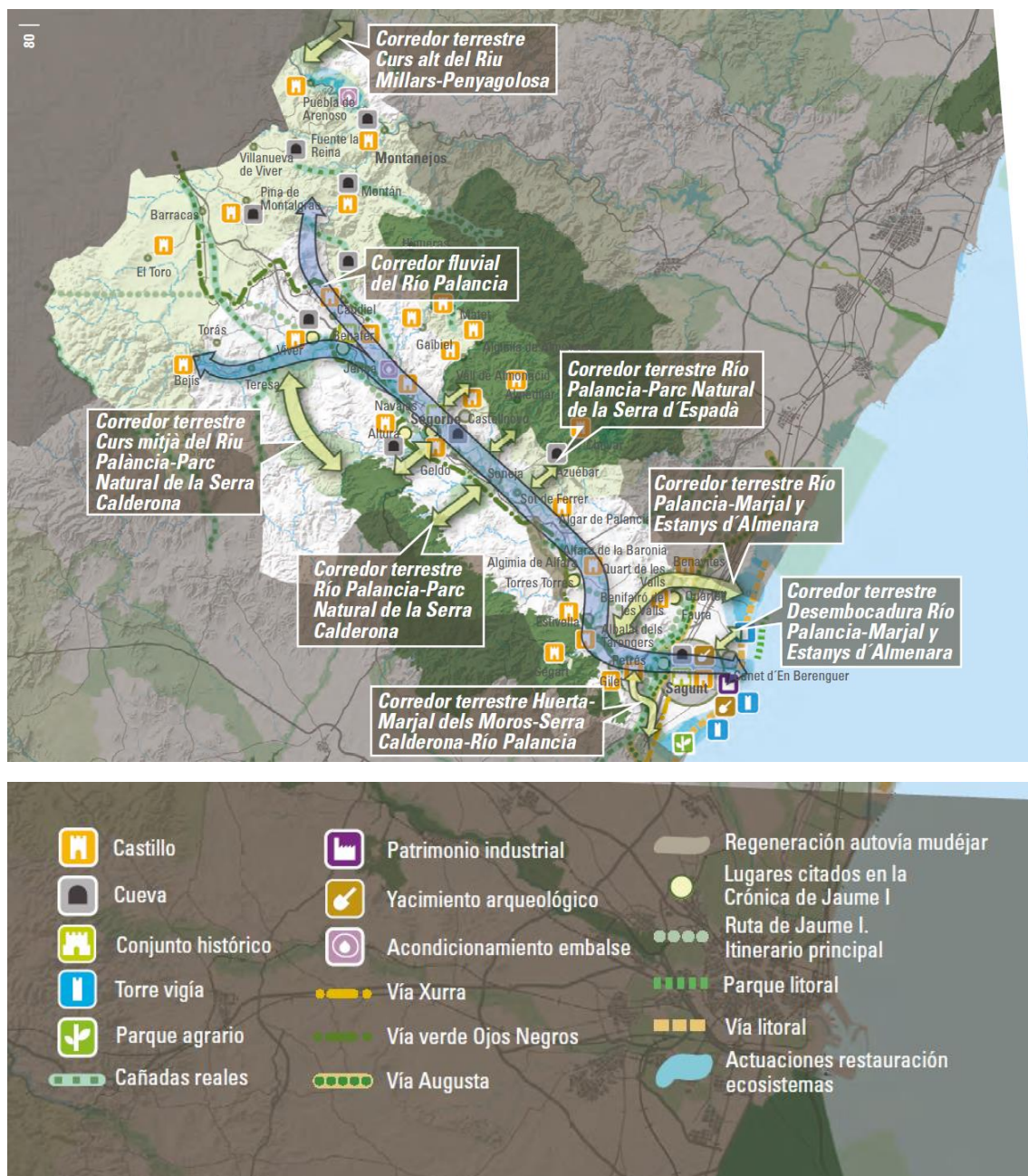
L'ETCV proposa per aquesta àrea funciona una visió estratègica amb la voluntat de ser per al 2030 *“ser l'element territorial de connexió de les províncies de València i Castelló”*.

Per a això, és prioritza la consecució dels següents objectius:

- Consolidar una Infraestructura Verda, com a substrat territorial, que permeta conservar i posar en valor els actius ambientals, paisatgístics i culturals del territori.
- Dissenyar un esquema d'infraestructures de comunicació, hídriques i energètiques que permeten la millora de la competitivitat global de l'àrea funcional.
- Desenvolupar un sistema d'assentaments que ocupen el territori de manera racional i milloren la qualitat urbana, l'eficiència econòmica i la prestació de serveis per al conjunt de la població.
- Desenvolupar noves activitats econòmiques basades en la qualificació del territori i la innovació.

L'ETCV atorga un important paper a La Infraestructura Verda que suposa una xarxa funcional i ecològica que connecta els espais de major valor cultural, visual i ambiental. Segons l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, existeix la voluntat de connectar els ecosistemes litorals i d'interior a través d'un sistema de corredors territorials i biològics. En aquest cas seguint la pròpia vall del Riu Palància.





Espais Protegits

	Total	Parcs naturals	Paratges naturals municipals	Zones humides	Coves	Reserves de fauna silvestre	Microrreserves de flora
Comunitat Valenciana	655	22	76	48	134	43	320
Província de València	271	8	39	20	68	19	115
El Camp de Morvedre	18	1	1	2	1	3	10
46010 - Albalat dels Tarongers	2	1	0	0	0	0	1
46024 - Alfara de la Baronia	0	0	0	0	0	0	0
46028 - Algar de Palancia	0	0	0	0	0	0	0



46030 - Algímia d'Alfara	1	1	0	0	0	0	0
46120 - Estivella	2	1	0	0	0	0	1
46134 - Gilet	1	1	0	0	0	0	0
46192 - Petrés	0	0	0	0	0	0	0
46224 - Segart	1	1	0	0	0	0	0
46245 - Torres Torres	1	1	0	0	0	0	0

Font: Elaboració Pròpia amb dades IVE.

El municipi no compta amb espais protegits.

Parc Natural de la Serra Calderona

Tot i trobar-se molt pròxim, el terme municipal de Petrés no es veu afectat pel Parc Natural de la Calderona i el seu PORN i PRUG.

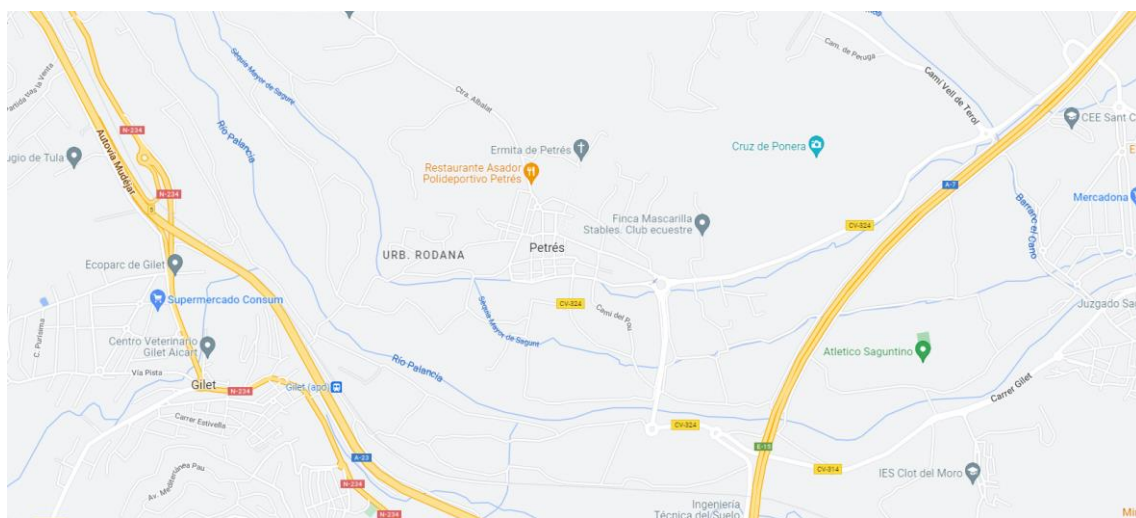




Jerarquització de la xarxa viària

Petrés es situa al corredor que uneix la plana litoral amb l'interior nord-est i nord peninsular. Aquest corredor natural ha sigut aprofitat per nombroses vies de comunicació al llarg de la història. A hores d'ara la principal d'elles és l'A-23, l'autovia Mudéjar, hereva de l'antiga N-234. Aquesta darrera encara es manté, però com un vial de caràcter local que interconnecta els pobles de la sub-comarca de la Baronia que no toca el terme de Petrés en cap moment.

La CV-324 connecta el nucli urbà amb l'A-7 / Corredor Mediterrani que tot i que no toca tampoc el terme municipal és l'altre gran eix viari de la localitat. La mateixa CV-324 connecta el poble amb l'A-23. La CV 324 en passar l'A-7 es converteix en la CV-314 que enllaça la localitat amb Sagunt.



Camins secundaris com el d'Albalat o el camí de Figueroles permeten desplaçar-se de manera secundària per la contornada.

Pel que fa a la intensitat d'ús d'aquesta xarxa viària, disposem de informació dels aforaments del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, amb dades del 2019, per a l'A-23 i la N-234. Aquests aforaments reflecteixen una realitat molt dispar amb l'A-23 suportant un trànsit diari mitjà de 21.732 vehicles (18.033 lleugers i 3.699 pesats) front als 160 de la N-234 (112 lleugers i 48 pesats). Si portem aquestes xifres a dades anuals el tràfic suportat per l'A-23 és de 21.813.494 vehicles front als 150.087 de la N-234

Provincia	VALENCIA	Provincia	CASTELLON
Estación	V-59-3	Nombre	N-234
Tipo de estación	COBERTURA	Tipo de carretera	Carretera convencional
Carretera	A-23	PK inicio	17+780
PK	14,6	PK fin	20+550
Número de calzadas	2 calzadas	Longitud	2,57
Configuración	2+2	vh-km total	150.087
Población	ALGIMIA DE ALFARA	vh-km ligeros	105.061
IMD total	21.732	vh-km pesados	45.026
IMD ligeros	18.033	IMD total	160
IMD pesados	3.699	IMD ligeros	112
% VP	17,02	IMD pesados	48
Provincia	VALENCIA	Provincia	CASTELLON
Nombre	A-23	Estación	CS-206-3



Tipo de carretera	Autopista libre y autovía	Tipo de estación	COBERTURA
PK inicio	14+360	Carretera	N-234
PK fin	16+950	PK	18,35
Longitud	2,75	Número de calzadas	1 calzada
vh-km total	21.813.494	Configuración	1+1
vh-km ligeros	18.100.623	Población	ALGIMIA DE ALFARA
vh-km pesados	3.712.871	IMD total	160
IMD total	21.732	IMD ligeros	112
IMD ligeros	18.033	IMD pesados	48
IMD pesados	3.699	% VP	30

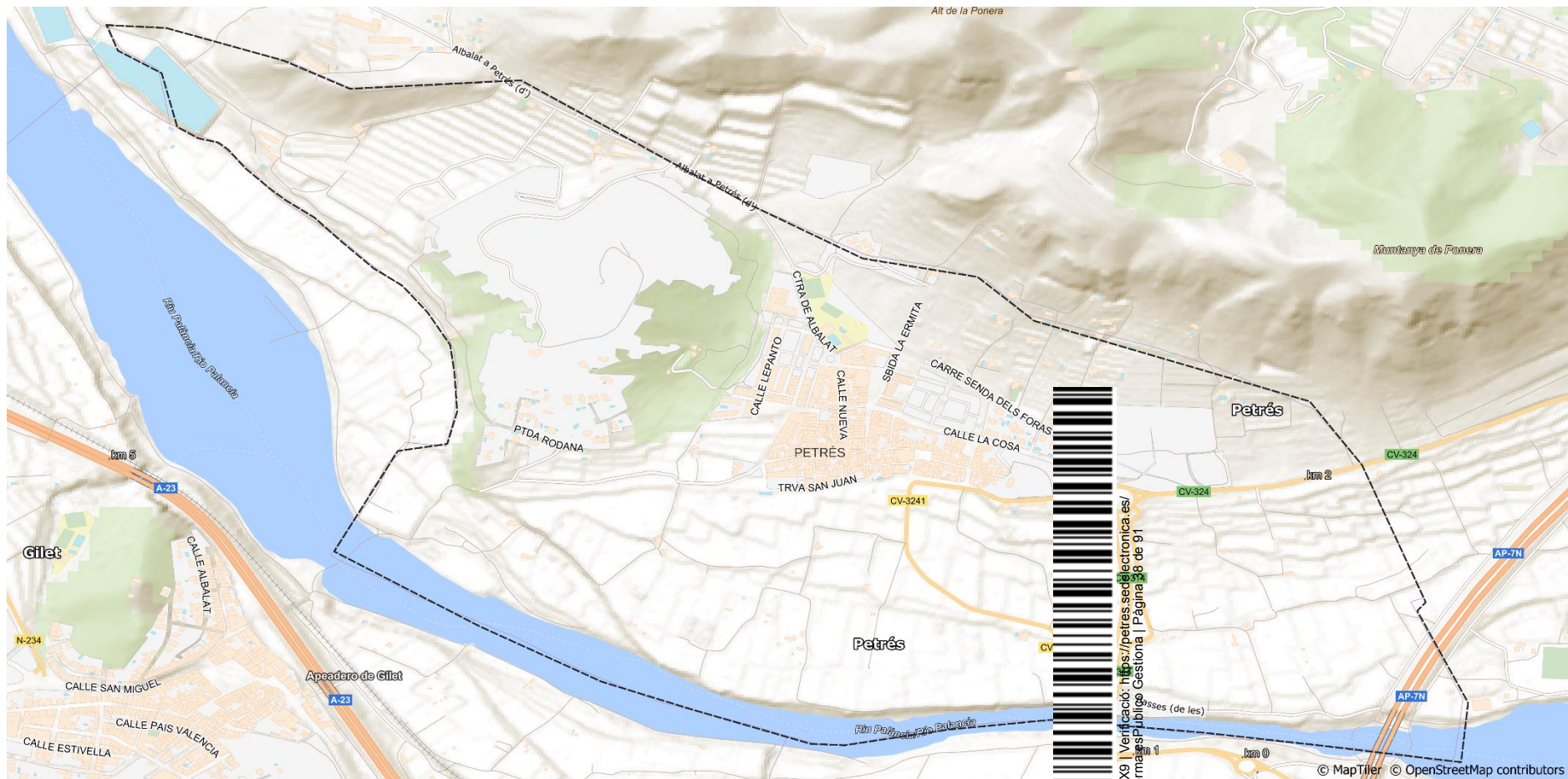
Font: Elaboració Pròpia amb dades del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.

Xarxa viària d'accés al nucli urbà

La principal via d'accés a la localitat és la CV-324 amb la que enllacen els carrers de la Cosa i de l'Aljub al llevant del nucli urbà. Aquests dos circumval·len el nucli antic enllaçats pel carrer de les Escoles, fent el carrer de la Cosa com a vial d'accés i el de l'Aljub com a vial d'eixida.

El nucli urbà es divideix en dos sectors diferenciables, el nucli històric i el seu eixample cap al nord i l'oest més enllà dels carrers Fray Domingo i les Eres (ponent) i Sagunt (Nord). A l'oest del nucli urbà i a les sospalmes del mateix nom es troba la urbanització de les Rodanes a la que s'arriba pel camí del Molí de Costa.





Codi Validació: 5CC3RGAT2Q6HMRAMDEK65JZK9 | Verificació: <https://petres.sedelectronica.es/>
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 28 de 91



Codi Validació: 5CC3RGAT2Q6HMRAMDEKG5JZX9 | Verificació: <https://petres.sedelectronica.es/Document/signat-electronicament> des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 39 de 91

Carrers

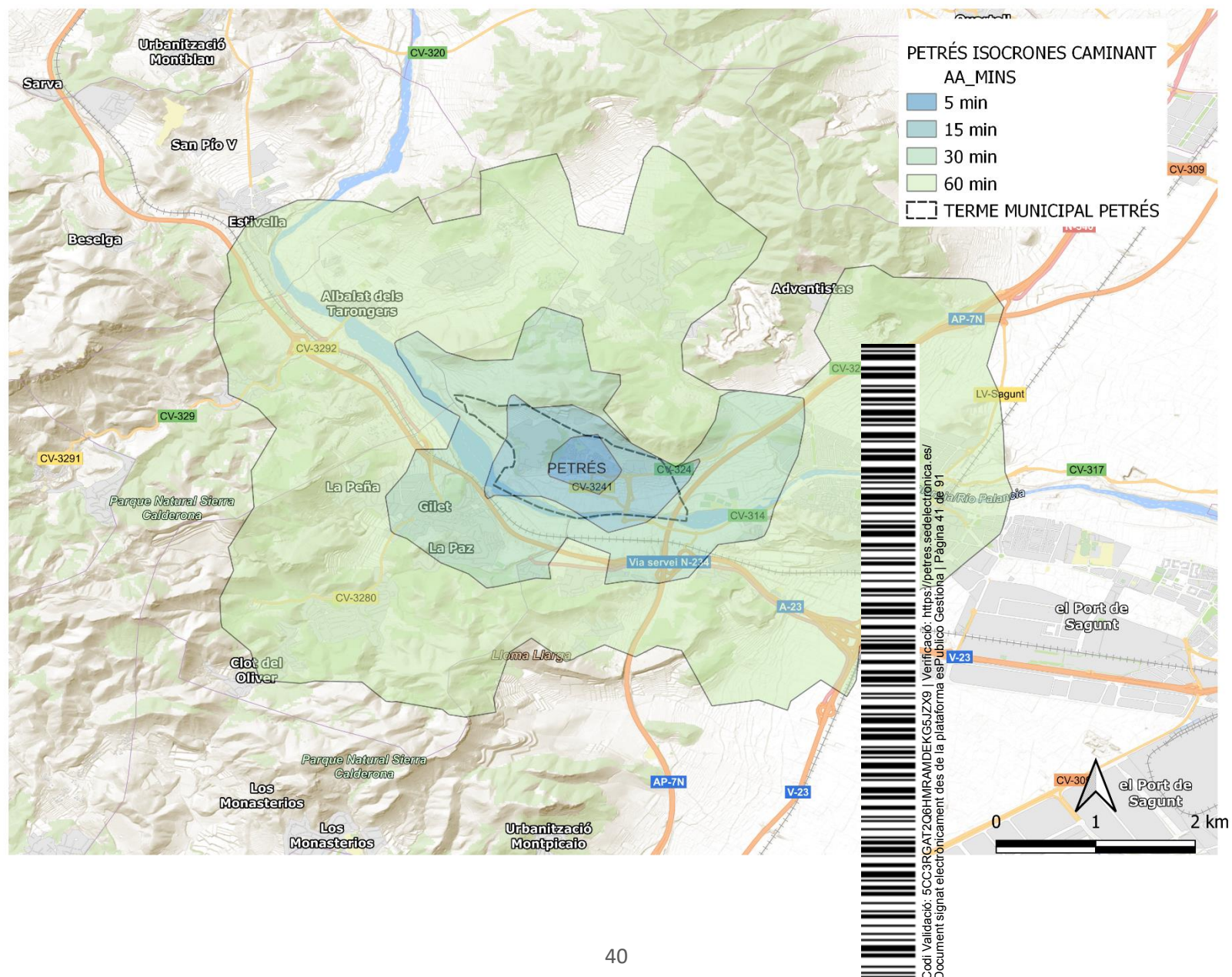
Constituïdes principalment per aquelles vies on la funció principal és la d'accés als usos situats en els seus marges. En aquestes vies els moviments de llarga distància són de molt poca importància enfront del trànsit urbà, i dins d'aquest, els moviments de pas són minoritaris enfront dels moviments d'accés a les activitats dels seus marges. Corresponen a aquest grup els carrers que conformen l'entramat viari de la població.

Part de la xarxa primària, especialment els carrers que es troben en el nucli urbà presenten majoritàriament voreres estretes. També els vials poden resultar una mica estrets a causa de l'existència d'aparcament a banda i banda, la senyalització horitzontal del qual està molt desgastada.

El trànsit en la trama urbana és bastant calmat pel nombre d'interrupcions que es produeixen a conseqüència dels passos de vianants, aparcament, guals i carrers amb prioritat. La morfologia de les vies es caracteritza per carrers amb un únic sentit i voreres estretes. En algunes, els vehicles estacionen a un costat per l'escàs espai generant una conducció que pot resultar incòmoda. En els nous desenvolupaments apareixen carrers més amples, de doble adreça i amb espai per a l'estacionament i voreres que permeten una circulació per als vianants més còmoda.

En el centre històric, existeixen espais semipeatonalitzats, com la Plaça Ponera, en els quals donades les característiques dels carrers s'han eliminat voreres i aparcaments havent-hi un trànsit molt calmat i amb elements de protecció dels vianants. En aquests carrers es produeixen estacionaments incontrolats que envaeixen l'espai dedicat als vianants.



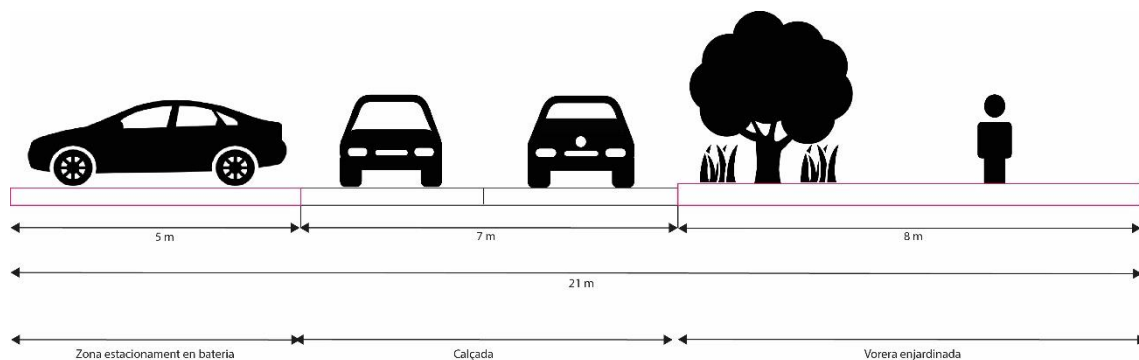




Seccions Vials

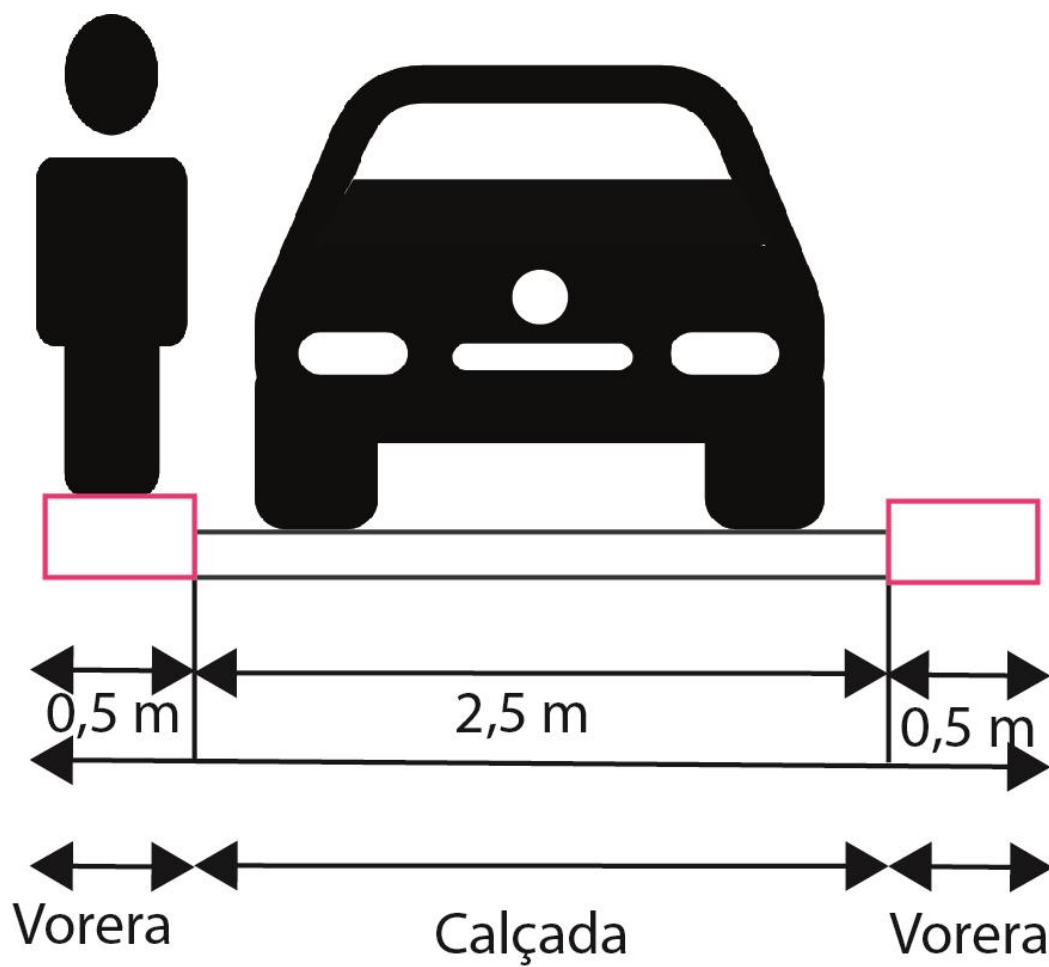
Av. Baró de Petrés

Principal vial del sud del nucli urbà. Compta amb una zona d'estacionament en bateria i una ampla vorera enjardinada.



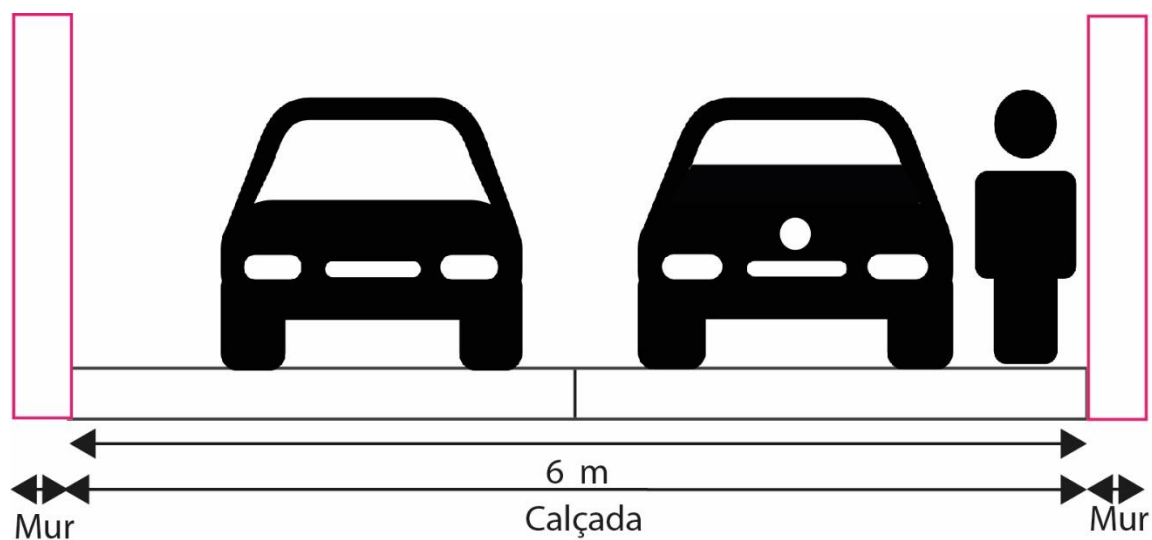
Carrer de la Inmaculada Concepció

Carrer del nucli antic, amb voreres estretes i impossibilitat d'aparcament.



Carrer Urb. Les Rodanes.

Carrer/camí estret sense voreres i que molt a sovint llinda amb murs de forma que els vianants tenen dificultats per sentir-se protegits davant el trànsit.

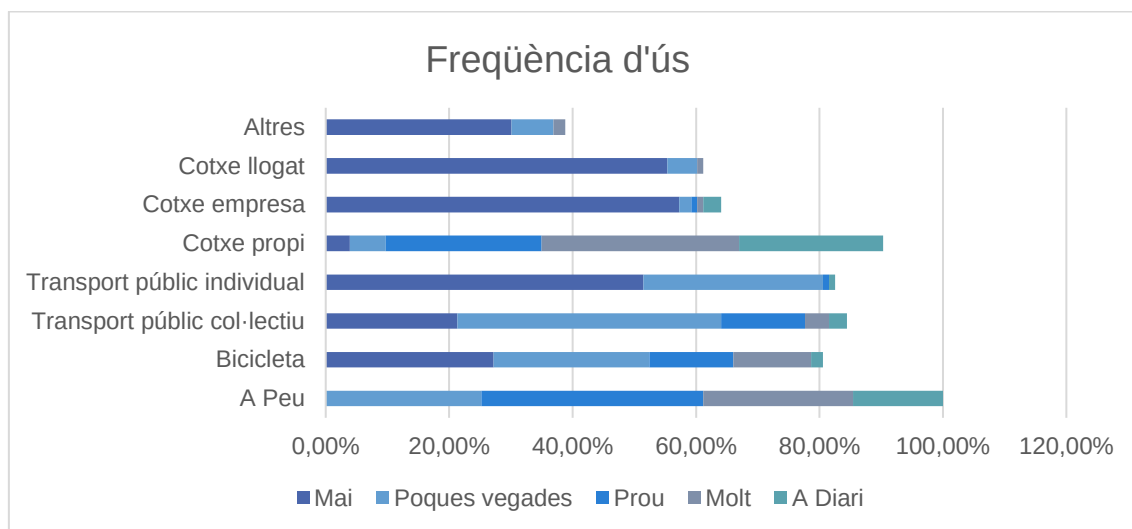


Anàlisi de la mobilitat actual

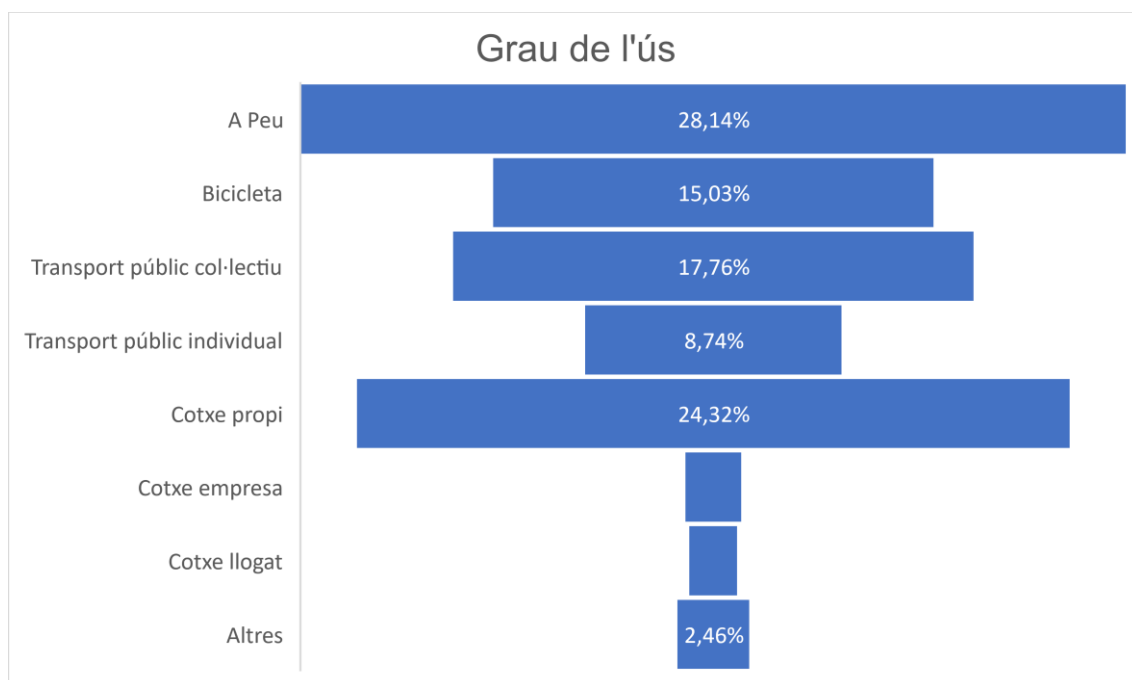
Atesa la grandària del nucli urbà i de la seua població s'ha prescindit de l'anàlisi quantitatiu (que s'ha vist substituït per enquestes a la població al respecte) i per informació captada per mitjà de processos participatius.

Trànsit

Caminar junt a l'ús del cotxe privat són les formes de desplaçament més emprades seguides de prop pel transport públic i la bicicleta a una certa distància. El cotxe llogat o d'empresa són minoritaris front a aquests transports principals. Pel que fa a la freqüència d'ús d'aquests vehicles un 28,14% afirma caminar a diari front al 24,32% que empra el cotxe amb la mateixa freqüència (com que era una pregunta oberta una bona part de l'univers de respostes de cada pregunta serà format per les mateixes persones). El transport públic col·lectiu i la bicicleta també mostren bones xifres d'ús diari.

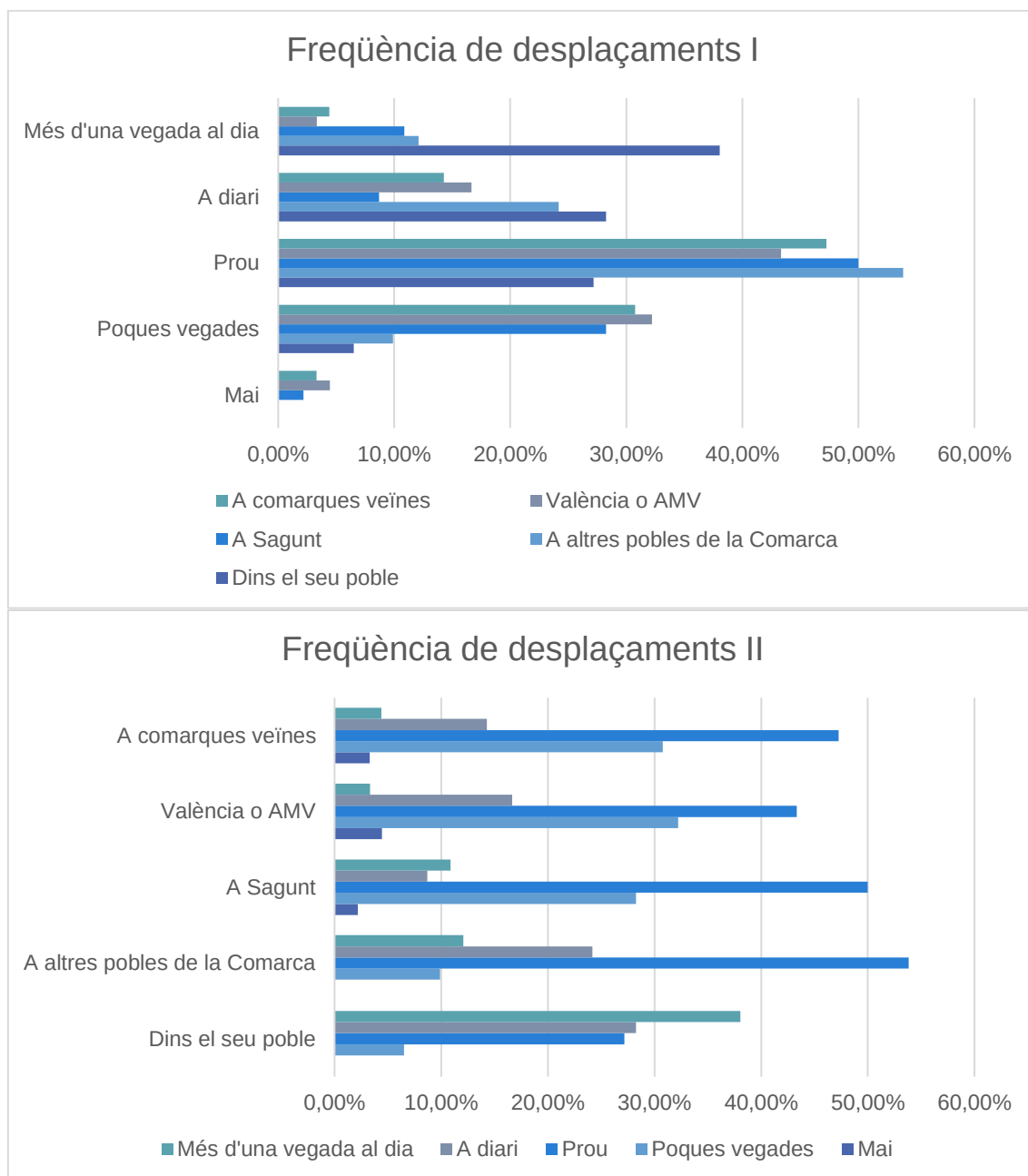


Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades



Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

Els desplaçaments s'han mesurat des de dues perspectives que s'han creuat: On es va i perquè es va. Així es pot comprovar que els desplaçaments que es fan a diari o més d'una vegada al dia són majoritàriament dins el propi poble o la comarca, reforçant-se aquest destí comarcal si es té en compte que Sagunt és el tercer destí més indicat.

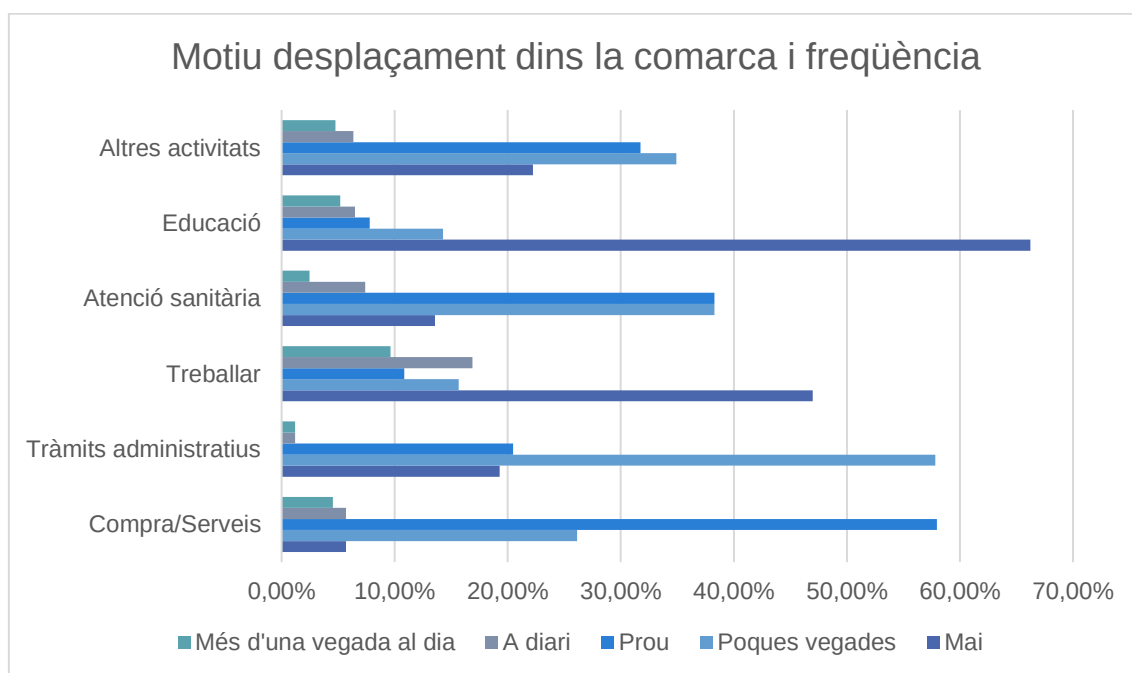
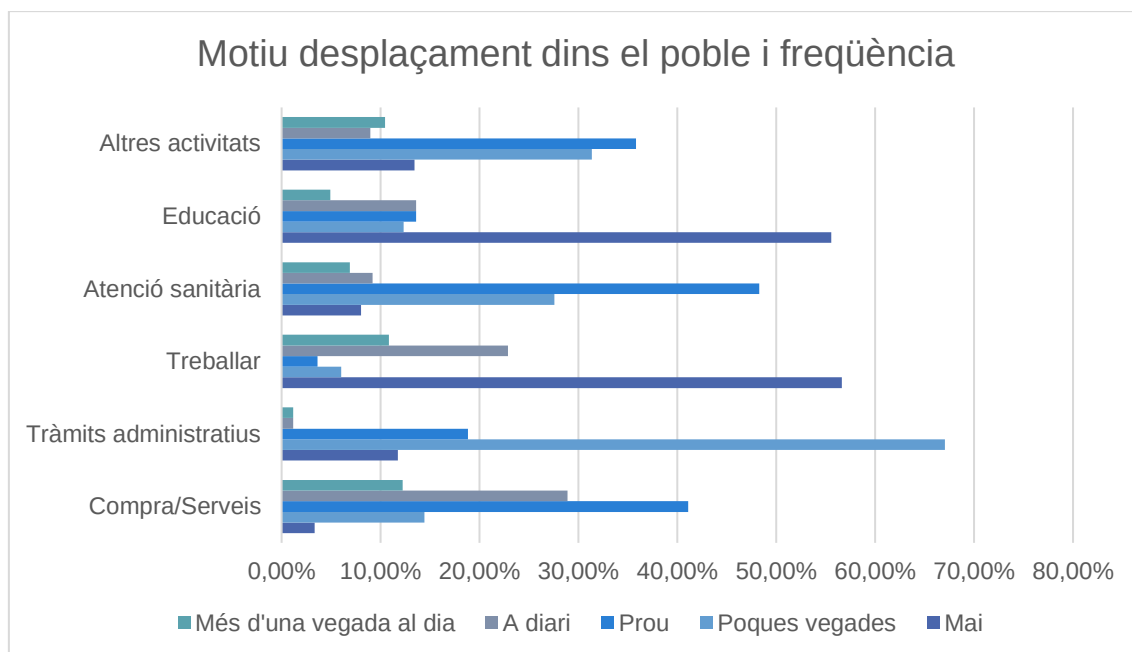


Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

En canvi, quan es tracta de desplaçaments esporàdics, Sagunt, l'Àrea Metropolitana de València i altres comarques cobren importància. Així ens trobem a un panorama amb una intensa mobilitat interna a curtes distàncies i altra amb menor freqüència a mesura que ens allunyem d'Algímia d'Alfara.

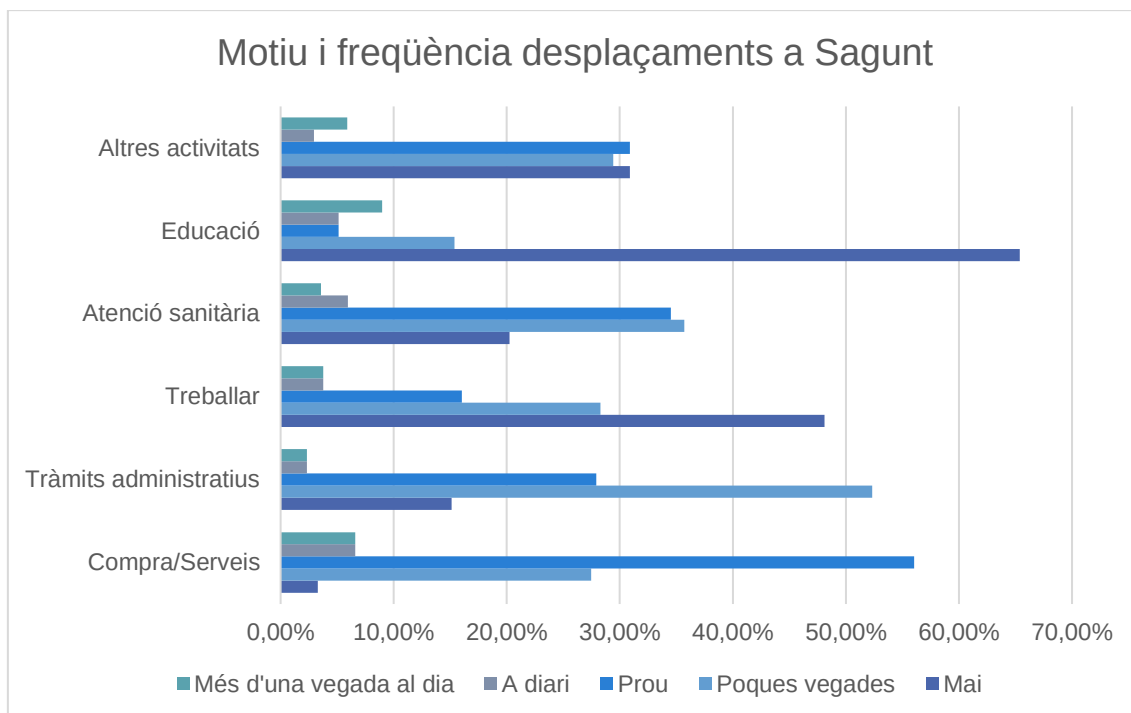
Des de la perspectiva de la tipologia, els desplaçaments més comuns dins el poble abasten tot tipus d'activitats, tot i que els més comuns són els lligats a l'adquisició de bens i serveis i el treball. Si ens referim a la comarca del Camp de Morvedre són els desplaçaments laborals,

educatius i de compra de bens i serveis els que dominen, seguits per l'apartat d'altres que majoritàriament estarà vinculat a activitats familiars i/o d'oci.



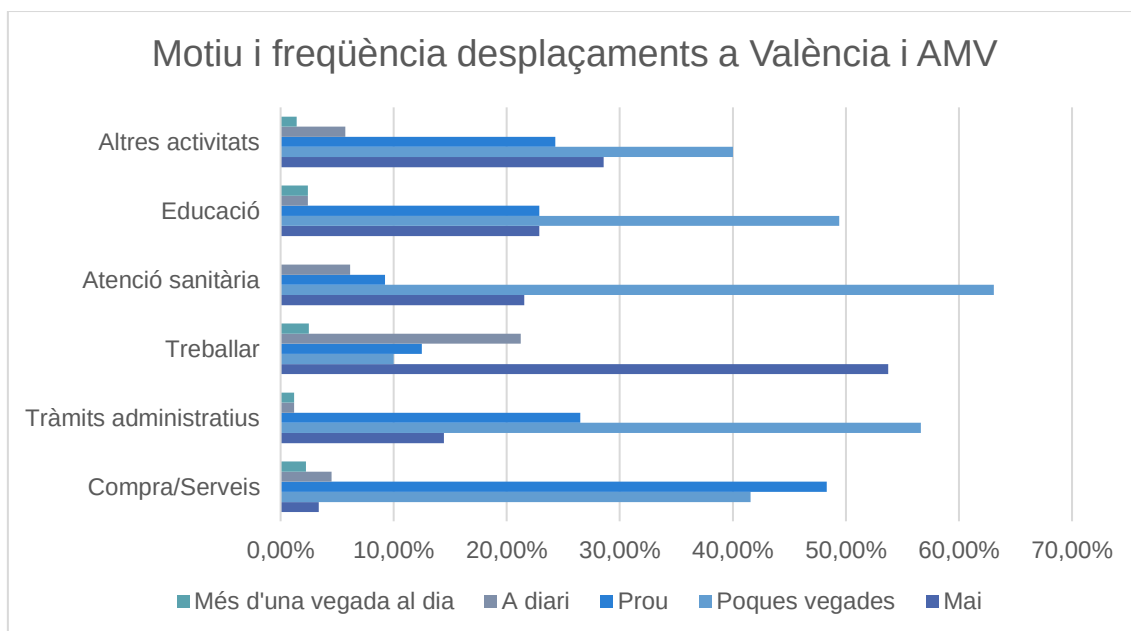
Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

Sagunt, capital comarcal, és el centre on es va a treballar, fer compres, desenvolupar tràmits administratius i rebre atenció sanitària especialitzada. El pes de l'apartat d'altres reflecteix també la importància d'aquesta ciutat com a centre d'oci.



Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

València i la seua àrea metropolitana, per la seua proximitat i facilitat d'accés han absorbit part de les funcions de Sagunt com a centre comarcal. Així vegem que funcionen com a centre de compres i serveis i amb visites també per motius sanitaris i educatius. Però, és la motivació laboral on l'AMV supera com a destí laboral a la pròpia Sagunt.



Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

Atenent a les respostes, els desplaçaments fora del poble, i en bona part dins el poble també, estan dominats pel cotxe privat seguit a una certa distància pel transport públic col·lectiu.

Altra font d'informació ha estat la “Encuesta Experimental de Movilidad Cotidiana” (18-21 de novembre de 2019) de l'INE. Aquesta enquesta no desagrega dades per municipi però inclou a Petrés a un àrea de 5 pobles amb Sagunt com a centre. D'aquest estudi es poden extraure les següents dades:

Població que no surt de l'àrea de Sagunt	2.717	30,69%
Població que surt de l'àrea de Sagunt	3.223	36,41%
Població que arriba a l'àrea de Sagunt	2.753	31,1%
Població que es mou dins de l'àrea de Sagunt	5.470	61,79%

Principals destinacions de la gent que surt de l'àrea de Sagunt		
Àrea de Sagunt (districtes 04,05 i 08)	742	23,02%
Àrea de Benifairó de les Valls	313	9,71%
Àrea de Sagunt (districte 03)	200	6,20%
Àrea del Sagunt (districte 06)	162	5,02%
Àrea de Puçol	108	3,35%
Àrea de Sagunt (districte 07)	72	2,23%
Àrea de Puig de Sta Maria	48	1,48%

Font: Elaboració Pròpia amb dades de l'estudi de mobilitat diària de l'INE

Aquest patró de moviments es pot completar amb la informació que aporta l'Enquesta de Mobilitat Diària de l'INE del que s'han extret les següents dades per 2021 que ens presenta un panorama propi de moltes comarques d'interior amb població local que surt de la zona durant els dies laborables i roman majoritàriament a casa els caps de setmana i amb una arribada de població forana (turistes, visitants, estiuers...) els caps de setmana.

Aquesta població flotant de cap de setmana no ha de ser menystinguda atès que a banda d'incrementar el trànsit i l'ús del transport privat i públic a la zona pot tenir altres efectes com ara l'augment de l'ús de les places de parking -i la competència per elles-, l'increment de presència de ciclistes i caminats esportius per les vies, la presència de conductors desconeguts de la zona a vials amb risc o poc manteniment, etc.

Així s'ha de tenir en compte que els dies laborables hi ha un predomini de població que surt de l'àrea front a la que entra, tot i que ambdós fluxos estan relativament equilibrats.

Això implica uns 5.000 desplaçaments diaris d'entrada o eixida més aquells complementaris (o dels propis habitants) que es realitzen dins de la pròpia àrea de Sagunt.

D'altra banda els dies festius els moviments són encara més potents. Entre 500 i 1.000 persones eixen de la zona mentre que en rep entre 1.300 i 3.000 en funció de l'estació. Això implica entre 3.000 i 4.000 desplaçaments d'entrada i eixida als que s'han d'afegir els complementaris dins l'àrea i els dels propis habitants de la zona que no surten fora de l'àrea d'Estivella però també es mouen entre els pobles o al si del seu nucli urbà.

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE – PETRÉS

Data	Dia de la setmana	Àrees de destí on es troba població d'aquesta àrea	Origens població forana que es troba en l'àrea	Població resident	Població resident que es manté en l'àrea de residència	Població resident que es desplaça	Població no resident que es troba a l'àrea	Població total localitzada a l'àrea	Saldo de població que entra i surt de l'àrea	Percentatge de població que no surt de l'àrea	Percentatge de població que surt de l'àrea	Percentatge de població no resident que es troba a l'àrea	Cocient entre població localitzada i població resident	Percentatge de població que es guanya o perd durant el dia
03/01/2021	Diumenge	4	16	5.595	4.146	566	1.603	5.749	1.037	74,1	10,12	28,65	102,75	18,53
06/01/2021	Dimecres (festiu)	5	10	5.595	4.159	589	1.307	5.466	718	74,33	10,53	23,36	97,69	12,83
24/01/2021	Diumenge	4	14	5.595	4.313	443	1.451	5.764	1.008	77,09	7,92	25,93	103,02	18,02
27/01/2021	Dimecres	9	7	5.595	3.561	1.210	1.167	4.728	-43	63,65	21,63	20,86	84,5	-0,77
04/04/2021	Diumenge	6	43	5.595	4.048	680	3.674	7.722	2.994	35	12,15	65,67	138,02	53,51
07/04/2021	Dimecres	10	12	5.595	3.474	1.330	1.512	4.986	182	09	23,77	27,02	89,12	3,25
11/04/2021	Diumenge	6	32	5.595	4.069	692	2.951	7.020	2.259	73	12,37	52,74	125,47	40,38
28/04/2021	Dimecres	15	8	5.595	3.318	1.410	1.143	4.461	-267	25	25,2	20,43	79,73	-4,77
04/07/2021	Diumenge	7	23	5.595	4.025	737	2.583	6.608	1.846	13,17	13,17	46,17	118,11	32,99
14/07/2021	Dimecres	14	12	5.595	3.267	1.492	1.464	4.731	-28	26,67	26,67	84,56	83	-0,5
24/07/2021	Dimecres	13	10	5.595	3.288	1.505	1.356	4.644	-149	26,9	26,9	24,24	83	-2,66
25/07/2021	Diumenge	8	14	5.595	2.907	981	1.893	4.800	912	17,53	17,53	33,83	85,79	16,3
03/10/2021	Diumenge	5	19	5.595	4.164	648	2.292	6.456	1.644	11,58	11,58	40,97	115,39	29,38
06/10/2021	Dimecres	14	11	5.595	3.165	1.556	1.210	4.375	-346	27,81	27,81	21,63	78,19	-6,18
27/10/2021	Dimecres	15	9	5.595	3.199	1.538	1.208	4.407	-330	27,49	27,49	21,59	78,77	-5,9
31/10/2021	Diumenge	4	22	5.595	4.048	689	2.398	6.446	1.709	12,31	12,31	42,86	115,21	30,55



Codi Validació: 5CC3RGAT2Q6HMRAMDEKGL249123 Identificador de la plaforma de gestió de la mobilitat urbana
Document signat electrònicament des de la plaforma de gestió de la mobilitat urbana. Pàgina 51 de 91

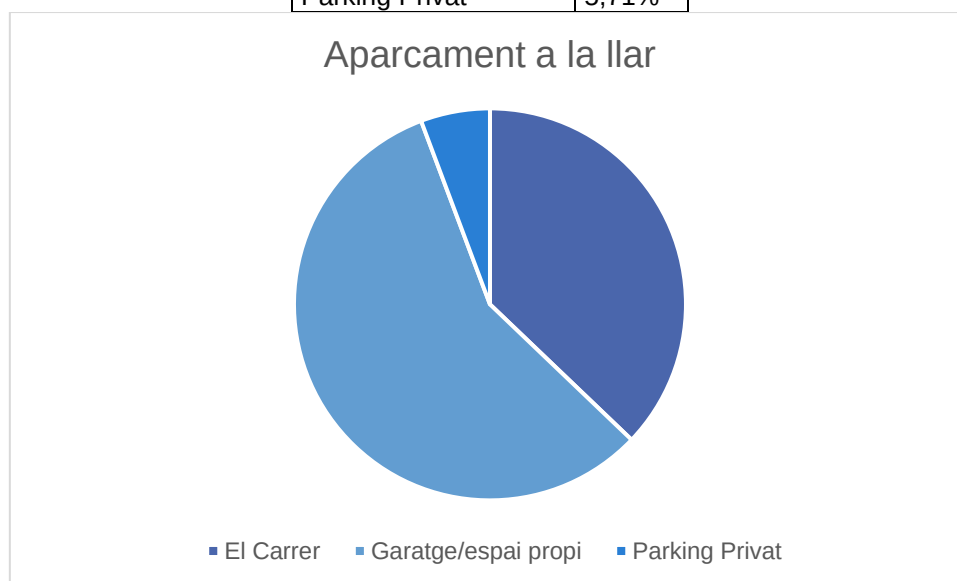
Estacionament

Petrés no té aparcaments regulats, sols una àrea d'aparcament a l'entrada del poble des de el camí de Gilet. També es pot aparcar en els carrers més amples que son eixos que travessen Petrés com l'avinguda del Baró de Petrés o certes zones al carrer la Cosa o el carrer la Pau. Hi trobem també places d'aparcament als eixamples amb habitatges unifamiliars o encara per consolidar.

El nucli del poble té problemes d'aparcament per la voluntat de la gent de deixar el cotxe a la porta de casa o molt a prop. En alguns carrers de traçat més irregular, al voltant de la plaça de l'Església, les places disponibles són molt poques i de fet en algunes vies no és factible o està prohibit aparcar.

L'estacionament és més un problema per incivisme -amb estacionaments molests per al veïnat- que per manca de places. A la majoria de carrers amb un xicotet desplaçament a peu es pot trobar una plaça d'estacionament sense massa problemes. En ser una localitat majoritàriament d'habitatges unifamiliars una part important de la població disposa d'un lloc d'aparcament propi.

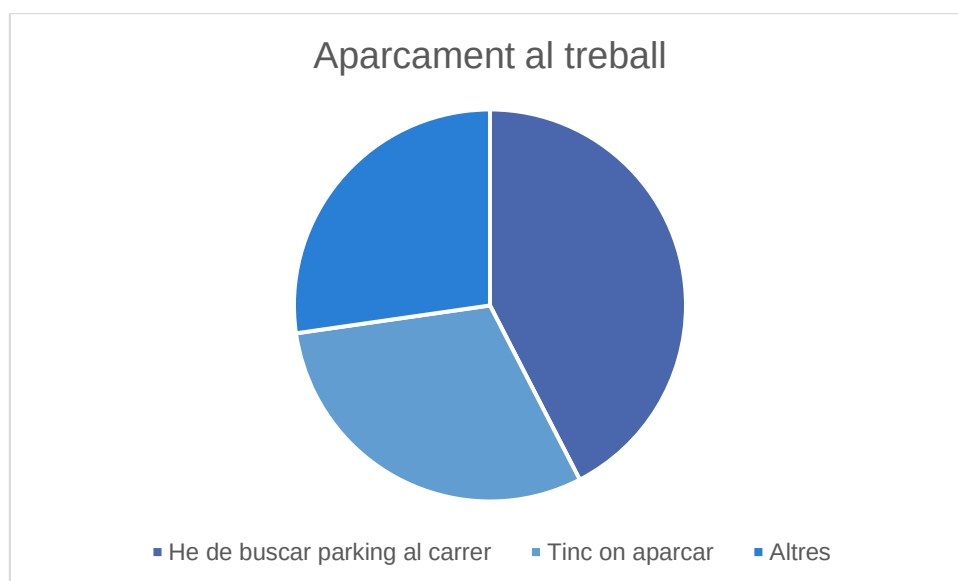
Aparcament a la llar	
El Carrer	37,14%
Garatge/espai propi	57,14%
Parking Privat	5,71%



Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

Aquesta situació varia quan es parla de l'estacionament al lloc de treball on la majoria no disposa d'un lloc adequat per deixar el seu vehicle, aquesta circumstància pot ser aprofitada positivament a l'hora de definir polítiques i accions promocionals de transport col·lectiu o sostenible cap al treball.

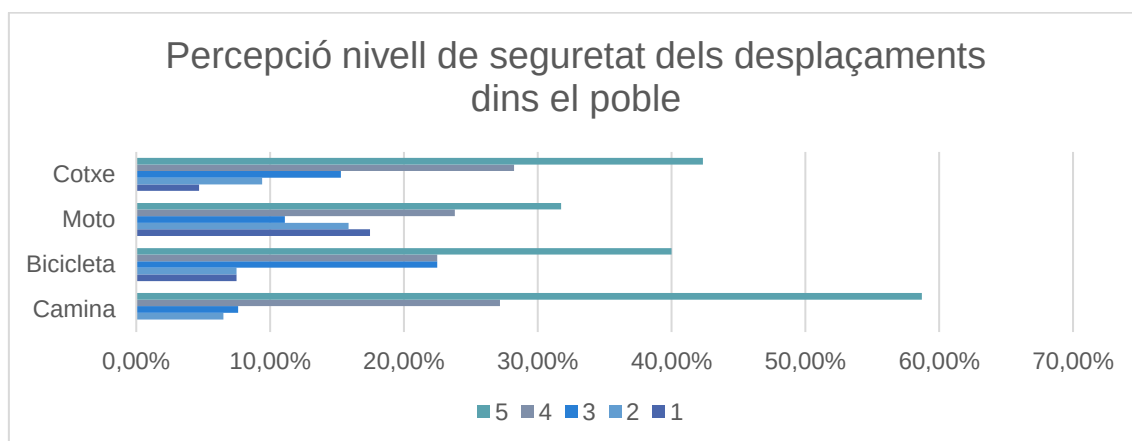
Aparcament al lloc de treball	
He de buscar parking al carrer	42,42%
Tinc on aparcar	30,30%
Altres	27,27%



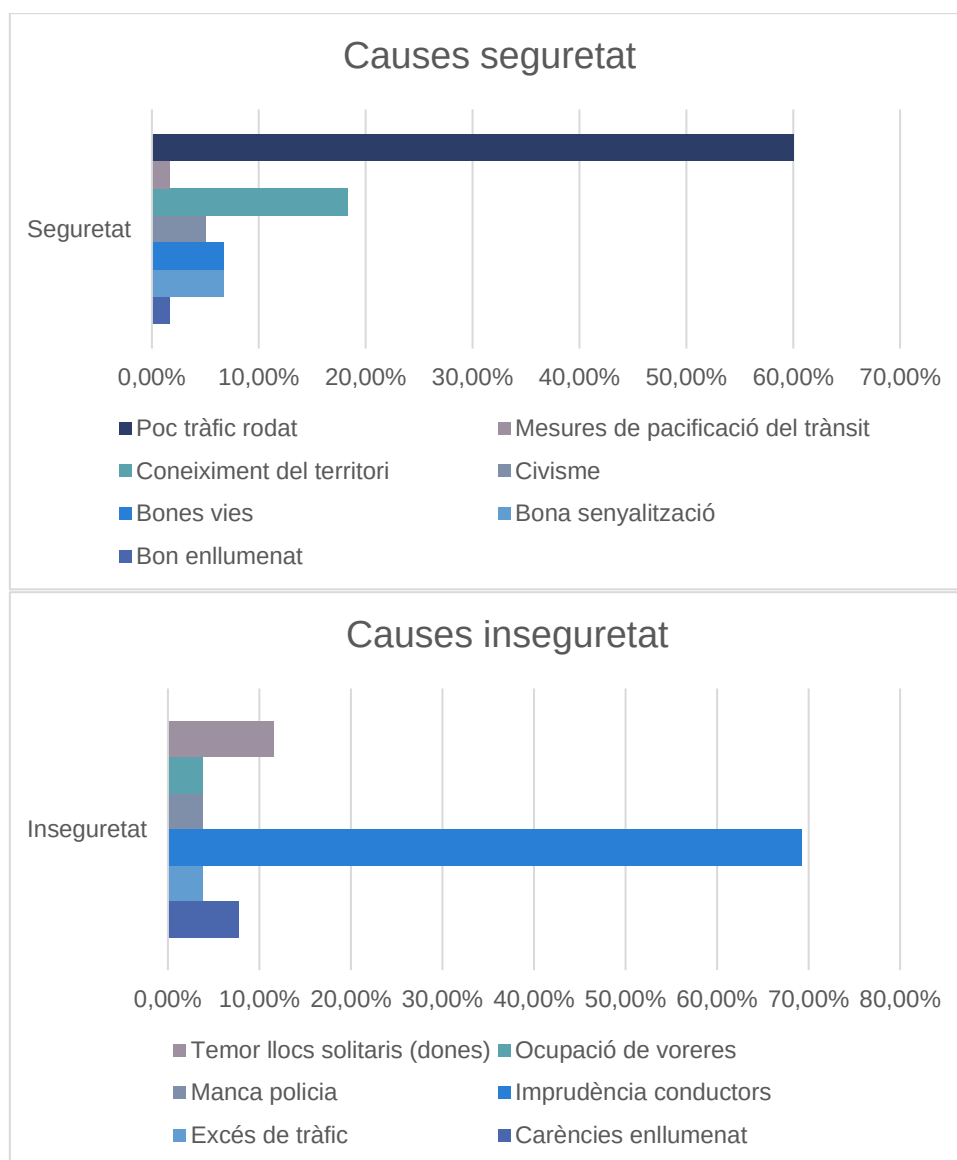
Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

Seguretat Vial

Pel que fa a la seguretat vial hi ha canvis importants en la percepció. Dins el poble la gent es sent més segura caminant que en cotxe, en moto o en bicicleta.



Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

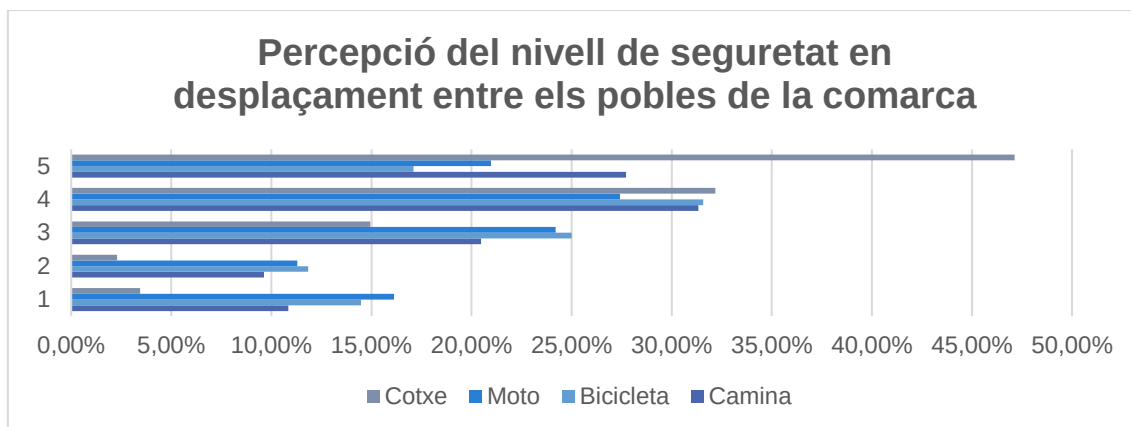


Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

Quan es pregunta per les motivacions d'aquestes sensacions es valora com a positiu el poc trànsit dins el poble i el coneixement de l'entorn. En canvi la inseguretat prové principalment per la por a les imprudències i incivisme de determinats conductors. D'altra banda, es percep també un important biaix de gènere atès que varies dones indiquen com a motiu d'inseguretat la por a determinats espais solitaris i les carències en l'enllumenat.

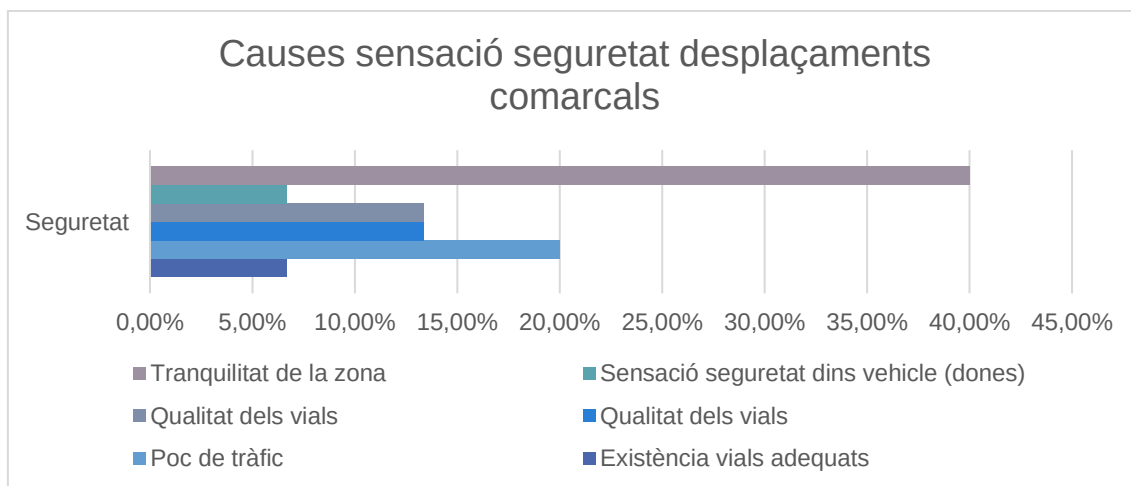
Quan s'aborda la temàtica des de la perspectiva comarcal ens trobem que és el desplaçament en cotxe el que es considera més segur seguit per caminar i la moto, mentre la bicicleta que ací s'hauria de trobar al seu hàbitat natural





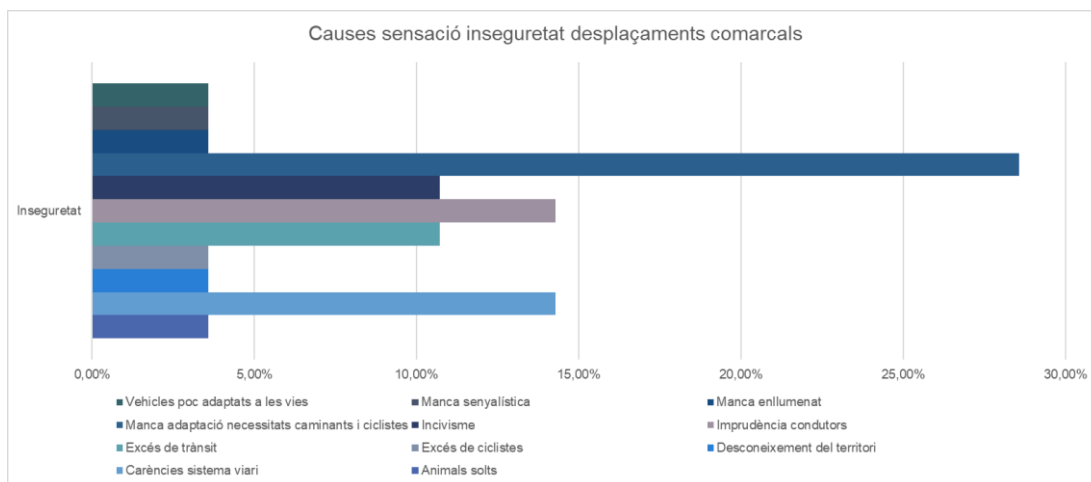
Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

Quan s'indaga sobre el perquè d'aquestes percepcions ens trobem amb que és el trànsit moderat i la tranquil·litat de la zona la principal causa de seguretat. D'altra banda es torna a trobar que moltes dones senten un cert grau d'incertesa als seus desplaçaments i per això manifesten que estar dins un vehicle les fa sentir segures.



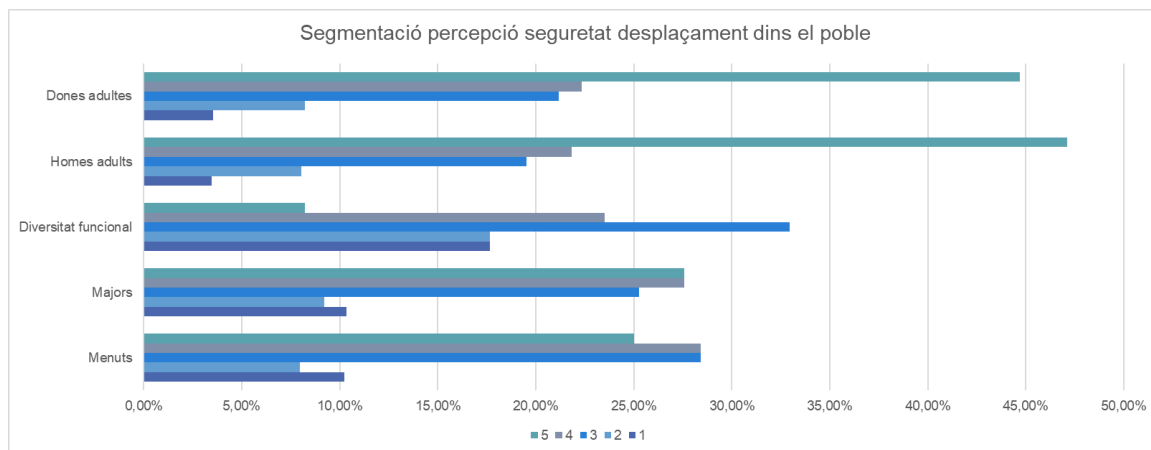
Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

Pel que fa a la sensació d'inseguretat, aquesta es fonamenta en la manca d'adaptació dels vials a les necessitats de caminants i ciclistes, les imprudències de determinats conductors, el mal estat d'alguns vials, els comportaments incívics i l'excés de trànsit a determinades rutes.



Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

De les respostes a algunes de les preguntes es pot extraure un biaix de gènere pel que fa a la sensació de seguretat/inseguretat en els desplaçaments. A més a més, s'hi va dedicar una pregunta específica que permet graduar la sensació de seguretat en els desplaçaments dins el poble. Les respostes ens mostren un panorama al que a banda de l'escletxa de gènere es perceben altres en funció de l'edat i la situació personal.



Font: Elaboració Pròpia amb dades de les respostes a les enquestes realitzades

Així es pot afirmar que els carrers del poble són més segurs per als adults joves i de mitjana edat, més si són homes, amb bona salut i que a mesura que ens allunyem d'aquesta figura la percepció de seguretat disminueix.

Diagnosi sectorial

Pautes actuals de mobilitat

El tret principal de la mobilitat a Petrés és l'excessiva dependència del cotxe i altres vehicles a motor per als desplaçaments, tot i que, per la grandària del nucli urbà, els desplaçaments a peu dominen -per molt poc- la mobilitat local. Aquest predomini del cotxe i el vehicle a motor implica un notable impacte ambiental tant per les emissions de gasos i partícules com per les emissions sonores i altres molèsties que genera.

Tot i que els desplaçaments a peu tenen importància i que la bicicleta té una bona implantació a la zona -lligada a qüestions com el relleu local i la proximitat de la Via Verda-, aquesta darrera es percep més com a un vehicle per a l'oci o l'esport que com un mitjà de transport associat al treball. Al cas del treball és comprensible atès que una de les qüestions que apareix als estudis és que per manca de vials segurs la gent percep com a perillós el desplaçament en bici o a peu entre pobles.

S'ha de valorar, a més a més, el paper del transport públic. Aquest és deficitari tot i que es troba en bona situació respecte a altres contrades del rural. Així es disposa de:

- Servei privat de taxi.
- Trens de rodalia amb tres serveis diaris de connexió València-Caudiel (línia C5) amb parada a Gilet.
- Servei de bus, línia Altura-Port de Sagunt amb dos parades diàries a Petrés d'anada i dos de tornada, en dies laborables de dilluns a divendres.

Com ja s'ha dit, bona part de la població local treballa a polígons de l'AMV que manquen de connexió per mitjà de transport públic.

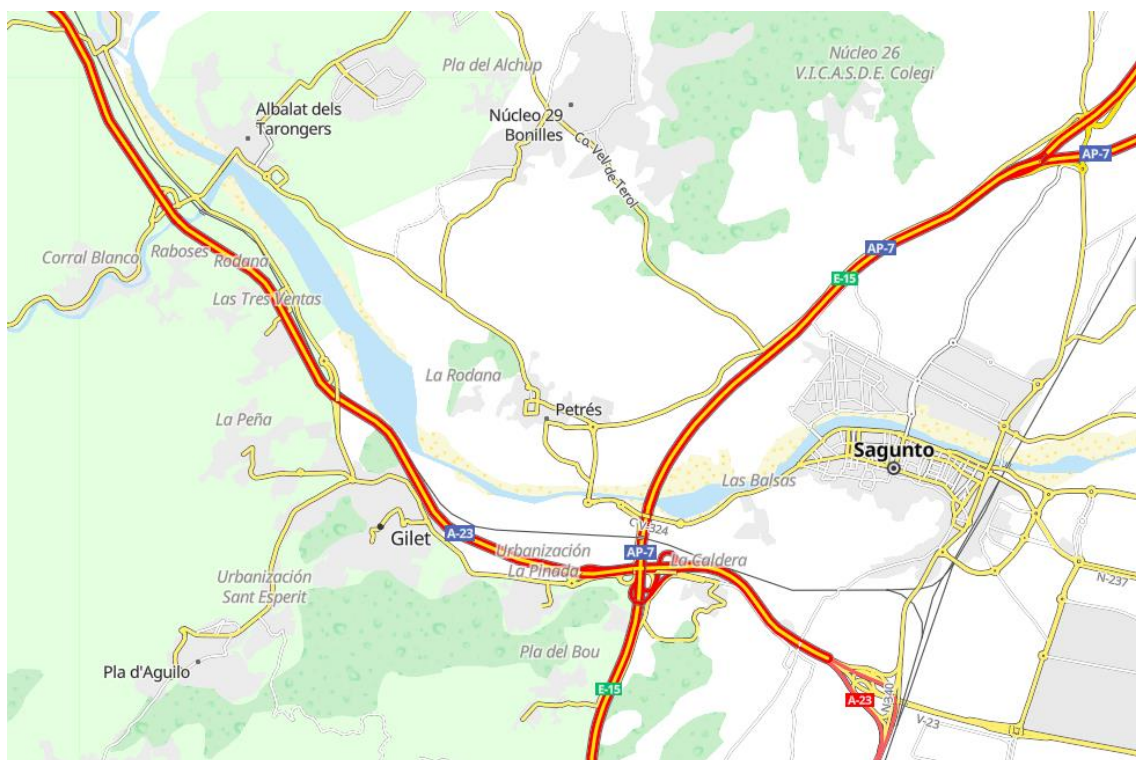
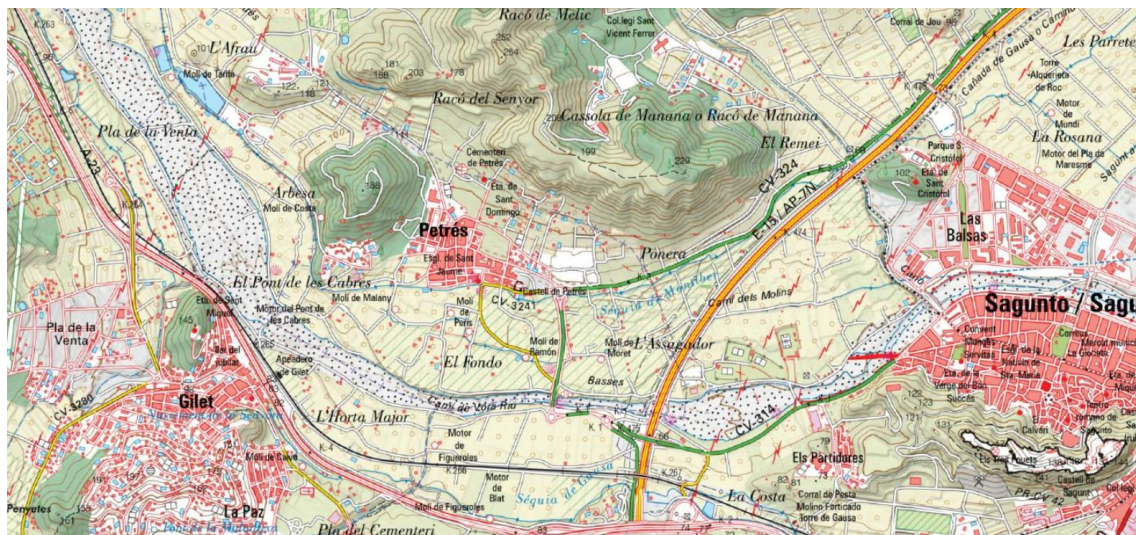
Circulació

El nucli urbà de Petrés es localitza en un enclau de l'interior més proper a la plana litoral del Camp de Morvedre. Al seu entorn immediat es troben dos importants vies de comunicació, l'A-23 i la A-7 amb els enllaços de la N-234 i les CV-324 que enllaça amb l'A-7 i la CV-314 que va a Sagunt.

La xarxa veïnal està formada pels carrers principals que travessen el poble longitudinalment i els que els tallen perpendicularment. Junt a ells té també importància la xarxa local de camins que permet desplaçar-se als habitatges dispers i, sobretot, a les nombroses explotacions agràries de la localitat.

El trànsit de pas pròpiament dit suposa un pes escàs en el trànsit de la xarxa bàsica municipal. No obstant això, cal tindre en compte la CV-324 que arriba fins la població pel sud o la carretera d'Albalat pel nord.





Transport públic

El transport públic en Petrés consisteix a:

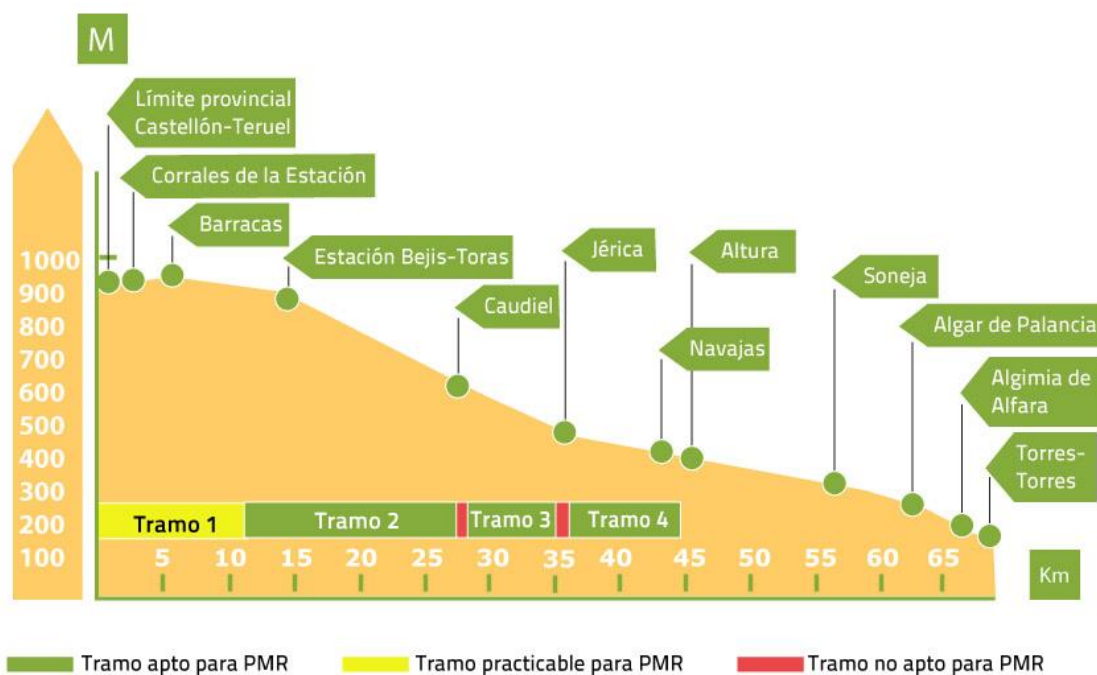
- Servei privat de taxi.
- Trens de rodalia amb tres serveis diaris de connexió València-Caudiel (línia C5) amb parada a Gilet.
- Servei de bus, línia Altura-Port de Sagunt amb dos parades diàries a Petrés d'anada i dos de tornada, en dies laborables de dilluns a divendres.

A la vista de les respostes en els qüestionaris aquesta oferta es percep com a deficitària atès que més del 50% de les respostes referides a mobilitat assenyalen les mancances del transport públic com un dels principals problemes i vora un 25% de les propostes de futur es centren en aquest tema.

Ús de la bicicleta

No hi ha una xarxa desenvolupada per a l'ús de la bicicleta. L'ús esporàdic i esportiu de cap de setmana agafa carreteres secundàries de la zona, sense cap traçat predefinit.

Fins arribar a Albalat dels Tarongers, no hi trobem enllaç a la Via Verda que és una ciclovia d'ús majoritàriament turístic i amb un èxit notable, que segurament és responsable d'una bona part de les visites de cap de setmana que rep la zona. Aquest trànsit de ciclistes per la zona atrets per la via verda i les carreteres de muntanya de la zona genera també problemes de seguretat i convivència que ja han estat reflectits a altres apartats d'aquest PMUS.



A hores d'ara l'ús d'aquesta ciclovia és majoritàriament turístic i amb un èxit notable, que segurament és responsable d'una bona part de les visites de cap de setmana que rep la zona. Aquest trànsit de ciclistes per la zona atrets per la via verda i les carreteres de muntanya de la zona genera també problemes de seguretat i convivència que ja han estat reflectits a altres apartats d'aquest PMUS.



Les seues pendents lleus i la proximitat del seu recorregut al nucli urbà de bona part dels pobles de la zona fan suposar que aquesta via pot ser aprofitada més enllà de l'ús turístic com a element d'interconnexió comarcal sostenible millorant l'accés des de tots els nuclis urbans i obrint nous accessos a espais d'interès com polígons industrials, centres educatius, etc.



Mobilitat vianant

La mobilitat interna de Petré es caracteritza pel predomini dels vianants, per poc, sobre el transport motoritzat. Aquest predomini es fonamenta en la grandària del nucli urbà, les dificultats per trobar estacionament a determinats punts i altres factors. Aquests desplaçaments es vinculen a l'adquisició de bens i serveis o la recepció de serveis sanitaris i educatius principalment junt a la necessitat d'arribar al lloc de treball.

La xarxa de voreres té notables carències. Al nucli antic són estretes (menys d'un metre en alguns casos) i forcen a la gent a ocupar també part de la calçada per la que transiten els vehicles. Algunes formes incíviques d'aparcament (ocupant la vorera, etc.) agreugen encara més aquest problema. Als eixamples del poble aquesta situació millora, tant per l'amplària de les voreres com per la major disponibilitat d'espai d'aparcament. A més, en els últims anys s'han realitzat algunes actuacions de renovació de voreres, adaptació per a persones amb diversitat funcional. Tot i això pel que fa a l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda queda molt de treball per fer.

Més enllà de les diferents accions concretes que van en la bona direcció, és fonamental plantejar-se la necessitat de la integració dels projectes de planificació amb la finalitat d'aportar major seguretat i comoditat als vianants. D'altra banda, la xarxa de voreres que discorren pel nucli antic és en insuficient per l'estret desenvolupament causat per la pròpia i singular morfologia del barri antic.



Emissió de contaminants

Els efectes del trànsit sobre l'entorn urbà resulten una preocupació creixent per part de la ciutadania, que cada vegada està més sensibilitzada en la defensa i la protecció del medi ambient. Des de la introducció dels vehicles amb convertidor catalític de tres vies, els nous avanços tecnològics, l'inici dels vehicles elèctrics i les posteriors normatives sobre emissions, les emissions relatives de gasos contaminants (partícules i ozó per unitat) s'han reduït en gran

manera. No obstant, aquesta millora qualitativa no ha significat una menor contaminació perquè s'ha vist acompanyada de l'augment generalitzat de la circulació d'automòbils. Com hem mostrat a apartats anteriors, les dades mostren una tendència a l'alça del parc de vehicles i l'índex de motorització.

Els nous desenvolupaments tecnològics (start&stop o adblue) i la reducció del pes dels vehicles han suposat una reducció substancial dels consums i de les emissions de contaminants, sobretot en els vehicles dièsel. A això cal afegir la introducció de catalitzadors i filtres o la millora dels combustibles que també han contribuït a disminuir l'emissió de contaminants. Tot i que com també ens han mostrat les estadístiques el parc de vehicles a motor no es renova amb freqüència.

Tipus	2010	2020
Turismes	558	626
Motocicletes	93	112
Furgonetes i camions	78	88
Autobusos	0	0
Tractors industrials	5	7
Ciclomotors	59	72
Altres	16	14
TOTAL	809	919

Font: Elaboració Pròpia amb dades de l'IVE.

Finalment, en els últims anys, la penetració en el mercat de vehicles híbrids o 100% elèctrics suposen un gran avanç en la reducció de les emissions contaminants. Així i tot, la seua penetració al parc automobilístic d'Algímia és molt escassa.

El sector del transport és un dels principals focus d'emissió de contaminants. La seua aportació correspon a dos tipus principals d'emissions:

- Material de partícules
- Gasos contaminants

Els vehicles tipus turismes d'acord amb el combustible utilitzat, siga dièsel o gasolina, contribueixen a la contaminació ambiental amb determinats elements nocius emesos pels gasos de fuga.

La composició de les emissions d'un vehicle turisme prové principalment dels gasos de fuga i depén en gran manera del combustible emprat, pes del vehicle, disseny del motor, condicions de trànsit i hàbits de conducció. El tipus particular d'emissions llançat per motors de combustió interna correspon a:

- Monòxid de Carboni (CO): Es produeix per la incompleta combustió del carboni contingut en el combustible. Afecta a la salut, s'uneixen irreversiblement a l'hemoglobina de la sang disminuint així la seua capacitat per a transportar oxigen als teixits. Afecta la capacitat de treball físic i intel·lectual. Inhibeix el sistema enzimàtic que metaboliza fàrmacs.

- Hidrocarburs (HC), Compostos orgànics volàtils: Inclouen una àmplia gamma de compostos químics. Són generats per la combustió incompleta. Afecten directament la salut, reaccionen en l'atmosfera amb la llum solar per a produir ozó a nivell del sòl. L'efecte tòxic de l'ozó es deu a la seua capacitat per a generar radicals lliures, els quals produeixen l'oxidació d'àcids grassos no saturats en cèl·lules pulmonars.
- Òxid de Nitrogen (NOx): Es formen en condicions d'alta temperatura i pressió amb excés d'aire. Provoquen mal a la salut, a més de ser un precursor de l'ozó, el NOx contribueix a altres efectes, provoca mal pulmonar, disminuint els mecanismes pulmonars de defensa, incrementa la permeabilitat de l'epiteli bronquial i de la membrana dels alvèols pulmonars.
- Material de Partícules (MP): Corresponen a les anomenades partícules la grandària aproximada de les quals és de 1,3 micrones de diàmetre mitjà i està compost de sutge, hidrocarburs condensats i compostos de sofre. L'exposició prolongada pot causar càncer, irritació en les vies respiratòries per la presència de SO₂, així com pluja àcida.

La concentració de material de partícules en l'aire és el factor clau per a preemergències, que corresponen a partícules totals en suspensió (PTS), material de partícules respirable (PM), monòxid de carboni (CO), i ozó (O₃), en tant que és zona latent per al diòxid de nitrogen (NO₂). Segons estudis de l'Organització Mundial de la Salut (OMS), tenint en compte la contaminació per trànsit, el PM és la forma de pol·lució que més afecta.

Al nostre estat, segons l'inventari anual de gasos d'efecte d'hivernacle, el transport representa el 27% del total de les emissions. El següent és sector de la generació elèctrica amb un 18%. Per tant, part e la mortalitat per contaminació és conseqüència de les emissions dels vehicles de motor.

Més enllà de la reconversió tecnològica industrial, la reducció de la contaminació també passa per la limitació de la velocitat en els municipis o l'incentiu a l'ús del transport públic, ja que s'ha demostrat que afavoreix un descens de les malalties respiratòries i de les hospitalitzacions.

Segons els experts de l'Àrea de Malalties Respiratòries i Medi Ambient de SEPAR, la contaminació atmosfèrica és un dels majors problemes de salut de l'actualitat per afavorir l'aparició o agreujament de malalties respiratòries o associades a elles com les vasculars o els càncers.

D'acord amb la Xarxa d'Observació de la Qualitat de l'Aire del Ministeri de Medi Ambient, gran part de la població està en risc de respirar aire contaminat per les emissions del transport i indústria. Aquests residus, provinents dels gasos de fuita dels vehicles, tal com s'ha explicat, són molt perjudicials i es mantenen a l'aire atmosfèric. Per això, és de vital importància controlar-los perquè no superen els límits acceptables per a la salut.

La Unió Europea ha implantat diferents normatives en les últimes dècades a fi de reconvertir la flota de vehicles contaminants per una altra que produísca una menor pol·lució. A continuació, es mostren les diferents normes i els límits màxims d'emissions per a cadascun dels principals contaminants:

Normativa europea emissions turismes (Categoria M1 incloent majors de 2.500 Kg des de Euro V) en g/Km						
Diesel						
Tipus	Data	CO	HC	HC+NOx	NOx	PM
Euro 1	1992	2,7(3,16)	-	0,97(1,13)	-	0,14(0,18)
Euro 2, IDI	1996	1	-	0,7	-	0,08
Euro 2, DI	1996	1	-	0,09	-	0,1
Euro 3	2000	0,64	-	0,56	0,5	0,05
Euro 4	2005	0,5	-	0,3	0,25	0,025

Euro 5	2009	0,5	-	0,23	0,18	0,005
Euro 6	2014	0,5	-	0,17	0,08	0,005
Gasolina						
Tipus	Data	CO	HC	HC+NOx	NOx	PM
Euro 1	1992	2,7(3,16)	-	,97(1,13)	-	-
Euro 2	1996	2,2	-	0,5	-	-
Euro 3	2000	2,3	0,2	-	0,15	-
Euro 4	2005	1	0,1	-	0,08	-
Euro 5	2009	1	0,1	-	0,06	0,005
Euro 6	2014	1	0,1	-	0,06	0,005

Les emissions de CO₂ o diòxid de carboni és un dels principals gasos d'efecte d'hivernacle i és un dels gasos que es produeixen en cremar combustible. L'emissió d'aquest gas per un vehicle té relació amb el consum de combustible:

- Motors de gasolina emeten com a mitjana 2,3 g de CO₂ per cada litre de gasolina cremat
- Motors dièsel emeten com a mitjana 2,6 g de CO₂ per cada litre de gasoil.
- Vehicles híbrids, el CO₂ per quilòmetre emés és sensiblement menor perquè poden circular amb el motor de combustible apagat (sense emissió de CO₂), funcionant només amb el sistema elèctric.

La mesura de consum per cada cent quilòmetres recorreguts (l/100 Km) és més coneguda i habitual. Es refereix a la quantitat de litres de combustible que consumeix un cotxe per a recórrer 100 quilòmetres. El mesurament es realitza en el que es diu cicle combinat, que inclou un recorregut per ciutat (4 quilòmetres a 50 km/h) i altres per autopista (7 quilòmetres a 120 km/h); el seu mesurament no és una ciència exacta i per tant pot variar en major o menor mesura depenent de diferents factors (càrrega, condicions meteorològiques o mecàniques, estat del cotxe, manera de conduir, accessoris instal·lats, etc.)

En els últims anys, ha augmentat enormement la conscienciació de la societat sobre els problemes mediambientals derivats de l'excessiu nivell d'emissions de CO₂ a l'atmosfera. En aquest context, la indústria del motor se situa com una de les més afectades, a l'ésser un agent clau en aquest procés.

Aquesta preocupació s'ha traduït en la posada en marxa de mesures dirigides a la reducció de les emissions de CO₂ procedents dels vehicles. Així, i a causa de la seua participació en el denominat Protocol de Kyoto, la Unió Europea ha promulgat diverses directives encaminades a limitar el nivell de diòxid de carboni després a l'atmosfera, unit a l'obligatorietat de fer públics les xifres d'emissions en cada consum.

Aquestes emissions de CO₂ es mesuren en grams de diòxid de carboni despresos per quilòmetre recorregut (gr/Km), i generalment varien en funció de si es prenen les xifres en zona urbana o en carretera. Depenent del nivell de cada vehicle, aquest té una classificació o una altra, les quals repercutiran en diferents aspectes.

Totes aquestes mesures han provocat que pràcticament totes les companyies estiguen apostant fortament per les gammes de vehicles ecològics, l'atractiu dels quals és cada vegada major per als usuaris.

En aquesta direcció s'encaminen molts dels últims prototips mostrats pels fabricants, sent cada vegada més comú que utilitzen motors híbrids o propulsats per l'acció de bateries elèctriques, amb la consegüent reducció d'emissions de CO₂. Ara tan sols queda esperar que aquests avanços es traduïsquen en mesures útils i viables per al gran públic.



Per conèixer la qualitat de l'aire a Petrés i quina ha sigut la seua variació s'ha recorregut als informes de les estacions d'avaluació de qualitat atmosfèrica de les que es disposa a Algar de Palància i Albalat dels Tarongers, atès que efectuar un aforament dels carrers no tindria en compte la contaminació generada pel trànsit de les molt properes A-23, N-234 i N-225 ni el parc de vehicles local i la seua composició es pot relacionar de manera clara amb el que circula per dites vies.



PARÀMETRE	VALOR LÍMITE ANUAL	VALOR LÍMITE DIARIO	VALOR LÍMITE HORARIO	OTROS PARÀMETRES ESTADÍSTICOS	SAGUNT- CEA		SAGUNT- NORD		SAGUNT- PORT		LA VALL D'UIXÓ		ALGAR DE PALÀNCIA		ALBALAT DELS TARONGERS	
Diòxid de sofre (SO ₂)		Nº superacions de 125 µg/m ³ (3 sup/año)			0	99%			0	96%	0	27%	0	90%	0	82%
			Nº superacions de 350 µg/m ³ (24 sup/año)		0	99%			0	96%	0	28%	0	92%	0	85%
Diòxid de nítrgeno (NO ₂)	40 µg/m ³				12		11		13		7		6		5	
			Nº superacions de 200 µg/m ³ (18 sup/año)		0		0		0		0		0		0	
Partícules en suspensió (PM ₁₀)		Nº superacions de 50 µg/m ³ (35 sup/año)			2	93%	7	99%	1	95%		28%	0	92%	1	89%
	40 µg/m ³				14		18		11				7		7	
			Percentil 90,4 (50 µg/m ³)		24		27		23				15		14	
Partícules en suspensió (PM ₁₀) tras descuento		Nº superacions de 50 µg/m ³ (35 sup/año)			0		1		1				0		0	
	40 µg/m ³				12		16		10				6		6	
			Percentil 90,4 (50 µg/m ³)		20		25		22				11		12	
Partícules en suspensió (PM _{2.5})	25 µg/m ³				9	97%		82%	9	93%	13		5	87%	5	83%
						98%				93%			5	90%		86%
Monòxid de carbon (CO)				10 mg/m ³ MÀX diària mitjana mòvils octohoràries	0,61	99%			0,7	92%	0,31		0,28	89%	0,32	82%
Plomo (Pb)	0,5 µg/m ³						0,009									
Arsénico (As)	6 ng/m ³						0,25									
Cadmio (Cd)	5 ng/m ³						0,06									
Níquel (Ni)	20 ng/m ³						0,71									
Benzo(a)pireno (BaP)	1 ng/m ³						0,052	46%		8%						
				Nº de superacions de 180 µg/m ³ umbral de informació	0		0		0				0		0	
				Valor objectiu	3		2		4		2018-2020		5		5	
Ozono (O ₃)				Valor AOT40	11128		9667		8952		14611		18157		10988	

Font: Informe de les Estacions de Medició de Qualitat de l'aire GVA (2018-2020)

Pel que fa a aquests informes indiquen que per a 2020 “D'acord amb els nivells registrats en la zona ES1005 que es mostren en les taules següents, durant el període 2020 no s'han superat els valors límit dels diferents contaminants establerts en la normativa vigent relativa a la millora de la qualitat de l'aire. En relació amb el valor objectiu per a la protecció de la vegetació, es produeix una reducció considerable del valor AOT40 respecte al període anterior, no obstant això en l'estació Algar de Palància continua sent superior al valor objectiu.” El valor AOT40 es refereix a l'ozó en l'atmosfera que té un notable efecte danyí sobre la vegetació. Segons el Ministeri per la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic:

“A Espanya, com en tot el sud d'Europa, l'O₃ constitueix un problema generalitzat, a causa de les seues especials condicions d'elevada insolació; de manera que es reparteix per tota la península, amb nivells comparativament inferiors en la zona nord.

En la troposfera, l'O₃ es forma de manera secundària a partir de reaccions químiques complexes des de la proximitat de les fonts d'emissió dels seus gasos precursors fins a les zones receptores de la contaminació, reaccions en les quals participen altres gasos contaminants que actuen com a precursors, principalment òxids de nitrogen (NO₂ secundari, al costat de l'emés com a primari) i compostos orgànics volàtils (COVs, tant antròpics com biogènics procedents de la vegetació).

La velocitat i el grau de formació d'O₃ es veuen molt incrementats amb l'augment de la radiació solar, les emissions antropogèniques de precursors i el cicle biològic d'emissions biogèniques de COVs. Per això els seus nivells són més elevats en el sud d'Europa i a la primavera i estiu.

A més, els seus nivells són superiors en les perifèries de les grans urbs i en les zones rurals perquè la reacció fotoquímica necessita una certa distància per a generar O₃ a partir dels seus precursors. Una vegada format i en entorns urbans amb alts nivells de NO, l'O₃ es consumeix ràpidament mitjançant l'oxidació de NO a NO₂. És per això que en zones urbanes de trànsit els nivells d'O₃ solen ser molt baixos, molt més baixos que en entorns poc contaminats, on es rep l'O₃ generat durant el transport de masses d'aire des de zones contaminades urbanes i industrials, i no existeix NO local que ho pugui consumir.

Setmanalment, els nivells d'O₃ més elevats es registren els caps de setmana i, sobretot, el diumenge, en coherència amb la disminució dels nivells de precursors que es registra en tals dies (sobretot NO_x).”

Pel que fa als seus efectes el MITECO afirma que:

“El gas ozó (O₃) té un efecte positiu en l'estratosfera (a uns 10-50 km de la superfície terrestre), ja que protegeix de la radiació ultraviolada. No obstant això, a cotes inferiors, en la troposfera (la capa de l'atmosfera en contacte amb la terra), es converteix en un contaminant que actua com un potent i agressiu agent oxidant.

L'exposició a elevats nivells del mateix origina problemes respiratoris sobre la salut humana (irritació, inflamació, insuficiències respiratòries, asma) i pot contribuir a incrementar la mortalitat prematura; també pot danyar la vegetació, afectar el creixement de cultius i boscos, reduir l'absorció de CO₂ per les plantes, alterar l'estructura dels ecosistemes i reduir la biodiversitat. A més, és un gas d'efecte d'hivernacle, que contribueix al calfament de l'atmosfera. Així doncs, pel seu clar impacte en la salut i els ecosistemes, els nivells d'O₃ en aire ambient estan també regulats en la normativa ambiental.”

Respecte al seu origen, d'especial rellevància per al PMUS s'afirma que “Pel fet que l'ozó és un gas que no s'emet directament per cap font concreta, se li classifica entre els contaminants secundaris, a diferència dels contaminants primaris, com el diòxid de sofre (SO₂) que s'emet de manera directa amb la crema de combustibles fòssils (carbó, gasolines etc.), o com els òxids de

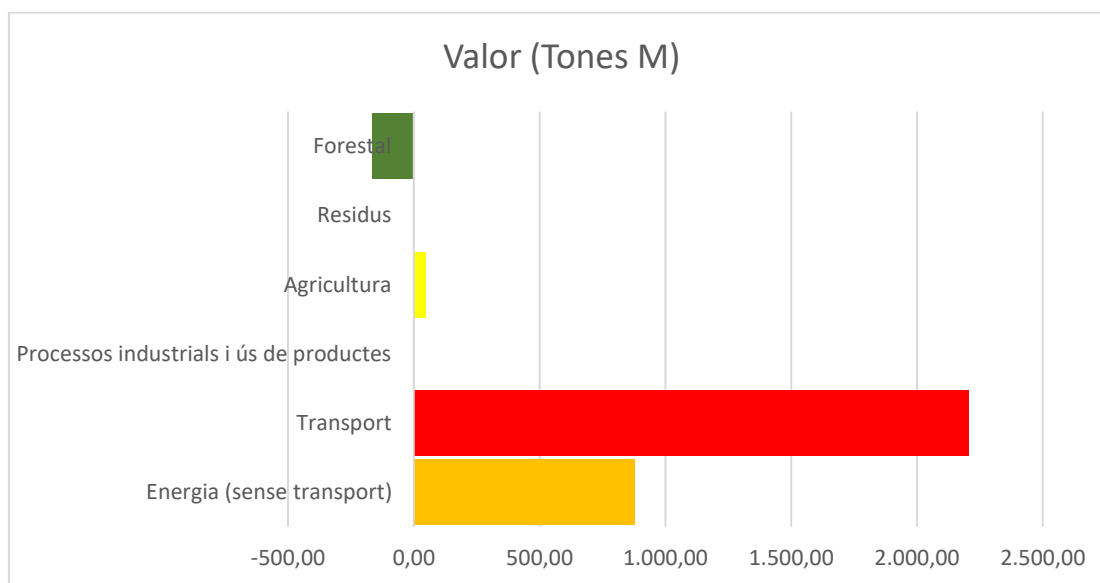


nitrogen (NO_2 , NO) la font del qual més important és el trànsit, la combustió de biomassa o els incendis.”

De tot el llegit es pot concloure que una part important de l'O₃ present a la zona provindrà d'àrees urbanes properes (Sagunt, Àrea Metropolitana de València, les Planes de Castelló i les altres comarques ceràmiques, etc.) però que una font important local serà la pròpia A-23 i el seu trànsit. Tot i que actuar localment sobre aquests àmbits aliens és complex si no directament impossible, la reducció local d'emissions per compensar aquesta contaminació *sobrevinguda* esdevé prioritària per millorar la qualitat de l'aire en el seu conjunt i mitigar l'efecte de l'O₃.

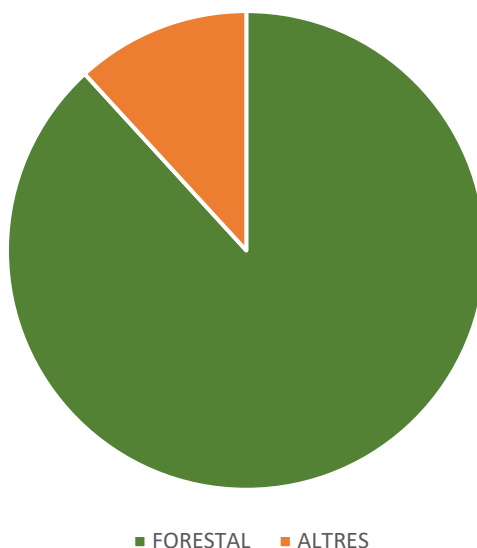
Més enllà d'aquestes mesures tenim les estimacions de l'Inventari d'Emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle de Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica que tot i partir d'un càlcul acurat no tenen una exactitud total tal i com s'afirma des de la Conselleria (al seu web: <https://agroambiente.gva.es/va/web/cambio-climatico/inventari-emissions-geh>) “L'Inventari per municipis es basa en estimacions a partir de fonts d'informació de caràcter públic, per la qual cosa no sempre coincideixen amb les emissions reals emeses per focus específics. En concret, els valors d'unes certes activitats econòmiques es calculen assignant les emissions de l'empresa al municipi on està situat el CIF d'aquesta empresa, al no disposar de censos dels corresponents Centres de Treball de cada empresa.(...)Aquest efecte és reduït, ja que més del 90% de les empreses són PIMES, micro PIMES i comerços amb el seu centre d'activitat en el mateix municipi que el seu domicili social.”

Així per Petrés s'estableix en aquest inventari que Les emissions brutes de GEH de Petrés van ser 3.151,77 t CO₂ eq. mentre que la fixació va ser 186,82 t CO₂ eq. entre el sector forestal, el transport i l'energia. Per tant, les emissions netes de GEI de Petrés van ser 2.964,95 t CO₂ eq.



Font: Elaboració pròpia amb dades Inventari Emissions GEH GVA (2022).

FIXACCIÓ DE CO2 DE PETRÉS



Font: Elaboració pròpia amb dades Inventari Emissions GEH GVA (2022).

A més, la distribució sectorial de les emissions de GEH quantificades ha permès prioritzar els indicadors més rellevants. En Petrés, 9 / 42 indicadors suposen 91,58% del total d'emissions de GEH.

INDICADOR	EMISSIONS (tCO2)	PERCENTATGE
Automobilístics (Privats)	1.303,67	41,365
Camions serveis pesants (Privats)	346,56	11,00%
Residencial (crema de combustible)	321,63	10,21%
Tractors industrials (No públics)	316,24	10,03%
Residencial (consum elèctric)	272,87	8,73%
Motocicletes (privats)	117,4	3,73%
Altres emissions fugitives provinents de la producció d'energia	80,41	2,55%
Camions serveis lleugers (privats)	65,32	2,07%
Propietats públiques (crema de combustible)	62,26	1,98%

Font: Elaboració pròpia amb dades Inventari Emissions GEH GVA (2022).

Sector	Valor (Tones M)
Energia (sense transport)	876,46
Transport	2.206,11
Processos industrials i ús de productes	0,25
Agricultura	46,86



Residus	0,04
Forestal	-164,77

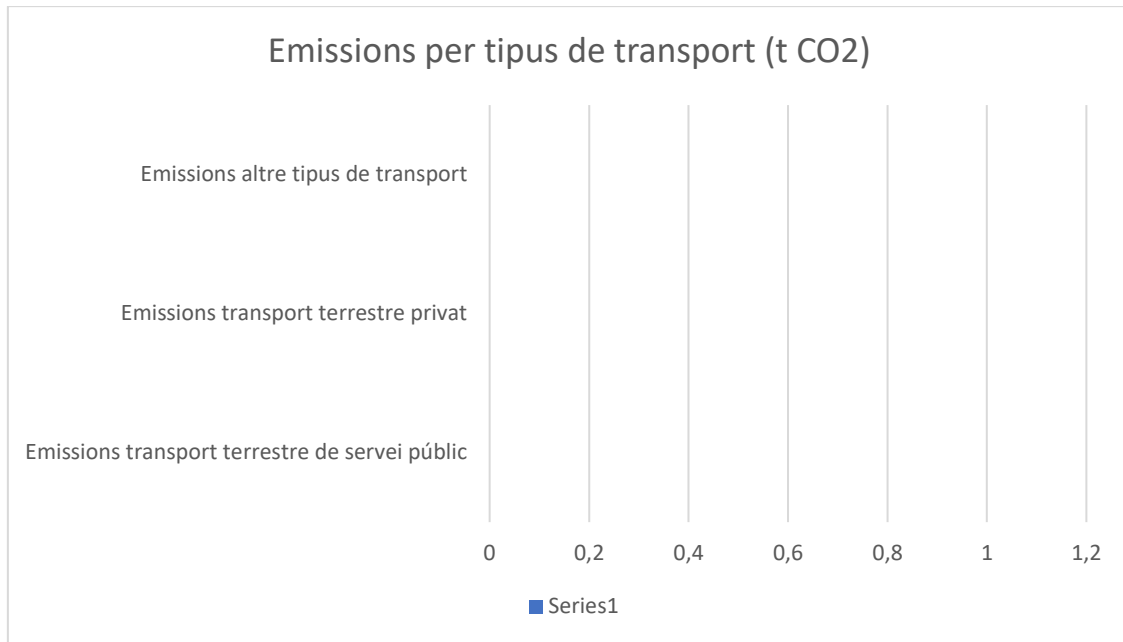
Font: Elaboració pròpia amb dades Inventari Emissions GEH GVA (2022).

De l'anàlisi d'aquestes dades s'extrau ràpidament que el transport té un pes important en les emissions de la localitat que estan molt lluny de poder ser compensades per la superfície forestal local.

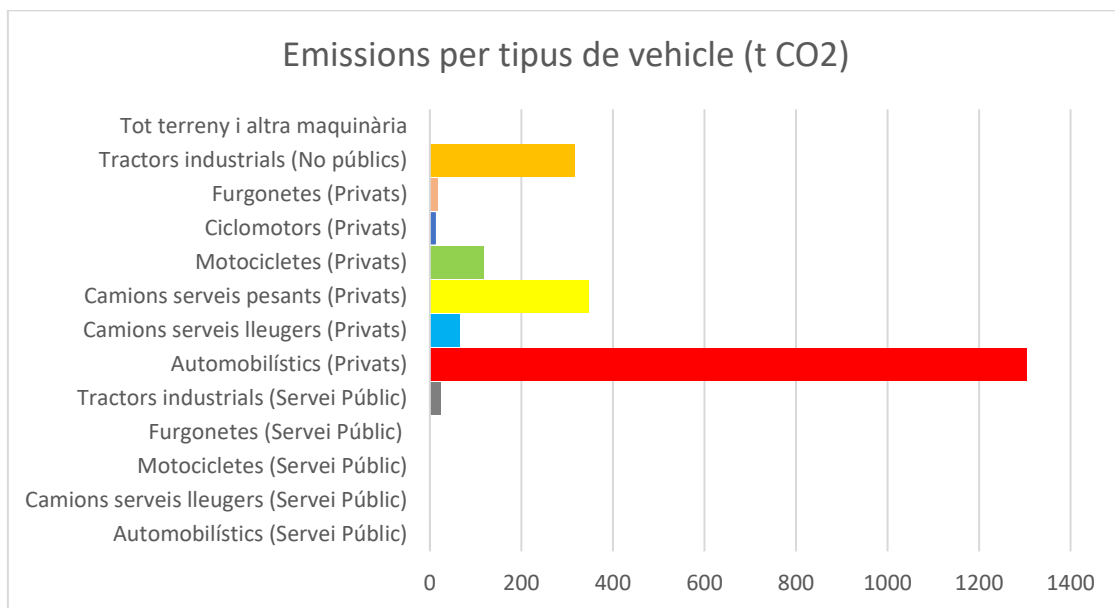
Emissions per tipus de transport i vehicle (t CO2)	
Emissions transport terrestre de servei públic	
Automobilístics (Servei Públic)	1,37
Camions serveis lleugers (Servei Públic)	0,72
Motocicletes (Servei Públic)	0,25
Furgonetes (Servei Públic)	0,33
Tractors industrials (Servei Públic)	23,06
TOTAL	25,73
Emissions transport terrestre privat	
Automobilístics (Privats)	1.303,67
Camions serveis lleugers (Privats)	65,32
Camions serveis pesants (Privats)	346,56
Motocicletes (Privats)	117,40
Ciclomotors (Privats)	13,05
Furgonetes (Privats)	18,06
TOTAL	1.864,06
Emissions altre tipus de transport	
Tractors industrials (No públics)	316,24
Tot terreny i altra maquinària	0,09
TOTAL	316,33
TOTAL EMISSIONS AGREGADES	2.206,12

Font: Elaboració pròpia amb dades Inventari Emissions GEH GVA (2022).





Font: Elaboració pròpia amb dades Inventari Emissions GEH GVA (2022).



Font: Elaboració pròpia amb dades Inventari Emissions GEH GVA (2022).

Com es pot comprovar també, dins el transport és el privat el més contaminant i dins aquest el cotxe particular. Per tant es fa necessari actuar sobre aquest sector per tal de millorar la sostenibilitat del municipi. Una necessitat que esdevé prioritària si es considera que amb millores sobre el transport públic es pot reduir molt l'ús del vehicle privat i que és un àmbit d'actuació que, a banda d'aportar estalvis a les llars, és molt més flexible que altres com el consum d'energia per climatització, l'activitat agrària o la producció industrial on s'està treballant sobre necessitats molt més bàsiques i de difícil substitució a curt i mitjà termini.

Contaminació acústica

Els municipis amb una dimensió menor als 20.000 habitants no tenen l'obligació de realitzar un Pla Acústic Municipal (PAM). D'aquesta manera, podria ser convenient que es realitzaren estudis acústics associats als instruments de planejament. S'hauria de tindre dades del nivell sonor de recepció extern (Db) produït pel trànsit en diferents localitzacions municipals que siguin

representatives (com l'Av. València, la Glorieta o el Carrer Futur). Tot i això als qüestionaris no s'han assenyalat les molèsties sonores.



Anàlisi DAFO

Debilitats

- el nucli antic presenta dificultats per a l'accessibilitat, l'aparcament i la mobilitat per als vianants.
- Problemes derivats de l'O₃ a l'atmosfera.
- Presència de la planta de tractament de residus.
- Problemes demogràfics i envelliment a mitjà termini.
- Municipi menut amb recursos limitats i capacitat d'acció limitada.
- Pla general de fa dues dècades que no contempla aspectes de mobilitat moderna o de digitalització.
- Accions de mobilitat poc desenvolupades.
- Dificultats per al control, seguiment, avaluació i sanció de determinades situacions de comportament, ambientals, etc.
- Carrers dominats pel vehicle privat.
- Manca d'estructures per vehicles i mitjans de transport alternatius.
- Manca de vials separats per ciclistes i vianants.
- Problemes puntuals d'accessibilitat.
- Carrers del nucli antic amb voreres estretes i calçada estreta també.
- Invasions de voreres i altres espais per vehicles estacionats.
- Espais amb carències en l'enllumenat.
- Manca -i dificultat per a la implantació- d'aparcaments dissuasoris.
- Poca freqüència d'horaris i mala connexió amb l'AMV i Castelló per als trens.
- Poca adaptació dels horaris dels trens a les jornades laborals (siguen de torn únic o partides). 5 hores sense trens per tornar de València de vesprada (per exemple).
- Manca de transport públic cap als centres d'ocupació als polígons industrials de Sagunt i l'Àrea Metropolitana de València.
- Durada excessiva del trajecte front al vehicle privat.
- Dificultats per la intermodalitat per la prohibició de les bicicletes al tren.
- Ús excessiu del vehicle privat dins el nucli urbà.
- Dependència del vehicle privat per viatges fora del municipi.
- Predomini dels motors Diesel.
- Dificultats d'aparcament i molèsties per l'aparcament al nucli antic.
- Invasió d'espais per vehicles.



Amenaces

- Falta de coordinació entre municipis del Camp de Morvedre i amb la ciutat de Sagunt.
- Dependència energètica de l'exterior.
- Pèrdua de rellevància i front a espais urbans propers.
- Empitjorament de la qualitat de l'aire.
- Possibles problemes derivats per accidents o problemes de gestió a la planta de tractament de residus.
- Despoblació i envelliment.
- Emigració de joves i dones i fugida il·lustrada.
- Pèrdua de capacitat de decisió local.
- Pèrdua d'activitat econòmica i social a la localitat.
- Desaparició de les relacions comunitàries i locals.
- Trencament de les cadenes locals d'abastiment per manca de rendibilitat en segons quins escenaris.
- Dificultat d'accés als grans centres de treballs propers en determinats escenaris que puguin restringir l'ús del transport privat.
- Dificultat d'aplicació de planificacions i de propostes per manca de recursos locals.
- Possibles resistències per una part de la població a propostes i mesures.
- Dificultat de coordinació amb la resta del Camp de Morvedre més enllà de la Baronia.
- Dificultats per adaptar noves formes de mobilitat a la realitat local.
- Impacte del preu creixent dels carburants.
- Usurpació d'espai públic pel vehicle privat.
- Creixement del parc local de vehicles privats per la manca d'alternatives viables.
- Manca de renovació dels vehicles més contaminants.
- Supressió de transport públic per criteris economicistes.
- Augment de la sinistralitat entre vianants i ciclistes per manca d'infraestructures adaptades.



Fortaleses

- Nucli urbà menut que afavoreix el trànsit a peu.
- Terme municipal pla en la seua major part que permet l'ús local de la bicicleta.
- Tradició ciclista de la zona.
- La proximitat de la Via Verda de Ojos Negros i de Sagunt.
- Presència del Ferrocarril i del bus.
- Presència d'espais naturals i espais protegits en l'entorn immediat.
- Xarxa ben desenvolupada de camins locals que, a més a més, permeten l'accés a nuclis propers com Albalat dels Tarongers.
- Poc trànsit de vehicles a motor per la major part del nucli urbà.
- Sensació de seguretat pel coneixement de l'entorn local.



Oportunitats

- Accessibilitat tant del nucli com de la resta del terme i dels nuclis propers.
- Clima i relleus favorables a l'ús de la bicicleta i caminar.
- Potencial d'estalvi energètic.
- Foment d'hàbits saludables de mobilitat entre la població local.
- Expansió del turisme local relacionat amb el cicloturisme.
- Possibilitat de disminuir parcialment els problemes derivats de l'O₃.
- Millora de la conscienciació social al respecte de la mobilitat sostenible i la mobilitat en general.
- Millora del transport públic augmentat la seua qualitat, freqüència, accessibilitat i inclusivitat.
- Millora de la seguretat de ciclistes i vianants.
- Estalvi energètic en el transport i la cadena de transport.
- Enfortiment de les cadenes locals d'abastiment i transport.
- Millora de l'aparcament local.
- Augment del civisme.





Pla d'implementació

L'experiència ens indica que és preferible establir un nombre inicial de propostes reduït perquè aquesta es duguen a terme i procedir a la revisió dels objectius i actualització periòdica del PMUS.

Per això, enfront d'altres plans amb gran quantitat de propostes d'escàs calat, s'ha optat per unes poques, enquadrades en tres grans àrees -mobilitat per als vianants, mobilitat ciclista i mobilitat motoritzada-, si bé, aquestes àrees no són estanques i independents ja que estan interrelacionades.

S'ha prevalgut les propostes que modifiquen l'entorn físic enfront d'unes altres. És a dir, s'ha preferit propostes encaminades a l'eliminació de barreres arquitectòniques per als vianants enfront d'altres propostes encaminades a mantindre o facilitar l'ús incontrolat del vehicle privat.

Finalment, es fa un xicotet esment a propostes de caràcter formatiu / informatiu.

D'igual forma, la prioritat de les propostes s'ha determinat en funció del col·lectiu beneficiat. És a dir, s'ha qualificat com a acció de prioritat alta aquella que incideix de manera positiva en la mobilitat per als vianants i, en canvi, aquella que incideix beneficiosament en la mobilitat motoritzada, s'ha qualificat com de prioritat baixa.

Sobre la base d'això s'estableixen les següents propostes:



Proposta: A peu al col·le	
Descripció	És fonamental implantar pautes de mobilitat sostenible en les generacions futures. Per això, és primordial conscienciar a la població de la importància del desplaçament a peu per a anar al col·legi i portar a la pràctica una sèrie de polítiques públiques basades en la seguretat del vianant i la pacificació del trànsit en les zones pròximes als centres escolars. Els camins escolars segurs tenen com a objectiu que els xiquets i xiquetes puguin desplaçar-se de manera autònoma cap al seu centre educatiu. Per a la millora dels entorns escolars i així augmentar la seguretat i protecció de l'alumnat, és convenient: • Senyalització adequada de l'entorn escolar • Coordinació horaris Policia Local i entrada-eixida dels centres educatius per tal de suprimir el trànsit a la carretera de Albalat i Carrer Lepanto • Ampliació dels programes d'educació viària • Col·locació de senyals de trànsit relacionats amb el camí escolar • Instal·lació de aparcabicis de la xarxa municipal
Objectius	• Fomentar la mobilitat per als vianants • Potenciar que els desplaçaments als centres educatius siguin a peu • Incrementar la seguretat en els entorns dels centres educatius • Conscienciar a la població més jove a través de la seguretat viària i la mobilitat sostenible
Agents implicats	• Regidoria de trànsit • Regidoria d'urbanisme • Regidoria de policia • CEIP Domínguez Roca • AMPA CEIP Domínguez Roca
Prioritat	Alta
Finançament	• Recursos municipals
Indicadors	• ÚS DE MOBILITAT PER ALS VIANANTS • ÚS DE MOBILITAT CICLISTA • QUANTITAT APARCABICIS • ACCIDENTS • INVERSIÓ EN MOBILITAT PER ALS VIANANTS • INVERSIÓ EN MOBILITAT CICLISTA



Proposta: Supressió de trànsit d'agitació	
Descripció	El trànsit d'agitació (període en el qual els conductors busquen aparcament) és definit pels experts com un dels factors que multiplica la contaminació produïda durant la conducció. Aquest tipus trànsit també és determinant en el nombre d'accidents en els quals es troba involucrat els vianants (atropellaments) A més, l'aparcament indegut, en espais estrets o en proximitat a les façanes, genera situacions de confrontació entre els veïns. Per això s'estima necessari reduir el trànsit d'agitació al màxim. Es proposen dues accions: • Realització d'aparcaments dissuasius situats en el perímetre del municipi. • Progressiva eliminació d'aparcament en superfície al nucli històric/tradicionalbfora dels aparcaments dissuasius. Els aparcaments dissuasius han de ser un bescanviador modal, és a dir, han de ser el punt de connexió amb el transport públic com permetre canviar la manera de transport -amb bici o vehicles de mobilitat personal- amb espais d'aparcament i punts de recàrrega per a minimitzar el trànsit de vehicles a motor privats a l'interior del municipi
Objectius	• Fomentar la mobilitat per als vianants • Incrementar la seguretat per als vianants • Fomentar i impulsar la mobilitat quotidiana i habitual amb bicicleta • Aportar seguretat i confiança per a aparcar la bicicleta • Reducció de les emissions i millora de l'eficiència energètica • Millorar convivència cotxe i resta de modes de mobilitat
Agents implicats	• Regidoria de trànsit • Regidoria d'urbanisme
Prioritat	Alta
Finançament	• Recursos municipals
Indicadors	• ÚS DE MOBILITAT PER ALS VIANANTS • ÚS DE MOBILITAT CICLISTA • ACCIDENTS • INVERSIÓ EN MOBILITAT PER ALS VIANANTS • INVERSIÓ EN MOBILITAT CICLISTA



Proposta: Espai per a tots	
Descripció	L'estructura viària del municipi, amb carrers estrets, dificulta la convivència de les diferents maneres de mobilitat. La urbanització d'aqueixos espais s'ha realitzat de la forma tradicional, és a dir, fent prioritari l'espai per a vehicles de motor sobre la resta. Això ha produït vorera excessivament xicotetes per les quals, amb prou faenes, es pot transitar en una mínimes condicions de seguretat. Si a això, li afegim factors com l'envelliment, les tasques vinculades a les cures (carrets infantils o de compra) o en problemes de mobilitat, ens trobem una gran quantitat d'espais per als vianants completament obsolets i inútils per als fins que van ser realitzats. Per a revertir aquesta situació i aconseguir els objectius d'accessibilitat universal es proposa les següents accions: • Reurbanització de carrers d'ample inferior a 7 m amb plataforma única. A la plataforma única no hauria d'haver-hi diferenciació entre franges dels distints usos, es a dir, no caldrà diferenciar banda pels vianants o pels vehicles per tal de no donar la sensació de preferència i seguretat al vehicle motoritzat. • Ampliació de voreres fins a aconseguir un ample útil de 1,50 m en tots dos costats del vial de trànsit motoritzat
Objectius	• Fomentar la mobilitat per als vianants • Incrementar la seguretat en els desplaçaments a peu
Agents implicats	• Regidoria d'urbanisme
Prioritat	Alta
Finançament	• Recursos municipals • Pla d'Inversions Diputació de València
Indicadors	• ÚS DE MOBILITAT PER ALS VIANANTS • ACCIDENTS • INVERSIÓ EN MOBILITAT PER ALS VIANANTS



Proposta: Ampliació de la xarxa municipal d'aparcaments de bicicletes	
Descripció	L'existència d'un aparcament per a bicicletes segur i còmode en el destí dels desplaçaments és essencial per al foment de l'ús de la bicicleta. Actualment, compta amb una xarxa municipal de aparcabicis deficitària. És convenient que siga ampliada per a impulsar i normalitzar la mobilitat ciclista intramunicipal. El tipus de suport d'aparcament per a bicicletes recomanat, segons el IDAE, és d'U-invertida a causa de les seues condicions de seguretat i comoditat. A més, permet ser ampliat indefinidament en funció del nivell d'ús que requerisca. Aquest tipus de suport permet tancar amb clau la bicicleta amb dos antirobatoris, fixant el quadre i les dues rodes al suport.  Es proposa la instal·lació d'una xarxa municipal de aparcabicis en: • Centre Educatiu • Poliesportiu Municipal • Ajuntament • Centre Mèdic • Unió Musical – antigues escoles - • Pols d'atracció:..
Objectius	• Fomentar i impulsar la mobilitat quotidiana i habitual amb bicicleta • Aportar seguretat i confiança per a aparcar la bicicleta
Agents implicats	• Regidoria de trànsit • Regidoria d'urbanisme
Prioritat	Mitjana
Finançament	• Ajudes per a projectes locals a municipis per al foment de la mobilitat urbana sostenible de la Generalitat Valenciana • Recursos municipals
Indicadors	• ÚS DE MOBILITAT CICLISTA

	• QUANTITAT APARCABICIS • ACCIDENTS • INVERSIÓ EN MOBILITAT CICLISTA
--	--



Proposta: Campanya del foment de l'ús de la bicicleta	
Descripció	Actualment, l'ús de la bicicleta té una clara vocació esportiva i d'oci. Hui dia, és mínim l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport per a dur a terme els desplaçaments interiors habituals. Revertir la situació per a realitzar una aposta seriosa per la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport en els desplaçaments interns quotidians passa per portar a la pràctica diferents iniciatives centrades en la potenciació de la bicicleta com a mitjà de transport segur, saludable i respectuós amb el medi ambient. Projectes concrets com: • Campanyes de sensibilització i conscienciació sobre el seu ús a tots els nivells (institucional, escolar, entitats i ciutadania en general) • Impulsar activitats relacionades amb la Setmana Europea de la Mobilitat • Repercussions positives locals ser un destí cicloturista per a l'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians de la població de Pego • Fomentar la bicicleta per a acudir als centres de treball • Aportar seguretat al ciclista en la via pública
Objectius	• Augmentar el coneixement sobre la bicicleta • Fomentar i impulsar la mobilitat quotidiana i habitual amb bicicleta • Reducció de les emissions i millora de l'eficiència energètica • Millorar convivència bicicleta-cotxe i respecte al ciclista
Agents implicats	• Regidoria de trànsit
Prioritat	Mitjana
Finançament	• Recursos municipals
Indicadors	• ÚS DE MOBILITAT CICLISTA • INVERSIÓ EN MOBILITAT CICLISTA



Proposta: Ajudes per a la compra de bicicletes elèctriques, kits de conversió i vehicles de mobilitat personal

Descripció	L'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià necessita una motivació, principalment per a persones d'edat i/o en trajectes mitjans, que evite grans esforços i una transpiració excessiva a l'estiu. A través d'una convocatòria d'ajudes per a la compra de bicicletes urbanes, elèctriques, kits de conversió i vehicles de mobilitat personal, es pretén incrementar l'ús d'aquests per als desplaçaments habituals de la ciutadania en el seu dia a dia.
Objectius	• Fomentar i impulsar la mobilitat quotidiana i habitual amb bicicleta • Reducció de les emissions i millora de l'eficiència energètica • Promoure i impulsar la mobilitat elèctrica
Agents implicats	• Regidoria de trànsit
Prioritat	Baixa
Finançament	• Recursos municipals
Indicadors	• INVERSIÓ EN MOBILITAT CICLISTA • INVERSIÓ EN MOBILITAT ELÉCTRICA • NOMBRE TOTAL VEHICLES ELÈCTRICS



Proposta: Flota municipal de vehicles elèctrics	
Descripció	L'Ajuntament té una flota de vehicles que és utilitzada per a l'activitat diària del propi consistori. La incorporació gradual de vehicles elèctrics, tant cotxes com vehicles personals de mobilitat, a la flota municipal té un clar objectiu exemplaritzant per a incentivar el seu ús entre els seus habitants i reduir les emissions de CO₂ del municipi.
Objectius	• Promoure i impulsar la mobilitat elèctrica • Reducció de les emissions i millora de l'eficiència energètica • Actuar de manera exemplaritzant com a institució més pròxima a la ciutadania
Agents implicats	• Regidoria de trànsit
Prioritat	Baixa
Finançament	• Pacte d'Alcaldes pel Clima i l'Energia (*PAES) • Pla d'Impuls del Vehicle Elèctric i Desplegament de la Infraestructura de Recàrrega en la Comunitat Valenciana a través de l'IVACE • Pla Movalt Vehicles del IDAE • Pla Reacciona de Diputació de València • Recursos municipals
Indicadors	• INVERSIÓ EN MOBILITAT ELÉCTRICA • NOMBRE TOTAL VEHICLES ELÈCTRICS



Proposta: Instal·lació de punts de recàrrega elèctrica	
Descripció	La inversió en infraestructura de recàrrega elèctrica incentiva un major creixement de nombre de vehicles elèctrics. Amb l'impuls del vehicle elèctric s'aconseguiria una important reducció de les emissions contaminants emeses pels diferents mitjans de transport. Les ubicacions per a la seua instal·lació han de ser centres d'atracció del municipi. Per les dimensions del municipi s'ha considerat suficient la col·locació de quatre punts dobles de recàrrega als aparcaments dissuasius al perímetre del municipi.
Objectius	• Promoure i impulsar la mobilitat elèctrica • Reducció de les emissions i millora de l'eficiència energètica • Actuar de manera exemplaritzant com a institució més pròxima a la ciutadania
Agents implicats	• Regidoria de trànsit
Prioritat	Baixa
Finançament	• Pacte d'Alcaldes pel Clima i l'Energia (PAES) • Pla d'Impuls del Vehicle Elèctric i Desplegament de la Infraestructura de Recàrrega en la Comunitat Valenciana a través de l'IVACE • Pla Movalt Vehicles del IDAE • Recursos municipals
Indicadors	• INVERSIÓ EN MOBILITAT ELÉCTRICA • NOMBRE TOTAL VEHICLES ELÈCTRICS



Proposta: Ajudes per la instal·lació de punts particulars/privats de recàrrega elèctrica	
Descripció	Per a oferir un major suport a l'aparició de vehicles elèctrics al municipi, més enllà de les estacions de recàrrega elèctrica instal·lades en la via pública, és fonamental una col·laboració públic-privada per a la instal·lació d'estacions de recàrrega elèctrica en recintes privats com a garatges d'habitatges, pàrquings d'empreses o les pròpies empreses. Aquesta col·laboració públic-privada consistirà en una línia d'ajudes municipals per a la instal·lació de les estacions de recàrregues elèctriques.
Objectius	• Augmentar el nombre de punts de recàrrega elèctrica • Fer partícip al sector privat de l'impuls al vehicle elèctric • Promoure i impulsar la mobilitat elèctrica • Reducció de les emissions i millora de l'eficiència energètica
Agents implicats	• Regidoria de trànsit
Prioritat	Baixa
Finançament	• Pacte d'Alcaldes pel Clima i l'Energia (PAES) • Pla d'Impuls del Vehicle Elèctric i Desplegament de la Infraestructura de Recàrrega en la Comunitat Valenciana a través de l'IVACE • Recursos municipals
Indicadors	• INVERSIÓ EN MOBILITAT ELÉCTRICA • NOMBRE TOTAL VEHICLES ELÈCTRICS



Proposta: Curs de conducció eficient	
Descripció	A l'hora de reduir les emissions dels vehicles privats, un gran focus d'estalvi es troba en la conducció eficient dels vehicles de motor tradicionals que són els utilitzats per la major part de la ciutadania. Per això, la incorporació d'uns hàbits de conducció eficient permet uns estalvis més que considerables. La conducció eficient és una manera de conduir en el que s'aconsegueix un baix consum de carburant, es redueixen les emissions i s'obté un major confort. Es proposen les següents accions: • Campanya de conscienciació contínua en xarxes socials. Per a això es dissenyaran 40 publicacions totalment adaptades a Facebook per a ser publicades durant tot l'any mitjançant els perfils institucionals de l'Ajuntament. La campanya es basarà en la publicació de píndoles educatives fàcilment <i>viraltitzables</i> per a intentar aconseguir un públic molt ampli, al mateix temps que els usuaris descobreixen noves pautes i comportaments que li resultaren beneficiosos i es protegirà el medi ambient • Jornada formativa oberta a la ciutadania per a la conscienciació sobre la conducció eficient i l'estalvi de combustible en la utilització del vehicle privat
Objectius	• Estalvi econòmic en combustible i manteniment del vehicle • Reducció de la contaminació urbana • Conscienciació dels beneficis sobre la salut per la disminució de l'estrés i la tensió
Agents implicats	• Regidoria de trànsit
Prioritat	Baixa
Finançament	• Pacte d'Alcaldes pel Clima i l'Energia (PAES) • Pla d'Impuls del Vehicle Elèctric i Desplegament de la Infraestructura de Recàrrega en la Comunitat Valenciana a través de l'IVACE • Pla Movalt Vehicles del IDAE • Recursos municipals
Indicadors	• ACCIDENTS



Proposta: Campanya <i>Al cotxe, sense alcohol ni drogues!</i>	
Descripció	Les dades totals del nombre d'accidents de trànsit no són elevats en comparació a municipis de la mateixa grandària. Amb caràcter general, cal destacar que un percentatge elevat d'aquests accidents són provocats pel consum de l'alcohol i altres substàncies. Mai està de més, insistir en campanyes informatives, en aquest cas a nivell municipals, de sensibilització i informació amb la finalitat d'evitar la combinació d'alcohol-drogues i vehicle
Objectius	• Millorar la seguretat viària • Conducció sense alcohol i drogues • Reducció d'accidents de trànsit
Agents implicats	• Regidoria de trànsit
Prioritat	Baixa
Finançament	• Recursos municipals
Indicadors	• ACCIDENTS



Model de gestió i seguiment del pla

Una vegada elaborat el PMUS és fonamental la seua execució per a avançar cap a una mobilitat més sostenible. Les diferents propostes de mesures d'actuació a implantar han de tindre un seguiment per a conèixer el compliment dels objectius marcats.

Per a això, l'eina és el Pla d'Avaluació i Seguiment per a controlar, avaluar i informar del grau de millora en la mobilitat sostenible del municipi a través de les propostes incorporades al PMUS.

El Pla d'Avaluació i Seguiment es realitzarà a través de la creació de la Mesa per la Mobilitat Sostenible.

És desitjable que la presa de decisions d'aquest òrgan de participació siga per consens i que les seues decisions siguen vinculants a l'hora d'establir la programació temporal de les accions així com l'ordre de prelación de les mateixa.

En estar plantejat com un òrgan participatiu, els agents de l'administració no han de ser majoritaris ni tindre un poder de decisió superior a la resta d'agents

Els diferents indicadors de seguiment permetran conèixer la implantació de les propostes

Perquè el seguiment del pla siga efectiu i senzill, s'ha limitat el nombre d'indicadors a nou (9), tres per cadascuna de la grans àrees de la mobilitat -per als vianants, ciclista i mobilitat motoritzada-

D'igual forma s'han triat indicadors que no requereixen gran inversió de temps ni de recursos a obtenir dades fiables. Per això, s'ha fugit d'indicadors de la mena d'emissions, de difícil obtenció i que, a més, poden estar referits a àmbits diferents als municipals.

Els indicadors establits són de caràcter econòmic -inversió- o numeral -quantitat- expressats en unitats €/habitant o proporció.

Així, els indicadors establits són els següents:

INDICADOR	FÓRMULA	UNITAT	EVOLUCIÓ DESITJADA
ÚS DE MOBILITAT PER ALS VIANANTS	ÚS DE MOBILITAT PER ALS VIANANTS/ NOMBRE D'HABITANTS	%	↑
ÚS DE MOBILITAT CICLISTA	ÚS DE MOBILITAT CICLISTA/ NOMBRE D'HABITANTS	%	↑
ÚS DEL VEHICLE PRIVAT	ÚS DE VEHICLE PRIVAT/ NOMBRE D'HABITANTS	%	↓
NOMBRE TOTAL VEHICLES ELÈCTRICS	NOMBRE TOTAL VEHICLES ELÈCTRICS / PARC TOTAL DE VEHICLES	%	↑
QUANTITAT APARCABICIS	NOMBRE APARCABICIS / NOMBRE EDIFICIS PÚBLICS	%	↑
ACCIDENTS	NOMBRE D'ACCIDENTS / NOMBRE D'HABITANTS	%	↓
INVERSIÓ EN MOBILITAT PER ALS VIANANTS	INVERSIÓ EN MOBILITAT PER ALS VIANANTS/ NOMBRE D'HABITANTS	€/HAB	↑
INVERSIÓ EN MOBILITAT CICLISTA	INVERSIÓ EN MOBILITAT CICLISTA/ NOMBRE D'HABITANTS	€/HAB	↑
INVERSIÓ EN MOBILITAT ELÈCTRICA	INVERSIÓ EN MOBILITAT ELÈCTRICA/ NOMBRE D'HABITANTS	€/HAB	↑