

VERSIÓN FINAL DEL PLAN DE MOVILIDAD MUNICIPAL DE BETXÍ

DOCUMENTO I		ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO
DOCUMENTO II		PROPUESTAS
DOCUMENTO III		PLANOS
ANEXO I		ADENDA



Ficha de Control

TÍTULO	PLAN DE MOVILIDAD MUNICIPAL DE BETXÍ
CLIENTE	AYUNTAMIENTO DE BETXÍ
FECHA	AGOSTO 2023
EQUIPO REDACTOR	PLANIFICA INGENIEROS Y ARQUITECTOS COOP. V. JAVIER CARMONA ESTEVE Ingeniero Industrial RAFAÉL IBÁÑEZ SÁNCHEZ-ROBLES Arquitecto PEDRO MILLÁN ROMERO Ingeniero de Caminos Canales y Puertos VÍCTOR MONFORT CENTELLES Ingeniero de Obras Públicas JAVIER MILLÁN ROMERO Ingeniero en geodesia y cartografía ANA ESCOMS MARTINEZ Arquitecta RUBÉN CLIMENT MATA Grado en Geografía y Medio Ambiente

Índice Documental

DOCUMENTO I	ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO
DOCUMENTO II	PROPUESTAS
DOCUMENTO III	PLANOS
ANEXO I	ADENDA



DOCUMENTO I. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



ÍNDICE

0	ANTECEDENTES	1
1	INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS	1
2	METODOLOGIA.....	2
2.1	ESTRUCTURA DEL PMUS	2
2.2	FUENTES DE INFORMACIÓN Y PLAN DE TOMA DE DATOS.....	2
2.3	HERRAMIENTA DE ANÁLISIS	2
3	ANÁLISIS SOCIOECONÓMICOS.....	2
3.1	CONTEXTO TERRITORIAL.....	2
3.2	ESTRUCTURA DE ASENTAMIENTOS URBANOS	4
3.3	PLANEAMIENTO	4
3.4	ZONIFICACIÓN	5
3.5	POBLACIÓN	5
3.5.1	Concentración de la población	5
3.5.2	Crecimiento de la población	6
3.5.3	Edad y sexo de la población.....	6
3.6	OTRAS VARIABLES SOCIOECONÓMICAS.....	6
3.6.1	Nivel de estudios.....	6
3.6.2	Procedencia de la población.....	7
3.6.3	Vivienda.....	7
3.6.4	Actividad económica	7
3.6.5	Tamaño medio familiar	8
3.6.6	Motorización	8
4	INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE	9
4.1	CARACTERÍSTICAS GENERALES	9
4.2	VÍAS PECUARIAS	10
4.3	INUNDABILIDAD	10
5	PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	12
5.1	OBJETIVOS	12
5.2	PROGRAMA DE ACCIONES.....	12
5.3	DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN	12
5.4	DESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES PARTICIPADAS	12
5.4.1	Etapa 0. Encuesta previa	12
5.4.2	Etapa 1. Presentación del Plan de Movilidad	15
5.4.3	Etapa 2. Participación inclusiva y género.....	16
6	DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD	17
6.1	INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....	17
6.2	ANÁLISIS GLOBAL DE LA MOVILIDAD	17
6.2.1	Análisis de la movilidad metropolitana	17
6.2.2	Análisis de la movilidad a nivel comarcal.....	17
6.2.3	Relaciones de movilidad (PMoME).....	18
6.2.4	Análisis de la movilidad recurrente	19

6.2.5	Reparto modal.....	22
6.3	CENTROS Y ZONAS ATRACTORAS	23
6.3.1	Equipamientos municipales.....	23
6.3.2	Elementos patrimoniales.....	25
6.4	ANÁLISIS DE REDES DE TRANSPORTE	25
6.4.1	Red viaria	25
6.4.2	Red de transporte público	30
6.4.3	Red ciclista y de movilidad activa.....	30
6.5	MOVILIDAD ACTIVA Y ACCESIBILIDAD.....	30
6.5.1	Caracterización de la movilidad activa.....	30
6.5.2	Itinerarios casco antiguo. Conexión de elementos patrimoniales.....	31
6.5.3	Itinerarios peatonales principales	32
6.5.4	Itinerarios ciclistas.....	36
6.5.5	Caminos escolares.....	39
6.6	ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO	39
6.6.1	Red urbana de autobuses.....	39
6.6.2	Red interurbana de autobuses	39
6.6.3	Análisis de los viajes y características de los usuarios.....	40
6.7	ANÁLISIS DEL ESTACIONAMIENTO. ESTIMACIÓN DE LA OFERTA.....	41
6.7.1	Clasificación de la oferta de plazas por tipología.....	41
6.7.2	Caracterización de la oferta en calzada y fuera de ella	42
6.7.3	Resumen.....	43
6.8	ANÁLISIS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS Y DE LA CARGA Y DESCARGA.....	43
6.8.1	Inventario de los polígonos industriales.....	43
6.8.2	Parque móvil	44
6.8.3	Restricciones de movilidad de vehículos pesados en casco urbano	44
6.9	SEGURIDAD VIAL	44
6.9.1	Datos demográficos	44
6.9.2	Parque de vehículos	44
6.9.3	Problemática detectada.....	44
6.10	ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS ENERGÉTICOS Y AMBIENTALES	45
6.10.1	Huella de carbono	45
6.10.2	Puntos de recarga del vehículo eléctrico.....	47
6.10.3	Contaminación atmosférica	47
6.10.4	Contaminación acústica	48
7	INDICADORES.....	49
7.1	INDICADORES	49
7.1.1	Indicadores de demanda.....	49
7.1.2	Indicadores de oferta. Indicadores pormenorizados por líneas de actuación.....	49
8	PERSPECTIVA DE GÉNERO	50
9	SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO	51

0 ANTECEDENTES

La elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Betxí ha seguido un procedimiento simplificado de elaboración y aprobación de planes.

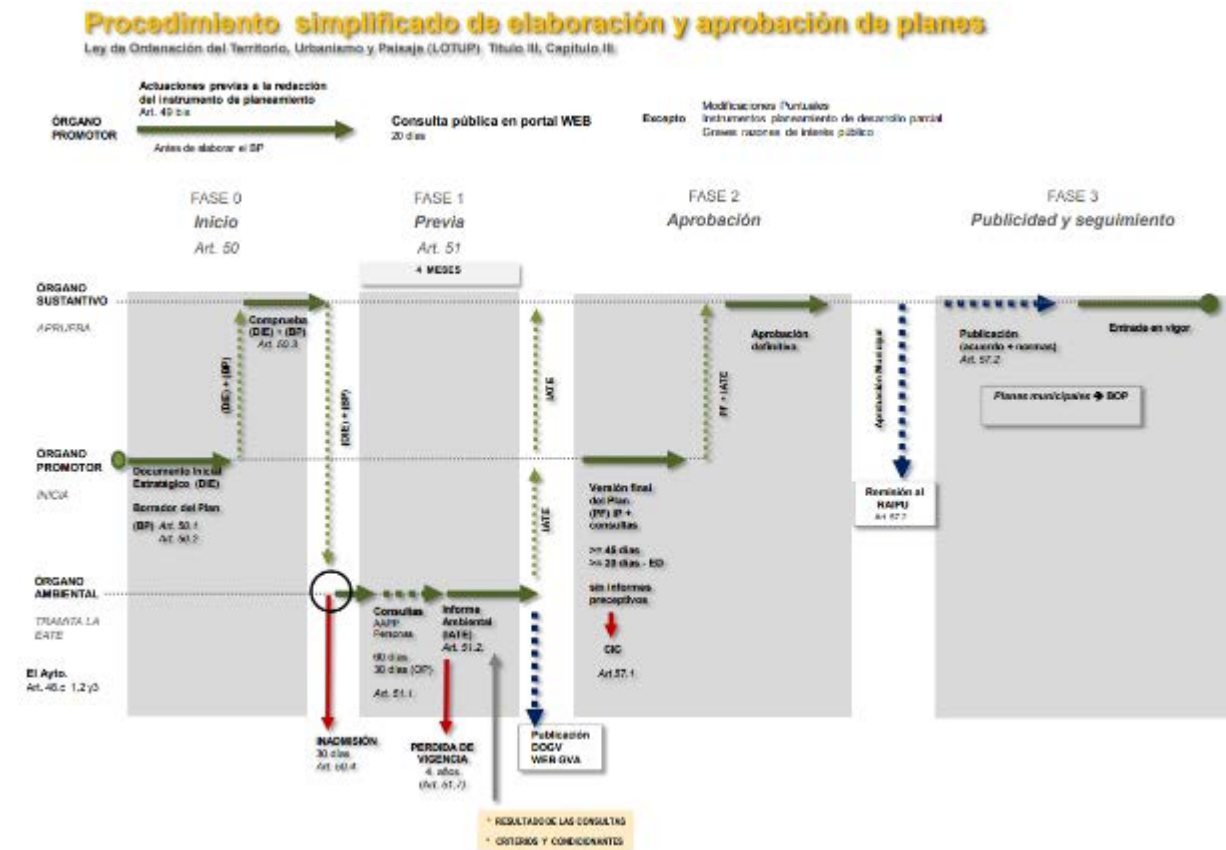


Ilustración 1. Procedimiento simplificado de elaboración y aprobación de planes

En primer lugar, el 23/12/2023 se remitió al órgano competente, el Documento de Inicio junto con el borrador del Plan para ser sometido al proceso de Evaluación Ambiental.

En fecha 29/05/2023 se recibe Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE en el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica del “Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vallada.

Este informe indica que se puede continuar con la tramitación del programa conforme a su normativa sectorial, con el cumplimiento de varias determinaciones que vienen descritas en los informes sectoriales recibidos.

Tras incorporar estos condicionantes al presente documento, se procede a exponer al público el Plan de Movilidad durante el periodo comprendido entre el 1 de julio y el 1 de agosto de 2023.

Tras el transcurso del periodo de exposición pública no se han recibido alegaciones, por lo que el presente documento es la **versión final del Plan** que pasará a ser informado por el Servicio de Movilidad Urbana y en caso de informe positivo, se procederá a la aprobación definitiva del PMUS por parte del Ayuntamiento.

1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

La redacción del Plan de Movilidad aparece ante la necesidad de ordenar todas aquellas acciones encaminadas a mejorar la movilidad actual en el municipio de Betxí. Betxí no tiene la obligación de la aplicación del artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana” (LMCV), que establece:

“la obligación de redacción de un plan de movilidad o la revisión del existente en los municipios de más de 20.000 habitantes, con motivo de la formulación o revisión del Plan General, o cuando se introduzcan en él las modificaciones relevantes en relación con la demanda de desplazamientos. Dicha obligación se extenderá igualmente a los municipios de población inferior a los 20.000 habitantes en aquellos casos en que el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.”

No obstante, el propio desarrollo del municipio pone de manifiesto la necesidad de planificar la movilidad para tratar de modificar las pautas actuales de movilidad. Por este motivo, una visión integral de la problemática existente permitirá proponer nuevas formas de movilidad más sostenibles. En este sentido, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se erigen como la principal herramienta para gestionar la movilidad municipal.

El Plan de Movilidad se estructura en dos documentos, diagnóstico y propuestas, que pretenden recoger un análisis que permita proponer un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando así una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



Ilustración 2. Objetivos de desarrollo sostenible. Naciones Unidas (ONU). Fuente: www.un.org.

2 METODOLOGIA

2.1 Estructura del PMUS

El Plan de Movilidad tiene como objetivo mejorar la movilidad de Betxí y para ello va a proponer nuevas actuaciones a ejecutar en el horizonte temporal 2023-2033. Este Plan debe convertirse en el instrumento que guíe las actuaciones referidas a movilidad a realizar en el municipio de Betxí en los próximos 10 años.

El PMUS revisa las prestaciones de la red de comunicaciones respecto todos sus modos y en atención a las afecciones que los mismos tienen sobre la calidad urbana, medioambiental y perceptiva. El análisis evaluará especialmente las condiciones del caminar, transporte público, bicicleta, nuevos modos emergentes, transporte de mercancías y vehículo privado. La revisión del reparto del espacio viario, así como su estado de conservación, bondad de trazado, capacidad, accesibilidad de los diferentes usos urbanos, estacionamiento, y nuevos requisitos espaciales para atender a la demanda latente y emergente. Atiende a su vez al grado de desarrollo actual y a las previsiones que el planeamiento disponga.

2.2 Fuentes de información y plan de toma de datos

Para la elaboración del actual documento de diagnóstico del Plan de Movilidad se han consultado diversas fuentes para obtener la información.

Betxí ha desarrollado en los últimos años 2 planes que representan la base para el desarrollo del municipio:

- Plan Estratégico (Año 2015)
- Plan de Sostenibilidad Urbana (Año 2020)
- Recuperación del espacio para el peatón y caminos escolares (Año 2018)

Adicionalmente a la información utilizada de ambos planes, a continuación, se muestra una relación de las instituciones a las que se ha solicitado información:

- Instituciones ámbito nacional y autonómico:
 - o Instituto Nacional de Estadística. Características demográficas del territorio y seccionado censal del municipio de Betxí.
 - o Ministerio de Fomento. Aforos en las carreteras del ámbito pertenecientes a la red básica nacional.
 - o Consellería d'habitatge, obres públiques i vertebració del territori. Aforos en las carreteras del ámbito pertenecientes a la red básica de la Comunidad Valenciana. Plan de Movilidad Metropolitano de Castellón.
 - o Dirección General de tráfico. Parque de vehículos.

La información obtenida se ha completado mediante una serie de mediciones de campo llevadas a cabo durante la redacción del presente documento.

- Inventario de las características del viario. Secciones viarias y accesibilidad.
- Inventario de las zonas de aparcamiento.
- Inventario de las paradas de transporte urbano.
- Inventario de las plazas de carga y descarga.
- Inventario de plazas de movilidad reducida.
- Inventario de zonas industriales.

2.3 Herramienta de análisis

La metodología utilizada para la elaboración del Estudio de Movilidad incluye el empleo de un sistema de información geográfica (GIS en su acrónimo en inglés). Estos sistemas tienen como misión almacenar, editar, analizar, compartir y mostrar información geográficamente referenciada, es decir, localizable en el territorio. Durante los últimos años se han convertido en una herramienta indispensable en la resolución de problemas asociados a la planificación territorial y la gestión de la ciudad.

De forma esquemática se pueden resumir en cuatro puntos las utilidades de un SIG:

- Localizar información espacialmente.
- Mostrar información de forma más efectiva e intuitiva.
- Analizar la información espacial desde varias fuentes de datos simultáneamente (es decir superponer distintas capas de información).
- Visualizar bases de datos espacialmente.

Se ha desarrollado un GIS del municipio de Betxí con los siguientes objetivos:

- Localizar espacialmente información recopilada: características socioeconómicas, usos del suelo, características de la red viaria, oferta y demanda de transporte público, movilidad y planeamiento.
- Analizar la estructura territorial actual del ámbito de estudio.
- Previsualizar la estructura del territorio en escenarios a corto y largo plazo.

3 ANÁLISIS SOCIOECONÓMICOS

3.1 Contexto territorial

Betxí es un municipio que forma parte del Área Funcional de Castelló según la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV). Este municipio forma parte de la comarca de la Plana Baixa y se sitúa a 21km de Castelló y a 65km de, ciudades que concentran los principales equipamientos y servicios dentro de la región.

Betxí linda con los términos municipales de Onda por el norte, con Artana por el oeste, con Nules por el sur y con Villareal por el este.

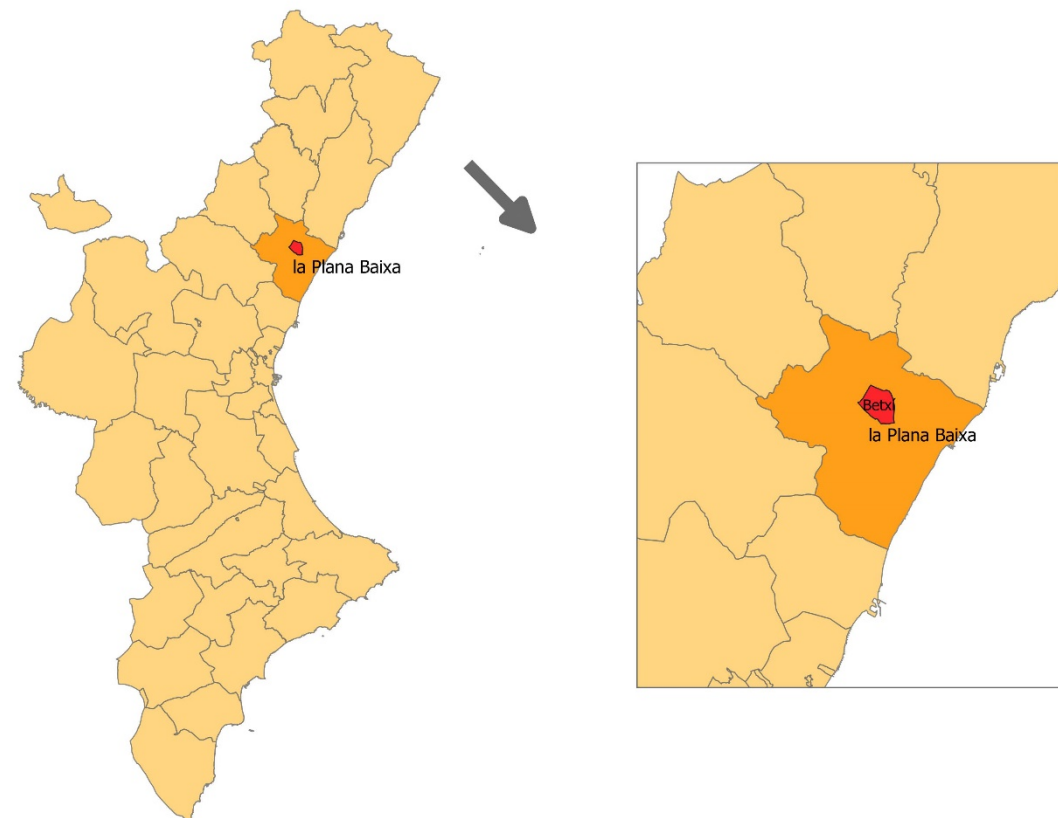


Ilustración 3. Ubicación del municipio en la Comunitat Valenciana. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la infraestructura viaria existente que permite la conexión a nivel provincial, en el término municipal de Betxí, el principal eje lo constituye la CV-10. Además, a pocos kilómetros, se sitúan la AP-7 y la N-340, que conectan todo el litoral mediterráneo. Estas vías permiten la conexión directa tanto con Castelló como con Valencia, ubicándose tan solo a 20 y 45 minutos respectivamente. Por otro lado, como vía de segundo orden, se encuentra la CV-222 la cual conecta con el municipio vecino de Les Alqueríes.

La infraestructura ferroviaria que une València con Barcelona también cruza la provincia de Sur a Norte y presenta paradas en Villarreal y Les Alqueríes. Esto supone recorrer unos 10km desde Betxí para acceder a estos servicios.

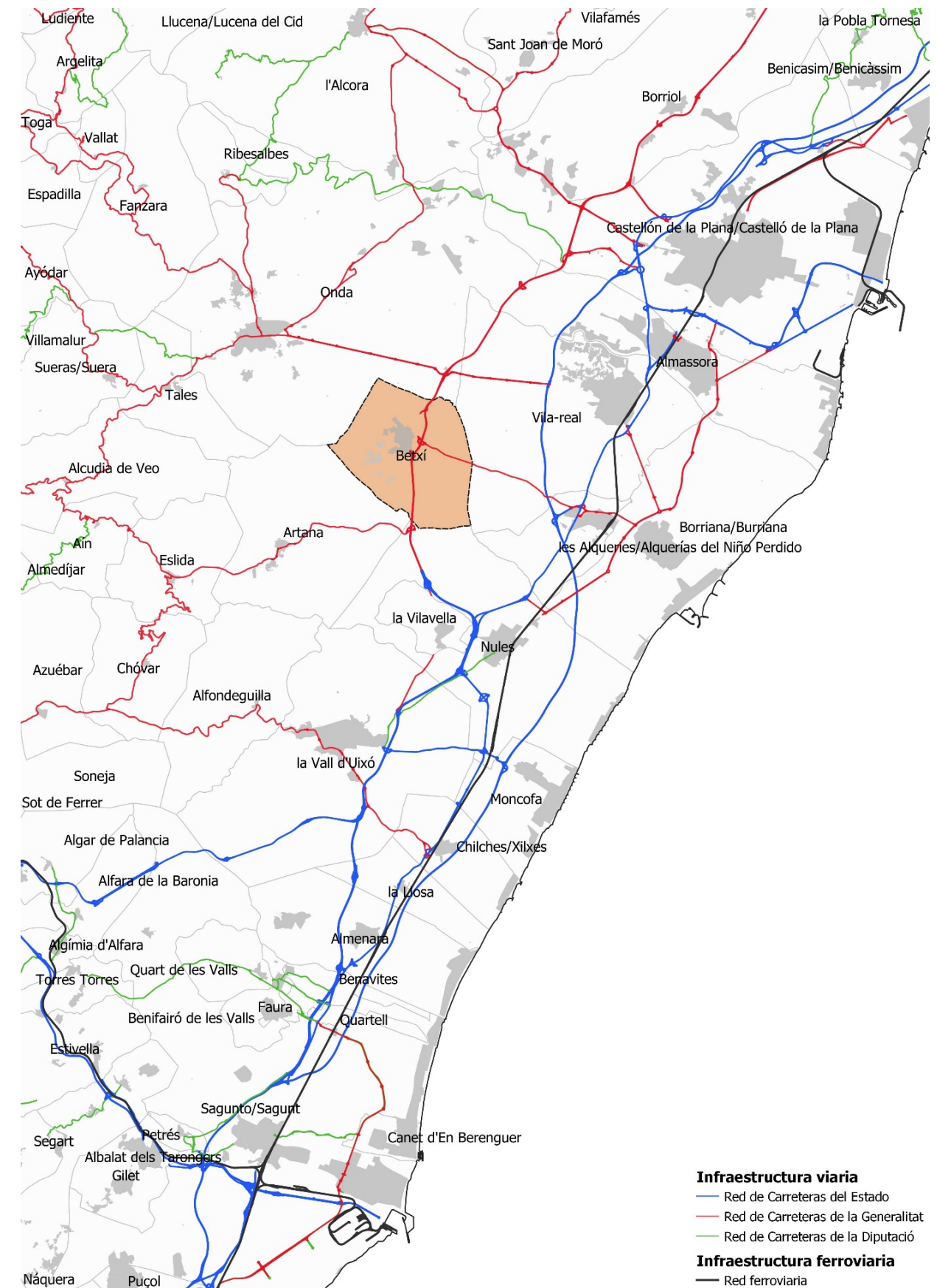


Ilustración 4. Ubicación del municipio en el eje interior. Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, cabe destacar dos modificaciones en la calificación, que han pasado de industrial a residencial. Estas modificaciones reducirán el paso de vehículos pesados por el interior del casco urbano. Estas zonas son:

- Zona industrial en Camí Sant Francesc
- Zona industrial junto al colegio

Mediante estas actuaciones se conseguirá reducir el paso de vehículos pesados, mejorando la seguridad vial, las emisiones y la calidad de los habitantes de Betxí. No obstante, el problema no está resuelto y quizá en el largo plazo sería conveniente una ronda industrial que circunvale el casco por el norte y conecte con la zona industrial del Canyaret y la CV-10.

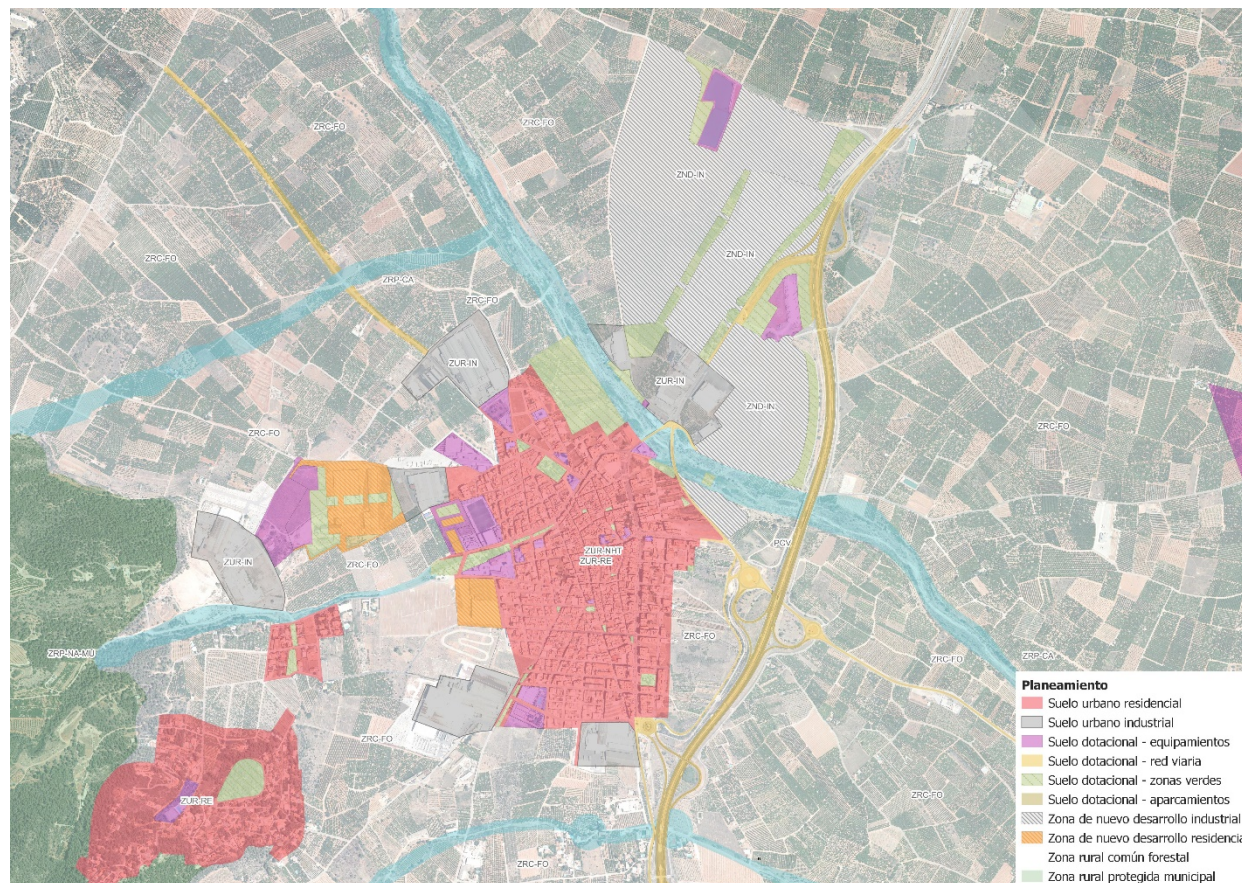


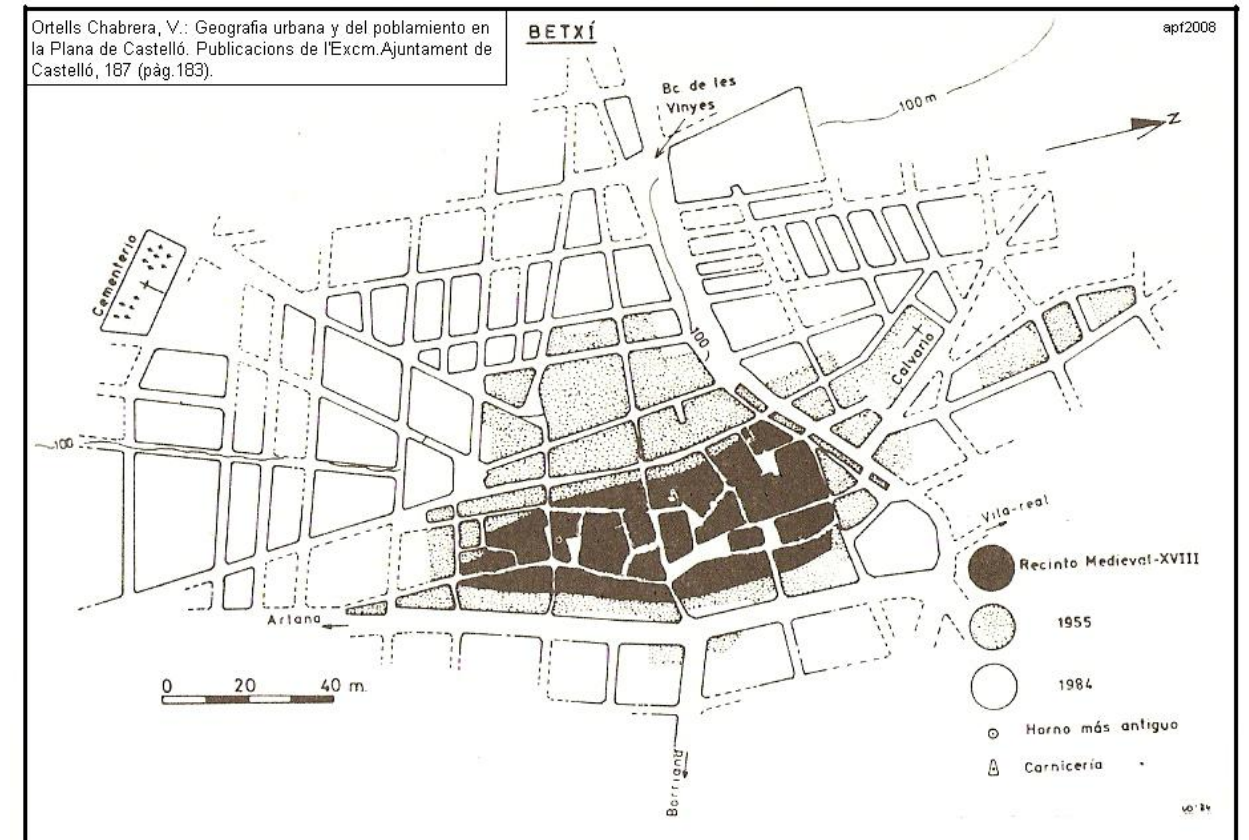
Ilustración 6. Planeamiento vigente (No actualizado según se ha podido comprobar con el planeamiento aprobado por el Ayuntamiento). Usos del suelo urbano y urbanizable. Fuente: Visor GVA.

3.4 Zonificación

De acuerdo al planeamiento vigente se observa en el casco urbano una zonificación clara que se divide en casco antiguo, ensanche y nuevos desarrollos.

A su vez, el casco antiguo podría dividirse en dos, el casco antiguo estricto, formado por plaza Mayor y todas las calles que llegan a ella, y los arrabales, que serían las calles adyacentes que forman el resto del casco antiguo.

Toda la trama del casco antiguo se caracteriza por disponer calles con un trazado sinuoso y de ancho reducido.



Evolución urbana de Betxí. 1955 (Delimitación del Suelo Urbano, Ayuntamiento de Betxí) 1984 (Ayuntamiento de Betxí, revisado).

Ilustración 7. Recinto medieval. Fuente: Ayuntamiento de Betxí.

El ensanche se caracteriza por disponer de una configuración de calles ortogonales con un ancho que supera los 10 metros.

Finalmente, en la trama urbana destacan los sectores industriales, que se organizan de forma que rodean al casco urbano sin existir una continuidad o conexión entre ellos. Solo la zona industrial situada al norte (Polígono industrial Canyaret) está ordenado y dispone de accesos tanto rodados como para movilidad activa.

3.5 Población

Según los datos más recientes (año 2021), Betxí cuenta con una población de 5.605 habitantes. A continuación, se analiza la distribución geográfica de la población, así como su composición por edades. Los datos de población han sido obtenidos de la información abierta del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del padrón municipal.

Se estima que entorno un 4% de la población de Betxí se concentra en las urbanizaciones de Versalles, Montserrat, Penya Negra y El Solaig. Otro porcentaje menor se distribuye en viviendas dispersas por el término municipal, suponiendo la población del casco el 95%.

3.5.1 Concentración de la población

La densidad de población en la localidad es de 261,92 habitantes/km², considerando la superficie total del término municipal, que asciende a unos 21,4 km².

3.5.2 Crecimiento de la población

Se observa a continuación una gráfica con la evolución de la población municipal en los últimos 20 años.

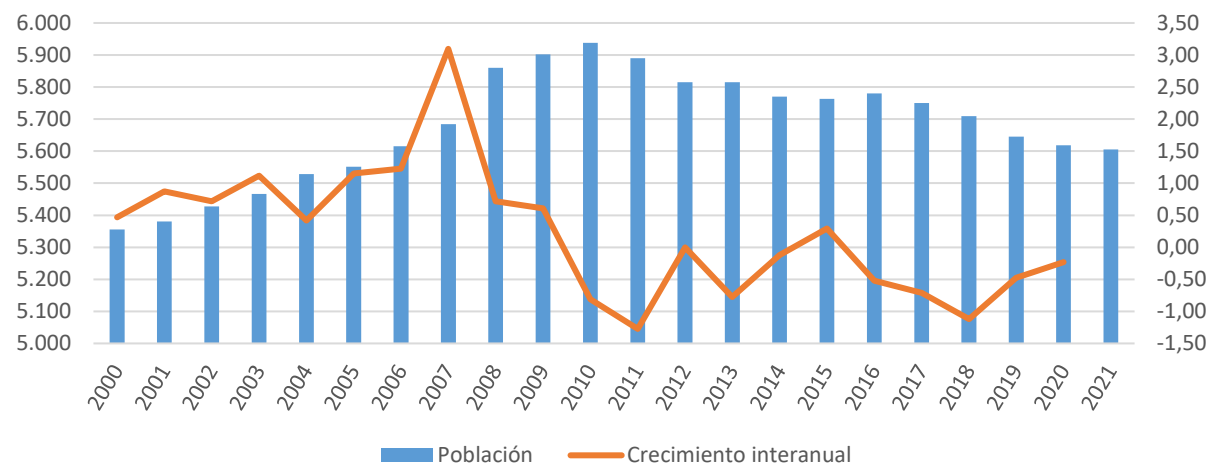


Ilustración 8. Evolución de la población en los últimos 20 años. Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por el Instituto Valenciano de Estadística.

Como se puede observar, el anterior gráfico muestra el crecimiento interanual del municipio durante los últimos 20 años. La primera parte de la década de los 2000 viene marcada por un crecimiento notable de la población, el cual está relacionado con la situación económica que caracterizaba el país durante esa época. Esto provocó que Betxí tuviese su máximo de población el año 2010, con 5.938 habitantes. Es a partir de este mismo año donde la tendencia positiva se ve afectada provocando la disminución de la población hasta la actualidad, situándose en 5.605 habitantes.

3.5.3 Edad y sexo de la población

Atendiendo a la distribución de la población por sexo, la pirámide poblacional muestra que el 49,47% de la población es masculina y el 50,53% es femenina.

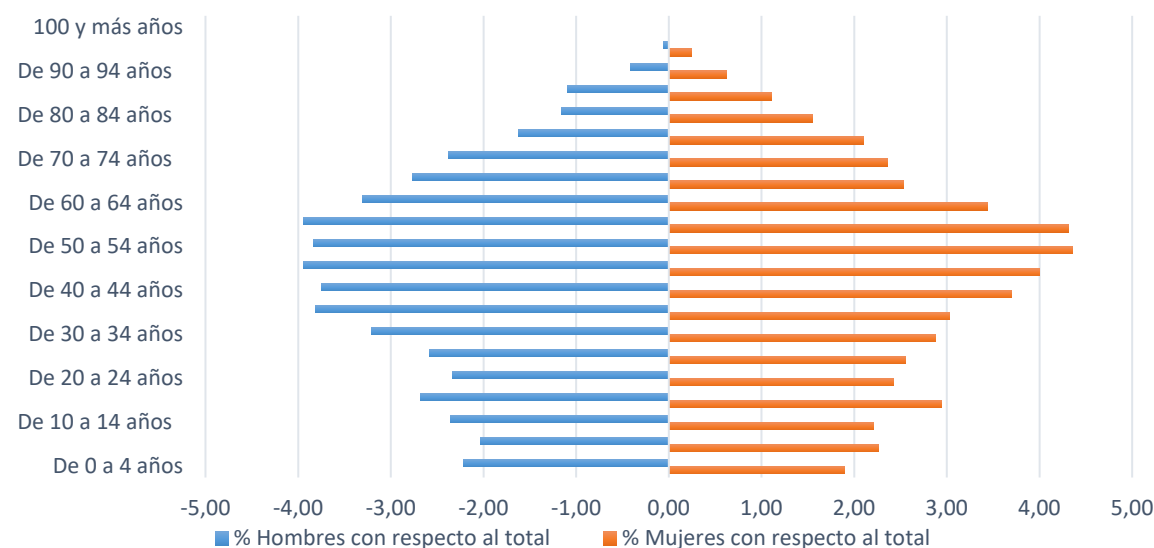


Ilustración 9. Pirámide poblacional de Betxí. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

A partir de los datos poblacionales presentados en la ilustración anterior, se ha llevado un análisis demográfico por grupos de edad, considerándose:

- Niños: personas con edades entre 0 y 15 años
- Jóvenes: personas con edades entre 16 y 34 años
- Adultos: personas con edades entre 35 y 64 años
- Mayores: personas con edad superior a 65 años.

Los resultados del análisis son los que se muestran en la siguiente tabla:

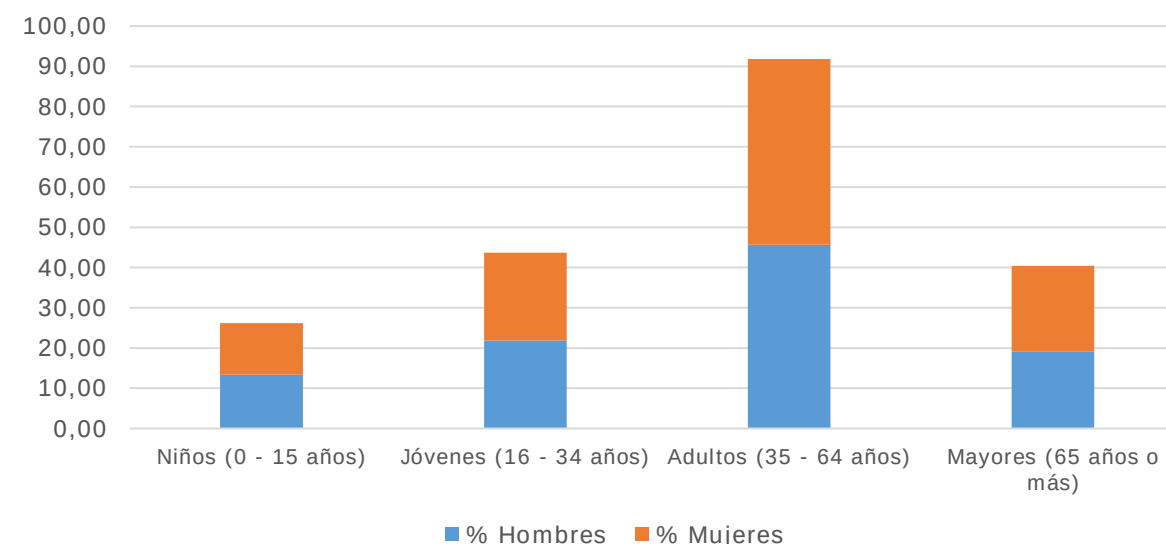


Ilustración 10. Distribución de la población por grupos de edad. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Con ello, es posible determinar la tasa de dependencia económica existente en el municipio. Este indicador proporciona el peso, en términos porcentuales, de la población no activa (con edad superior a 65 años o inferior a 16 años) respecto a la población potencialmente activa.

Este indicador se mide como sigue:

$$\text{Tasa de dependencia} = \frac{\text{población no activa (población < 16 años + población > 65 años)}}{\text{población activa (población entre 16 y 65 años)}} \times 100$$

Así pues, la tasa de dependencia resultante en el municipio es del 49,19%, siendo la tasa de dependencia infantil del 19,35% y la tasa de dependencia envejecida del 29,84%.

3.6 Otras variables socioeconómicas

3.6.1 Nivel de estudios

Se ha realizado también un análisis del nivel de estudios de la población, el cual se ilustra en la siguiente figura:

Nivel de estudios de la población

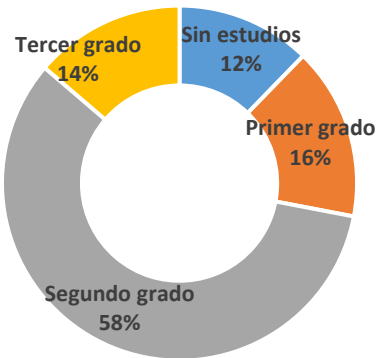


Ilustración 11. Nivel de estudios de la población. Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por el instituto valenciano de estadística (IVE).

Esta estadística muestra que un 58% de la población tiene estudios de segundo grado y hasta un 14% de la población tienen estudios superiores.

3.6.2 Procedencia de la población

Por otro lado, la población por nacionalidades se distribuye como muestra la siguiente figura:

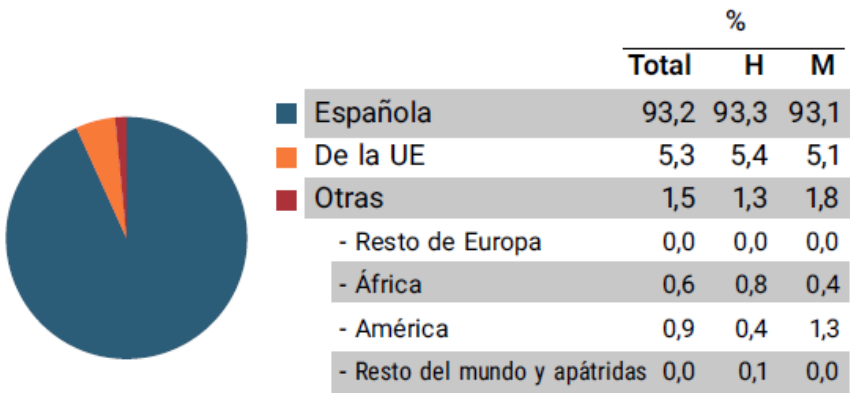


Ilustración 12. Población por nacionalidad. Fuente: Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball de la Generalitat Valenciana.

Se observa que la población extranjera supone un porcentaje importante del total, siendo esta el 6,8% del total mientras que la población de nacionalidad española supone el 93,2%.

3.6.3 Vivienda

Los datos del censo de población y viviendas elaborado en el año 2011 mostraron que el municipio contaba con un total de 3.149 viviendas, de las cuales 2.302 eran utilizadas como vivienda principal y 234 como secundarias. El resto de las viviendas estaban vacías.

3.6.4 Actividad económica

El municipio de Betxí cuenta con un total de 156 empresas, que se distribuyen de la siguiente forma de acuerdo al sector de su actividad principal.

Empresas según sector de actividad

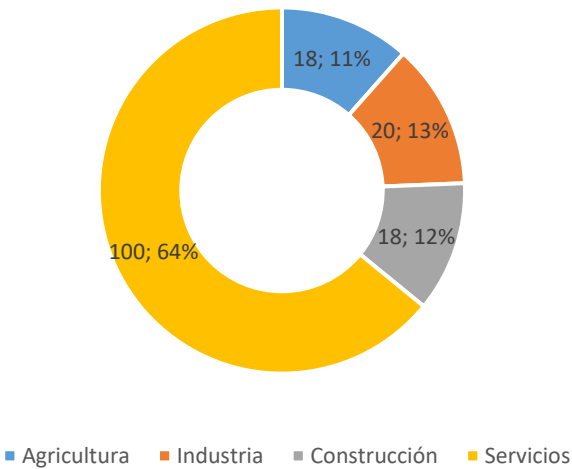


Ilustración 13. Empresas existentes en el municipio según sector en el año 2021. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del instituto valenciano de estadística (IVE).

Para el último año, estos datos se traducen en la siguiente distribución:

Número de contratos según actividad económica

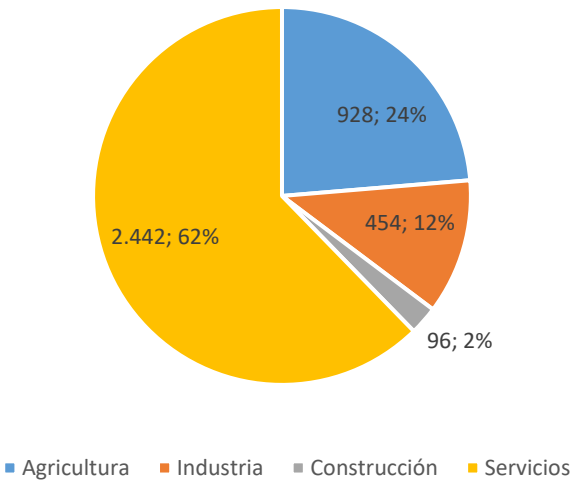


Ilustración 14. Número de contratos según actividad económica en el municipio en el año 2021. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del instituto valenciano de estadística (IVE).

De estas tablas se desprenden que el principal motor de la economía familiar en el municipio es el sector servicios, que en el último año acumuló un 62% del total de los contratos. El resto de contratos se reparten entre el sector agrícola, el sector industrial y el sector de la construcción, con 24%, 2% y 12% respectivamente.

Por último, también se ha hecho un análisis de la tipología de los contratos de Betxí, el cual se muestra a continuación:

Tipología de los contratos

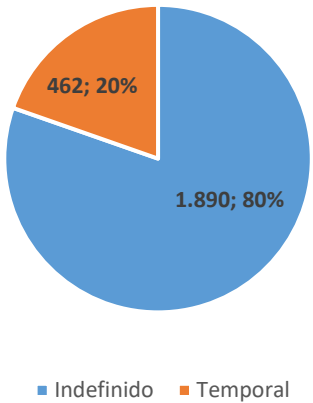


Ilustración 15. Tipología de los contratos en el año 2021. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del instituto valenciano de estadística (IVE).

Se observa que el 80% de los contratos afiliados en la Seguridad Social son de carácter indefinido, mientras que el 20% restante son de carácter temporal.

3.6.5 Tamaño medio familiar

El tamaño medio familiar en España se estima en 2,51. En Betxí, esta cifra es algo superior; siendo la ocupación media del hogar de 2,75 personas.

La ocupación pormenorizada, según datos del censo del Instituto Valenciano de Estadística del año 2021 es la que se observa en la siguiente gráfica.

Hogar según tamaño

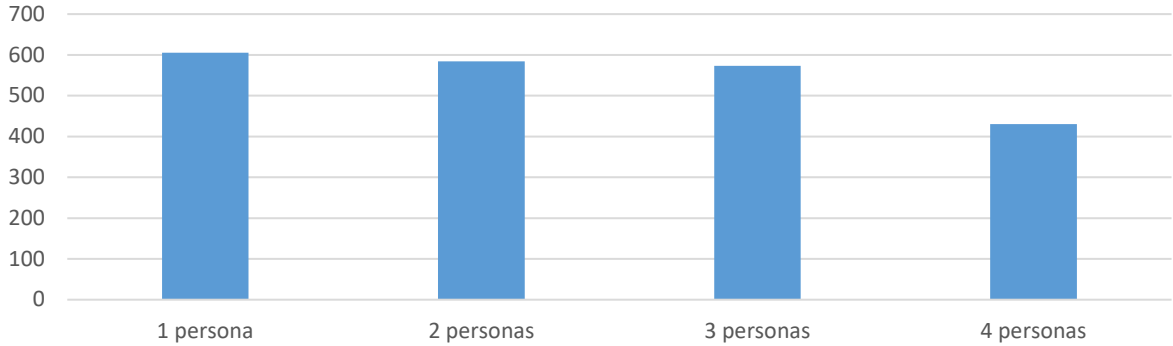


Ilustración 16. . Número de hogares según su tamaño. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del instituto valenciano de estadística (IVE).

3.6.6 Motorización

El parque de vehículos en Betxí según el instituto Valenciano de la Estadística correspondientes al día 1 de enero de 2021, es de 4.953 unidades (considerando tractores y otros vehículos). En porcentaje, los turismos representan un 66% del parque total, camiones y furgonetas el 16% y las motocicletas y ciclomotores el 13%.

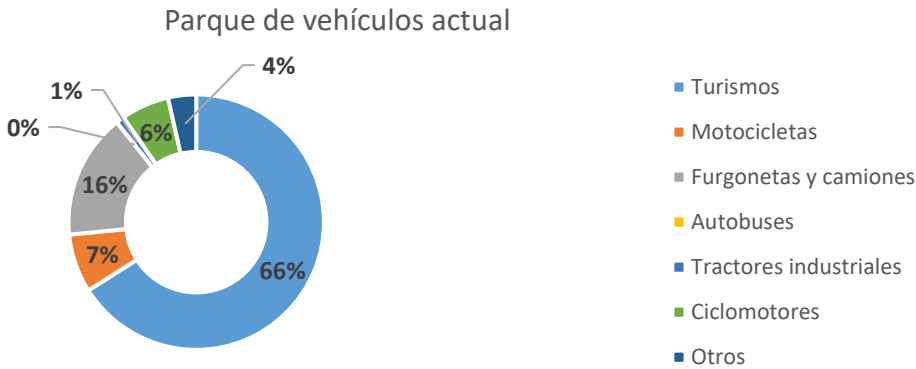


Ilustración 17. Parque de vehículos Betxí. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística año 2021.

La evolución del parque de vehículos de Betxí se ha mantenido estable con un ligero incremento de los turismos en los cuatro últimos años, según el periodo analizado comprendido entre los años 2010 y 2021.

Evolución del parque de vehículos

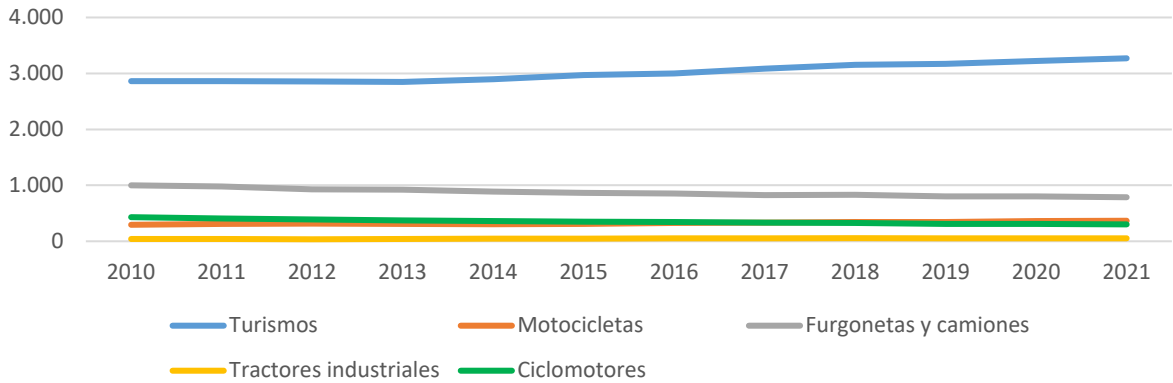


Ilustración 18. Evolución Parque de vehículos en Betxí. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Valenciano de Estadística.

Análisis por tipo de combustible

Se analiza también el tipo de combustible del parque de vehículos de 2021. Se observa que el vehículo eléctrico continua sin entrar en el parque móvil de Betxí.

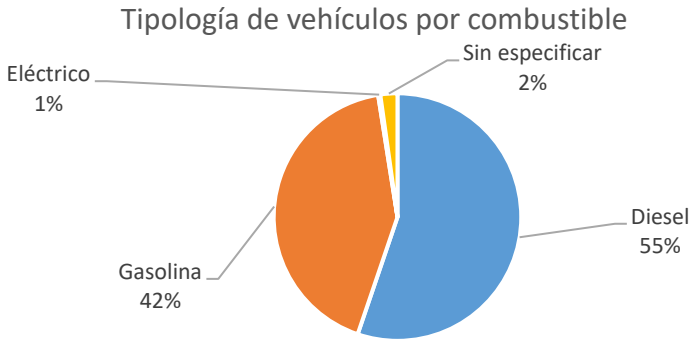


Ilustración 19. Distribución del tipo de combustible en el parque de vehículos. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística año 2021.

4 INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE

4.1 Características generales

El Título III de las directrices de la ETCV se refiere a la infraestructura verde del territorio. La infraestructura verde de la Comunitat Valenciana está integrada por:

- a) Los espacios que constituyen la Red Natura 2000 en la Comunitat Valenciana, designados o declarados de conformidad con lo establecido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y Biodiversidad.
- b) La red que comprende los espacios naturales protegidos declarados como tales de conformidad con la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana, incluyendo, en su caso, sus áreas de amortiguación de impactos.
- c) Las áreas protegidas formalmente designadas por instrumentos internacionales, señaladas en el artículo 49 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.
- d) Las zonas húmedas catalogadas y las cavidades subterráneas incluidas en el correspondiente catálogo, tal y como se prevé en la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana.
- e) Los montes de dominio público y de utilidad pública o protectores que se encuentren incluidos en el correspondiente catálogo, así como los terrenos que sean clasificados como áreas de suelo forestal de protección en el Plan General de Ordenación Forestal de la Comunitat Valenciana formulado en desarrollo de la Ley 3/1993, Forestal de la Comunitat Valenciana, o instrumento de ordenación que le sustituya.
- f) Los espacios litorales de interés ambiental y cultural que no se encuentren incluidos en ninguno de los supuestos anteriores.
- g) Los espacios de interés cultural a los que se refiere el artículo 21.3, de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, según redacción dada por la Ley 12/2009, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat.
- h) Las zonas que se encuentren sometidas a riesgo de inundación, de acuerdo con lo establecido al respecto en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana y sus modificaciones y revisiones.
- i) Las zonas que presenten un riesgo significativo de erosión o contaminación de acuíferos, definidas y delimitadas de acuerdo con los criterios y normas establecidas en la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y, en su caso, por un Plan de Acción Territorial confeccionado a tal efecto.
- j) Las zonas críticas respecto a cualquier riesgo natural e inducido significativo, definidas y delimitadas de acuerdo con los criterios y normas establecidas en la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y, en su caso, por un Plan de Acción Territorial confeccionado al efecto.

- k) Las áreas en las que el planeamiento territorial, ambiental y urbanístico, en desarrollo de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y de las respectivas normativas sectoriales, establezca explícitamente como adecuadas para su incorporación a la mencionada infraestructura verde, por su interés para la conservación y disfrute del paisaje, para la protección de terrenos que presenten especiales valores agrarios cuya preservación sea conveniente para el medio rural o para la protección de espacios naturales que, sin haber sido declarados expresamente como protegidos, reúnan valores naturales merecedores de protección o se hallen profundamente transformados y en los que sea necesario establecer medidas de rehabilitación destinadas a disminuir los impactos paisajísticos existentes.
- l) Los espacios de la zona marina, teniendo en cuenta que la delimitación, ordenación y gestión de los mismos deberá hacerse de forma conjunta con los terrenos litorales a los que se encuentren asociados.
- m) Las áreas, espacios y elementos que garantizan la adecuada conectividad territorial y funcional entre los diferentes elementos constitutivos de la infraestructura verde, con especial referencia a las áreas fluviales y los conectores ecológicos y territoriales.

Asimismo, se establece que “todos los instrumentos que desarrollan la estrategia territorial, así como los contemplados en la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, deberán definir la infraestructura verde del territorio de su ámbito de actuación con carácter previo al diseño de las actuaciones transformadoras del territorio que en ellos se propongan”.

La infraestructura verde del municipio de Betxí queda constituida por:

- Los terrenos forestales (suelo clasificado en el PATFOR y suelo incluido en el inventario forestal).
- El dominio público hidráulico, incluyendo sus zonas de servidumbre, así como aquellos terrenos de ribera de especial relevancia ecológica.
- Las vías pecuarias que discurren por el término municipal.
- Paisajes de relevancia regional
- Bienes de interés cultural
- La red de caminos y senderos
- Las zonas verdes, parques y jardines del suelo urbano.

La siguiente ilustración muestra los diferentes elementos de la infraestructura verde que se encuentran dentro del término municipal de Betxí.

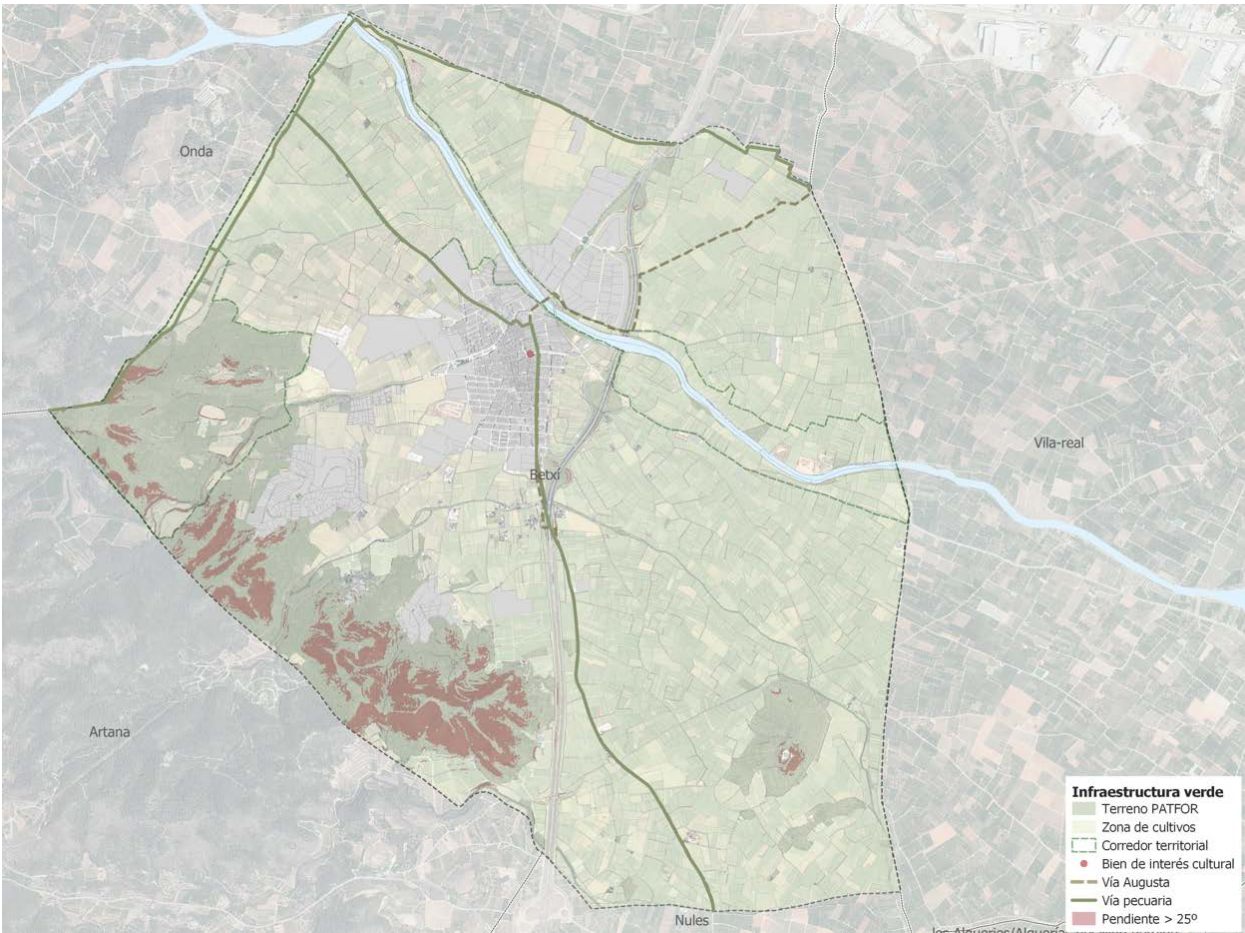


Ilustración 20. Elementos de la infraestructura verde de Betxí. Fuente: Elaboración propia.

4.2 Vías pecuarias

Dentro del término municipal de Betxí se diferencian dos tipos de vías pecuarias existentes: Colada y Vereda. Estas vías pecuarias son caminos de trashumancia que unen los lugares típicos de pastoreo de España. Además, son fuentes biológicas con gran presencia de vegetación y fauna. También en ellas se pretende promover el uso público por medio de actividades compatibles a su diseño tradicional, como el senderismo o el cicloturismo. Por ello, debería estudiarse la posibilidad de incorporar estos elementos en la red de itinerarios ciclopeatonales del municipio y tratar de impulsar a nivel regional la revalorización de estos elementos de la infraestructura verde. Estas son: La Colada de los Caminos de Onda y Nules y la Vereda de la Raya con Onda. Estas vías pecuarias atraviesan el término municipal de norte a sur. La siguiente ilustración muestra las vías pecuarias que se encuentran dentro del término municipal de Betxí.

NOMBRE	TIPOLOGÍA	DESLINDE	ANCHURA LEGAL (m)	ANCHURA NECESARIA (m)	LONGITUD (m)
Vereda de la Raya con Onda / Vereda de los Términos	Vereda	No	10.00	8.00	6.928
Colada de los Caminos de Onda y Nules	Colada	No	75.00	6.00	6.380

Tabla 2. Relación de vías pecuarias en el término municipal. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de GVA.

4.3 Inundabilidad

Se ha realizado un análisis de la peligrosidad de inundación dentro del término municipal de Betxí. Este análisis es un instrumento de apoyo a la hora de realizar estudios de planificación territorial, tal y como es el presente Plan.

Para el análisis de la peligrosidad de inundación, se han tenido en cuenta dos cartografías oficiales que analizan este factor: el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) y el Plan de Acción Territorial sobre Riesgo de Inundación de la Comunitat Valenciana (PATRICOVA). Este análisis se ha realizado a nivel de término municipal y a nivel de casco urbano. La siguiente ilustración muestra la peligrosidad de inundación de todo el término municipal:

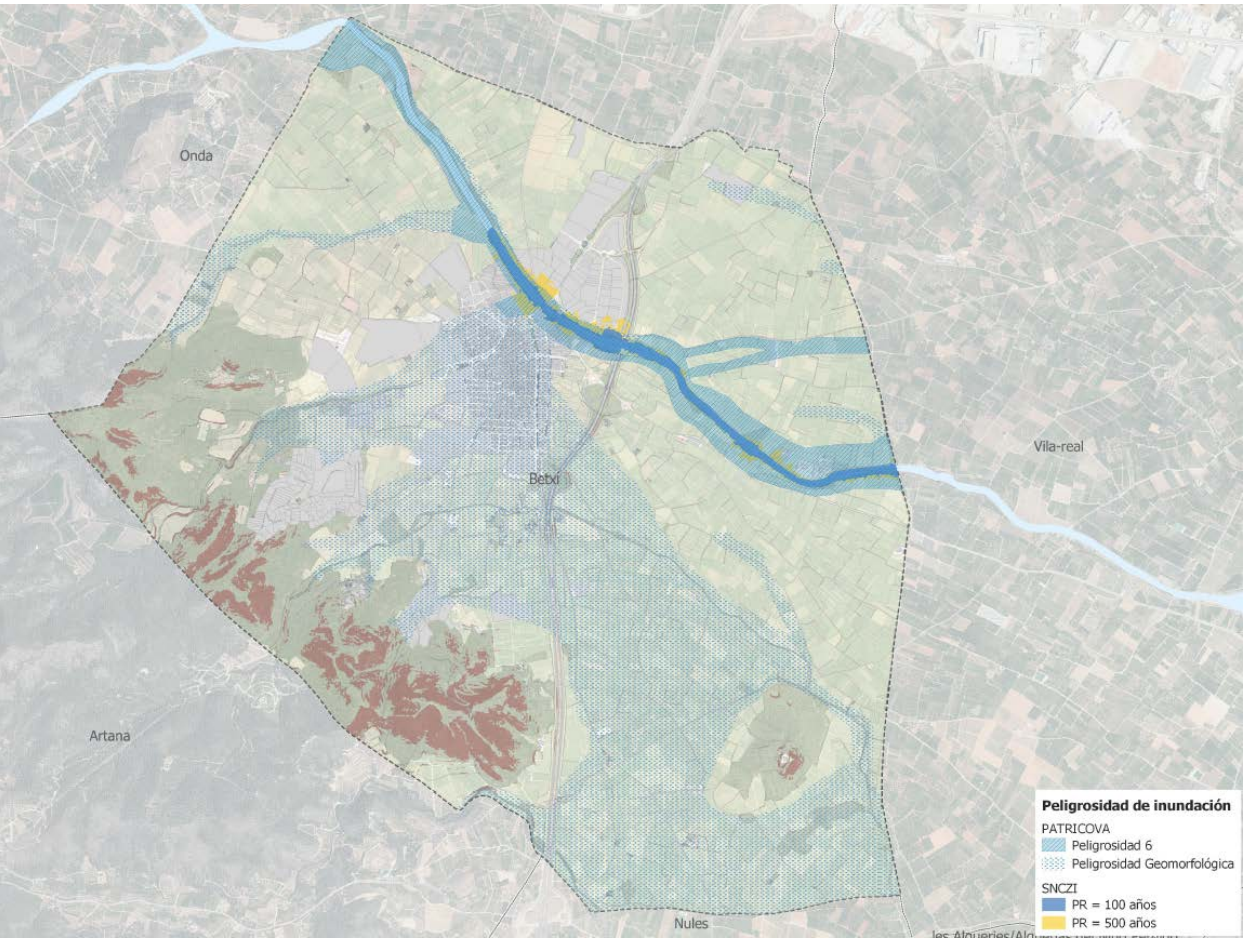


Ilustración 21. Peligrosidad de inundación del término municipal de Betxí. Fuente: Elaboración propia.

Se observa que dentro del término municipal existen varios niveles de peligrosidad. Respecto a la cartografía aportada por el PATRICOVA, se diferencian dos niveles, la peligrosidad 6 (nivel de peligrosidad más bajo) y la peligrosidad geomorfológica (nivel de peligrosidad, asociado a elementos del territorio). La peligrosidad 6 se encuentra asociada y coincide con el cauce del Riu Sec de Betxí. También existe este nivel en algunos puntos de rotura provocados por el mismo cauce. Por otro lado, existe la peligrosidad geomorfológica, la cual está asociada a diferentes procesos de inundación (llanuras, abanicos aluviales, barrancos...), se reparte por diferentes puntos a lo largo de todo el término municipal. Además, este tipo de peligrosidad afecta al casco urbano de Betxí. Por otro lado, la peligrosidad asociada al SNCZI se ubica en el propio cauce del Riu Sec de Betxí, donde se diferencia entre dos tipos de peligrosidad, la

asociada a periodos de retorno de 100 años y la que se corresponde a un periodo de retorno de 500 años.

La siguiente ilustración muestra a mayor detalle la peligrosidad de inundación que afecta al casco urbano.

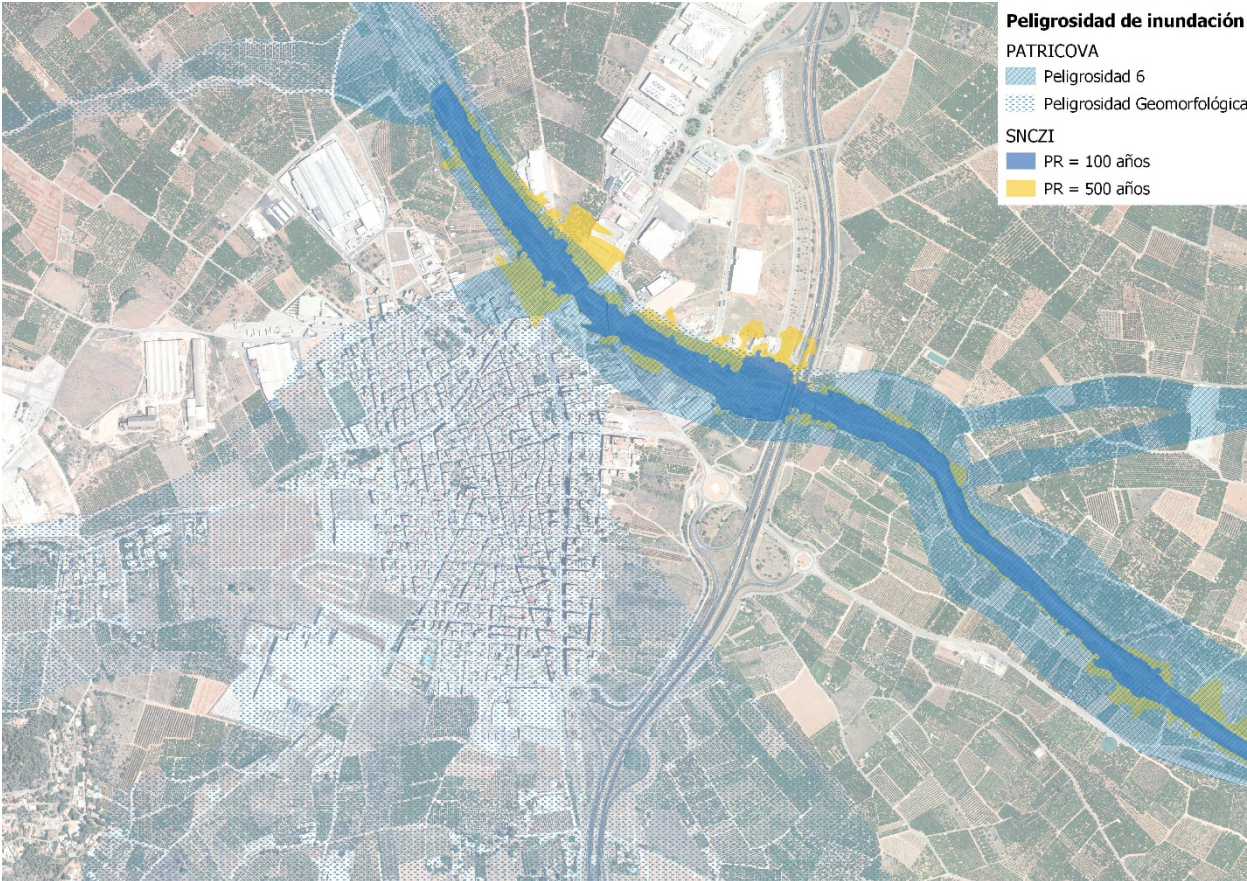


Ilustración 22. Peligrosidad de inundación del casco urbano de Betxí. Fuente: Elaboración propia.

5 PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Para el desarrollo del Plan de Movilidad se ha planteado un Plan de Participación Ciudadana (PPC) que incorpora los temas a tratar para la toma de decisiones.

En el presente documento se recogen los resultados obtenidos de la participación realizada durante el proceso de redacción del Plan de Movilidad Metropolitano de Castellón (PMoMe).

Posteriormente se prevé la realización de nuevas acciones para complementar las conclusiones obtenidas en esta primera fase participativa.

5.1 Objetivos

Los principales objetivos del PPC son:

Objetivo 1. Informar e involucrar a la sociedad en el Plan: Implicar en la mejora de la ciudad a todas las personas posibles que quieran, desde sus respectivas ópticas, colaborar en la mejora de Betxí apuntando hacia una mejor calidad de vida.

Objetivo 2. Eficiencia. Incorporar el legado de otros procesos participativos y mecanismos existentes para proseguir y profundizar en los aspectos concretos a desarrollar por el PMM.

Objetivo 3. Máxima representatividad e inclusividad. No todas las personas tienen facilidad de participar. Se ha elaborado un programa de actividades con metodologías colaborativas para incorporar al máximo de estamentos y generaciones posible, desde escolares hasta mayores, con especial atención a la perspectiva de género.

Objetivo 4. Transversalidad institucional y relación con la ciudadanía. Los trabajos de diagnóstico y propuestas obligarán a todos los servicios municipales a la coordinación y a interactuar de una forma más cercana con la ciudadanía.

Objetivo 5. Perdurable. Introduciendo la autoevaluación y seguimiento para evolucionar de forma continua y satisfacer las necesidades de la población, construyendo la metodología conforme a retos, objetivos y grado de satisfacción o desempeño mediante la evaluación del retorno.

5.2 Programa de acciones

Los mecanismos participativos se inician con la programación del PPC en distintas etapas, desde los trabajos previos necesarios para arraigarse al territorio, hasta la última fase de evaluación y seguimiento:

- Etapa 0 Encuesta previa realizada por el PMoMe. Octubre 2018
- Etapa 1 Presentación del Plan de Movilidad. Segundo semestre de 2022
- Etapa 2 Participación inclusiva y género. Primer semestre 2023
- Etapa 3 Presentación de la versión final del Plan. Segundo semestre 2023
- Etapa 4. Informe de alegaciones. Devolución de resultados y conclusiones. Segundo semestre 2023

5.3 Difusión y comunicación

IMAGEN

El Plan de Movilidad cuenta con un logo identificativo, que aparece en todo el material de comunicación que se va preparando a lo largo de los trabajos:

PMM Betxí

REDES SOCIALES

Se plantea la difusión y comunicación de las distintas convocatorias y trabajos del Plan de Movilidad a través de las redes sociales del ayuntamiento. Para ello, el equipo técnico ha facilitado la información necesaria a la persona responsable de la comunicación municipal.

5.4 Descripción de las acciones participadas

5.4.1 Etapa 0. Encuesta previa

El objeto de la encuesta es conocer el comportamiento de los ciudadanos en temas de movilidad.

Se ha dispuesto de una muestra de 120 personas, que representan el 2% de la población. Se muestra a continuación los resultados de las encuestas:

Bloque I. El primer bloque de preguntas está encaminado a conocer las características de los encuestados.

Género

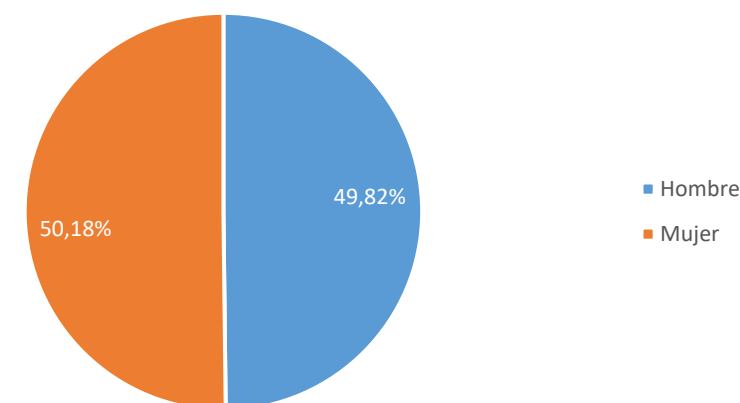


Ilustración 23. Porcentaje de encuestados por género. Fuente: PMOME.

Se observa que han contestado a la encuesta un porcentaje similar de hombres y mujeres.

Grupo de edad

El grupo de edad que ha realizado la encuesta es las personas mayores de 5 años con los siguientes grupos de edad.

Franjas de edad

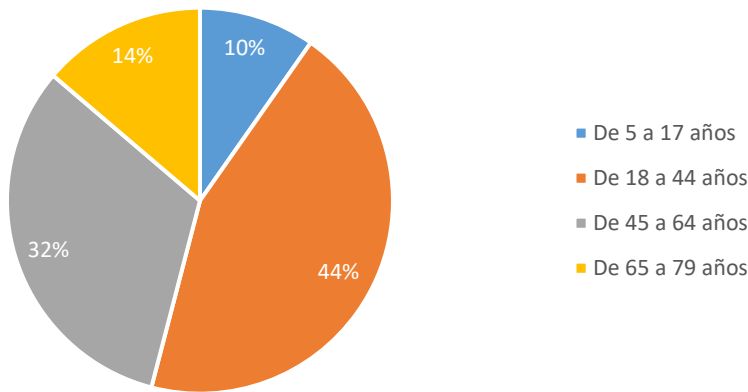


Ilustración 24. Porcentaje de encuestados por grupo de edad. Fuente: PMOME.

Disponibilidad de vehículo

Se observa que el 61% de la población de Betxí dispone de vehículo propio para desplazarse.

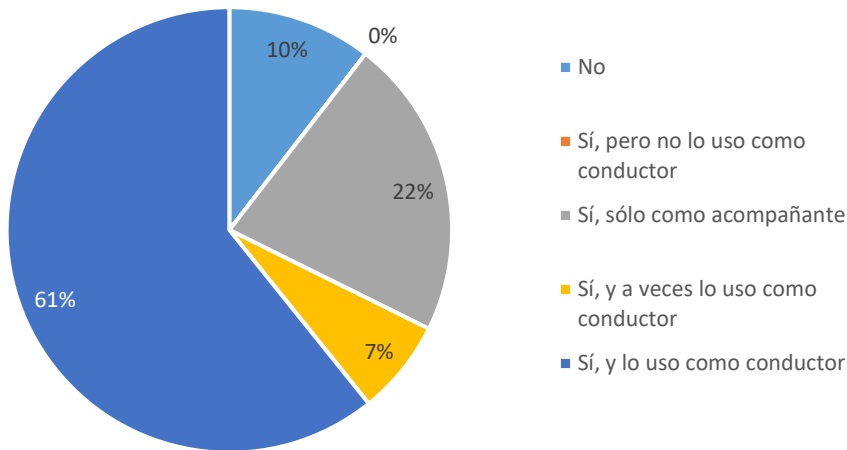


Ilustración 25. Porcentaje de disponibilidad de vehículo propio. Fuente: PMOME.

Bloque II. El segundo bloque de preguntas está encaminado a conocer las características de la movilidad de los encuestados.

Número de desplazamientos diarios

Según los datos del PMoMe, la población de Betxí realiza una media de 2,8 desplazamientos por persona y día.

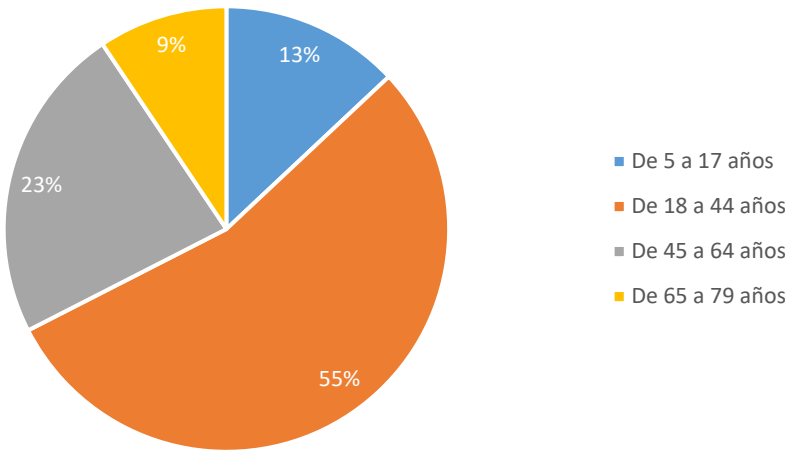


Ilustración 26. Porcentaje de viajes por grupo de edad. Fuente: PMOME.

Se observa que los grupos de edad que mayor número de viajes diarios realizan son los que están en edad de trabajar, es decir, desde los 18 años hasta los 64 años, siendo el grupo comprendido entre los 18 años hasta los 44 años el que mayor porcentaje registra, recogiendo un 55% del total de los viajes.

Viajes por modo prioritario

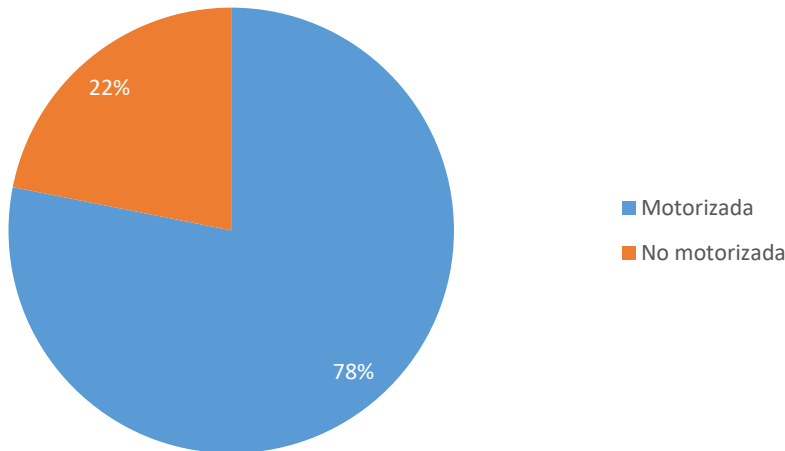


Ilustración 27. Porcentaje de viajes por modo prioritario. Fuente: PMOME.

Se observa que el 78% de los desplazamientos realizados en Betxí son utilizando medios motorizados, por lo que los medios no motorizados suponen un 22% del total.

Viajes internos

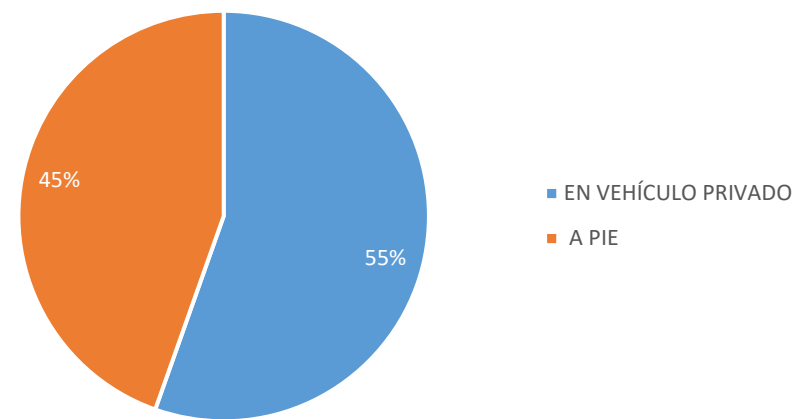


Ilustración 28. Porcentaje del modo de desplazamiento en los viajes internos. Fuente: PMOME.

Se observa que el modo de transporte en los viajes internos de Betxí está bastante equilibrado, donde el 45% de la población realiza los desplazamientos a pie y el 55% restante lo hace mediante vehículo privado. El casco urbano de Betxí presenta un tamaño reducido donde prácticamente todas las distancias son salvables a pie.

Se observa que más del 50% de la población se desplaza todos los días laborables, mientras un 18% solo lo hace varias veces por semana. El número de viajes por persona es de 2,07.

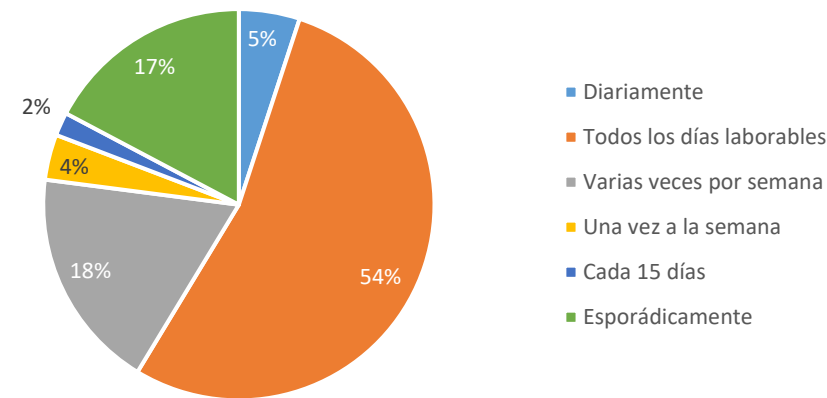


Ilustración 29. Porcentaje de la frecuencia de los desplazamientos. Fuente: PMOME.

Motivo del desplazamiento

El principal motivo de desplazamiento es por motivos obligados (trabajo, estudios...), con un 52%.

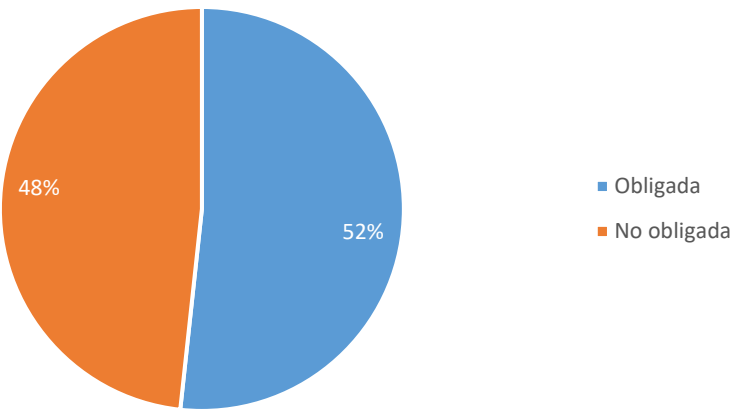


Ilustración 30. Porcentaje del motivo de desplazamiento. Fuente: PMOME

Teniendo en cuenta las movilidades obligadas de los residentes, según los datos analizados el reparto modal de este tipo de desplazamientos es el siguiente:

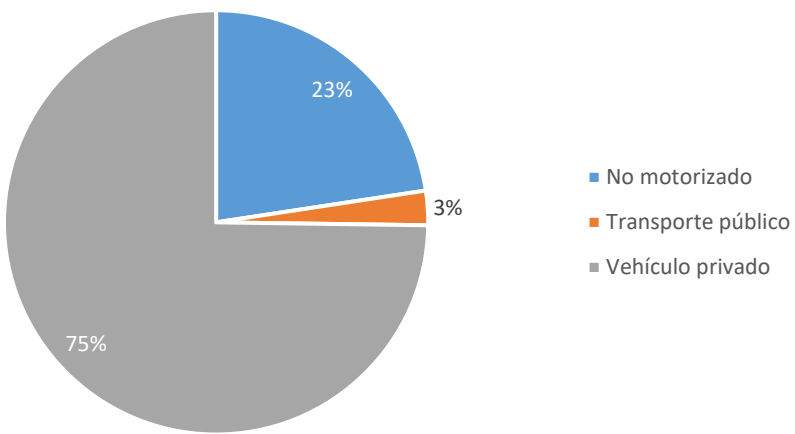


Ilustración 31. Reparto modal de los desplazamientos por motivo de viaje obligado. Fuente: PMOME

Reparto modal

Los datos analizados muestran que el principal modo de desplazamiento en el municipio es el vehículo privado, el cual supone aproximadamente el 76% del total de los desplazamientos. Los desplazamientos a pie suponen un porcentaje reducido (casi el 22%), mientras los desplazamientos realizados mediante otros medios de transporte únicamente suponen el 2% (1,35% son desplazamientos en autobús interurbano y el 0,53% en cercanías Renfe).

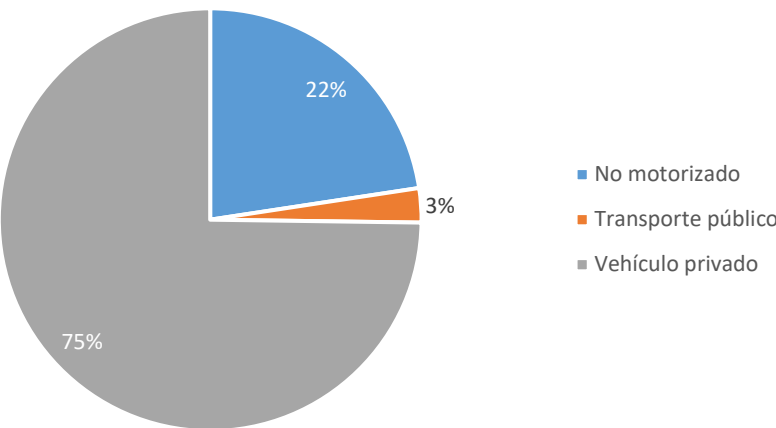


Ilustración 32. Reparto modal. Fuente: PMOME

Bloque III. El tercer bloque de preguntas tiene por objetivo conocer cuáles son las impresiones respecto al transporte público de Betxí.

Motivo de no utilización del transporte público (autobús)

La siguiente ilustración, muestra el porcentaje de la población que no utiliza el autobús es porque no existe un servicio adecuado (59%) o porque los horarios son inadecuados (13%).

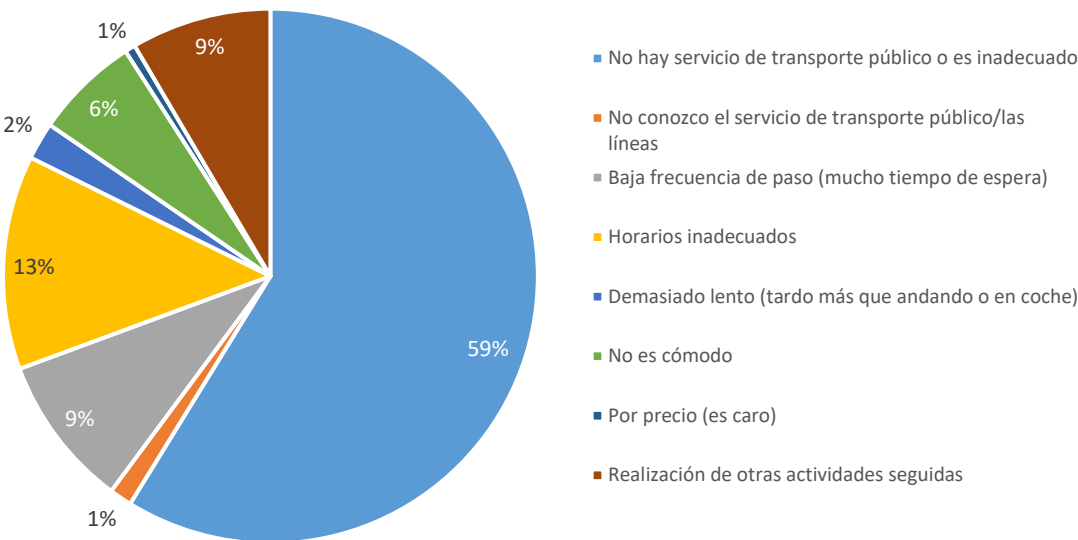


Ilustración 33. Porcentaje del no uso de transporte público. Fuente: PMOME

Bloque IV. El cuarto bloque de preguntas tiene por objetivo conocer cuáles son las impresiones respecto al estacionamiento de Betxí.

Lugar de estacionamiento

Se observa que más del 53% de la población dispone de parking privado.

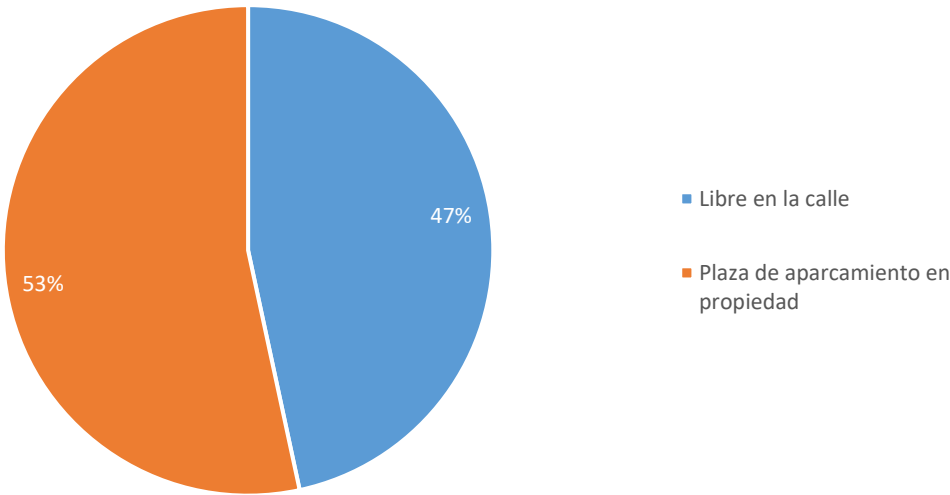


Ilustración 34. Porcentaje de población que dispone de parquin privado. Fuente: PMOME

5.4.2 Etapa 1. Presentación del Plan de Movilidad

Durante el mes de noviembre y previo a la entrega del documento para su Evaluación Ambiental, se ha llevado a cabo una jornada en la que se ha presentado el Plan de Movilidad. Durante la jornada se explican las carencias del municipio y se presentan las propuestas.



Betxí, noviembre de 2022

Ilustración 35. Portada de la presentación del Plan de Movilidad. Fuente: Elaboración propia.

5.4.3 Etapa 2. Participación inclusiva y género

En el mes de marzo de 2023 se ha llevado a cabo una jornada de participación en la que se ha realizado de nuevo la presentación del Plan de Movilidad. Este acto tuvo lugar en la Fundació Novessendes el viernes 24 de marzo, en el que también se realizó una mesa de participación.

divendres

24

març 2023

18.00h

presentació

novessendes

(Av. del Primer de Maig, 23)





PMM Betxí

Pla de Mobilitat Municipal



Ajuntament
de Betxí

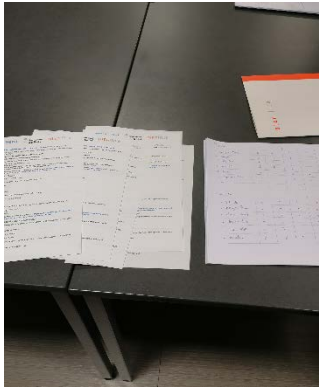
Jornada de participació

| Presentació

| Taula de participació

| Passeig inclusiu

planifica

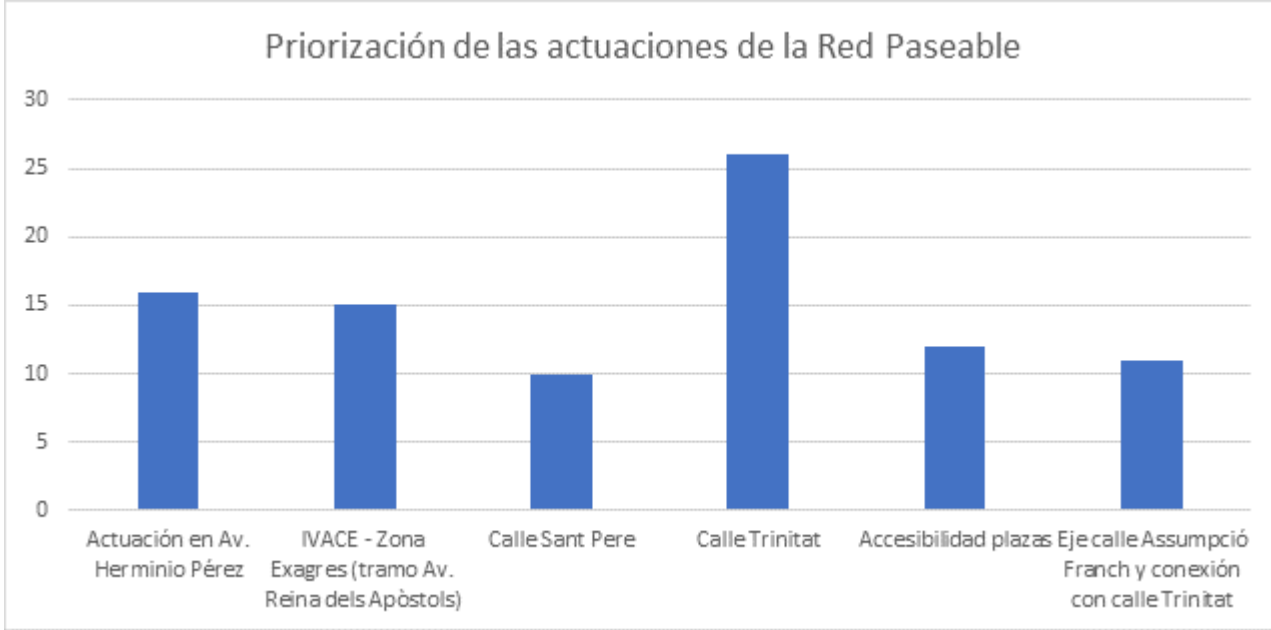


Il·lustració 36. Portada de la presentació del Plan de Movilidad. Fuente: Elaboración propia.

Durante la mesa de participación se explica el objetivo final del taller, que es obtener la priorización de las actuaciones propuestas. Inicialmente se presenta un listado de actuaciones propuestas por el equipo técnico, dejando abierta la posibilidad de completar el listado de actuaciones mediante otras propuestas detectadas por los participantes.

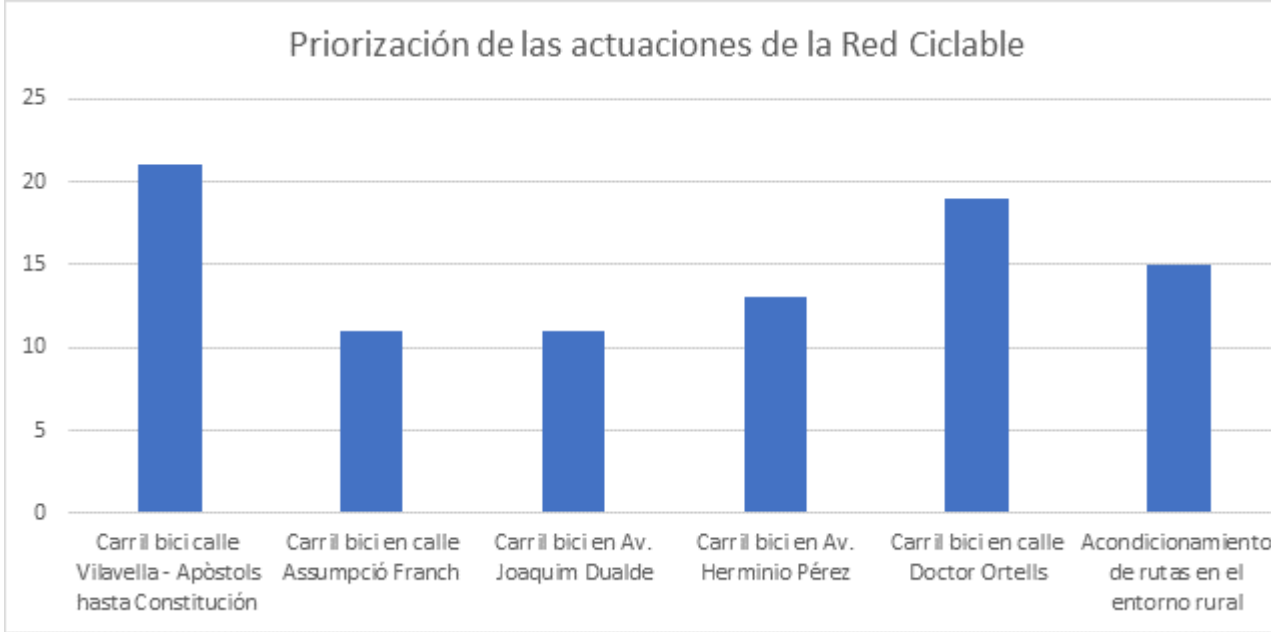
Tras breve explicación de las propuestas, divididas en actuaciones sobre la Red paseable y sobre la Red ciclable, se procede a realizar la priorización de las actuaciones, obteniéndose los siguientes resultados:

Para la red paseable, se observa que la actuación en la calle Trinitat es claramente más prioritaria que el resto de actuaciones.



Il·lustració 37. Resultados del taller de priorización. Actuaciones sobre la red paseable. Fuente: Elaboración propia

Para la red ciclable se observa que la priorización está más repartida, siendo las actuaciones de la calle Vilavella y Doctor Ortells las mejor valoradas.



Il·lustració 38. Resultados del taller de priorización. Actuaciones sobre la red ciclable. Fuente: Elaboración propia

6 DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

6.1 Introducción y antecedentes

En los siguientes apartados se va a analizar el estado actual de la movilidad en el municipio de Betxí, partiendo de los datos publicados por la Generalitat Valenciana y la revisión realizada por Planifica; la cual ha permitido profundizar en el conocimiento del comportamiento de los patrones de movilidad.

6.2 Análisis global de la movilidad

6.2.1 Análisis de la movilidad metropolitana

Del análisis de la movilidad en la Comunidad Valenciana llevada a cabo por los planes metropolitanos de movilidad se concluye que la Comunidad Valenciana es una región con una movilidad interprovincial muy reducida. En particular, en la provincia de Castellón el índice de autocontención (viajes que se realizan dentro de una misma provincia) llega a alcanzar cifras próximas al 96%, hecho que pone de manifiesto la importancia de la provincia como ámbito consolidado a efectos laborales y de prestación de bienes.

El Plan Movilidad Metropolitana de València que se está redactando en estos momentos realiza un análisis sobre la estructura de flujos de movimientos en la Comunitat Valenciana, que, a día de hoy, se caracteriza por la coexistencia de dos realidades claramente diferenciadas: el sistema rural y el sistema urbano.

El sistema urbano, muy poblado y de proyección fuertemente litoral, dibuja un rosario de conexiones desde Vinaròs hasta Pilar de la Horadada que sólo se debilita en el tramo de costa comprendido entre Alcalà de Xivert y Cabanes.

La franja intermedia, a la que pertenece Betxí, es propia de aquellas zonas de transición entre el sistema urbano y el interior de la Comunitat. Sin embargo, el Plan de Movilidad Metropolitana de Castelló, considera que Betxí está dentro de su ámbito estricto de actuación, ya que presenta relaciones de movilidad con la capital.

En la siguiente figura se pueden apreciar los principales vectores de movilidad de la Comunitat Valenciana, observándose una gran diferencia entre el volumen de conexiones existentes en el sistema urbano litoral (en gris) y en el sistema rural interior (en amarillo).

A nivel autonómico, la principal infraestructura viaria la constituye la A-7, que recorre el litoral mediterráneo de norte a sur. Paralelo a esta, discurre también la infraestructura ferroviaria que une València con Barcelona.

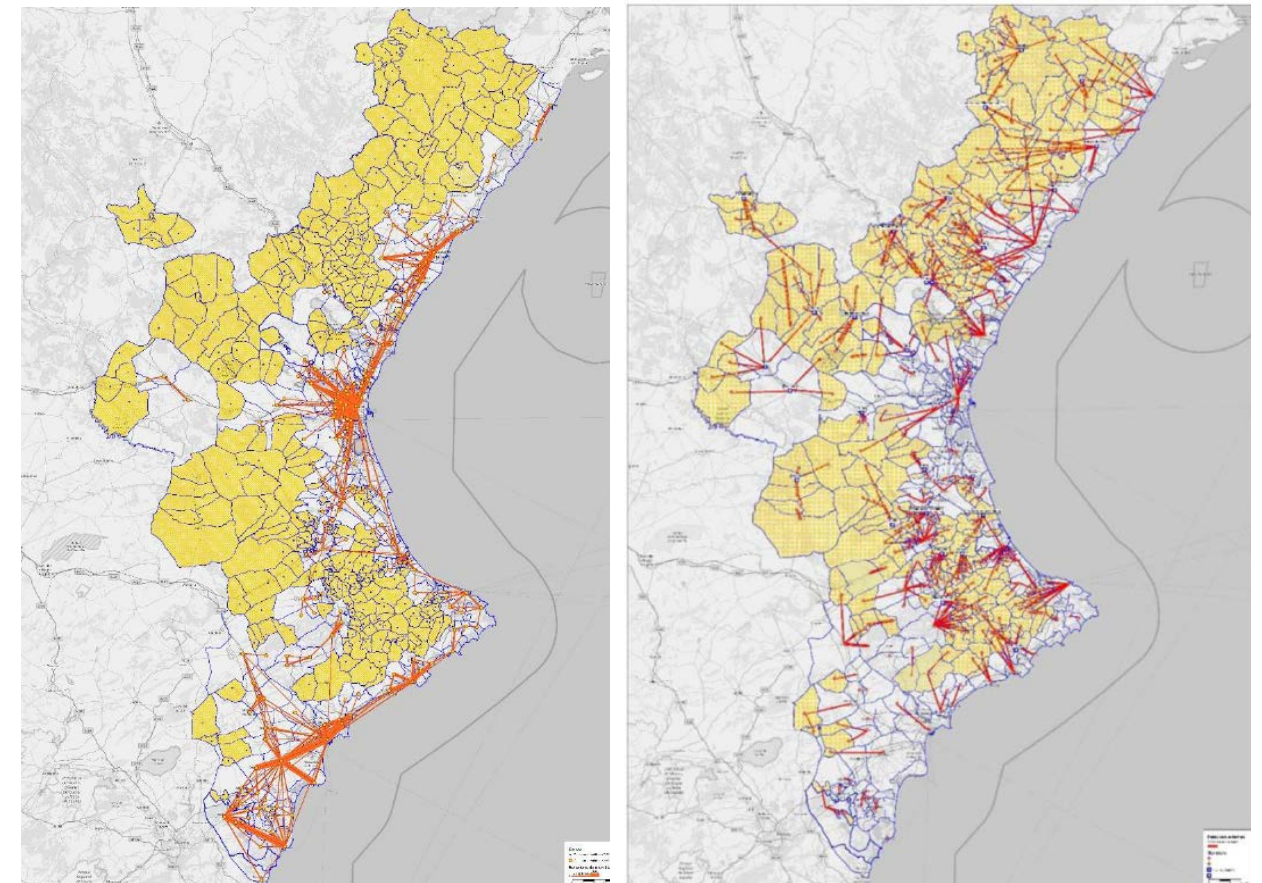


Ilustración 39. Imagen izquierda. Principales vectores de movilidad diaria en la Comunitat Valenciana. Imagen derecha. Destino principal de los desplazamientos de cada municipio. Fuente. Caracterización de la movilidad en la Comunidad Valenciana.

6.2.2 Análisis de la movilidad a nivel comarcal

Betxí es un municipio influenciado por el área funcional de Castelló, la cual se centraliza en la propia capital, situada a unos 18km de la localidad, aproximadamente. La conexión con con Castelló desde Betxí, se realiza por medio de la CV-10, vial de la red metropolitana, ya que se considera de importancia autonómica.

Por otro lado, en Betxí, se encuentra la CV-222, la cual conecta con el municipio vecino de les Alqueries y da acceso a través de la N340 a Villarreal y al Hospital de La Plana. Para conectar con el resto de municipios vecinos, como Onda o la Vilavella, principalmente se utiliza la CV-10 junto con otros viales de orden menor.

La infraestructura ferroviaria más cercana se ubica en Les Alqueries, esto supone recorrer unos 10km desde Betxí para acceder a ella.

6.2.3 Relaciones de movilidad (PMoME)

El análisis de la movilidad se ha realizado a partir de los datos proporcionados por el Plan de Movilidad Metropolitana de Castelló (PMoMe), donde se analizan la movilidad de los municipios que tienen una cierta relación con Castelló. En la Ilustración 40 se representan las relaciones de movilidad de Betxí con el resto de municipios.

Se observa que el 52% de los desplazamientos se realizan en el propio municipio, mientras que la movilidad externa supone el 48% del total. Los municipios que mayores relaciones de movilidad presentan con Betxí son Vila-real y Castelló, con un 14% del total cada uno de los municipios. Seguido de estos se encuentran Onda, con un 7% y Burriana, que representa un 5%.

Además, también se observa relación con la Vilavella, Nules u Oropesa del Mar. La movilidad hacia el resto de la provincia supone un 2% y la movilidad hacia el resto de España supone el 1%.

La siguiente ilustración muestra las relaciones de movilidad entre Betxí y los municipios citados:

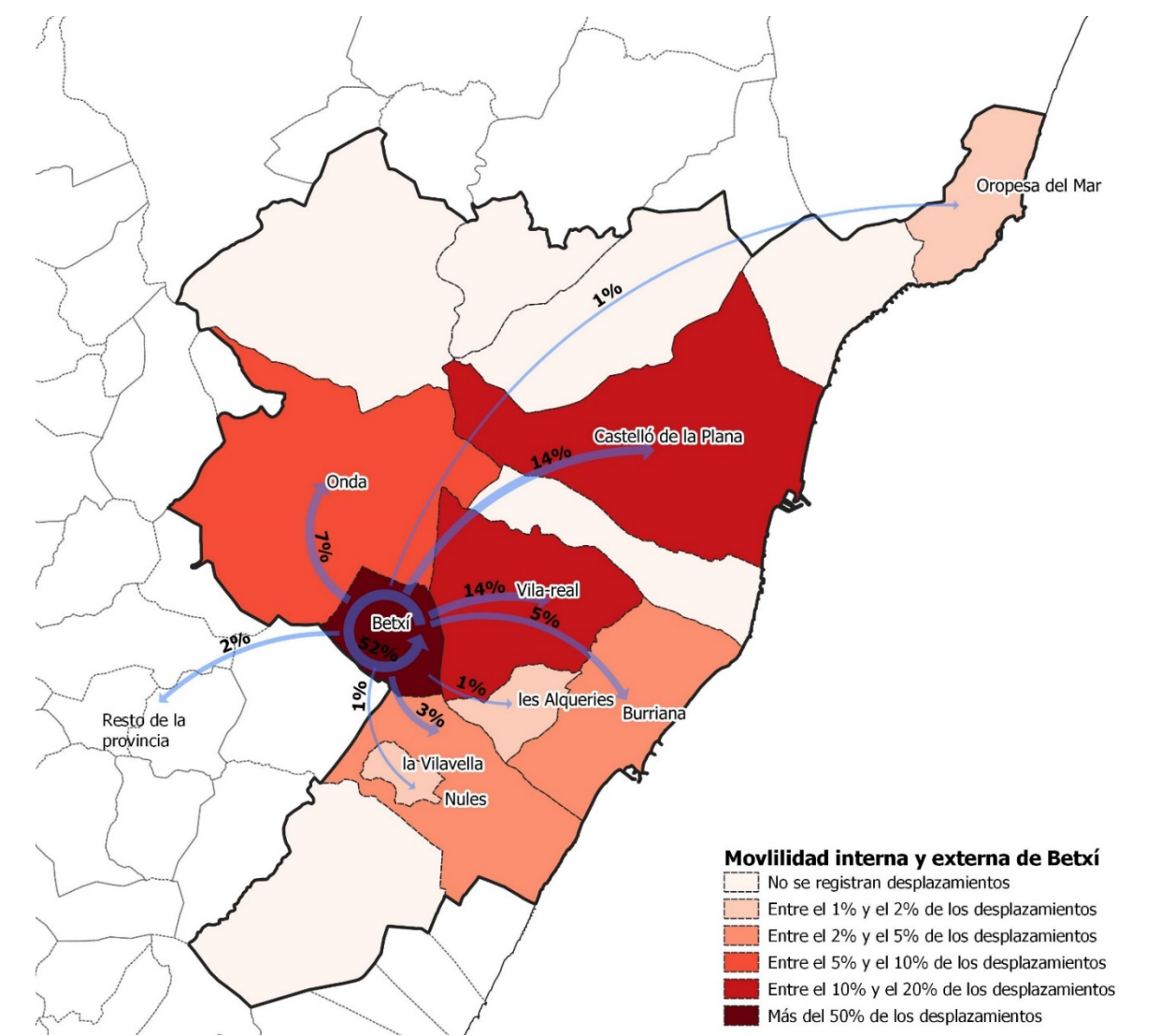


Ilustración 40. Relaciones de movilidad de Betxí con el resto de municipios. Fuente Elaboración propia a partir de datos del PMOME.

A modo interno, según datos del PMoME el reparto modal de los viajes totales de Betxí queda de la siguiente manera:

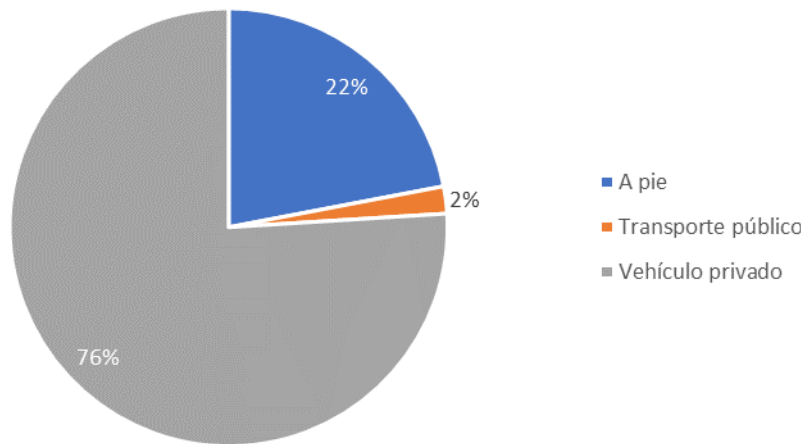


Ilustración 41. Reparto modal del total de viajes. Fuente Elaboración propia a partir de datos del PMOME.

Respecto a la movilidad urbana, se considera que el 43% de los viajes se realizan a pie y el 57% se realizan mediante vehículo privado. El porcentaje de desplazamientos en bicicleta o en transporte público es inapreciable en la movilidad interna del municipio.

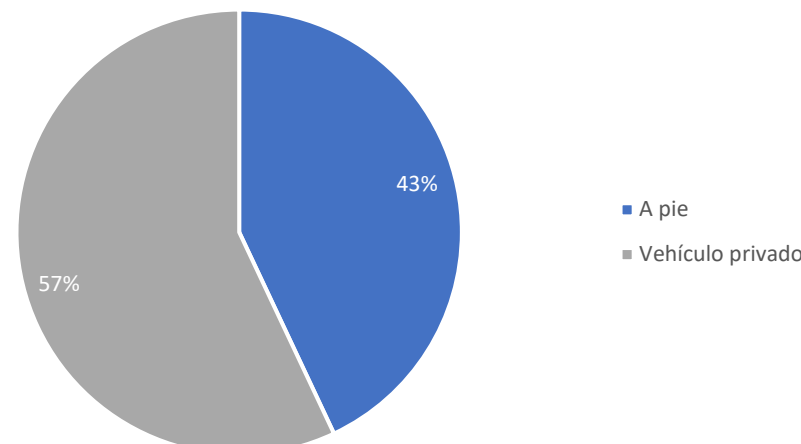


Ilustración 42. Reparto modal de los viajes urbanos. Fuente Elaboración propia a partir de datos del PMOME.

Respecto a la movilidad interurbana, el porcentaje del vehículo privado aumenta hasta suponer un 94% del total de los viajes, siendo el 2% a pie y el 4% con transporte público. El porcentaje de los viajes con bicicleta es prácticamente inapreciable.

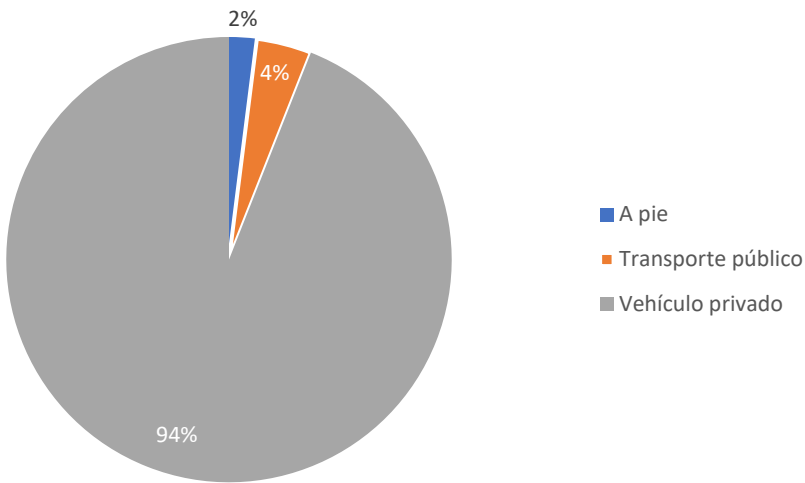


Ilustración 43. Reparto modal de los viajes interurbanos. Fuente Elaboración propia a partir de datos del PMOME.

Por otro lado, también se realiza un análisis de los desplazamientos según el motivo de viaje. Se observa que el 32% se realiza por motivos de trabajo, el 19% por estudios y el resto por otros motivos.

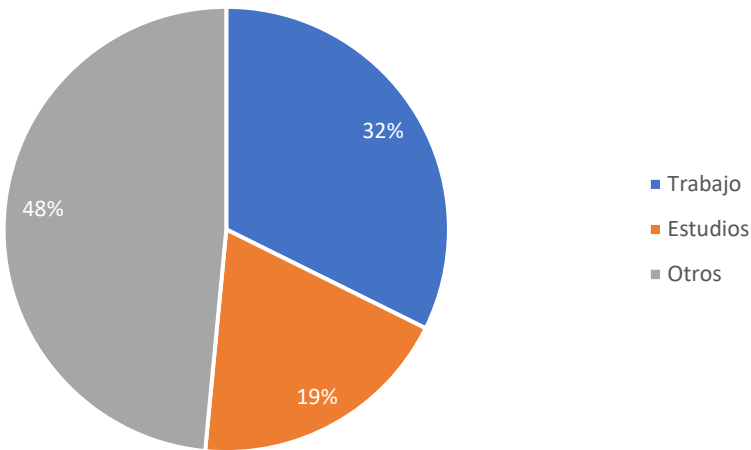


Ilustración 44. Porcentaje de viajes por motivo de trabajo. Fuente Elaboración propia a partir de datos del PMOME.

Respecto a los desplazamientos en transporte público, según los datos proporcionados por el PMoMe, los viajes realizados con transporte público suponen un 4% respecto el total de viajes realizados por medios motorizados. Además, en este Plan se analizan las principales relaciones origen destino de los viajes en transporte público al día. Este análisis concluye que en Betxí no existe ningún municipio con el que tenga más de 250 viajes al día, ni si quiera Castelló.

6.2.4 Análisis de la movilidad recurrente

La movilidad recurrente es la movilidad que se realiza de una manera periódica o habitual. El motivo de desplazamiento de estos desplazamientos puede ser variado, por trabajo, para acceder a centros educativos, de ocio etc. Estos desplazamientos también se pueden clasificar en movilidad obligada o movilidad no obligada. A continuación, se realiza un análisis de la movilidad recurrente obligada para el municipio de Betxí.

Según datos del PMoMe, el 52% de los desplazamientos de Betxí son causa de la movilidad obligada. De estos desplazamientos, le 75% se realizan en vehículo privado, el 23% en transporte no motorizado (mayoritariamente a pie) y tan solo el 2% en transporte público.

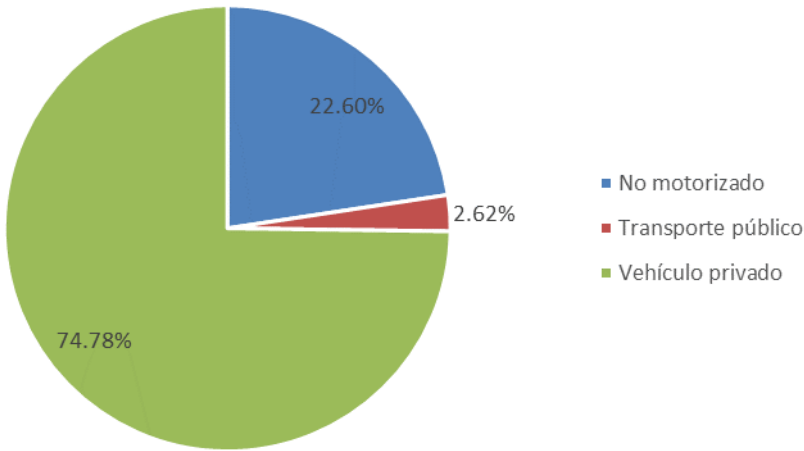


Ilustración 45. Reparto modal de la movilidad obligada de Betxí. Fuente Elaboración propia a partir de datos del PMOME.

6.2.4.1 Movilidad obligada

a. Destinos externos de sanidad

Se observa que en el municipio de Betxí se cubren las necesidades básicas sanitarias, sin embargo, es necesario el desplazamiento para ir al Hospital comarcal. El principal destino externo en sanidad es el Hospital de la Plana, situado en el municipio vecino de Villarreal. Este hospital se ubica a unos 15 minutos de Betxí.

El principal modo de transporte es el vehículo privado, aunque también existe la posibilidad de acceder a este centro sanitario mediante la línea de transporte público que conecta Betxí con Castellón, ya que cuenta con una parada en el hospital, tanto en sentido ida como en sentido vuelta.

Betxí pertenece al departamento de salud de la Plana, el cual cuenta con el hospital en Villarreal. El hospital se ubica en la carretera de Villarreal a Burriana, km. 0,5. El acceso más rápido desde Betxí es a través de la CV-222 en dirección La Vilavella para conectar posteriormente con la N-340. La siguiente ilustración muestra el mapa de los municipios pertenecientes a este departamento, entre los que se encuentra Betxí.



Ilustración 46. Departamento de salud de la Plana. Fuente: <http://laplana.san.gva.es/memoria-de-actividad>.

b. Destinos externos de compras

El principal destino de compras del municipio de Betxí es Castellón y en menor medida, Villareal, ya que existen superficies comerciales con una amplia oferta de productos y lugares de ocio.

c. *Destinos externos de educación*

En el municipio de Betxí se cubren las necesidades básicas de educación, sin embargo, es necesario el desplazamiento para acceder al nivel de enseñanza superior. Los principales destinos externos de educación superior son Castellón y Valencia.

El trayecto con Castellón se puede realizar mediante autobús, el cual permite conectar con la estación intermodal de Castellón la cual ofrece servicio de TRAM hasta el centro universitario. A pesar de ello, el principal modo de transporte hasta la universidad es el vehículo privado, ya que desde Betxí se tardan 15 minutos hasta la universidad.

d. *Otros destinos externos. Asistencias sociales y judiciales*

Los equipamientos judiciales se concentran en Nules, los cuales dan servicio a 30 municipios, entre los cuales se encuentra Betxí. El mapa judicial se muestra a continuación. Para acceder a Nules hay que recorrer 11km desde Betxí (13 minutos) y el principal modo de desplazamiento es el vehículo privado.

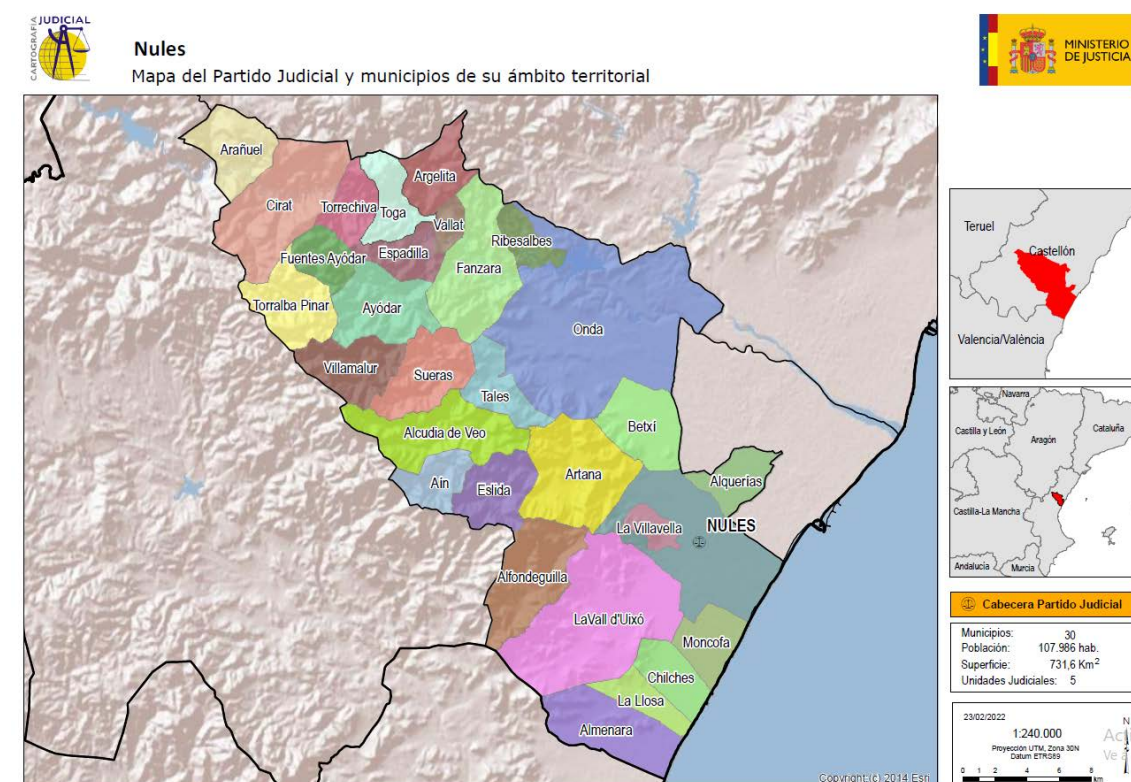


Ilustración 47. Ficha del mapa judicial. Fuente:
<https://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/es/administracion-justicia/organizacion-justicia/cartografia-judicial/cartografia-partidos>.

6.2.4.2 Viajes externos por motivos de trabajo

Para obtener un análisis más detallado de las relaciones de movilidad del Municipio de Betxi, se han utilizado datos de telefonía móvil. Para este análisis se ha realizado una zonificación del municipio, distinguiendo el casco urbano, las principales zonas industriales (P.I Moli Llop/Canyaret, Cartonajes/Pavimbe y Exagres/FruitMove), el resto del término municipal, la provincia de Castellón, el resto de Comunidad Valenciana y el resto de España.

Con estos datos se ha estimado el total de viajes externos que se realizan desde Betxí. Se estima que desde Betxí se realizan unos 11.850 desplazamientos, de los cuales 3.900 son de los mismos residentes de Betxí, el resto tienen como origen Betxí, pero no se realizan por residentes.

a. *Movilidad general*

La siguiente gráfica nos muestra hacia donde se suelen desplazar los residentes de Betxí. Se observa que más del 95% de los desplazamientos tienen como destino la provincia de Castelló, después, casi el 4% el resto de la Comunidad Valenciana, mayoritariamente la provincia de Valencia y tan solo el 0.6% al resto de España.

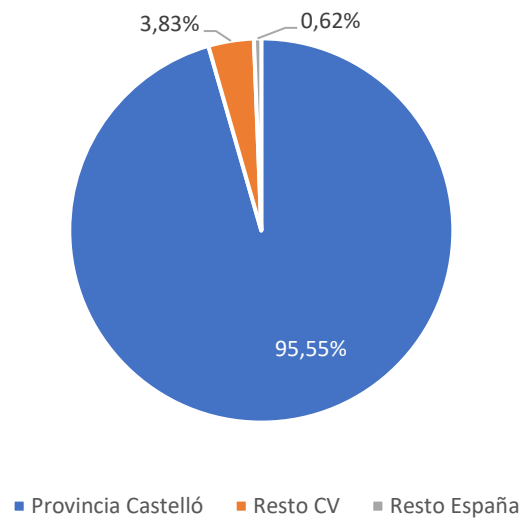


Ilustración 48. Destino de los desplazamientos de los residentes de Betxí. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de telefonía

Por otro lado, se ha realizado este mismo análisis de una forma más detallada donde se muestran los principales municipios de destino de los desplazamientos de Betxí. Se observa que Onda, Villarreal y Castelló son los principales destinos de Betxí, con un 24, 19% y 16% respectivamente.

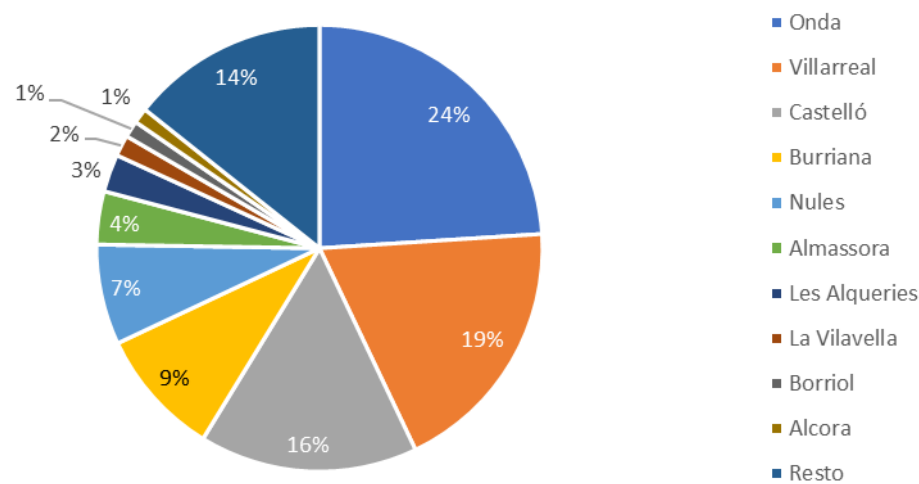


Ilustración 49. Destino de los desplazamientos desde Betxí hacia municipios vecinos. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de telefonía

La siguiente gráfica muestra el motivo de viaje de los desplazamientos realizados desde Betxí. Según estos datos, entorno el 53% de los desplazamientos se realizan por el motivo "otros", el cual recoge los desplazamientos por motivos sanitarios, compras, educación etc. Por otro lado, entorno el 10% de los desplazamientos se realiza por motivos de trabajo, el 33% por motivos de casa y el resto por motivo que no se conoce.

Moitivo de viaje de los desplazamientos desde Betxí

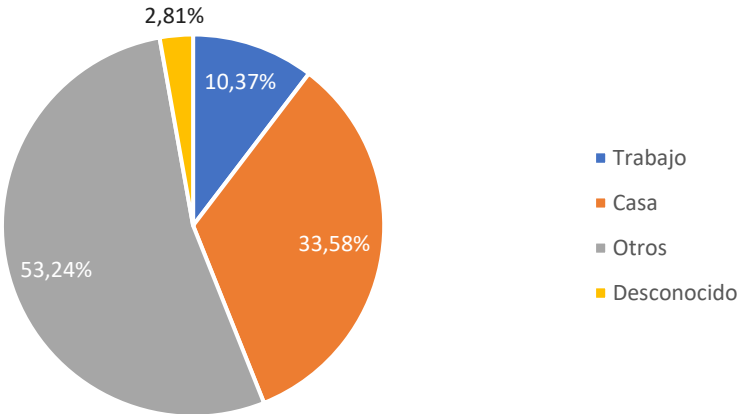


Ilustración 50. Motivo de viaje de los desplazamientos desde Betxí. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de telefonía.

b. Desplazamientos hacia zonas industriales

Por otro lado, se ha realizado un análisis de los viejes tanto externos hacia el municipio por motivo de trabajo como desde Betxí hasta el resto de municipios.

El siguiente gráfico muestra los principales orígenes de los viajes por motivo de trabajo que se realizan hasta Betxí. Indicar que en el gráfico se muestran los principales municipios que registran un mayor porcentaje de desplazamientos, el resto de desplazamientos se reparte por toda la provincia, lo cual supone un 15.65% respecto del total.

Se observa que los principales orígenes de los trabajadores de Betxí son Burriana (19.95%), Villarreal (16.40%), Castelló (13.92%) y Onda (12.62%).

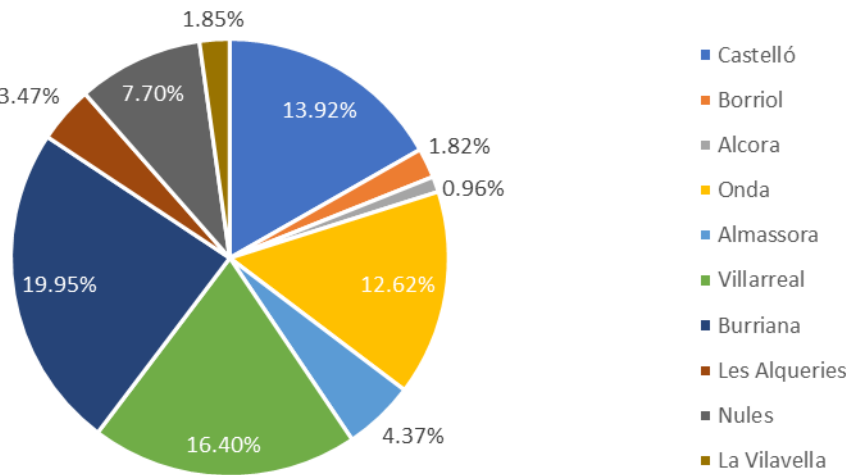
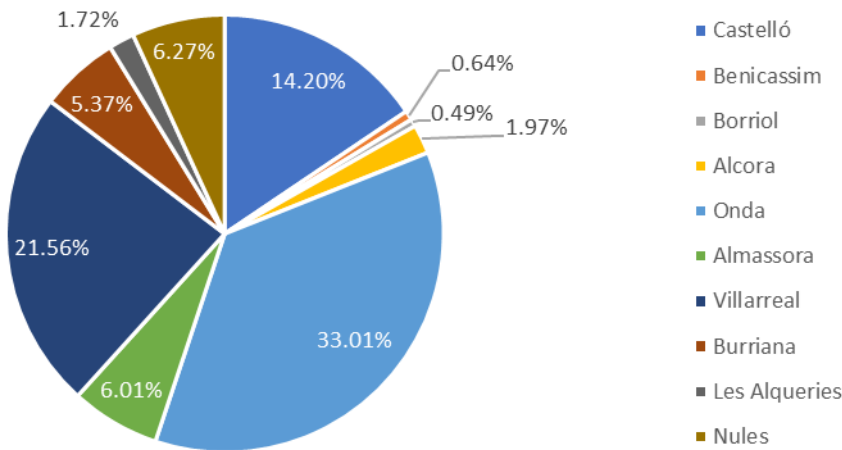


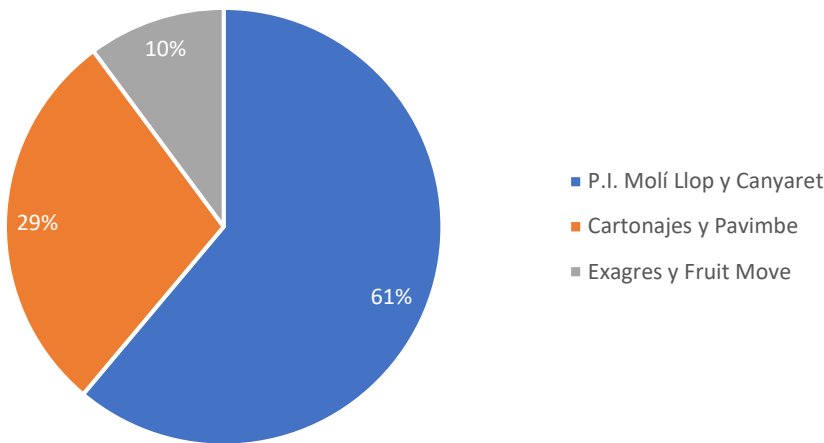
Ilustración 51. Origen de los viajes por motivo de trabajo hacia Betxí. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de telefonía

También se ha realizado un análisis de los destinos principales por motivo de trabajo de los viajes realizados desde Betxí.



Il·lustració 52. Destino de los viajes por motivo de trabajo desde Betxí. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de telefonía

Además, se ha realizado un análisis para determinar a qué zona industrial se realizan más desplazamientos externos. Según los datos analizados, se estima que se realizan entorno a unos 2.000 desplazamientos hacia las zonas industriales, de los cuales un 61% son hacia el P.I. Molí Llop y Canyaret, el 29% hacia Cartonajes y Pavimbe y el resto hacia la zona industrial de Exagrés y Fruit Move.



Il·lustració 53. Porcentaje de desplazamientos para las principales zonas industriales de Betxí. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de telefonía

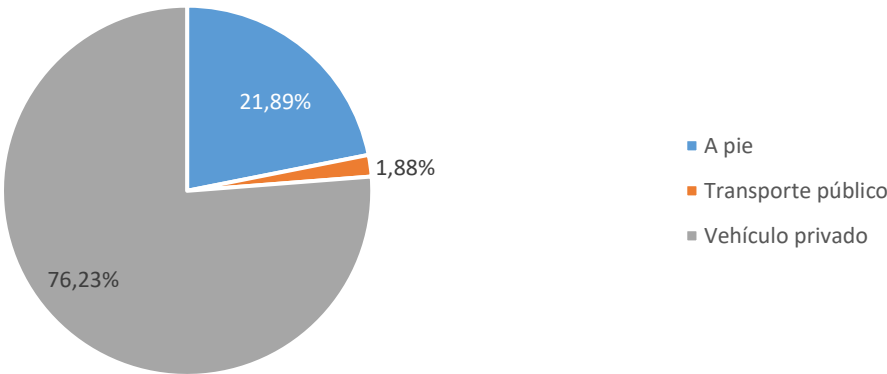
6.2.5 Reparto modal

Se ha obtenido el reparto modal a partir de los datos del PMoMe Castellón. La siguiente tabla muestra el reparto modal que se ha estimado para Betxí.

MODO	MODO PRIORITARIO	MOV OBLIGADA				Total Viajes	
		Mov. No obligada		Mov. Obligada			
		Viajes	%	Viajes	%		
No motorizado	A pie	1.092	21,12%	1.251	22,60%	2.343	21,89%
Transporte público	Bus interurbano	0	0,00%	145	2,62%	145	1,35%
	Cercanías Renfe	57	1,09%	0	0,00%	57	0,53%
Vehículo privado	Coche como acompañante	1.032	19,96%	1.055	19,05%	2.087	19,49%
	Coche como conductor	2.989	57,83%	3.085	55,73%	6.074	56,74%
Total general		5.170	100,00%	5.536	100,00%	10.706	100,00%

Tabla 3. Reparto modal de Betxí. Fuente: PMoMe Castellón.

Se observa que el 78% de los desplazamientos se realizan mediante medios motorizados, mientras que los desplazamientos a pie únicamente suponen el 22%. El PMoMe no registra información sobre los desplazamientos en bicicleta. El transporte público casi alcanza el 2% del total de los desplazamientos.



Il·lustració 54. Reparto modal. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos del PMOME.

Del análisis pormenorizado, distinguiendo la movilidad interna del municipio y la externa, obtenemos los siguientes resultados:

REPARTO MODAL ACTUAL						
Modo	Movilidad Interna		Penetración		Total	
	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%
Vehículo privado	2.769	55,41%	5.392	94,46%	8.161	76,24%
Transporte público	0	0,00%	201	3,52%	201	1,88%
Motorizados	2.769	55,41%	5.593	97,99%	8.362	78,11%
A pie	2.228	44,59%	115	2,01%	2.343	21,89%
Bicicleta	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Modos blandos	2.228	44,59%	115	2,01%	2.343	21,89%
Total viajes internos	4.997	100,00%	5.708	100,00%	10.705	100,00%

Tabla 4. Resumen de los desplazamientos realizados en Betxí. Fuente: PMoMe Castellón

Se observa que el reparto modal de la movilidad interna de Betxí se divide en desplazamientos a pie (45%) y desplazamientos en vehículo privado (55%). Dadas las características del municipio, es un aspecto a mejorar, no obstante, una gran parte de esos desplazamientos en coche se realizan entre el casco urbano y las zonas industriales.

ESCOLA PRIVADA DE MÚSICA
LA UNIÓN MUSICAL

Codi: 12005465

Règim: PRIVAT

Fotografia no disponible.
(Pot enviar-la a: dgcd@gva.es)

Adreça: Carrer SAN JOSÉ OBRERO, S/N

Telèfon: 904 02 22 91

E-Correu: umbebi@yahoo.es

Localitat: 12549 - BETXÍ

Comarca: LA PLANA BAIXA

Titular: ASSOCIACIÓ UNIÓ MUSICAL DE BETXÍ

P.L. Val.

Lat:

Long:

39.928168

-0.202528

NIVELLS AUTORIZATS

ENSENYANCES DE RÈGIM ESPECIAL

NIVELL EDUCATIU	UNITATS AUTORIZADES	LLOCS AUTORIZATS
BATXILLERAT	4	140
EDUCACIÓ INFANTIL PRIMER CICLE	1	20
EDUCACIÓ INFANTIL SEGON CICLE	6	150
EDUCACIÓ PRIMÀRIA	6	150
EDUCACIÓ SECUNDÀRIA OBLIGATÒRIA	4	120

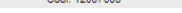
Ilustración 58. Ficha del centro privado Torrenova. Fuente: Conselleria de Educació, Cultura y Deporte. Generalitat Valenciana.

NIVELL EDUCATIU	ESCOLES DE MÚSICA NO REGLADA
ENSENYANCES NO REGLADES - Sense validesa acadèmica o professional	
NIVELL EDUCATIU	ESCOLES DE MÚSICA

Ilustración 60. Ficha de la escuela de música. Fuente: Conselleria de Educación, cultura y Deporte. Generalitat Valenciana.

El municipio también cuenta con un centro de educación para la formación de personas adultas, el cual dispone de 132 plazas. La siguiente imagen muestra la ficha del centro educativo:

CENTRE DOCENT PÚBLIC DE FORMACIÓ BÀSICA DE PERSONES ADULTES MUNICIPAL		   	
Codi: 12007000		Règim: PÚBLIC	



Adreça:	Avinguda SANT FRANCESC, 2		
Telèfon:	904 02 01 03		
E-Correu:	epa@betxiles		
Localitat:	12540 - BETXI		
Comarca:	LA PLANA BAIXA	Lat:	Long:
Títular:	AJUNTAMENT DE BETXI	39,930178	-0,196816


PL: Val:

NIVELLS AUTORIZATS

ADULTS

PROGRAMA LINGÜÍSTIC

ESCOLA INFANTIL DE PRIMER CICLE			
PEQUELAR			
Codi: 12007280		Règim: PÚBLIC	
CIF: P1202100B			

Fotografia no disponible.
(Pot enviar-la a: dgcd@gva.es)

Adreça:	Carrer ONDA, 32
Telèfon:	964 62 03 83
E-Correu:	pequelar@beti.es
Localitat:	12549 - BETXÍ
Comarca:	LA PLANA BAIXA
Tribunal:	GENERALITAT VALENCIANA



PL: Val:

Lat:	Long:
39.632175	-0.201627

NIVells AUTORIZATS

ENSENYANCES DE RÈGIM GENERAL

Ilustración 59. Ficha del centro de formación de personas adultas. Fuente: Conselleria de Educación, cultura y Deporte. Generalitat Valenciana.

Escuela privada de música

El municipio también cuenta con escuela de música.

Il·lustració 61. Fichera del centre educatiu de primer cicle Pequelar. Font: Conselleria de Educació, cultura i Deporte. Generalitat Valenciana.

6.3.1.2 Centro de salud

Betxí cuenta con un Centro de Salud. Se sitúa en la calle Sant Josep, s/n y dispone de servicio todos los días durante las 24 horas.

Equipamiento	Dirección	Horario	Contacto
Centro de Salud de Betxí	C/ Sant Josep, s/n	Servicio 24h	964 399 160

Tabla 5. Equipamiento sanitario de Betxí. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la GVA.

6.3.1.3 Zona deportiva

Betxí dispone de tres recintos municipales destinados a actividades deportivas:

Equipamiento	Dirección
Polideportivo Municipal	C/ de la Concordia
Frontón – Campo de Fútbol	C/ dels Esports

Tabla 6. Equipamientos deportivos de Betxí. Fuente: Elaboración propia.

6.3.2 Elementos patrimoniales

El municipio de Betxí presenta algunos elementos de interés turístico, entre los cuales destacan algunos monumentos. Esta información se ha obtenido de la propia web del Ayuntamiento de Betxí.

Monumentos

- Palau Castell de Betxí:

Palacio fortaleza de singular importancia dentro de los edificios del Renacimiento civil valenciano, se encuentra ubicada en el centro de la población. A pesar de los años de abandono y las agresiones urbanísticas que ha sufrido, el conjunto conserva una parte del patio y de la portada de estilo manierista y un arte gótico ubicado en la entrada del recinto anteriormente descrito. El edificio, de propiedad municipal, está en proceso de rehabilitación.

- Ermita de Sant Antoni (s.XVI)

Ubicada en la montaña del mismo nombre, conforma uno de los parajes más característicos de Betxí. Los orígenes del edificio deben situarse, al menos, en el siglo XVI, cuando ya encontramos documentada la figura del ermitaño de san Antonio. Tradicional punto de encuentro de los pueblos de la comarca, el 17 de enero acoge la romería en honor al patrón de la localidad. Durante los años 1920 a 1923 fue la sede de celebración de los Aplecs Valencianistes animados por Vicent Tomàs i Martí.

- Calvari

Este centro religioso, plenamente incorporado en el casco urbano, cuenta con una ermita y jardines abiertos al público por los que discurre un recorrido con las diferentes estaciones. La entrada se realiza desde la calle del Calvario, a través de un arco presidido para la figura del Arcángel San Miguel. Se trata de un ejemplo singular de calvario ubicado en terreno llano.

- Església de la Mare de Déu dels Àngels (s.XVII)

Conjunto del barroco, construido por indicación de la diócesis de Teruel, tiene los antecedentes en una pequeña iglesia ubicada en la antigua mezquita y que ya estaba dedicada a la Virgen de los Ángeles. El edificio que ahora podemos ver fue parcialmente destruido durante la Guerra Civil de 1936-1939. El actual retablo mayor, dedicado a la Virgen, data de la década de 1950.

6.4 Análisis de redes de transporte

6.4.1 Red viaria

6.4.1.1 Análisis de la red viaria a nivel metropolitana

Betxí se vertebra a través del eje viario de la CV-10, el cual conecta el municipio con la capital de la provincia y permite la conexión a lo largo de todo el litoral mediterráneo. Además, existen otra vía que conecta con el municipio de Les Alqueries, la CV-222.

Los datos publicados por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, muestran los siguientes datos en relación a la intensidad media diaria de cada una de las vías:

- CV-10 (hasta la CV-222): 25.445 vehículos diarios, con un 22% de vehículos pesados.
- CV-10 (hasta la CV-20): 25.663 vehículos diarios, siendo el porcentaje de vehículos pesados un 21,8%.
- CV-222: 5.565 vehículos diarios, siendo el porcentaje de vehículos pesados un 6% del total.

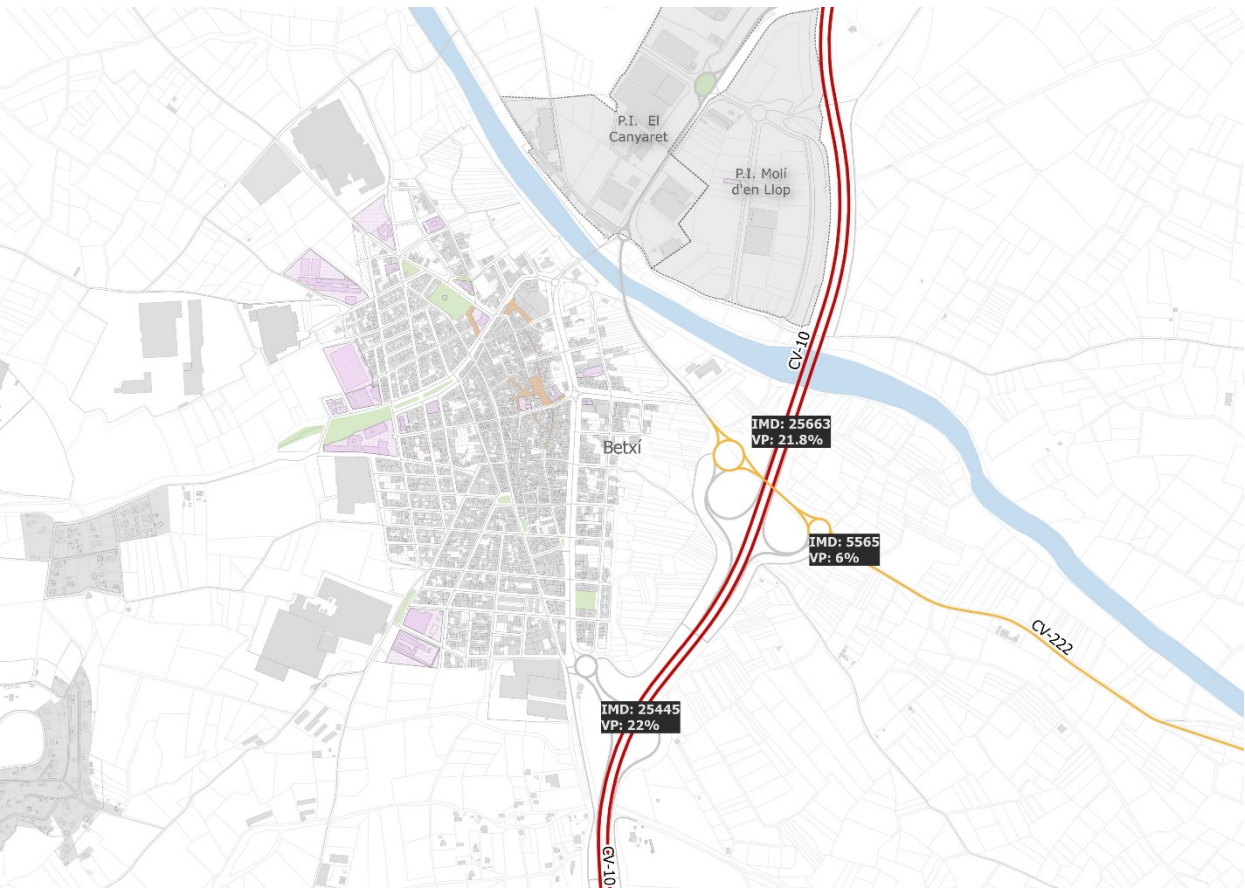


Ilustración 62. Intensidad de tráfico media diaria en la red de carreteras gestionada por la Generalitat y la Diputación. Datos de 2021. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos publicados por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad



- **Red viaria principal**, aquella que, por su condición funcional, sus características de diseño, su intensidad circulatoria o sus actividades asociadas sirve para posibilitar la movilidad y accesibilidad metropolitana, urbana y distrital. La red viaria principal puede dividirse a su vez en:
 - o **Red viaria metropolitana**, constituida por las vías de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como autopistas, autovías y carreteras. *El análisis de la red viaria muestra la existencia de este tipo de vías dentro del término municipal: CV-10 y CV-222. Añadir, que desde estas vías se accede a las principales carreteras que vertebran el territorio, como la N-340 o la AP-7.*
 - o **Red viaria urbana – Red arterial**, integrada por las vías de gran capacidad para tráfico preferentemente rodado, sirviendo a desplazamientos urbanos o metropolitanos, tales como las grandes vías arteriales o arterias primarias. Conectan con la red metropolitana. *En el municipio, la red arterial está compuesta por los accesos desde las principales vías metropolitanas, siendo estos la prolongación de la CV-10 hasta la Avenida de Joaquim Dualde, la prolongación desde la CV-10 hasta la Av. del Primer de Maig y el acceso que conecta la CV-10 con la CV-222.*
 - o **Red viaria distrital – Red colectora**; formada por las vías que articulan la red local con la red arterial y que conectan las áreas municipales, en las que el tráfico rodado debe compatibilizarse con una importante presencia de actividades urbanas en sus bordes, generadoras de tráfico peatonal. Actualmente, constituida por todas las vías que determinan las entradas-salidas del casco urbano. *Esto es: Avenida del Primer de Maig, Avenida Mòssen Herminio Pérez, Avenida de Joaquim Dualde y Avinguda Sant Josep Obrer.* Además, también se consideran como red colectora los siguientes viales: Calle de la Vilavella, Avenida de la Reina dels Apòstols y Calle de la Coma, siendo estos los principales ejes dentro del municipio.
- **Red viaria secundaria**, aquella que tiene un carácter marcadamente local. Está compuesta por el resto de los elementos viarios y su función primordial es el acceso a los usos situados en sus márgenes. Se consideran los siguientes tipos:
 - o **Red local distribuidora**, cuya función es concentrar la conexión de la red local a la red principal. *Si bien el carácter de las vías del municipio es marcadamente local, se han detectado algunos ejes viarios que podrían cubrir esta función: calle de la Concordia, calle de la Constitució, calle de Vicent Ramon. Calle de Valencia, calle del Progrés, calle del Camí Reial, calle d'Alfonso Franch, calle de Joaquim Ferrandis, calle de la Trinitat, calle d'Assumpció*

Franch, calle de Jose María Montroy, calle de Sant Francesc y calle de Pius XII. Se considera red local distribuidora la gran mayoría de las calles del municipio, ya que permiten el acceso desde la red colectora. Las citadas anteriormente se consideran las principales.

- o **Red local de acceso**, son las que aseguran el acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones.

Red viaria urbana - Red arterial

Betxí presenta tres accesos desde la red metropolitana (CV10 y CV-222). Estos ejes constituyen los principales accesos hasta el núcleo urbano, son las que recogen el tráfico procedente de las principales carreteras y lo distribuyen por todo el núcleo urbano.

Red viaria urbana – Red colectora

La red colectora del casco urbano lo representan las prolongaciones de los ejes que determinan la Red arterial, así como otros viales que vertebran la movilidad del casco.

- Avenida Joaquim Dualde
- Avenida del Primer de Maig
- Avenida de Mossén Herminio Pérez
- Calle de la Vilavella
- Avenida de Sant Josep Obrer
- Avenida de la Reina dels Apòstols
- Camí de la Coma
- Calle del Doctor Ortells
- Calle de Onda

Se pasa a continuación a describir los principales viales de la Red colectora:

- Acceso CV-10 – Avenida de Joaquim Dualde

El acceso norte a Betxí se realiza por la Avenida Joaquim Dualde. Se distinguen dos tramos diferenciados. El primer tramo que va desde la red arterial hasta la rotonda de conexión con la Avenida Sant Josep se caracteriza por una sección viaria que consta de un carril para cada sentido de circulación. Destacar de este tramo que recientemente se ha ejecutado una pasarela ciclopeatonal paralela al trazado del puente que permite unir el casco urbano con el polígono industrial El Canyaret mediante movilidad activa.



Ilustración 64. Avenida Joaquim Dualde. Tramo I junto a Río Seco. Fuente: Imagen tomada durante visita de campo

El segundo tramo se caracteriza por disponer de una sección viaria con un carril por sentido, aparcamiento en batería en ambos lados y aceras que disponen de arbolado. En este tramo no se identifica carril bici.



Ilustración 65. Avenida Joaquim Dualde. Tramo II. Fuente: Imagen tomada durante visita de campo

El segundo tramo del vial se caracteriza por un tráfico de vehículos ligeros ya que los vehículos pesados acceden por el vial Sant Josep Obrer para dirigirse a las parcelas industriales situadas en el borde del casco urbano.

- Acceso CV-10 – Avenida del Primer de Maig

El acceso sur al casco urbano se realiza a través de la rotonda de Sant Cristòfol que conecta la CV-10 con varios viales urbanos como son la calle Vilavella, la Avenida Primer de Maig y la Circunvalación.

La avenida primer de Maig consta de una sección viaria de 1 carril por sentido, vía de servicio separada por una mediana en cada sentido con carril de estacionamiento en cordón y aceras con arbolado.



Ilustración 66. Avenida Primer de Maig. Fuente: Imagen tomada durante visita de campo

Este tramo del vial se caracteriza por un tráfico de vehículos ligeros ya que los vehículos pesados acceden por el vial Vilavella para dirigirse a las parcelas industriales situadas en el borde del casco urbano.

- Acceso CV-10 – CV-222- Avenida de Herminio Pérez

La avenida Herminio Pérez también dispone de dos tramos diferenciados. El primer tramo que conecta con la Circunvalación cuenta con una sección de un carril por sentido y arcenes. En este primer tramo se ha habilitado un aparcamiento.

El segundo tramo de la Avenida Herminio Pérez cuenta con un carril de circulación por sentido, vías de servicio separadas por mediana que cuentan con aparcamiento en cordón y aceras con arbolado.

➤ Calle de la Vilavella

La calle de la Vilavella conecta con la red arterial a través de la rotonda de Sant Cristòfol. Este vial, de un carril por sentido, aparcamiento en cordón en uno de sus lados y aceras estrechas, posee las características de un vial de zona industrial de antaño. Este vial conecta con la zona industrial AR8 ubicada junto al cementerio y al pabellón municipal.

➤ Avenida Sant Josep Obrer

Esta avenida presenta dos tramos diferenciados, el primero (a partir de la intersección con Av. de Joaquim Dualde) y el segundo (desde la intersección con calle del Progres). Todo el vial cuenta con una sección viaria superior a 12 metros de anchura.

El primer tramo cuenta con dos carriles de circulación, uno en cada sentido, un carril bici protegido, con algunos tramos de estacionamiento en cordón en uno de los lados y con una anchura de aceras alrededor de 1 metro.



Ilustración 67. Sección viaria primer tramo de la Av. Sant Josep Obrer. Fuente: Imagen tomada durante visita de campo.

Este segundo tramo presenta una sección viaria de una anchura superior a 20 metros. Cuenta con dos carriles de circulación, uno en cada sentido, un carril bici, estacionamiento en cordón en ambos lados y con una zona reservada para el peatón.



Ilustración 68. Sección viaria segundo tramo de la Av. Sant Josep Obrer. Fuente: Google maps.

Red viaria secundaria

Finalmente, mencionar las vías del casco antiguo presentan una escasa anchura en las aceras por lo que dificultan el tráfico de peatones. Estas vías, deberían contar con sección única para mejorar la movilidad, siendo prioritaria la movilidad peatonal. También encontramos viales de escasa anchura en los que se permite la circulación de doble sentido.

En las siguientes figuras se muestran la jerarquía de la red viaria y a continuación, una imagen con los sentidos de circulación del casco urbano, de modo que se observan las conexiones entre los distintos puntos del casco urbano.



Ilustración 69. Jerarquía viaria y sentidos de circulación en el entorno del núcleo urbano. Fuente: Elaboración propia.

6.4.2 Red de transporte público

Transporte público interurbano

Betxí cuenta con dos líneas principales de autobús interurbano que disponen de parada en el municipio. Estas líneas son las siguientes:

- Betxí – Castelló
- Betxí – Burriana – Valencia (a demanda)

Estas líneas conectan Betxí con algunos municipios vecinos, pero principalmente, conecta con los principales destinos de viajes, siendo estos Castelló y Valencia.

Transporte público urbano

No se han identificado medios de transporte público urbano en el municipio.

6.4.3 Red ciclista y de movilidad activa

Betxí cuenta con red ciclista de carácter supramunicipal ya que permite conectar con algunos municipios vecinos, pero principalmente permite conectar con Castelló. Además, se han desarrollado algunas actuaciones dentro del casco urbano, donde se han habilitado algunas zonas reservadas para el ciclista, como por ejemplo el carril bici de la Av. Sant Josep Obrer, de la calle de Onda o con el carril bici que conecta con el polígono industrial, el cual va paralelo a la CV-222. Posteriormente, se mostrarán con mayor detalle los itinerarios ciclistas existentes.

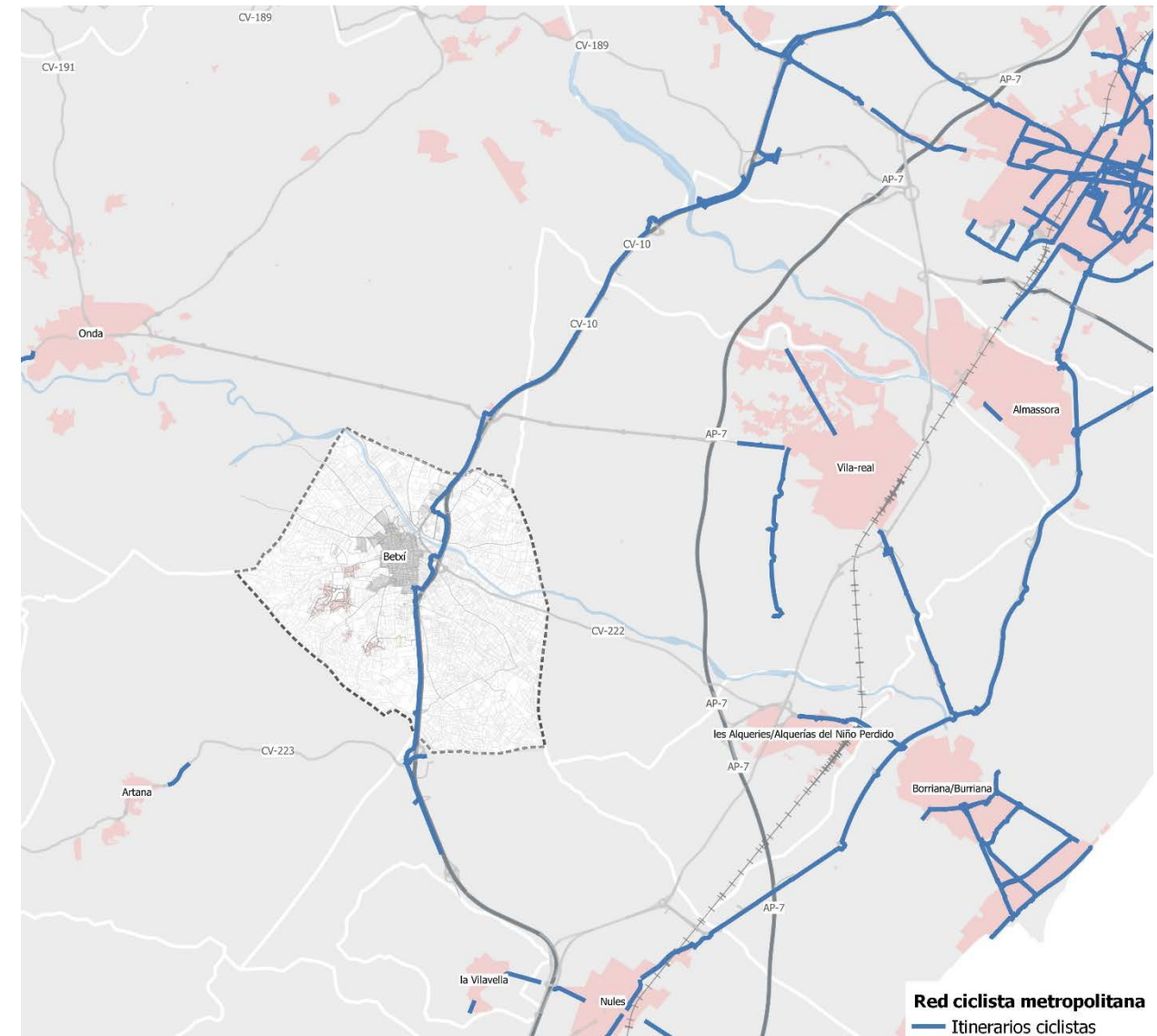


Ilustración 70. Infraestructura ciclista a nivel metropolitano. Fuente: Elaboración propia

6.5 Movilidad activa y accesibilidad

6.5.1 Caracterización de la movilidad activa

El Plan ofrece una imagen clara de la situación de modos activos y en particular del caminar. La bicicleta está integrada en la sección viaria junto al tráfico motorizado, esto es, compartiendo como vehículo la calzada.

La red de itinerarios peatonales se jerarquiza a partir de los criterios y variables expuestos anteriormente, estos son, unión de los principales centros atractores mientras que las variables analizadas son la anchura de los itinerarios y la continuidad de los mismos.

Betxí cuenta con un casco urbano de reducidas dimensiones donde todas las distancias son salvables a pie, tal como se muestra Ilustración 81.

La tipología de las vías; estrechas y sinuosas; prioriza la movilidad peatonal frente al vehículo privado, que se ve obligado a circular a baja velocidad. Podemos decir que estas calles del

casco urbano tienen un marcado carácter semipeatonal. A continuación, se adjunta una imagen donde se observa la anchura de las vías del casco urbano de Betxí.

Se observa que existen numerosas vías con una anchura superior a 8 metros, sobre todo en las zonas más exteriores al casco antiguo. Sin embargo, en la zona del casco antiguo, se encuentran varios viales con una anchura inferior a 5 metros, por los cuales se dificultan los patrones de movilidad para el vehículo privado.

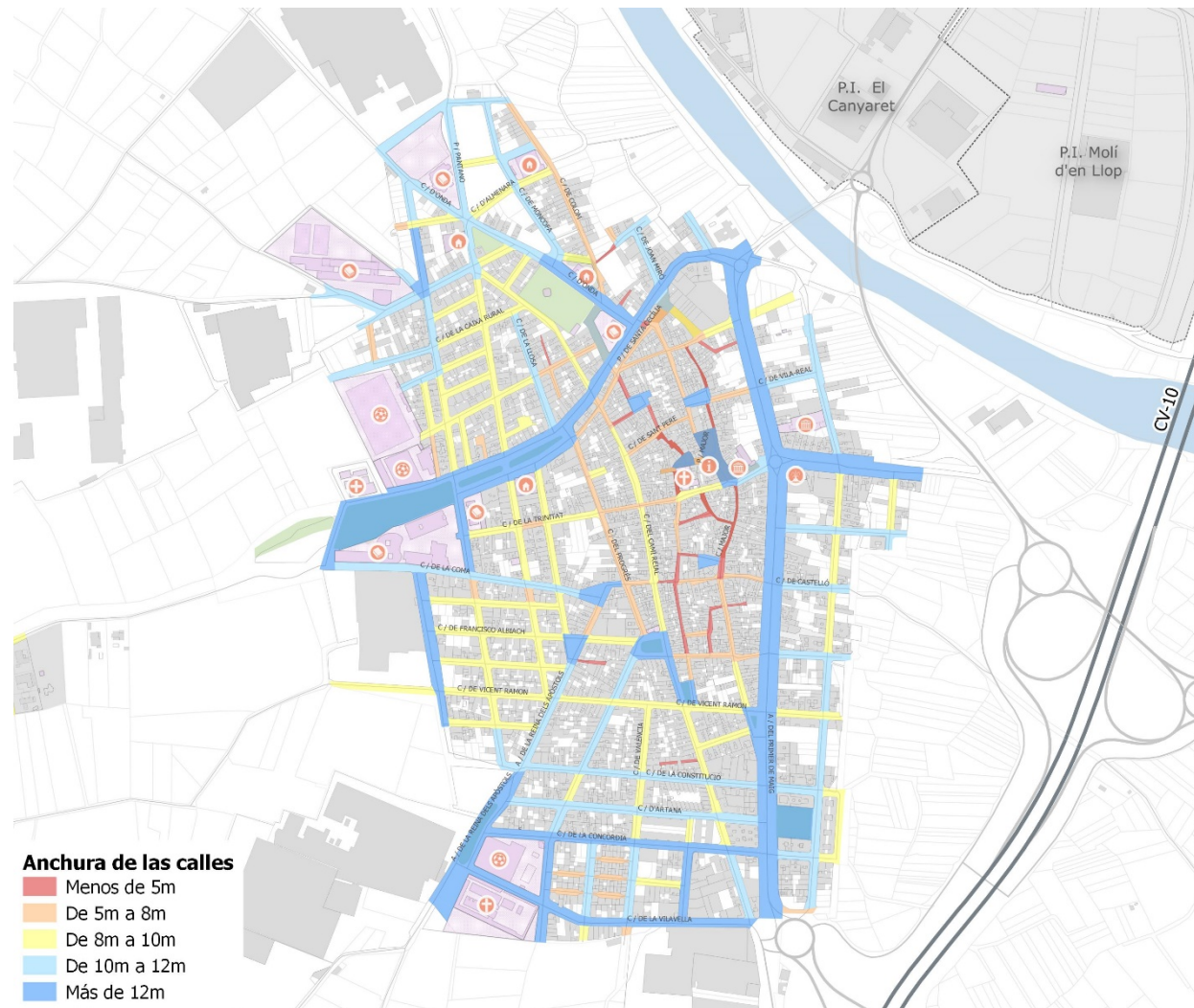


Ilustración 71. Anchura de las calles del casco urbano. Fuente. Elaboración propia.

Existe una zona central en la que existe un pavimento de adoquín, que identifica al casco antiguo y que conecta los principales elementos patrimoniales.

Por otro lado, se ha analizado la pendiente de los viales del municipio y se ha observado que son pocos los viales que presentan una pendiente superior al 3%.

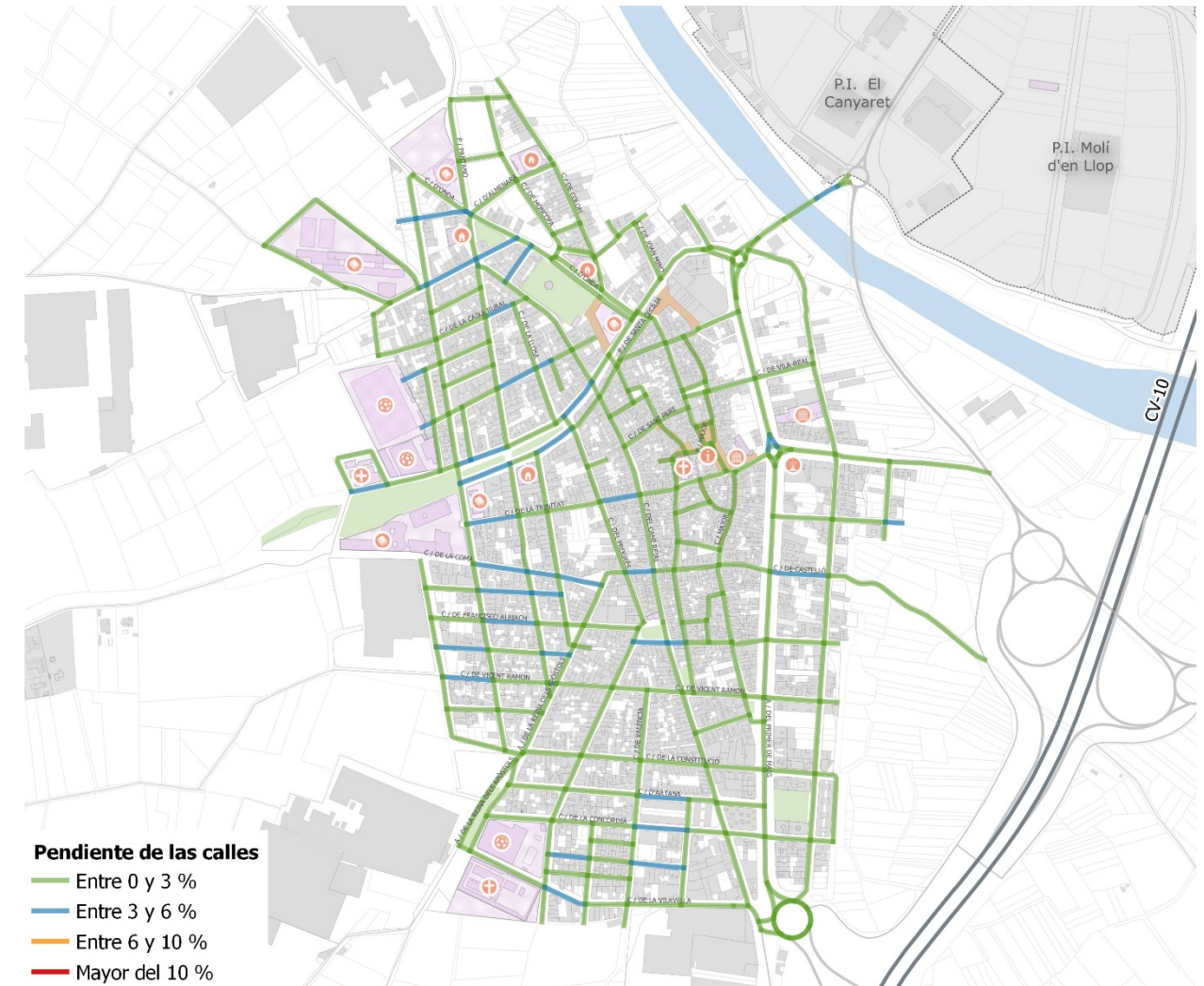


Ilustración 72. Pendiente de las calles del casco urbano. Fuente. Elaboración propia.

6.5.2 Itinerarios casco antiguo. Conexión de elementos patrimoniales

Betxí no cuenta con itinerarios peatonales definidos en su casco antiguo. Si bien es cierto que existen algunas zonas reservadas para el peatón, a pesar de esto, se encuentran desconectadas entre ellas y lejos de crear una red de destinados a fomentar la movilidad activa.

Estas zonas existentes son las que presentan plataforma única, es decir, los viales en los que se prioriza la movilidad activa frente a la movilidad motorizada y, además, aseguran la accesibilidad. Estas zonas son:

- La plaza Mayor
- La plaza de la Iglesia
- La plaza de Santa Cecilia
- Calle de la Pietat
- Calle Mayor
- La calle Tales
- La calle del Calvario

A continuación, se adjunta una imagen con estas zonas que presentan plataforma única en la actualidad:



Ilustración 73. Itinerarios casco antiguo. Fuente. Elaboración propia

En el documento de propuestas, se tratará de dar soluciones para intentar interconectar estos itinerarios del casco antiguo, analizando cuales serían los ejes que se deberían transformar para conseguir un itinerario accesible y seguro.

La siguiente tabla muestra las dimensiones de estas zonas con preferencia peatonal.

Vías con sección adoquinada en casco antiguo	Superficie (m2)	Longitud (m)
Plaza Mayor	1.978	85
Plaza de la Iglesia	800	80
Plaza de Santa Cecilia	608	33
Calle de la Pietat	285	62
Calle Mayor	191	54
Calle Tales	550	50
Calle del Calvario	895	80

Tabla 7. Relación de plataformas únicas del municipio. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 74. Plaza Mayor. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 75. Plaza Santa Cecilia. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 76. Calle del Calvari. Fuente: Elaboración propia.

6.5.3 Itinerarios peatonales principales

Además de lo citado anteriormente, se han revisado los principales itinerarios peatonales del municipio. Se ha observado que no existe ninguna red consolidada de itinerarios peatonales. A pesar de esto, algunas zonas del municipio se consideran aptas para el caminar, como pueden ser la avenida de Joaquim Dualde, la avenida del Primer de Maig y la avenida Sant Josep Obrer.

El presente Plan pretende crear una red de itinerarios peatonales interconectados entre si dentro del casco urbano de Betxí. Las dimensiones del casco urbano permiten acceder prácticamente a todos los puntos del municipio utilizando algún modo de movilidad activa (bici o caminando) o en su defecto, mediante Vehículos de Movilidad Personal (VMP), es por ello, que esta red mejorará la situación actual y permitirá acceder a los principales equipamientos de una manera cómoda y segura. La Ilustración 81 muestra un análisis de distancias (en minutos), en el que se observa como todo el casco urbano se puede recorrer en apenas 10 minutos caminando desde un punto céntrico, en este caso, se ha cogido como referencia la plaza de Manuel Escobedo.

En el documento de propuestas se definirán los viales que se pretende que se conviertan en ejes peatonales. A continuación, se definen los itinerarios que se han considerado como principales existentes en la actualidad.

6.5.3.1 Avenida del Primer de Maig

Esta avenida, tal como se ha descrito en el apartado de Análisis de la red viaria a nivel municipal. Jerarquía viaria, presenta una sección viaria de aproximadamente 24 metros de anchura. Este conector, a pesar de contar con tal sección viaria, solo dispone de aceras de 3 metros aproximadamente, siendo el resto de la sección viaria destinada al vehículo

motorizado al contar con dos vías de servicio. La siguiente ilustración muestra la sección viaria de la avenida:

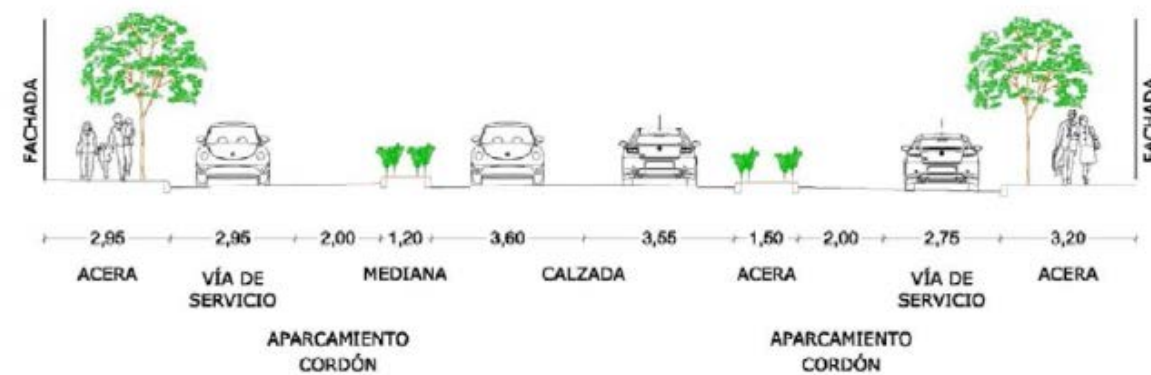


Ilustración 77. Sección viaria actual de la Av. del Primer de Maig. Fuente: Proyecto de reordenación y mejora de la accesibilidad de la Avenida Primer de Maig en Betxí (Castellón)

Durante la redacción del Plan de Movilidad se está realizando una reordenación del espacio de la avenida, la cual verá modificada la sección mostrada anteriormente, mejorando así la permeabilidad y los recorridos peatonales y ciclistas. La descripción de la solución se puede observar en el documento de propuestas.

6.5.3.2 Avenida de Joaquim Dualde

Este vial es la continuación de la av. del Primer de Maig. Actualmente, presenta dos carriles de circulación (uno en cada sentido), estacionamiento en batería en ambos lados y aceras con una anchura superior a 1,5 metros. Se observa la presencia de rebajes y pasos peatonales en las intersecciones.



Ilustración 78. Sección viaria Av. de Joaquim Dualde. Fuente: Google maps.

6.5.3.3 Avenida Sant Josep Obrer

Esta avenida presenta dos tramos diferenciados, el primero (a partir de la intersección con Av. de Joaquim Dualde) y el segundo (desde la intersección con calle del Progres). Todo el vial cuenta con una sección viaria superior a 12 metros de anchura.

Primer tramo

El primer tramo cuenta con dos carriles de circulación, uno en cada sentido, un carril bici protegido, con algunos tramos de estacionamiento en cordón en uno de los lados y con una anchura de aceras alrededor de 1 metro. No se observan ni rebajes en las intersecciones, si algún paso de peatones. Además, se observa que, en algunos tramos, el mobiliario urbano dificulta el paso de los peatones por la acera.



Ilustración 79. Sección viaria primer tramo de la Av. Sant Josep Obrer. Fuente: Google maps.

Segundo tramo

Este segundo tramo presenta una sección viaria de una anchura superior a 20 metros. Cuenta con dos carriles de circulación, uno en cada sentido, un carril bici, estacionamiento en línea en ambos lados y con una zona central reservada para el peatón. Además, se observan pasos peatonales y rebajes en las intersecciones con las calles adyacentes, lo cual fomenta la movilidad activa.



Ilustración 80. Sección viaria segundo tramo de la Av. Sant Josep Obrer. Fuente: Google maps.

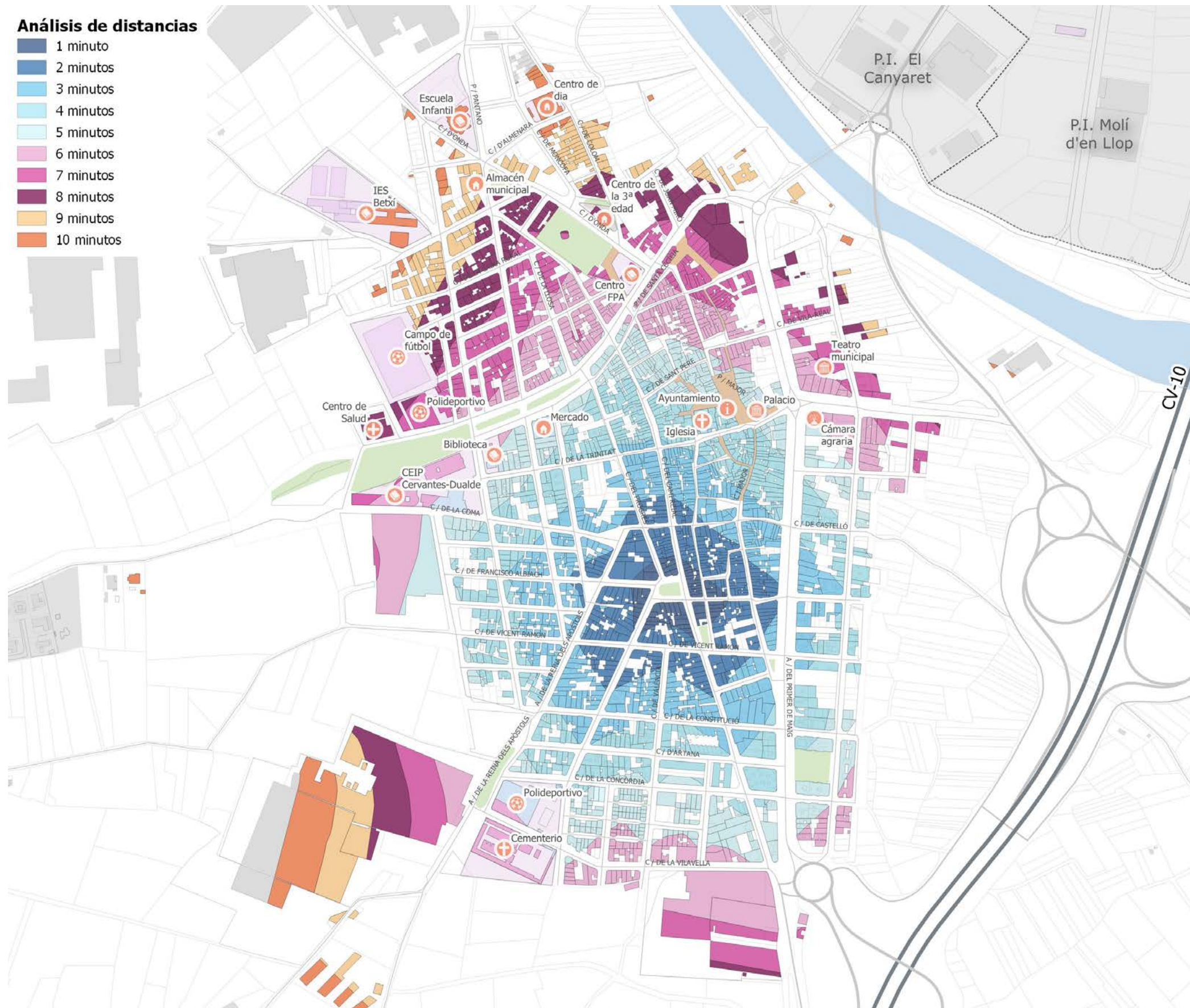


Ilustración 81. Tiempos de recorrido caminando. Tiempos estimados con origen en la plaza Manuel Escobedo. Fuente. Elaboración propia.

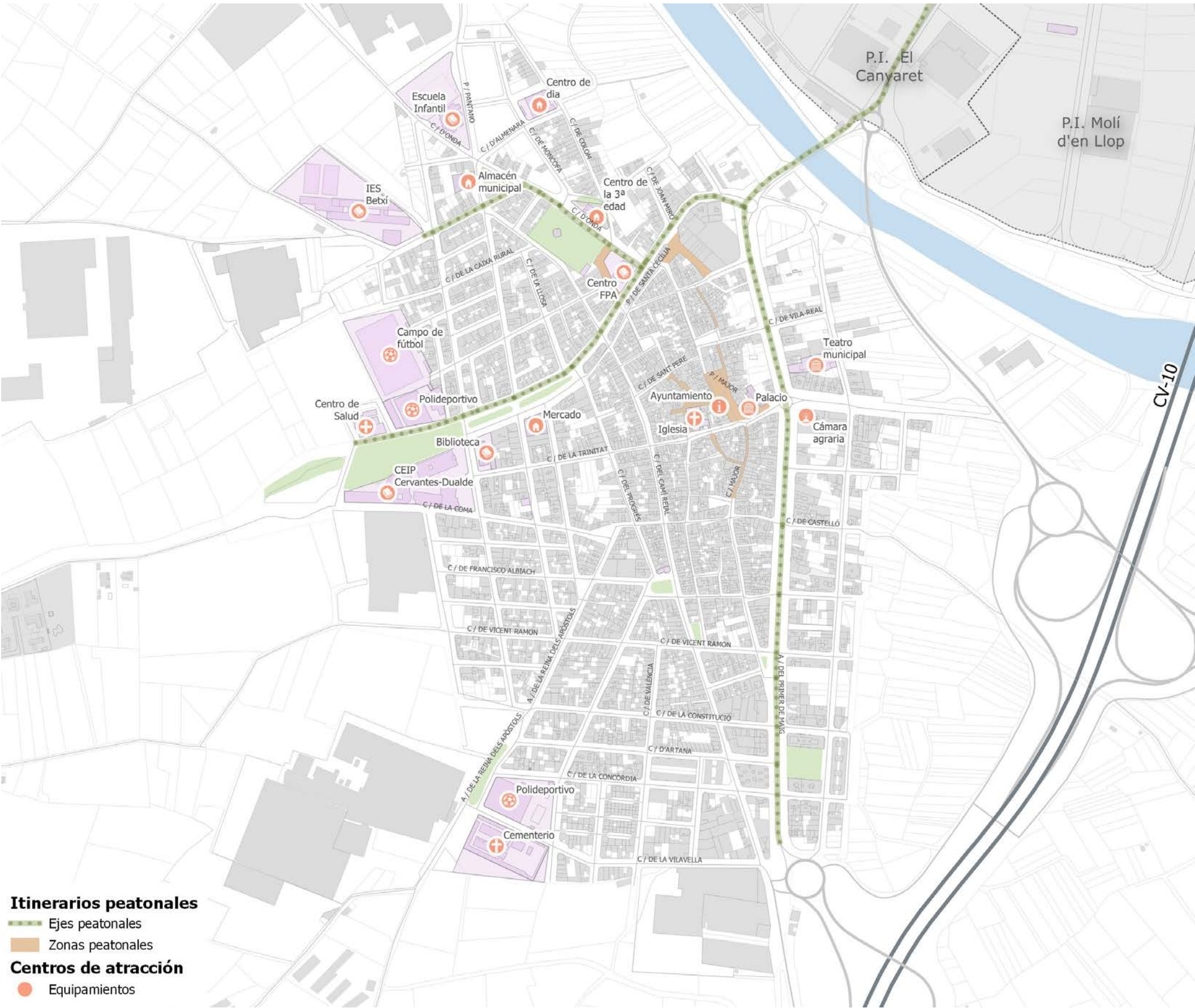


Ilustración 82. Itinerarios peatonales existentes. Fuente. Elaboración propia.

6.5.3.4 Red de itinerarios peatonales a mejorar. Sugerencias

En el municipio de Betxí se han identificado una serie de itinerarios principales que mallan el casco urbano y son los que soportan una gran parte de los desplazamientos a pie. Estos itinerarios estaban propuestos como actuaciones en la versión del Plan de Movilidad enviada a trámite ambiental, pero tras recibir el Informe Ambiental y Territorial Estratégico (IATE), y en particular, el informe del servicio de movilidad de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, se procede a incluir estas actuaciones como sugerencias ya que están previstas a largo plazo y su grado de concreción y por lo tanto su valoración no quedan definidas con el nivel de detalle necesario como para considerarlas actuaciones.

Ejes principales y secundarios sugeridos

Para complementar las medidas propuestas en el corto y medio plazo se sugiere que la red de itinerarios principales complete el cierre del anillo accesible del casco urbano mediante la transformación del tramo restante de Doctor Ortells. Se seguirá la misma sección viaria propuesta para el escenario del medio plazo.

Por otra parte, se propone la reordenación de varios ejes secundarios de forma que se obtenga una red mallada de unión entre el casco antiguo y los equipamientos que en encuentran en el borde del casco urbano. Los ejes identificados como secundarios son:

- Calle de la Concordia
- Calle de la Constitució
- Calle Alfonso Franch
- Calle de Joaquim Ferrandis
- Calle del Progrés
- Calle Pascual Meneu
- Nuevo vial que conecta entre la Av. Joaquim Dualde y la Av. Herminio Pérez

Red de viales de plataforma única sugeridos

Para dar continuidad a la actuación de mejora de la accesibilidad del corto y medio plazo, se sugiere la ampliación de la red de viales de plataforma única en el casco antiguo.

Se sugiere la ejecución de plataforma única en los siguientes viales:

- Calle Mayor
- Calle del Sagriment
- Calle Sant Vicent
- Calle de Sant Antoni
- Plaza Manuel Escobedo
- Calle Joaquim Ferrandis
- Calle Alfonso Franch
- Calle del Progrés
- Calle del Camí Real
- Calle Sant Roc
- Calle Cervantes
- Calle d'Eugia Monzonís
- Calle del Carme
- Calle Santa Cecilia
- Calle de Luis Pérez

6.5.4 Itinerarios ciclistas

6.5.4.1 Itinerarios de carácter urbano

El municipio cuenta con un eje ciclista de conexión a nivel provincial, el cual transcurre paralelo a la CV-10. Este carril bici conecta con algunos municipios vecinos, pero sobretodo conecta con Castelló. Además, también existen algunos tramos habilitados para la bicicleta dentro del propio casco urbano de Betxí, construyendo una red de itinerarios ciclables dentro del municipio.

La siguiente imagen muestra las zonas habilitadas para la bicicleta alrededor del casco urbano de Betxí:

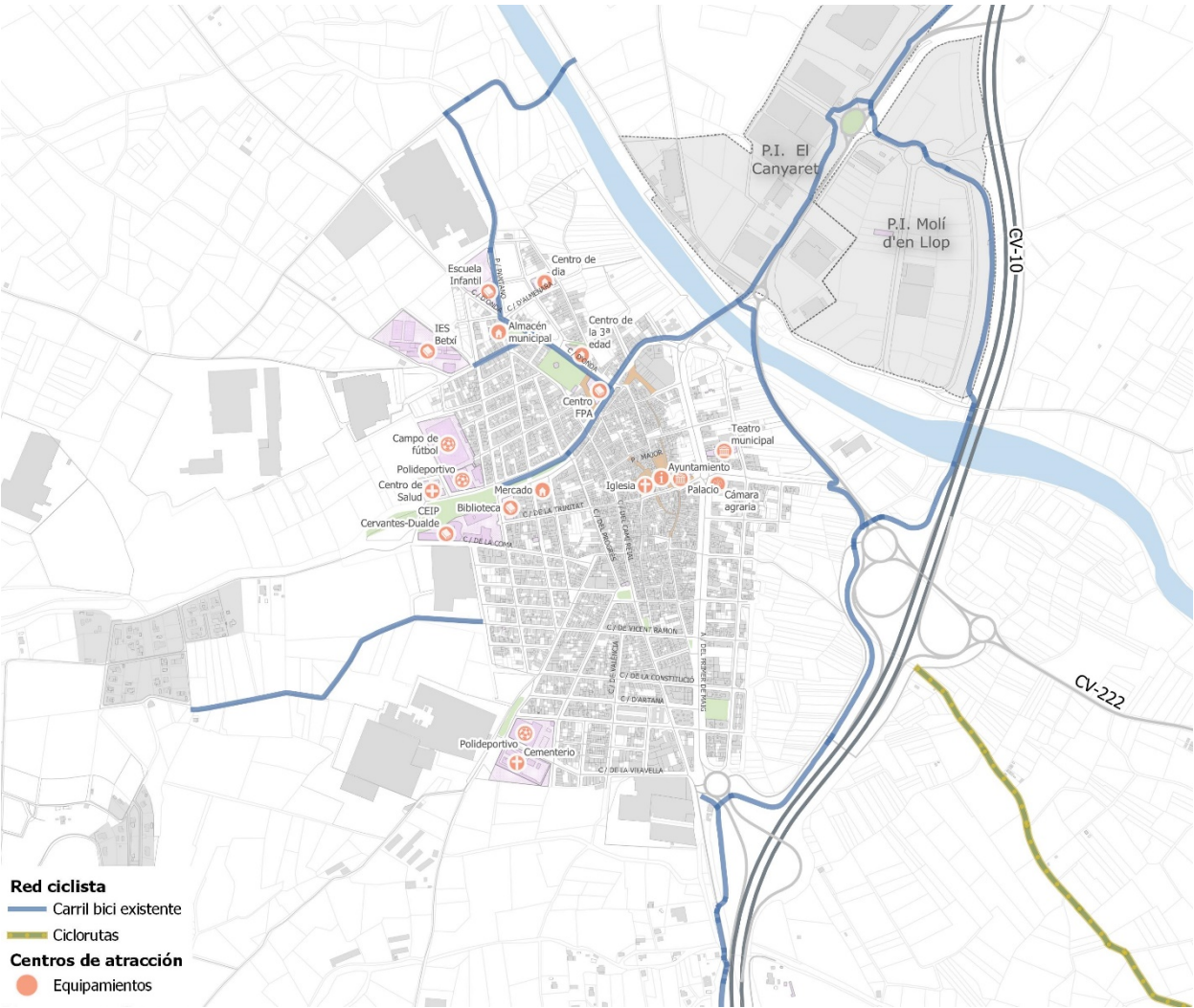


Ilustración 83. Itinerarios ciclistas existentes en la actualidad. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se describe y se muestran algunos tramos de los diferentes carriles bici que se encuentran en el municipio de Betxí, tanto en el casco urbano, como los de conexión entre zonas industriales o municipios vecinos.

Av. Joaquim Dualde – Polígono Canyaret – Molí Llop

Este tramo de carril bici es de reciente ejecución. En la primera parte del recorrido hace un zig-zag frente a la estación de servicio para luego continuar por la pasarela ciclopeatonal y dirigirse hacia la zona industrial, donde se une al carril bici de la Vía de servicio de la CV-10.

El carril bici está en buen estado de conservación, cuenta con continuidad y tiene una anchura aproximada de 1,5 metros.



Ilustración 84. Pasarela ciclopeatonal sobre Río Seco. Fuente: Imagen tomada en visita de campo

Circunvalación

Desde la pasarela del Río Seco junto a Joaquim Dualde hasta el carril bici de las vías de servicio de la CV-10 que conectan con la Rotonda de Sant Cristòfol se ha ejecutado en 2020 un carril bici segregado de la calzada que cuenta con una anchura cercana a los 2 metros.



Ilustración 85. Carril bici protegido paralelo a la CV-222. Fuente: Google Maps

Vías de servicio de la CV-10

Este carril bici se prolonga paralelo al trazado de la CV-10 a su paso por el término municipal de Betxí. Cuenta con un buen estado de conservación y con un ancho de 2,5 metros aproximadamente.



Ilustración 86. Carril bici CR-10 paralelo a la CV-10. Fuente: Google maps.

Av. Sant Josep Obrer

La avenida Sant Josep Obrer presenta dos secciones diferenciadas. El primer tramo, ejecutado entre 2019 y 2020 cuenta con un carril bici realizado sobre el asfalto y segregado mediante bordillo. Cuenta con una anchura cercana a 2 metros. Este carril bici se ejecutó en dos fases. La primera fase para unir con el Camí d'Onda y la segunda fase para conectar con el tramo de la Avenida Sant Josep que ya disponía de carril bici.



Ilustración 87. Carril bici en tramo I de la Av. Sant Josep Obrer. Fuente: Imagen tomada en visita de campo.

El segundo tramo de la avenida ya disponía anteriormente de carril bici segregado. La anchura es de 2 metros, se encuentra en buen estado de conservación. Como aspecto negativo cabe indicar que no existe espacio de seguridad entre el carril bici y la banda de aparcamiento en cordón existente.



Ilustración 88. Carril bici en tramo II de la Av. Sant Josep Obrer. Fuente: Imagen tomada en visita de campo.

Carril bici en Camí d'Onda

Ejecutado al mismo tiempo que el carril bici de la Av. Sant Josep, es un carril bici de 2 metros de ancho segregado del tráfico motorizado mediante mediana ajardinada. Presenta buen estado de conservación y conecta con el carril bici de la calle San Francesc. Esta actuación se realizó dentro de las acciones de mejora de los caminos escolares.



Ilustración 89. Carril bici en la calle Onda. Fuente: Imagen tomada en visita de campo.

Calle Sant Francesc

Ejecutado al mismo tiempo que el carril bici del Camí d'Onda, es un carril bici de 2 metros de ancho segregado del tráfico motorizado mediante bordillo que da continuidad al itinerario de los caminos escolares. Como aspecto negativo cabe indicar que no existe espacio de seguridad entre el carril bici y la banda de aparcamiento en cordón existente.



Ilustración 90. Carril bici en la calle San Francesc. Fuente: Imagen tomada en visita de campo.

Por otra parte, se ha identificado alguna zona del municipio que cuenta con aparcabicis, como por ejemplo frente al campo de fútbol municipal en la avenida del Primer de Maig o en la plaza Manuel Escobedo.



Ilustración 91. Aparcabicis frente al campo de fútbol. Fuente: Google maps.



Ilustración 92. Aparcabicis en la Av. del Primer de Maig, al lado de la parada de autobús. Fuente: Google maps.



Ilustración 93. Aparcabicis en plaza Manuel Escobedo. Fuente: Elaboración propia.

Estos aparcabicis se localizan desconectados de la red ciclista, además, la tipología de los aparcabicis es poco segura, de modo que no son utilizados.

6.5.4.2 Rutas ciclopeatonales en el entorno rural. Vías pecuarias

Dentro del término municipal de Betxí se diferencian dos tipos de vías pecuarias existentes: Colada y Vereda. Estas vías pecuarias son caminos de trashumancia que unen los lugares típicos de pastoreo de España. Además, son fuentes biológicas con gran presencia de vegetación y fauna. También en ellas se pretende promover el uso público por medio de actividades compatibles a su diseño tradicional, como el senderismo o el cicloturismo. Por ello, debería estudiarse la posibilidad de incorporar estos elementos en la red de itinerarios ciclopeatonales del municipio y tratar de impulsar a nivel regional la revalorización de estos elementos de la infraestructura verde. Algunos ejemplos son: La Colada de los caminos de Onda y Nules y la Verde de los Términos.

Línea 2: Betxí – Burriana – Valencia

Esta línea cuenta con servicio a demanda de lunes a viernes (solamente los días laborables). Cuenta con una parada desde Betxí, la cual se realiza a las 7.00h.

Este trayecto necesita ser reservado para que se realice, pudiendo realizarse los lunes, los miércoles o los viernes.

BETXI - BURRIANA - VALENCIA



ESTE SERVICIO SE REALIZA LOS LUNES, MIERCOLES Y VIERNES LABORABLES A LA DEMANDA. Para solicitar el servicio se tendrá que llamar con 24 h. de antelación al número 964 200122 (horario de 8:00 a 14:00 h.)

SALIDAS DE BETXI I BORRIANA:

DE LUNES A VIERNES laborables (a demanda)
7:00 Salida Betxi, 7:15 Salida Borriana

SALIDAS DE VALENCIA:

DE LUNES A VIERNES laborables (a demanda)
A las 9:00 h.

Ilustración 95. Recorrido línea transporte público Betxí – Burriana - Valencia. Fuente: HICID.

Línea Eslida – Betxí – Castelló

- Línea 2a: Eslida-Castelló (desde Aín a demanda, hasta UJI), con servicios todo el año de 3 expediciones de ida y vuelta (L-V lectivos)
- Línea 2b: Eslida-Castelló (desde Aín a demanda, hasta Estación), con servicios todo el año de 2 expediciones de ida y vuelta (L-V no lectivos, y sábados)

Esta línea presenta dos itinerarios con un recorrido común entre Aín y Castelló de la Plana, hasta la parada de la Estación de Autobuses, aunque de lunes a viernes laborables, durante

el período lectivo, se prolonga hasta la Universitat Jaume I y, además, realiza un refuerzo entre el municipio de Betxí y Castelló de la Plana.

L2a. Eslida - Castelló (desde Aín a demanda, hasta UJI):

- Longitud media (por sentido): 41,80 km. (46,80 km. hasta Aín)
- Itinerario de ida: Aín – CV-223 – Eslida – CV-223 – Artana – CV-223 – CV-10 – Betxí – CV-222 – Les Alqueries – N-340 – Hospital de la Plana – CV-185 PROYECTO DE SPTV POR CARRETERA DE LA VALL D'UIXÓ A CASTELLÓ DE LA PLANA Pag. 16 – Vila-real – N-340a – Av. de València – Castelló de la Plana – Estación de Autobuses – Universitat Jaume I.
- Itinerario de vuelta: Universitat Jaume I – Estación de Autobuses – Castelló de la Plana – Av. de València – N-340a – Vila-real – CV-185 – Hospital de La Plana – N-340 – Les Alqueries – CV-222 – Betxí – CV-10 – CV-223 – Artana – CV-223 – Eslida – CV-223 – Aín.

L2b. Eslida - Castelló (desde Aín a demanda, hasta Estación):

- Longitud media (por sentido): 39,90 km. (44,90 km. hasta Aín)
- Itinerario de ida: Aín – CV-223 – Eslida – CV-223 – Artana – CV-223 – CV-10 – Betxí – CV-222 – Les Alqueries – N-340 – Hospital de la Plana – CV-185 – Vila-real – N-340a – Av. de València – Castelló de la Plana – Estación de Autobuses.
- Itinerario de vuelta: Estación de Autobuses – Castelló de la Plana – Av. de València – N-340a – Vila-real – CV-185 – Hospital de La Plana – N-340 – Les Alqueries – CV-222 – Betxí – CV-10 – CV-223 – Artana – CV-223 – Eslida – CV-223 – Aín.

6.6.3 Análisis de los viajes y características de los usuarios

Teniendo en cuenta los datos analizados anteriormente del PMoME, se estima que los viajes en transporte público de Betxí solamente suponen un 2% de los desplazamientos totales. Este porcentaje aumenta si se compara con el total de desplazamientos mediante medios motorizados, el cual supone un 4% respecto del total de estos viajes.

Teniendo en cuenta las características de los usuarios se considera que el 60% del total de los viajes en transporte público es realizado por mujeres y el 40% realizado por hombres. Por otro lado, un 39% de los usuarios determinan que no se utiliza el transporte público debido a que no hay servicio de transporte público o este es inadecuado, un 25% considera que no es cómodo y un 12% cree que no es cómodo. El resto de usuarios tienen diversas consideraciones.

6.7 Análisis del estacionamiento. Estimación de la oferta

La determinación de las plazas de estacionamiento ha sido establecida a partir de las distintas visitas *in situ*; y de la información de estacionamiento privado publicada en el Catastro.

6.7.1 Clasificación de la oferta de plazas por tipología

- Estacionamiento libre
 - o En calzada
 - o Fuera de calzada – Bolsas de aparcamiento
- Estacionamiento regulado
 - o Reservado (Emergencias, PMR, etc.)
- Estacionamiento privado
 - o Privados de vecinos

En el municipio se encuentran varios tipos de estacionamiento. Respecto al estacionamiento libre o gratuito se encuentran las plazas disponibles en calzada y alguna bolsa de estacionamiento de uso provisional, es decir, zonas habilitadas para estacionar fuera de calzada que se sitúan principalmente en solares con uso residencial. Respecto a las plazas reguladas, se encuentran plazas reservadas para la movilidad reducida (PMR). Además, se ha analizado el estacionamiento privado, a partir de la información proporcionada por el Catastro.

También, indicar que son varias las calles del municipio con estacionamiento alterno por trimestres, si bien la diferencia del número de plazas disponibles entre trimestres no es relevante. En el municipio, no se observa la existencia de parkings de rotación ni de plazas de pago en calzada (zona azul). Así pues, todas las plazas existentes en la vía pública son libres, con excepción de unas pocas reservas para vehículos de movilidad reducida (PMR) y plazas de carga y descarga.

Se ha realizado el análisis del estacionamiento para todo el conjunto del núcleo urbano, donde se han obtenido tanto las plazas gratuitas (en calzada), las plazas reservadas para personas con movilidad reducida (PMR) y el estacionamiento de vecinos (plazas privadas). La siguiente tabla nos muestra los resultados obtenidos del análisis de la oferta actual de plazas disponibles dentro del núcleo urbano de Betxí:

Plazas de estacionamiento en Betxí	En vía pública				Privado	Oferta TOTAL
	En calzada	Bolsas de estacionamiento	Carga y descarga	PMR	Privado vecinos	
TOTAL	3025	130	15	28	572	3770

Tabla 8. Oferta total del estacionamiento en Betxí. Fuente: Elaboración propia.

La tabla anterior muestra que en el municipio de Betxí existen aproximadamente 3.025 plazas disponibles en calzada, 130 plazas en bolsas de estacionamiento, 28 plazas reservadas para personas con movilidad reducida, 15 plazas de carga y descarga y existen 572 plazas de estacionamiento privadas.

Estacionamiento libre en calzada

La siguiente ilustración muestra la distribución de plazas disponibles en calzada a nivel de calles:

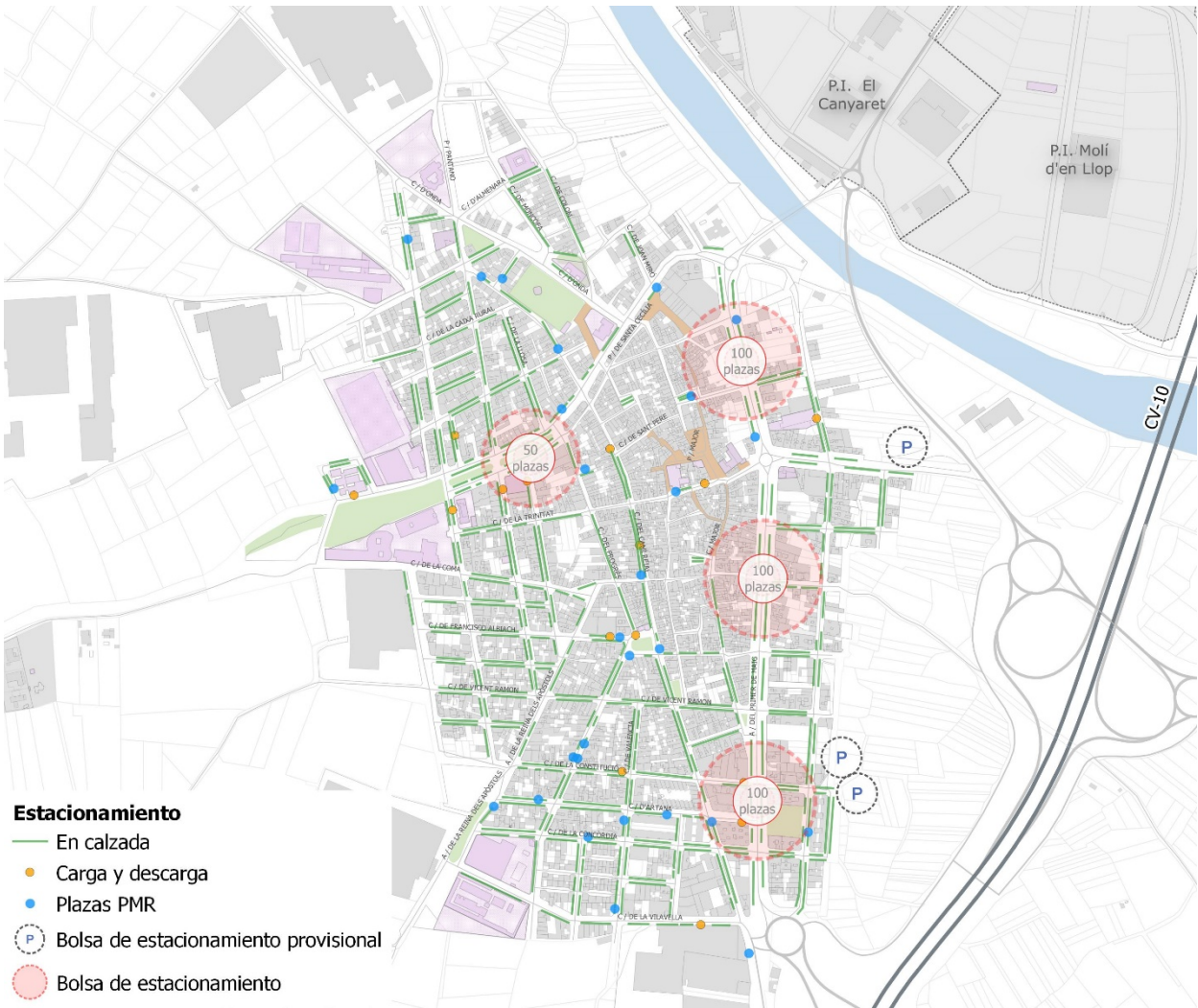


Ilustración 96. Estacionamiento libre en calzada y plazas reguladas. Fuente: Elaboración propia

Estacionamiento de residentes privado fuera de calzada

La oferta de estacionamiento privado se muestra en la siguiente ilustración. Los edificios de tonalidades más rojizas muestran representan una mayor oferta de estacionamiento mientras los que están de color gris no presentan plazas privadas disponibles.

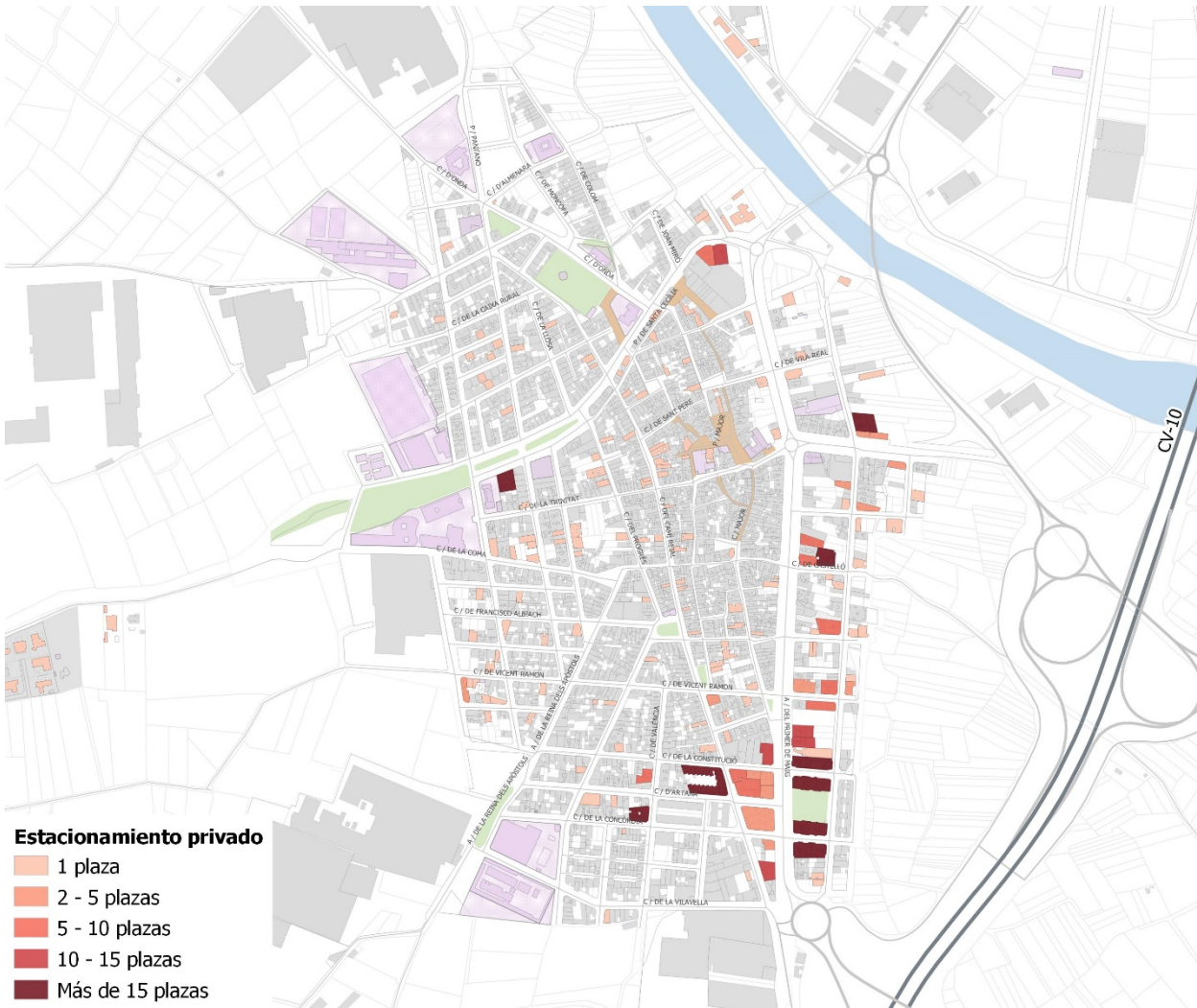


Ilustración 97. Estacionamiento privado. Fuente: Elaboración propia

Análisis global

6.7.2 Caracterización de la oferta en calzada y fuera de ella

Con los datos anteriores se ha procedido a realizar un análisis del estacionamiento existente en calzada, fuera de ella y de la suma de ambos. La siguiente tabla muestra la oferta total del estacionamiento existente en el municipio.

A nivel global, pues, ello supone la siguiente dotación de aparcamiento:

Plazas de estacionamiento en Betxí	En calzada			Fuera de calzada		Oferta TOTAL
	En vía pública	PMR	Carga y descarga	Bolsas de estacionamiento	Privado vecinos	
TOTAL	3025	28	15	130	572	3770

Tabla 9. Oferta total de estacionamiento en Betxí. Fuente: Elaboración propia.

Se muestra, a continuación, una figura con el análisis del estacionamiento total para todo el casco urbano:

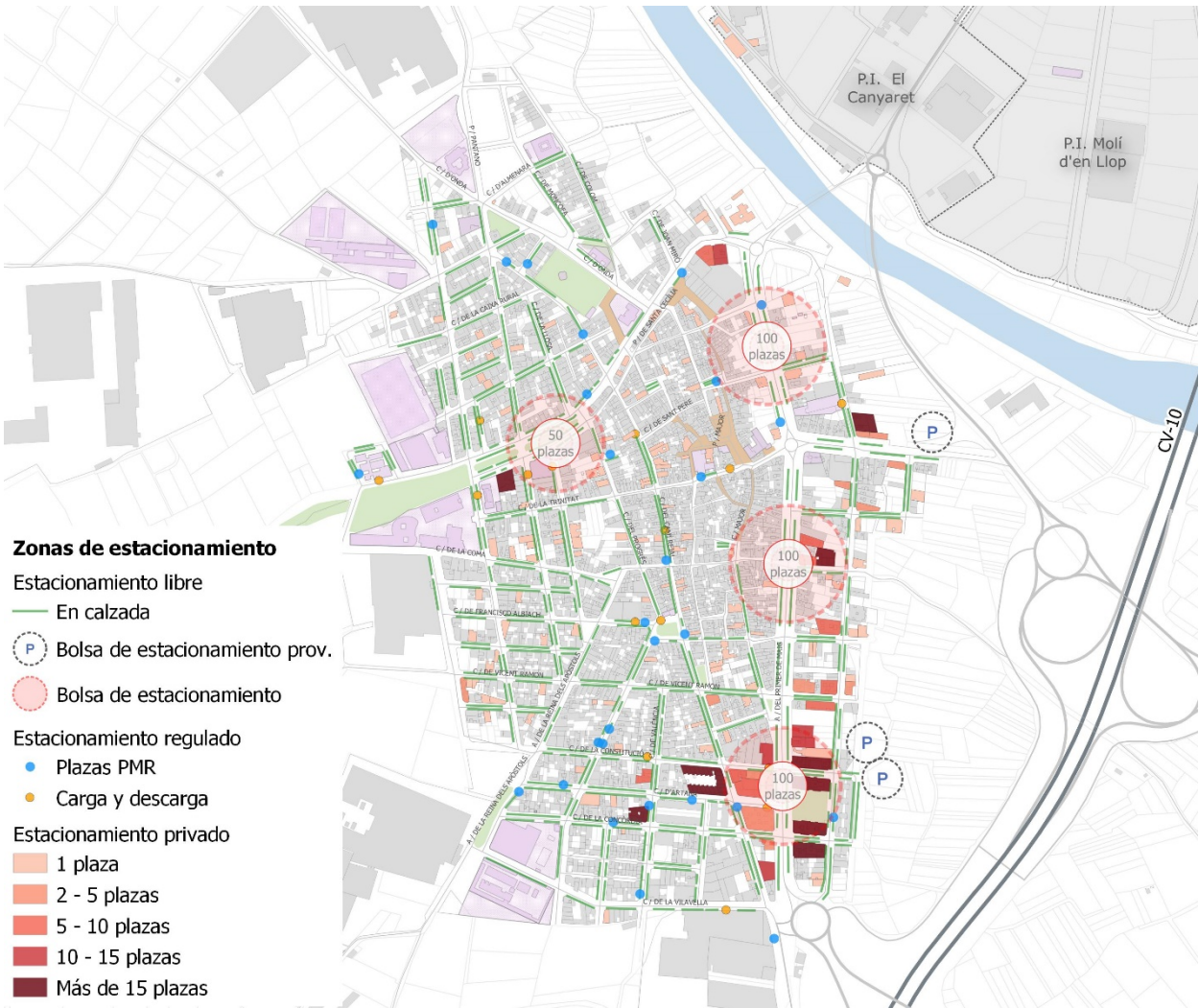


Ilustración 98. Análisis del estacionamiento total. Fuente: Elaboración propia

Esto nos permitirá conocer los valores del déficit teórico residencial y del déficit infraestructural y conocer el estado del estacionamiento en relación al censo de vehículos.

Déficit teórico residencial

El déficit teórico residencial se define como la diferencia entre el censo de turismos y furgonetas y el número total de plazas de estacionamiento disponibles en horario nocturno. Valores negativos supone un superávit de plazas de estacionamiento mientras que valores positivos indican déficit.

El censo de furgonetas y turismos en el municipio es de 3.497 unidades. Teniendo en cuenta esto y el total de plazas disponibles (3.770), el déficit residencial es de -273, lo cual indica que existe superávit de 273 plazas en el municipio. Ello es indicativo de que no deberían existir grandes problemas a la hora de encontrar una plaza para estacionar en periodo nocturno. A continuación, se muestran los resultados en forma de tabla:

Plazas de estacionamiento en Betxí	En calzada			Fuera de calzada		Oferta TOTAL	Furgoneta s + turismos	Déficit teórico residencia l
	En vía pública	PM R	Carga y descarga	Bolsas de estacionamiento	Privado vecinos			
TOTAL	3025	28	15	130	572	3770	3497	-273

Tabla 10. Déficit teórico residencial. Fuente: Elaboración propia.

Déficit infraestructural

El déficit infraestructura se define como la diferencia entre el censo de turismos y furgonetas y las plazas de estacionamiento disponibles fuera de calzada. Constituye, pues, un indicador que nos permite analizar la posibilidad de un cambio de modelo de estacionamiento que permita liberar la vía pública para entregarla al ciudadano.

Plazas de estacionamiento en Betxí	En vía pública			Fuera de calzada		Oferta TOTAL	Furgonetas + turismos	Déficit teórico infraestructural
	En vía pública	PMR	Carga y descarga	Bolsas de estacionamiento	Privado vecinos			
TOTAL	3025	28	15	130	572	3770	3497	3055

Tabla 11. Déficit infraestructural. Fuente: Elaboración propia.

Se observa que en el casco antiguo y en buena parte del norte y del oeste del municipio existen grandes carencias de estacionamiento privado residencial. Esto quiere decir que en todas las zonas existirán vehículos que buscarán plazas de estacionamiento en calzada. A nivel global el déficit infraestructural alcanza un 87%. Ello es indicativo de la escasez de plazas vinculadas a la vivienda.

Índice de presión en calzada

El índice de presión en calzada es una indicación del número de turismos que no disponen de plaza de garaje y, por lo tanto, deben estacionar en la calle. Supone, pues, una medida del número de vehículos que se pelea por encontrar una plaza de aparcamiento en la calle. En resumen, este índice representa la presión que existe por encontrar una plaza de estacionamiento en la vía pública. En consecuencia, valores inferiores a la unidad indicarán la no existencia de disputas en la vía por plazas de estacionamiento.

Plazas de estacionamiento en Betxí	En vía pública			Fuera de calzada		Oferta TOTAL	Furgonetas + turismos	Índice de presión en calzada
	En vía pública	PMR	Carga y descarga	Bolsas de estacionamiento	Privado vecinos			
TOTAL	3025	28	15	130	572	3770	3497	0,97

Tabla 12. Índice de presión en calzada. Fuente: Elaboración propia.

El análisis a nivel municipal muestra que este índice se encuentra por debajo de la unidad, por lo que los vehículos no deberían tener dificultades en encontrar una plaza donde estacionar por la noche.

6.7.3 Resumen

Los resultados muestran que el estacionamiento infraestructural es insuficiente como para permitir liberar grandes superficies de aparcamiento en calzada en el municipio, especialmente, y como no podía ser de otro modo, se observa un déficit en el casco antiguo. Ello es consecuencia de la escasez de plazas en la mayoría de las viviendas, ya que no disponen de estacionamiento privado.

En este sentido, debe ser el propio municipio el que proponga qué soluciones quiere aplicar para mejorar el aparcamiento en el municipio.

En cualquier caso, sigue existiendo superávit residencial, por lo que sí que son posibles medidas de adecuación del viario para mejora de itinerarios peatonales que impliquen la supresión de algunas de las plazas de estacionamiento en superficie.

6.8 Análisis del flujo de mercancías y de la carga y descarga

La Distribución Urbana de Mercancías (DUM) es fundamental para el desarrollo económico, pero al mismo tiempo genera una serie de impactos negativos en la contaminación, la congestión, la seguridad vial y la ocupación de espacio urbano.

En el municipio de Betxí nos encontramos con una distribución que trata de abastecer a los servicios esenciales que existen en el municipio, sin embargo, la disposición de las zonas industriales genera un significativo movimiento de vehículos pesados.

6.8.1 Inventario de los polígonos industriales

Los puntos de atracción-generación de los vehículos pesados que transportan mercancías son los siguientes polígonos industriales, cuya principal actividad es mercantil y comercial:

- Polígono Industrial Canyaret
- Polígono Industrial Moli d'en Llop
- Zona industrial Cartonajes La Plana
- Zona industrial entorno Camí Sant Francesc
- Zona industrial Camí d'Artana
- Zona industrial C/ Vilavella

La siguiente ilustración muestra los viales de acceso a las zonas industriales de Betxí. Se observa, que para acceder a las zonas industriales de PAVIMBE, Exagres, Cartonajes la Plana y la Cooperativa San Alfonso es necesario el uso de viales interiores del casco urbano.

Estos desplazamientos de vehículos pesados ocasionan problemas de seguridad vial, emisiones, contaminación acústica y pérdida de la calidad de vida de los ciudadanos que viven en los siguientes viales: calle la Vilavella, avenida de Sant Josep Obrer y calle Camí de Onda, además de algunos caminos que son utilizados para acceder a la zona industrial.

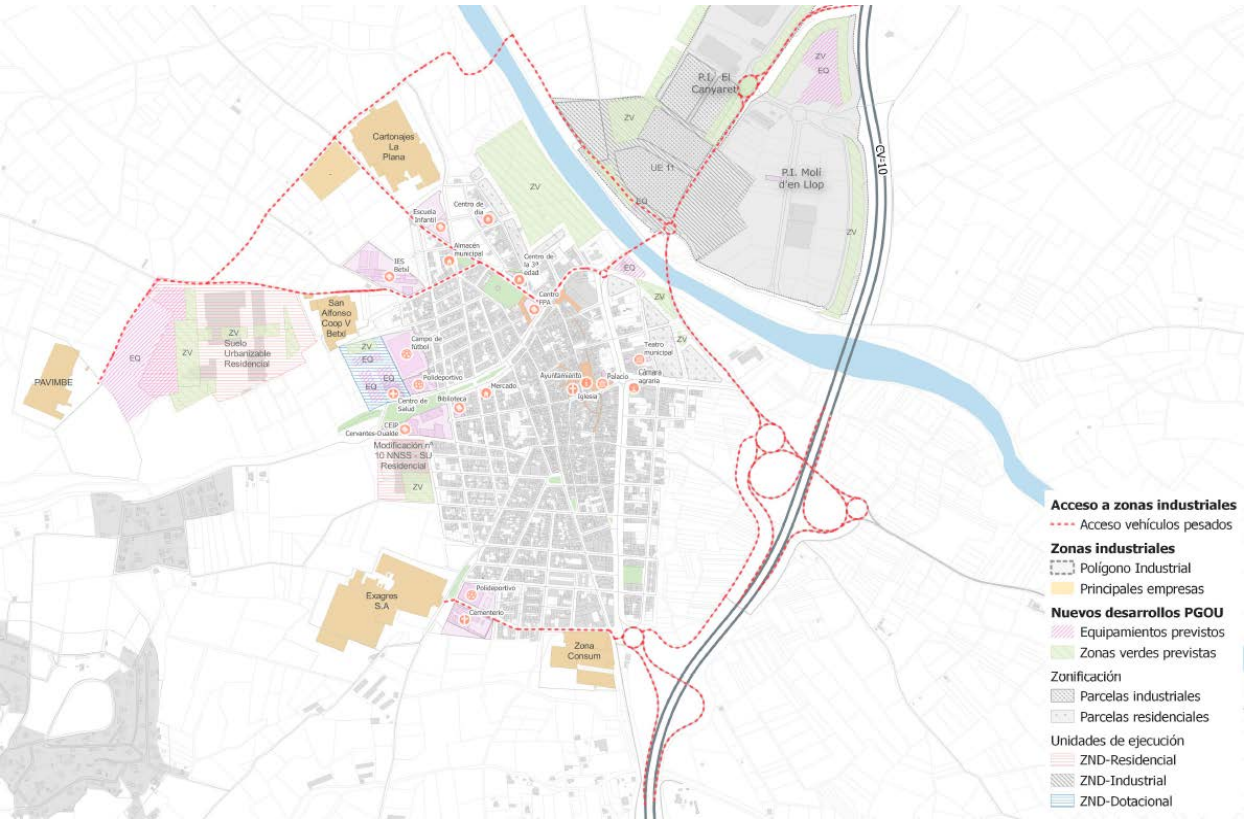


Ilustración 99. Viales de acceso a las zonas industriales de Betxí. Fuente: Elaboración propia

6.8.2 Parque móvil

De acuerdo a la información publicada en el Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, el parque de vehículos en Betxí ascendía, en 2021, a 4.953 unidades. De ellos, 527 son camiones y 273 son furgonetas, por lo que en conjunto representan un 16% del total.

6.8.3 Restricciones de movilidad de vehículos pesados en casco urbano

En la zona céntrica peatonal del casco urbano está prohibida la circulación de vehículos de MMA superior a 3,5 toneladas. Así, en alguna zona de casco urbano cuenta con señales que lo indican:



Ilustración 100. Señal de prohibición de circulación de vehículos con MMA superior a 3,5t en el casco urbano. Calle del Camí Reial y calle Sant Josep Obrer. Fuente: Google Maps.

6.8.3.1 Análisis de la carga y descarga

El municipio de Betxí cuenta con un total de 156 empresas, según los datos publicados por el Instituto Valenciano de Estadística en el año 2021. Ello se ilustra en la siguiente figura:

Empresas según sector de actividad

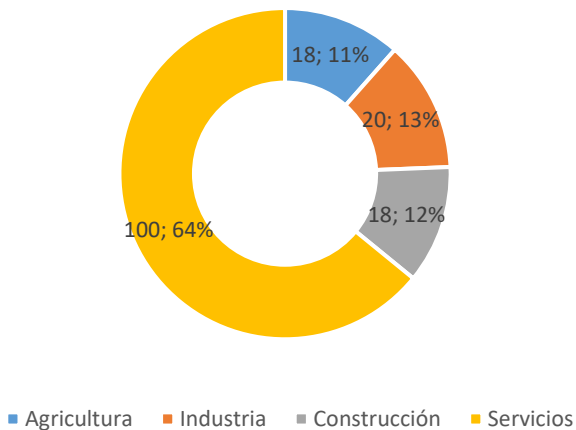


Ilustración 101. Empresas existentes en el municipio de Betxí según sector en el año 2021. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del instituto valenciano de estadística (IVE).

No se ha detectado la restricción en el horario para realizar las actividades de carga y descarga.

6.9 Seguridad vial

6.9.1 Datos demográficos

A 1 de enero del año 2022, Betxí contaba con un total de 5.605 habitantes.

6.9.2 Parque de vehículos

El parque de vehículos en Betxí según el instituto Valenciano de la Estadística correspondientes al día 1 de enero de 2021, es de 4.953 unidades (considerando tractores y otros vehículos). En porcentaje, los turismos representan un 66% del parque total, camiones y furgonetas el 16% y las motocicletas y ciclomotores el 13%.

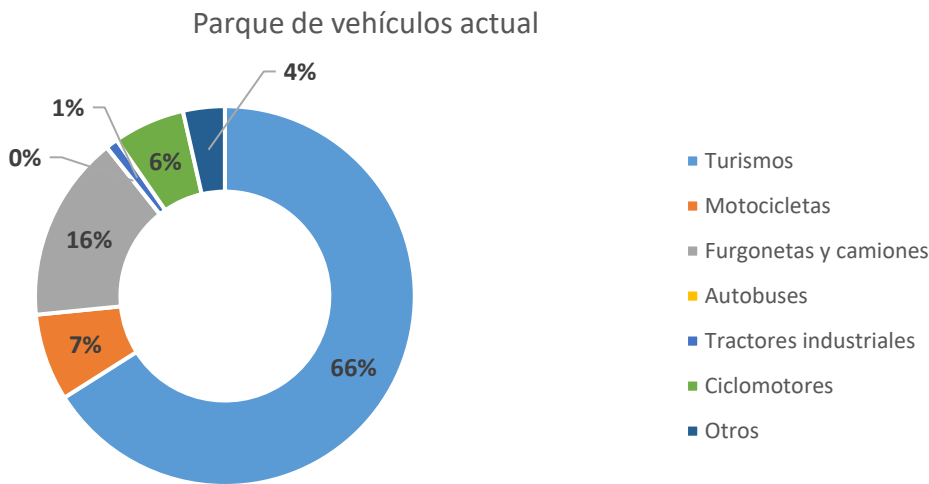


Ilustración 102. Parque de vehículos Betxí. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística año 2021.

6.9.3 Problemática detectada

Betxí no presenta problemas de accidentalidad, sin embargo, sí que se detectan algunos tramos viarios donde, debido a la tipología de sección viaria, se superan las velocidades permitidas.

Los tramos identificados como susceptibles de ser revisados mediante actuaciones de calmado de tráfico son las siguientes:

- Avenida del Primer de Maig
- Avenida de Joaquim Dualde
- Avenida Mossèn Herminio Pérez
- Avenida Sant Josep Obrer
- Camí d'Onda

En la actualidad se han identificado algunos elementos de calmado es tráfico, como por ejemplo el situado en el camí d'Onda.



Ilustración 103. Sistema de calmado de tráfico. Fuente: GoogleMaps.

También se considera que los viales que funcionan como circunvalación deben contener más elementos de calmado de tráfico, en particular, en los entornos de los equipamientos.

Por otra parte, se detecta falta de pasos de peatones, al menos, en algunos puntos de los itinerarios considerados como principales.

6.10 Análisis de los aspectos energéticos y ambientales

6.10.1 Huella de carbono

Se ha realizado un análisis de la huella de carbono de la movilidad urbana e interurbana en el municipio.

Como movilidad interna, se han considerado los viajes de penetración. Para ello, se han utilizado los siguientes datos:

- Características de la movilidad en vías de la red arterial y en vías de penetración (%vehículos ligeros y %vehículos pesados). Para las carreteras correspondientes a la red autonómica y de la diputación, la información ha sido obtenida a partir de los mapas de Tráfico publicados anualmente por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.
- Longitud de los itinerarios recorridos en los distintos modos de transporte de acuerdo a los datos disponibles.
- Características del parque de vehículos del municipio (nº de vehículos de cada tipo, combustible, etc.), datos obtenidos de la ficha municipal publicada por la Generalitat y de la página de la DGT.
- Consumo energético/km en función del tipo de vehículo y de combustible. Esta información se ha obtenido a partir de varias publicaciones del IDAE.
- Factores de conversión de energía primaria a CO2 y viceversa.

Se procede, a continuación, a describir la metodología de cálculo.

6.10.1.1 Determinación del número de viajes y longitud de los trayectos

Viajes internos

Los viajes internos se obtienen de la matriz de desplazamientos del PMoMe. Se estima la longitud de los desplazamientos.

ANÁLISIS ENCUESTAS. NÚMERO DE VIAJES (%)						
Distancia (km)		A pie	Coche/Moto	Bicicleta	TP	Combinado
0 km	2 km	80%	43%	25%	0%	0%
2 km	5 km	20%	57%	75%	0%	0%
5 km	10 km	0%	0%	0%	0%	0%
10 km	25 km	0%	0%	0%	0%	0%
25 km	40 km	0%	0%	0%	0%	0%
(Datos encuestas)		100%	100%	100%	0%	0%

Viajes de penetración

En relación a los viajes de penetración, se ha realizado una estimación de las distancias recorridas por los vehículos desde el núcleo urbano hasta las distintas salidas. Los resultados son los siguientes:

En nuestro análisis consideraremos que el 100% de los viajes de penetración son realizados por vehículos ligeros.

VIAJES DE PENETRACIÓN		
Aforo	IMD	distancia (m)
Acceso norte desde CV-10 - Av. Joaquim Dualde	3.500	1050
Acceso centro CV-10 - CV-222 (desde Castellón)	3.000	650
Acceso centro CV-10 - CV-222 (desde Valencia)	1.300	855
Acceso sur desde CV-10 - Av. Primer de Maig	1.700	615

Tabla 13. IMD estimada en cada uno de los accesos a Betxí. Fuente: Elaboración propia

A nivel interurbano

Se ha consultado los valores de IMD de la red de carreteras de la Generalitat y de la Diputación de Castellón existentes en el municipio. Estos son:

VIAJES INTERURBANOS					
Vía	IMD	% pesados	Longitud	VL	VP
CV-10	25.445	22,00%	3.110	19.847	5.598
CV-10	25.663	21,80%	1.870	20.068	5.595
CV-222	5.565	6,00%	2.415	5.231	334

Tabla 14. IMD y longitud de la red de carreteras de la Generalitat Valenciana y de la Diputación de Castelló. Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad

6.10.1.2 Determinación de la distancia anual recorrida en cada modo de transporte

Viajes internos

Total km/día				
Distancia (km)		A pie	Coche/Moto	Bicicleta
0 km	2 km	586 km	486 km	0 km
2 km	5 km	635 km	2.737 km	0 km
5 km	10 km	0 km	0 km	0 km
10 km	25 km	0 km	0 km	0 km
25 km	40 km	0 km	0 km	0 km

Tabla 15. Estimación distancia total recorrida por los vehículos en viajes internos en el término municipal. Fuente: Elaboración propia

Viajes de penetración

El cálculo de la distancia diaria recorrida en los desplazamientos de penetración será el resultado de multiplicar el número de viajes por la longitud de cada una de las vías en el término municipal, considerando que todos los vehículos son ligeros:

Aforo	IMD	distancia (m)	VL. Km/día	VL. Km/año
Acceso norte desde CV-10 - Av. Joaquim Dualde	3.500	1050	3675	1341375
Acceso centro CV-10 - CV-222 (desde Castellón)	3.000	650	1950	711750
Acceso centro CV-10 - CV-222 (desde Valencia)	1.300	855	1111,5	405697,5
Acceso sur desde CV-10 - Av. Primer de Maig	1.700	615	1045,5	381607,5
Distancia total recorrida				

Tabla 16. Estimación distancia total recorrida por los vehículos en vías de penetración del término municipal. Fuente: Elaboración propia

A nivel interurbano

En vías interurbanas, el cálculo de la distancia total desplazada será el resultado de multiplicar el número de viajes realizado en cada medio de transporte por la longitud de cada una de las vías en el término municipal. Esto lo podemos realizar a partir de los datos de la Tabla 14.

Vía	VL	VP	Longitud	VL. km/día	VP. km/día
CV-10	19.847	5.598	3.110	61.724	17.410
CV-10	20.068	5.595	1.870	37.527	10.463
CV-222	5.231	334	2.415	12.633	807
				111.884	28.679

Tabla 17. Estimación distancia total recorrida por los vehículos en vías interurbanas del término municipal. Fuente: Elaboración propia

6.10.1.3 Determinación de las emisiones de CO2 por la movilidad urbana

Para calcular las emisiones de CO2, se han realizado las siguientes consideraciones:

- Las emisiones de CO2 de los modos activos se consideran nulas.
- Las emisiones de CO2 del vehículo privado se han calculado en base al combustible utilizado. De acuerdo a los datos del parque móvil, el 45% de los vehículos ligeros utilizan gasolina como medio de propulsión y el 55% restante utilizan diésel. Se ha considerado que todos los vehículos pesados utilizan el diésel como medio de propulsión.
- De acuerdo a las publicaciones del IDAE, se consideran los siguientes consumos:

Información Consumos IDAE				
VL	Gasolina	2,32 kgCO2/l	13km/l	0,18 kg CO2/km
	Gasóleo	2,6kgCO2/l	16km/l	0,16 kg CO2/km
Tráiler	Gasóleo	2,6kgCO2/l	35l/100km	0,91 kg CO2/km
Camión	Gasóleo	3 kgCO2/l	23 l/100km	0,61 kg CO2/km
Autobús	Gasóleo	3 kgCO2/l	24 l/100km	0,63 kg CO2/km
Furgón	Gasóleo	3 kgCO2/l	14 l/100km	0,36 kg CO2/km

Tabla 18. Tabla de equivalencias de consumo según el medio de transporte utilizado. Fuente: IDAE.

Viajes internos

Las emisiones de CO2 originadas por los viajes internos en el interior del núcleo urbano son:

Análisis emisiones CO2 en vías urbanas						
Resultados	A pie	Coche/Moto	Bicicleta	Combinado	TPU	Total
distancia/día	1.221 km	3.222 km	0 km	0 km	0 km	0 km
distancia/año	445.844 km	1.176.177 km	0 km	0 km	0 km	0 km
kg/CO2 año		196.839 kg CO2		0 kg CO2	0 kg CO2	196.839 kg CO2
t/CO2 año	0 t CO2	197 t CO2	0 t CO2	0 t CO2	0 t CO2	197 t CO2

Ilustración 104. Emisiones CO2 en viajes internos. Fuente: Elaboración propia

Viajes de penetración

Las emisiones de CO2 originadas por los viajes de penetración en el interior del núcleo urbano son:

Análisis emisiones CO2 en vías de penetración			
Aforo	VL. Km/año	VL. Kg CO2/año	VL. t CO2/año
Acceso norte desde CV-10 - Av. Joaquim Dualde	1341375	224485,79	224,48
Acceso centro CV-10 - CV-222 (desde Castellón)	711750	119114,90	119,11
Acceso centro CV-10 - CV-222 (desde Valencia)	405697,5	67895,49	67,89
Acceso sur desde CV-10 - Av. Primer de Maig	381607,5	63863,91	63,86
Total (t/CO2 año)		-	411,49

Ilustración 105. Emisiones CO2 en vías de penetración. Fuente: Elaboración propia

Así, en las vías urbanas se generan 608 t CO2 al año, 411 t CO2 en las vías de penetración y 197 t CO2 en los viajes internos.

A nivel interurbano

Para establecer las emisiones en vías interurbanas, se ha considerado la siguiente distribución del tráfico de vehículos pesados:

- Tráileres: 25%
- Camiones: 50%
- Autobuses: 5%
- Furgón: 20%

Considerando las emisiones asociadas a cada tipo de vehículo de acuerdo a lo indicado en la Tabla 18, la emisión media de un vehículo pesado será de 0,64 kg CO2/km.

Considerando las distancias realizadas por vehículos ligeros y pesados en la trama interurbana, las emisiones serán:

Vía	IMD	VL. kg CO2/año	VP. kg CO2/año	t CO2/año
CV-10	25.445	3.770.394	4.036.846	7.807
CV-10	25.663	2.292.330	2.425.999	4.718
CV-222	5.565	771.673	187.031	959
Total		6.834.398	6.649.876	13.484

Ilustración 106. Emisiones CO2 en vías interurbanas. Fuente: Elaboración propia

Podemos decir que en las vías interurbanas se generan 13.484 t de CO₂/año, de las cuales más de un 90% se corresponden al tráfico viario existente en la CV-10.

Emisiones de CO₂

Con todo, el total de las emisiones de CO₂, generadas en vías urbanas e interurbanas será de 14.002t CO₂ al año.

6.10.1.4 Cálculo de las toneladas equivalentes de petróleo (tep)

Para el cálculo de las toneladas equivalentes de petróleo se han tenido en cuenta los siguientes factores de emisión:

Fuente de energía	Conversión CO2/tep
Gasolina	2900 kg CO2/tep
Gasóleo	3060 kg CO2/tep
Electricidad	2950 kg CO2/tep

Tabla 19. Factores de conversión de las emisiones. Fuente: Factores de conversión Energía Final – Energía Primaria y Factores de Emisión de CO₂ – 2010 del IDAE.

Considerando estos datos y el combustible utilizado por cada tipo de vehículo, el consumo energético en tep es el siguiente:

VIARIO	Mov. Interna	Mov. Penetración	Mov. Interurbana	Viario Total
TEP	68 tep/año	138 tep/año	4.462 tep/año	4.635 tep/año

Tabla 20. Consumo energético en tep. Fuente: Elaboración propia.

Así pues, se observa que el consumo energético derivado de la movilidad será de 4.635 tep/año.

6.10.2 Puntos de recarga del vehículo eléctrico

En septiembre del año 2017, a través, del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), la Generalitat publica el Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana; el cual contempla entre sus objetivos el desarrollo de la infraestructura de recarga asociada al vehículo eléctrico.

En este sentido, debemos mencionar que actualmente, y según las fuentes consultadas, Betxí no cuenta con nodos públicos de recarga para el vehículo eléctrico.

Atendiendo a criterios poblacionales, se deberá dotar al municipio con este tipo de servicio. Así, será necesario lanzar una propuesta en este sentido.

6.10.3 Contaminación atmosférica

Actualmente el sector transporte representa el 60% del consumo mundial de petróleo del que y casi el 30% del consumo mundial de energía. La mitad del consumo energético se produce en el espacio OECD, es decir en 34 países.

Las previsiones de la AIE para el año 2050 indican que el consumo asociado al transporte se duplicará, a pesar de incorporar en sus análisis los avances tecnológicos esperados en eficiencia energética y en intermodalidad. De ahí el apremio, desde la óptica puramente energética, de racionalizar el uso de la energía en el ámbito del transporte. Se hace especial hincapié a las áreas urbanas y grandes áreas metropolitanas.

6.10.3.1 Evaluación de la calidad del aire de la Zona ES1003: Mijares – Penyagolosa (Área Costera)

En este análisis se ha utilizado el informe de la Evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Valenciana de la Zona ES1003: Mijares- Penyagolosa (Área. Costera), obtenidos por la Consellería de Medio Ambiente, Agua y Urbanismo en el año 2021. Este informe abarca los municipios de la franja costera de las comarcas de l’Alcalatén, la Plana Baixa y la Plana Alta, entre los que se encuentra Betxí.

Para la evaluación de la calidad del aire, se utilizaron los resultados obtenidos en las siguientes estaciones:

					CONTAMINANTES MEDIDOS							
COD NAC	NOMBRE	TIPO DE ESTACIÓN	DIRECCIÓN	MUNICIPIO	SO ₂	NO ₂ /NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}	CO	METALES As, Ni, Cd, Pb	B(a)P	O ₃
12005005	ALCORA	URBANA INDUSTRIAL	Polideportivo mcpal. C/ Concordia s/n	L'Alcora	X	X	X	X	X			X
12005004	ALCORA-PM	URBANA INDUSTRIAL	Ayuntamiento l'Alcora	L'Alcora			X	X		X		
12009007	ALMASSORA-C.P. OCHANDO	URBANA INDUSTRIAL	C.P. Hmnos. Ochando. C/Benassal S/N	Almassora	X	X	X	X	X			X
12028001	BENICÀSSIM	SUBURBANA INDUSTRIAL	Subestac. Iberdrola c/ta N340, km 988.8	Benicàssim	X	X	X	X	X			X
12032001	BURRIANA	RURAL INDUSTRIAL	Pozo Facsa nº 5, Camí Carnisers s/n	Burriana	X	X	X	X	X			X
12032005	BURRIANA RESIDENCIA	URBANA INDUSTRIAL	Resid 3ª edad. C/ Albert Einstein nº 1	Burriana			X	X		X	X	
12040009	CASTELLÓ - ERMITA	SUBURBANA INDUSTRIAL	Ermita S. Jaume de Fadrell	Castelló	X	X						X
12084003	ONDA	SUBURBANA INDUSTRIAL	C.P. Montblanco	Onda	X	X	X			X		X
12040008	CASTELLÓ - PENYETA	SUBURBANA INDUSTRIAL	Campus Penyeta Roja. Univ. Jaume I	Castelló		X	X	X				X
12124001	VALL D'ALBA- PM	URBANA INDUSTRIAL	Plaça Major, 2	Vall d'Alba			X	X		X		
12135004	VILA-REAL-PM	URBANA INDUSTRIAL	Centre de Salut "La Bovila". C/ Vilanova i la Geltrú, s/n	Vila-Real			X	X		X		

Tabla 21. Estaciones incluidas en la Zona ES1003: Mijares – Penyagolosa (Área Costera). Fuente: Consellería de Medio Ambiente, Agua y Urbanismo.

Si bien podemos decir que los niveles de los contaminantes no serán uniformes en todo el ámbito contemplado, sí que pueden responder a un patrón común de comportamiento dentro del mismo.

Dicho informe arroja las siguientes conclusiones:

- Los niveles de dióxido de azufre están muy alejados de los límites establecidos, por lo que no existe riesgo de superación en la actualidad.
- Las concentraciones de dióxido de nitrógeno se mantienen dentro de los límites normativos e, igualmente, el valor medio está muy alejado del límite establecido.
- Las concentraciones de partículas PM₁₀, PM_{2.5} no superan los límites anuales medios. Las concentraciones PM₁₀ diarias no rebasan los límites diarios en un número de ocasiones superior al permitido por la legislación vigente.

- Los umbrales recomendables con la necesidad de prevenir a la población ante la exposición a niveles elevados de ozono no se han superado en ninguna ocasión. No se han superado dichos valores.
- En relación a la presencia de metales pesados como níquel, cadmio, arsénico; y benzo(a)pireno las concentraciones están muy por debajo de los límites normativos.
- Los niveles de concentración de plomo también son muy inferiores a los establecidos por la normativa.

Podemos establecer, pues, que la calidad del aire en el municipio es adecuada.

6.10.4 Contaminación acústica

Betxí se ubica cerca de la CV-10, vial considerado como uno de los grandes ejes del territorio. Este eje es el principal foco emisor de ruido existente en el término municipal. A continuación, se adjuntan los mapas estratégicos de ruido de las carreteras elaborados publicados por la Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

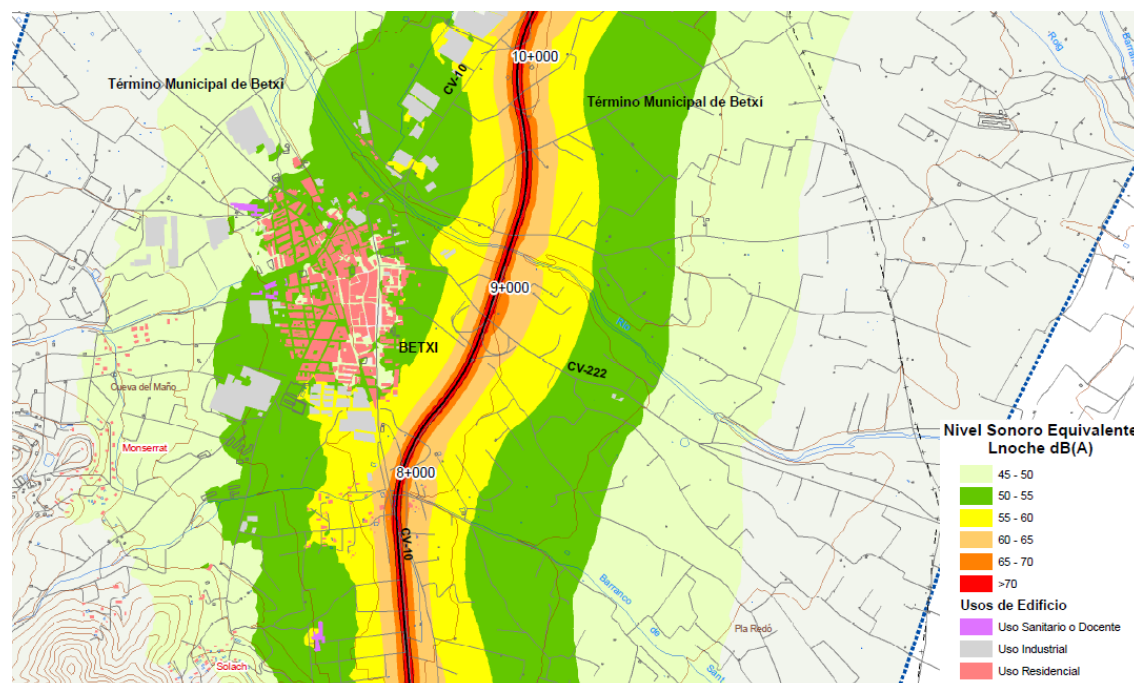


Ilustración 107. Estudio acústico eje Cv-10. Fuente. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport.

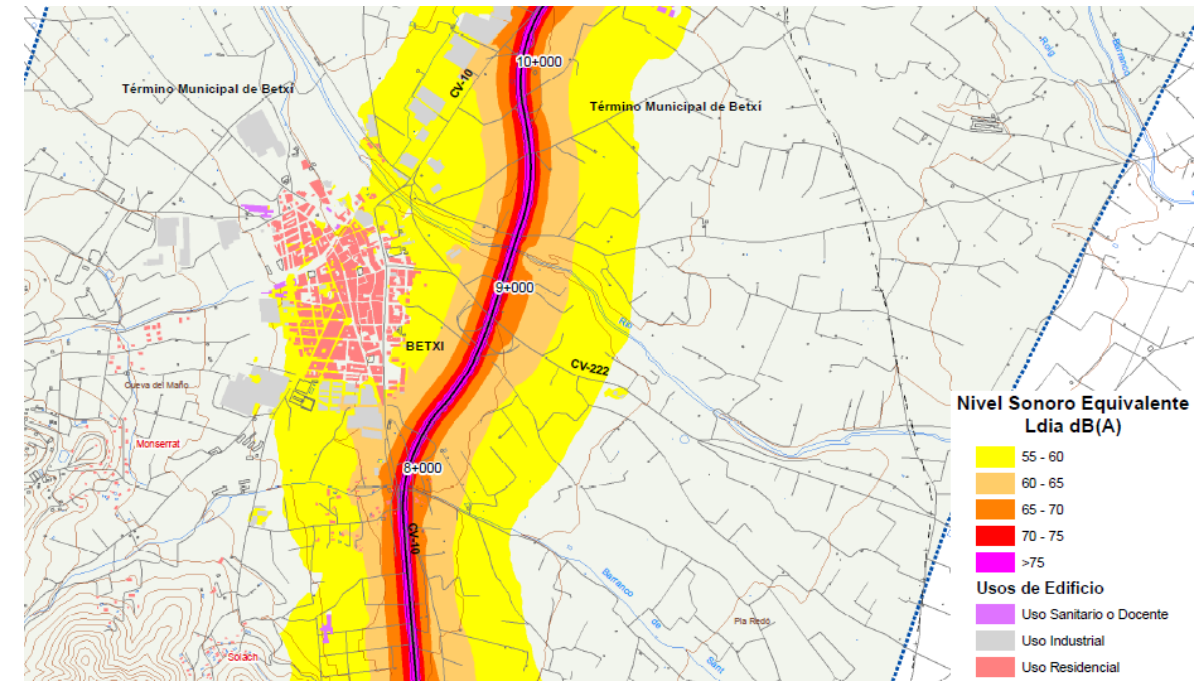


Ilustración 108. Estudio acústico eje Cv-10. Fuente. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport.

Por otro lado, la ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, no contempla la necesidad de elaborar Planes Acústicos Municipales en localidades de menos de 20.000 habitantes, por lo que Betxí no dispone de él.

7 INDICADORES

El propósito del PMUS de Betxí es disponer de una herramienta en continua actualización que permita conocer la evolución del municipio en términos de movilidad.

Para facilitar la evaluación del plan, es decir, el análisis e interpretación de los resultados que se vayan obteniendo en el diagnóstico del estado actual, así como la información obtenida por parte de los concesionarios de los distintos servicios públicos y poder compararlas, se propone definir un **sistema de indicadores de movilidad**, que se irá mejorando y completando en futuras actualizaciones y revisiones del PMUS.

Uno de los aspectos más relevantes a la hora de implantar un plan de seguimiento para la movilidad urbana es conocer la distribución de la población y de la vivienda dentro del término municipal de afección. Para ello, se suele recurrir a los distintos censos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) u otros censos de carácter municipal y más precisos que el anterior como es el padrón.

7.1 Indicadores

Los diferentes indicadores propuestos pueden desglosarse en indicadores de demanda y en indicadores de oferta, tal y como se observa en los siguientes puntos.

7.1.1 Indicadores de demanda

Los indicadores de demanda, nos permitirán conocer el estado actual del municipio. Los indicadores de demanda los podemos distribuir en los siguientes grupos:

INDICADORES DE DEMANDA		
		Situación actual (2022)
Población:		
Habitantes		5.605
Densidad de población (hab/km²)		261,92
Densidad de viviendas (viv/ha)		-
Indicadores de motorización (parque de vehículos)		
Ratio de vehículos por 1000 habitantes		80,8%
Ratio de turismos por 1000 habitantes		56,5%
Número de vehículos matriculados		4.606
Reparto Modal		
Ratio de desplazamientos internos en diferentes modos de transporte:	Vehículo privado	76,23%
	Transporte público	1,88%
	A pie	21,89%
	Bicicleta	-

Ilustración 109. Indicadores de la demanda. Fuente: Elaboración propia.

7.1.2 Indicadores de oferta. Indicadores pormenorizados por líneas de actuación

Los indicadores de oferta, nos permiten conocer la infraestructura que dispone el municipio. Destacar que los indicadores que se obtienen en el presente estudio están ligados y vinculados a la evolución de la población. Se deberá realizar un esfuerzo por actualizar los datos del padrón municipal para realizar una evaluación correcta del estado de la movilidad.

Los indicadores anteriores han sido desglosados y pormenorizados para cada una de las diferentes líneas de actuación:

PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación actual (2022)
JRV	Jerarquización y Reordenación viaria	
JRV.a	Longitud de zonas 30	-
JRV.b	Longitud de viario semipeatonal (casco antiguo)	680 m
JRV.c	Longitud de plataformas únicas	680 m
JRV.e	Volumen de tráfico rodado en vías arteriales y colectoras (IMD e IMDp)	
	Acceso norte desde CV 10 – Av. Joaquim Dualde - (Vehículos día)	3500
	Acceso norte desde CV 10 – Av. Joaquim Dualde - (Vehículos día)	3000
	Acceso centro CV-10 – Cv-222 (desde Valencia) - (Vehículos día)	1300
JRV.e	Acceso sur desde CV-10 – Av. Primer de Maig - (Vehículos día)	1700
MA	Plan de fomento de los modos activos	
MA.a	Longitud de itinerario peatonales (IP)	2450 m
MA.b	Porcentaje de superficie destinada a movilidad activa en los itinerarios peatonales (IP)	-
MA.c	Longitud de carriles bici (total)	8900 m
MA.d	Longitud de ciclocalles (total)	0 m
MA.e	Longitud de itinerarios en entornos rurales	0 m
MA.f	Número de puntos de estacionamiento de bicicletas.	3
MA.g	Número de plazas para el estacionamiento de bicicletas.	0
TP	Plan de transporte colectivo	
TP.a	Publicidad fomento intermodalidad ferroviaria y ciclista	No
TP.b	Estacionamiento para bicicletas	Si
TP.c	Presencia de paneles informativos sobre los horarios del servicio de transporte público	No
TP.e	Mejora de las condiciones de accesibilidad de la parada	N/A
TP.e	Implantación de la tarificación (Sí/No)	No
TP.f	Incorporación del servicio de transporte público a demanda (Sí/No)	No
DUM	Distribución urbana de mercancías y sistema logístico	
DUM.a	Número de plazas de carga y descarga	15
DUM.b	Cobertura de las plazas de carga y descarga sobre los comercios	-
PE	Plan de estacionamiento	
PE.a	Plazas de estacionamiento por tipología (libres, PMR, carga y descarga, reservadas, privado etc.)	3700
	- Libres	3025
	- PMR	28
	- Carga y descarga	15
	- Reservadas	-
	- Privadas	572
PE.b	Déficit de estacionamiento residencial (valores negativos indican superávit, positivos déficit)	-273
PE.c	Déficit de estacionamiento infraestructural (valores negativos indican superávit, positivos déficit)	3055

PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación actual (2022)
EE	Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental	
EE.a	Número de puntos de recarga lenta, semirrápida o rápida de uso público.	
	- Recarga lenta	0
	- Recarga semirrápida	0
	- Recarga rápida	0
EE.b	Número de puntos de recarga de uso privado	-
EE.c	% vehículos eléctricos matriculados en el municipio	-
EE.d	% vehículos eléctricos matriculados en la flota municipal	0%
EE.e	Niveles de ruido a partir de estudio acústico de la red arterial.	
CA	Calidad ambiental	
CA.a	Huella de carbono	197 t CO2
CA.b	Consumo de energía (Tep)	66 Tep
CA.c	NO2 - Valor promedio en µg/m3	9,00
	NO2 - Nº superaciones horarias de 200 µg/m3	0
CA.d	CO - Media octohoraria	-
	CO - Nº superaciones máximas octohorarias 10 mg/m3	-
CA.e	SO2 - Nº superaciones diarias de 125 µg/m3	0
	SO2 - Nº superaciones horarias de 300 µg/m3	0
CA.f	O3 - Nº superaciones horarias de 180 µg/m3	0
	O3 - Nº superaciones horarias de 240 µg/m3	0
	O3 - Nº superaciones octohorarias de 120 µg/m3	11
CA.g	PM2.5 - Valor promedio µg/m3	-
	PM2.5 - N superaciones diarias	-
CA.h	PM10 - Valor promedio µg/m3	22,00
	PM10 - Nº superaciones diarias de 50 µg/m3	3
CA.i	Nº superaciones Ld	-
CA.j	Nº superaciones Le	-
CA.k	Nº superaciones Ln	-
CA.l	Lden	-
CA.m	LMAX	-
PAR	Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad	
PAR.a	Realización de curso sobre movilidad sostenible en centro escolar	-
PAR.b	Número de cursos de movilidad sostenible realizados en el municipio	-
PAR.c	Número de reuniones de la Mesa de movilidad	-

8 PERSPECTIVA DE GÉNERO

En un Plan de Movilidad resulta fundamental incluir la perspectiva de género para tener en cuenta todas las situaciones de movilidad reducida, desde la asistencia de personas en situación de dependencia a la facilitación de las personas con dificultades.

Los nuevos patrones de movilidad pretenden crear una movilidad inclusiva y segura para todos los usuarios, independientemente de su género o de sus dependencias en la movilidad.

A grandes rasgos se considera que la movilidad es diferente entre hombres y mujeres, por lo que se puede decir que el género es un claro diferenciador de la movilidad urbana.

Se considera que las mujeres, debido a sus empleos y a las actividades cotidianas urbanas, realizan más desplazamientos de corta distancia que los hombres. Estos resultados se muestran en los resultados de los análisis de carácter metropolitano (PMoME Castelló), donde se observa que las mujeres realizan casi el 45% de los desplazamientos a pie, mientras que los hombres realizan el 29%.

Este tipo de desplazamientos se traduce también en un mayor porcentaje de desplazamientos mediante transporte público, donde se estima que las mujeres realizan entorno un 11% de los desplazamientos en transporte público frente al 6% que suponen los desplazamientos de los hombres en este modo de transporte.

En los últimos años, tras la irrupción de los VMP (especialmente los patinetes), se observa que un gran porcentaje de los usuarios son de género femenino, lo que podría modificar los patrones de movilidad identificados en el diagnóstico, suponiendo los VMP una oportunidad para realizar trayectos que anteriormente se tenían que hacer a pie o mediante transporte público.

Visto el diagnóstico, este Plan de Movilidad trata de mejorar la situación actual y lanza una serie de actuaciones agrupadas en distintas líneas estratégicas con el objetivo de que en el futuro la movilidad sea igual de accesible y segura tanto para hombres como para mujeres.

9 SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

La movilidad en el municipio de Betxí está basada en la movilidad de los propios habitantes del municipio. Los principales desplazamientos diarios se dan por motivo de trabajo, siendo el medio de transporte más utilizado el vehículo privado con un 78% de los desplazamientos. La movilidad interna del municipio está más equilibrada, suponiendo los desplazamientos a pie el 45% mientras que los desplazamientos en coche representan el 55%. No se dispone de datos, pero los desplazamientos hacia la zona industrial representan una gran parte de este porcentaje. Por otra parte, la trama urbana que cuenta con calles anchas unida a una amplia oferta de aparcamiento incentiva el uso del vehículo motorizado.

Respecto de los desplazamientos del peatón, se han identificado pequeños recorridos que realizan los habitantes para realizar las gestiones diarias en el interior del municipio. Una de las fortalezas que presenta el municipio es la fisonomía del casco antiguo, sin embargo, se hace necesario reforzar los itinerarios peatonales con los principales equipamientos de la trama urbana (colegio, polideportivo municipal, centro de salud, etc.).

La movilidad ciclista es residual. Los desplazamientos hacia los principales equipamientos u áreas funcionales de trabajo se realizan en vehículo motorizado, sin embargo, con las actuaciones recientes como la pasarela sobre el Río Seco que unen en casco urbano con la zona industrial, invitan a que mejore la ratio de desplazamientos mediante este modo de transporte o mediante vehículos de movilidad personal.

Betxí cuenta únicamente con un servicio de transporte público interurbano del que no se han podido obtener los datos, no obstante, su incidencia en la movilidad del municipio es escasa.

El acceso a las zonas industriales en medios motorizados es deficiente y es uno de los aspectos que se deben mejorar, especialmente en la zona industrial UR8 y Camí de San Francesc. Respecto a la distribución de mercancías, comentar que se han identificado varios espacios reservados a carga y descarga que no representan grandes problemas por lo que no será necesaria mayor dotación, pero sí una regulación para un correcto funcionamiento de esta actividad.

Por último, comentar que no se han identificado puntos para la recarga del vehículo eléctrico, aspecto que repercute en la poca presencia del vehículo eléctrico en el parque móvil de Betxí.

Con todo, las situaciones detectadas son:

- Falta de itinerarios peatonales entre los principales puntos de generación de viajes como son los equipamientos, el casco antiguo, etc.
- Falta de itinerarios ciclistas. Circulación de bicicletas compartiendo viario con el vehículo privado.
- Libre circulación de vehículos en el casco antiguo sin una clara señalización de los puntos de interés del municipio o de sus equipamientos.
- Alta oferta de aparcamiento en calzada que provoca atracción de movimientos. Por otra parte, las bolsas de aparcamiento identificadas tienen uso provisional y aunque no haya un problema a día de hoy en cuanto a oferta de plazas, su desaparición puede generar un problema de aparcamiento.
- Alto uso del vehículo privado para desplazamientos de corta distancia derivado de la oferta de aparcamiento.
- Distribución urbana de mercancías no regulada en el municipio.

En el documento de propuestas se tratará de dar respuesta a todas estas situaciones.

DOCUMENTO II. PROPUESTAS



ÍNDICE

0 FINES Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS..... 1

1 MODELO DE MOVILIDAD 1

2 CONSIDERACIONES RESPECTO AL PLANEAMIENTO..... 1

3 LÍNEAS ESTRATÉGICAS 2

3.1 MA. FOMENTO DE LOS MODOS ACTIVOS Y ACCESIBILIDAD4

3.1.1 MA01. Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios.....4

3.1.2 MA02. Itinerarios escolares seguros7

3.1.3 MA03. Restricción de la circulación en el casco antiguo8

3.1.4 MA04. Red ciclable.....8

3.2 JRV. JERARQUIZACIÓN Y REORDENACIÓN VIARIA12

3.2.1 JRV01. Señalización y jerarquización viaria.....12

3.2.2 JRV02. Nuevas secciones viarias.....13

3.3 TP. TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO13

3.3.1 TP01. Transporte público urbano13

3.4 DUM - DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS Y TRANSPORTE LOGÍSTICO13

3.4.1 DUM01. Mejora de la actividad logística13

3.4.2 DUM02. Distribución urbana de mercancías.....14

3.5 PE - PLAN DE ESTACIONAMIENTO14

3.5.1 Plan de reestructuración del estacionamiento.....14

3.6 EE - EFICIENCIA ENERGÉTICA, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CALIDAD AMBIENTAL.....15

3.6.1 EE01 Plan de impulso del vehículo eléctrico.....15

3.6.2 EE02. Evaluación ambiental y energética del Plan.....16

3.7 PAR - PARTICIPACIÓN Y CONOCIMIENTO EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD16

3.7.1 PAR01. Formación y toma de decisiones en el ámbito de la movilidad16

4 INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE 17

4.1 ESPACIOS Y RECORRIDOS A INCORPORAR17

4.1.1 Itinerarios de la trama urbana17

5 EVALUACIÓN DEL PLAN 19

5.1 OBJETO Y METODOLOGÍA.....19

5.2 INDICADORES19

5.2.1 Indicadores de demanda.....19

5.2.2 Indicadores de oferta19

5.2.3 Obtención de datos22

5.3 REPARTO MODAL22

5.3.1 Evaluación de la propuesta de mejora de la red peatonal y ciclista.....22

5.3.2 Reparto modal en la situación de proyecto.....22

5.4 HUELLA DE CARBONO EN EL ESCENARIO PROPUESTO.....22

6 PROGRAMACIÓN TEMPORAL Y FICHAS RESUMEN DE LAS ACTUACIONES..... 23

7 SÍNTESIS Y CONCLUSIONES 61

8 APROBACIÓN DEL PLAN, SEGUIMIENTO Y REVISIÓN61

8.1 APROBACIÓN DEL PLAN.....61

8.2 SEGUIMIENTO Y REVISIÓN61

0 FINES Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS

El Plan de Movilidad Municipal tiene como objetivo mejorar la movilidad de Betxí y para ello va a proponer nuevas actuaciones a ejecutar en el horizonte temporal 2022-2030.

A partir de los datos del diagnóstico se han determinado las carencias del municipio y al mismo tiempo, se han identificado las nuevas oportunidades para mejorar la movilidad. Los principales objetivos del PMM son:

- Objetivo 1. Impulsar de la movilidad activa y mejora de las condiciones de movilidad (vías peatonales y ciclistas). Se considera imprescindible dotar de infraestructura peatonal al municipio para potenciar los desplazamientos de corta distancia.
- Objetivo 2. Proteger y aumentar de la calidad urbana, en particular de las áreas más sensibles, como el casco antiguo. (Mejora de la accesibilidad, dotaciones, etc.). Recuperar el espacio de la vía pública para modos activos de transporte.
- Objetivo 3. Mejorar la seguridad de los desplazamientos. Implantación de más zonas 30 y calles de convivencia para conseguir una reducción de la velocidad de circulación. Implantación de un modelo ordenado de circulación mediante la jerarquización viaria.
- Objetivo 4. Mejorar la accesibilidad mediante la implantación de itinerarios peatonales donde se supriman las barreras a las personas de movilidad reducida.
- Objetivo 5. Reducir emisiones contaminantes, ruido y consumo energético mediante la potenciación de desplazamientos en modos activos. Implementación de nodos de recarga eléctrica para fomentar así la utilización de modos de transporte sostenibles.
- Objetivo 6. Introducir de forma progresiva el uso de las nuevas tecnologías a la movilidad, de modo que el usuario disponga de información en tiempo real para programar sus viajes en cualquier medio de transporte. Coordinación de los diferentes sistemas de movilidad.

1 MODELO DE MOVILIDAD

La redacción del Plan de Movilidad Municipal pretende mostrar las directrices a seguir en los próximos años para completar el desarrollo de la movilidad del municipio de un modo que preserve la accesibilidad, la sostenibilidad y aumente la seguridad vial.

Betxí es un municipio compacto en el que la mayor parte de sus desplazamientos se podrían realizar mediante modos activos, ya sea en bicicleta o a pie, sin embargo, como en la mayor parte de los municipios de estas características, el medio de transporte mayoritario continúa siendo el coche, siempre acompañado de una permisividad en el aparcamiento. Ante este paradigma, el Ayuntamiento de Betxí plantea la elaboración del Plan de Movilidad Municipal con el objetivo de cambiar el modelo de movilidad y mediante las acciones que se proponen en el presente documento, tratar de introducir la movilidad sostenible en los desplazamientos de sus ciudadanos.

Para alcanzar estos objetivos se tiene que cambiar la visión que se tiene de la movilidad en el municipio y para ello se definen las siguientes líneas estratégicas.

2 CONSIDERACIONES RESPECTO AL PLANEAMIENTO

Actualmente hay varias figuras del planeamiento que están en tramitación. Debido a los tiempos en la tramitación y aprobación, se consideran estos cambios para el estado futuro a largo plazo. A continuación, se resume brevemente los cambios considerados:



Ilustración 1. Planeamiento propuesto en Betxí. Fuente: Elaboración propia a partir de información facilitada por el Ayuntamiento

3 LÍNEAS ESTRATÉGICAS

La redacción del Plan de Movilidad Municipal pretende mostrar las directrices a seguir en los próximos años para completar el desarrollo de la movilidad del municipio de un modo que preserve la accesibilidad, la sostenibilidad y aumente la seguridad vial.

Para alcanzar estos objetivos se tiene que cambiar la visión que se tiene de la movilidad en el municipio y para ello se definen las siguientes líneas estratégicas.

Se desglosan, a continuación, las líneas estratégicas del presente plan:

MA	Fomento de los modos activos
JRV	Jerarquización y reordenación viaria
TP	Plan de transporte colectivo
DUM	Distribución urbana de mercancías y sistema logístico
PE	Plan de estacionamiento
EE	Eficiencia Energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehículo eléctrico
PAR	Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad

Tabla 1. Líneas estratégicas de actuación. Fuente. Elaboración propia.

Para cada una de estas líneas, el documento propone una serie de actuaciones y acciones a ejecutar. Estas actuaciones se proponen para diversos periodos de tiempo:

- A corto plazo: actuaciones a ejecutar entre 1 y 2 años. Son actuaciones que ya están implantándose o que disponen de reserva de crédito para su ejecución.
- A medio plazo: actuaciones a ejecutar entre 3 y 6 años. Responden a actuaciones de las que se cuenta con un anteproyecto o proyecto de ejecución y que se tiene interés por ejecutar y actuaciones que se consideran estratégicas para el municipio.
- A largo plazo: actuaciones a ejecutar entre 7 y 10 años. Son actuaciones que requieren del desarrollo previo de otras actuaciones o que requieren de un desarrollo del Planeamiento. Para este conjunto de actuaciones se presentan las imágenes y los planos considerando el planeamiento que está en tramitación actualmente, estará aprobado.

A continuación, se presenta un resumen de las propuestas desglosado según la línea estratégica a la que corresponda:

ID. PROPUESTAS	LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN
MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad				
PROPUESTA 1	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	MA01		Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad
PROPUESTA 1.1	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA01.1	Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig
PROPUESTA 1.2	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA01.2	Mejora del entorno del área industrial AR8. Calle Vilavella
PROPUESTA 1.3	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA01.3	Mejora de la accesibilidad en viales urbanos. Plataforma única
PROPUESTA 1.4	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA01.4	Peatonalización del entorno urbano del Palau Castell (Calle Mossèn Manuel Belaire)
PROPUESTA 1.5	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA01.5	Actuación en Av. Herminio Pérez
PROPUESTA 1.6	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA01.6	Zona Exagres
PROPUESTA 1.7	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA01.7	Calle Sant Pere
PROPUESTA 1.8	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA01.8	Calle Trinitat
PROPUESTA 1.9	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA01.9	Mejora de la accesibilidad en la plaza la Purísima, en plaza la Pietat y en plaza de Sant Joan
PROPUESTA 1.10	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA01.10	Ejes principales propuestos
PROPUESTA 2	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	MA02		Itinerarios escolares seguros
PROPUESTA 2.1	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA02.1	Mejora y ampliación de la red de itinerarios escolares
PROPUESTA 2.2	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA02.2	Seguimiento del uso de los caminos escolares
PROPUESTA 3	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	MA03	MA03.1	Restricción de la circulación en el casco antiguo
PROPUESTA 3.1	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA03.1	Restricción de la circulación en el casco antiguo
PROPUESTA 4	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	MA04		Red ciclable
PROPUESTA 4.1	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA04.1	Propuesta ciclista a corto plazo
PROPUESTA 4.2	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA04.2	Propuesta ciclista a medio plazo
PROPUESTA 4.3	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		MA04.3	Propuesta ciclista a largo plazo
JRV - Jerarquización y Reordenación viaria				
PROPUESTA 5	JRV - Jerarquización y Reordenación viaria	JRV01		Jerarquización y calmado de tráfico
PROPUESTA 5.1	JRV - Jerarquización y Reordenación viaria		JRV01.1	Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos
PROPUESTA 5.2	JRV - Jerarquización y Reordenación viaria		JRV01.2	Actuaciones de calmado de tráfico
PROPUESTA 6	JRV - Jerarquización y Reordenación viaria	JRV02		Nuevas secciones viarias
PROPUESTA 6.1	JRV - Jerarquización y Reordenación viaria		JRV02.1	Nuevas secciones viarias
TP. Transporte público colectivo				
PROPUESTA 7	TP. Transporte público colectivo	TP01		Transporte público urbano
PROPUESTA 7.1	TP. Transporte público colectivo		TP01.1	Transporte público a demanda
DUM - Distribución Urbana de Mercancías y transporte logístico				
PROPUESTA 8	DUM - Distribución Urbana de Mercancías y transporte logístico	DUM01		Mejora de la actividad logística industrial del municipio
PROPUESTA 8.1	DUM - Distribución Urbana de Mercancías y transporte logístico		DUM01.1	Identificación de los recorridos de los vehículos pesados y señalización
PROPUESTA 9	DUM - Distribución Urbana de Mercancías y transporte logístico	DUM02		Distribución Urbana de Mercancías
PROPUESTA 9.1	DUM - Distribución Urbana de Mercancías y transporte logístico		DUM02.1	Plazas de carga y descarga. Control horario
PE - Plan de estacionamiento				
PROPUESTA 10	PE - Plan de estacionamiento	PE01		Plan de reestructuración del estacionamiento
PROPUESTA 10.1	PE - Plan de estacionamiento		PE01.1	Implantación de bolsas de aparcamiento
PROPUESTA 10.2	PE - Plan de estacionamiento		PE01.2	Reestructuración del aparcamiento en calzada
EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental				
PROPUESTA 11	EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental	EE01		Plan de impulso del vehículo eléctrico
PROPUESTA 11.1	EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental		EE01.1	Puntos de recarga rápida o semirápida
PROPUESTA 11.2	EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental		EE01.2	Introducción progresiva del vehículo eléctrico en la flota municipal
PROPUESTA 12	EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental	EE02		Evaluación ambiental y energética del Plan
PROPUESTA 12.1	EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental		EE02.1	Control de la contaminación atmosférica y acústica
PAR - Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad				
PROPUESTA 13	PAR - Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad	PAR01		Formación y toma de decisiones en el ámbito de la movilidad
PROPUESTA 13.1	PAR - Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad		PAR01.1	Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible
PROPUESTA 13.2	PAR - Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad		PAR02.1	Creación de la mesa de la movilidad

Tabla 2. Resumen de las propuestas del Plan de Movilidad. Fuente: Elaboración propia

3.1 **MA. Fomento de los modos activos y accesibilidad**

La movilidad en modos activos presenta los siguientes ejes fundamentales:

- Recuperar espacio de la vía pública para peatones y ciclistas, dotando al entorno urbano de una red peatonal y ciclista de calidad para que los usuarios de estos modos de transporte puedan moverse de forma segura y con facilidad.
- Reordenar los espacios ocupados por los distintos modos de forma que se recupere la estancia en el espacio público, la calidad ambiental en la vía pública impulsando el caminar como modo universal y estableciendo criterios de redistribución equitativos respecto del diseño del espacio entre edificios.
- Reintroducción de directrices de diseño para acondicionar la calle y el espacio de público al caminar, a la bicicleta y a la estancia. Se parte de la accesibilidad como base a la que se incorporan otros elementos fundamentales para hacer el itinerario cómodo y atractivo, como la cobertura vegetal, asoleo, bancos, fuentes, criterios de disposición de vados de viandantes, etc.
- Integrar la movilidad activa con el resto de modos, de forma equitativa y con perspectiva de género.
- Creación de una malla básica que garantice la calidad de los desplazamientos a pie y en bicicleta a lo largo y ancho del casco urbano.
- Garantizar la accesibilidad en modos activos al casco antiguo del municipio, así como una conectividad adecuada con los equipamientos urbanos y las áreas de generación de actividad.
- Impulsar el uso de la bicicleta, vehículos de movilidad personal y de los viajes a pie como modos de desplazamiento habituales para los desplazamientos en el interior del municipio.

La mayor parte de las propuestas muestran las actuaciones que se deben llevar a cabo para dotar de una infraestructura completa al municipio. El alcance de las propuestas no entra, sin embargo, a nivel de ejecución y deberá contar con un análisis más detallado para su implementación.

3.1.1 **MA01. Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios**

La revisión de las condiciones para el caminar se ha realizado partiendo del diagnóstico. La discontinuidad de los recorridos peatonales accesibles provoca disfunciones importantes en la red, así como, condiciona los desplazamientos, en especial entre los centros de atracción y las áreas habitadas.

El casco urbano presenta una organización en tres grandes áreas, Casco antiguo estricto, Casco antiguo ampliado, con tejidos de densidad baja, pero con bastante densidad de actividades, y zona de ensanche, con densidades baja y media, donde se concentra una buena parte de la población.

En general, las actuaciones en el espacio público a largo plazo relacionadas con el fomento de modos activos suponen la urbanización para adaptar las secciones a los modos finales previstos.

A corto plazo se proponen alternativas que permitan modificar el uso de las vías provisionalmente con un coste reducido: eliminación de barreras arquitectónicas, señalización de los nuevos modos, suprimir aparcamientos y obstáculos, acotar y señalizar áreas de carga

y descarga, plantación de arbolado, instalación de mobiliario urbano, utilización de pintura sobre los diferentes firmes para crear lugares diferenciados visualmente.

En este apartado se proponen las siguientes actuaciones:

3.1.1.1 **Actuaciones a corto plazo**

Las actuaciones en el corto plazo tratan de completar la red de itinerarios peatonales principales, así como mejorar la red de calles accesibles en el Casco Antiguo.

- Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig
- Mejora del entorno del área industrial AR8
- Mejora de la accesibilidad mediante repavimentación integral en plataforma única en las calles: calle les Vinyes, calle Dolors y calle Sant Josep
- Peatonalización del entorno urbano del Palau Castell (calle Mossèn Manuel Belaire)

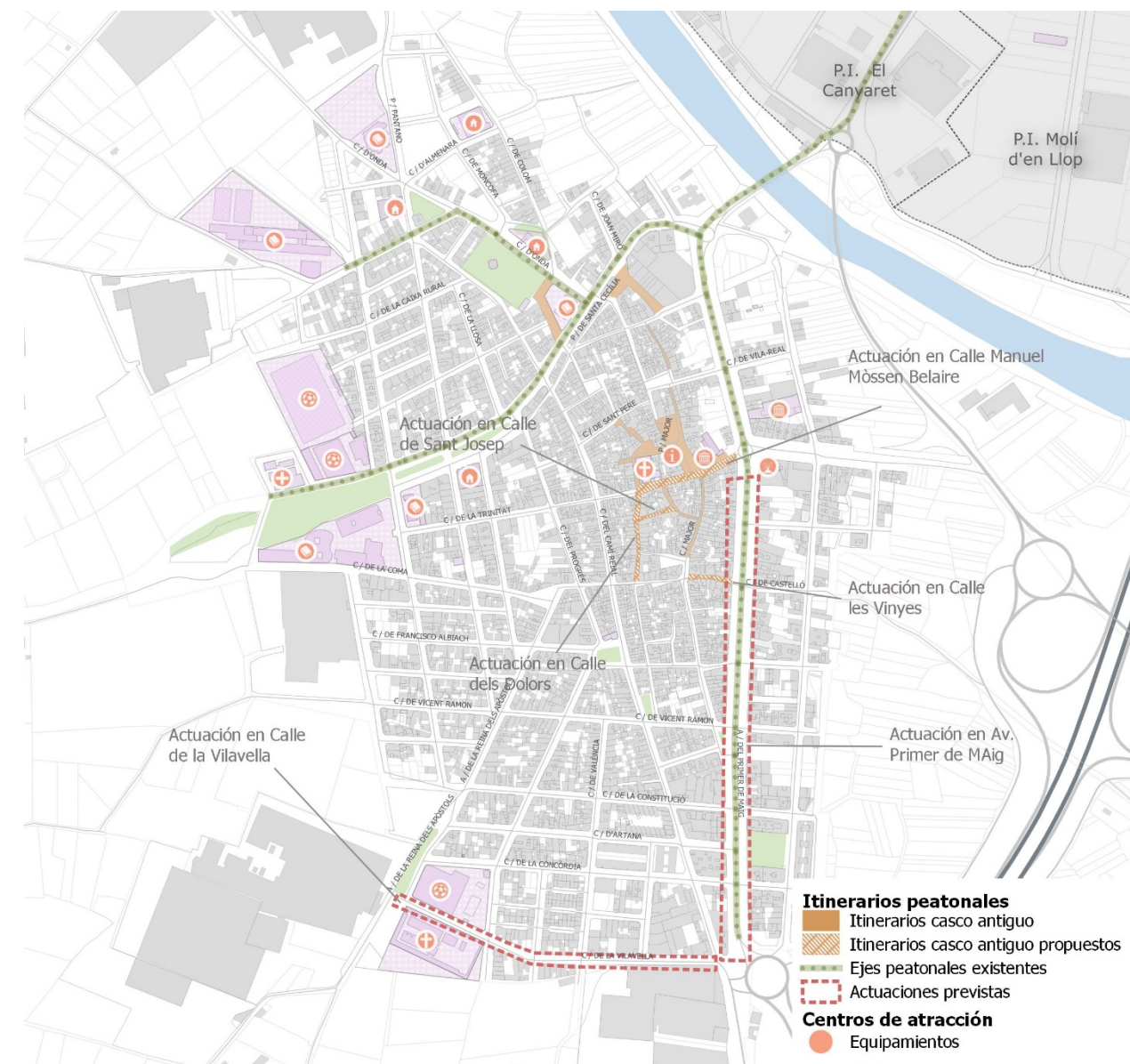


Ilustración 2. Actuaciones propuestas en el corto plazo. Fuente: Elaboración propia.

MA01.1. Mejora de la accesibilidad en la Av. Primer de Maig

Durante la redacción del Plan de Movilidad se han iniciado los trámites para la reordenación de la Av. Primer de Maig con el objetivo de mejorar la accesibilidad de la misma.

La avenida Primer de Maig tenía un marcado carácter de vía rápida con su tronco principal de 1 carril por sentido y con vías de servicio con aparcamiento en cordón. Con la transformación del casco urbano y el desarrollo de la circunvalación por donde circulan los vehículos pesados, este carácter de vía rápida pierde sentido y es necesario una reordenación de los espacios con el objetivo de calmar el tráfico y mejorar el espacio para el peatón y la bicicleta. Entre las actuaciones propuestas destacamos la eliminación de las vías de servicio, transformación del aparcamiento de cordón en batería, implantación de carril bici de doble sentido, mejora de las aceras y mejora de la permeabilidad de la avenida.

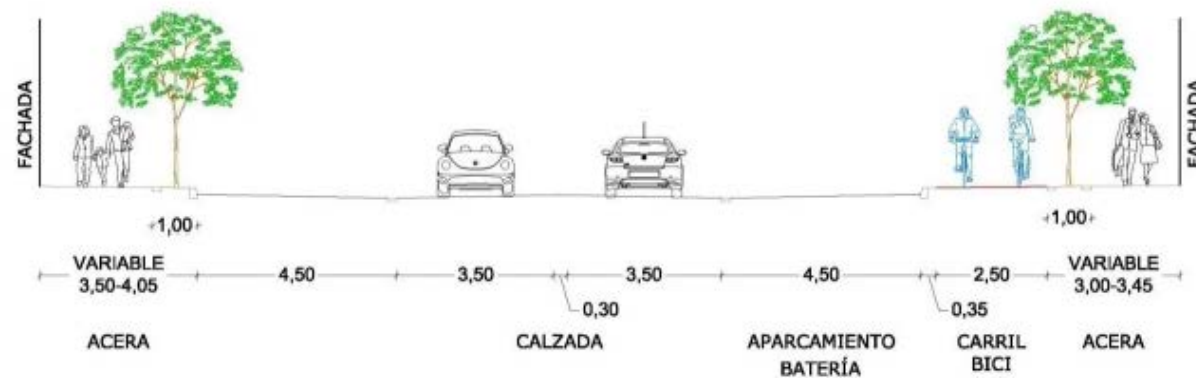


Ilustración 3. Sección propuesta para la avenida Primer de Maig. Fuente: Proyecto promovido por el Ayuntamiento de Betxí.

La actuación se pretende llevar a cabo en dos fases, en una primera se pretende ejecutar el tramo que va desde Joaquim Dualde hasta calle Constitución mientras que la segunda fase completará el itinerario hasta la rotonda de San Cristòfol (desde calle Constitución hasta calle Vilavella).

MA01.2 Mejora del entorno del área industrial AR8. Calle Vilavella

Durante la redacción del Plan de Movilidad se han iniciado los trámites para la mejora del entorno de la zona industrial AR8. En concreto, se prevé la mejora de la accesibilidad de calle Vilavella.

La actuación promovida por el Ayuntamiento prevé la ampliación de las aceras y la implantación de un carril bici desde el inicio de la calle Vilavella junto a la rotonda de San Cristòfol hasta la calle Valencia.

Desde calle Valencia hasta la zona industrial, según el proyecto redactado se prevé mantener la sección actual. Desde el Plan de Movilidad se propone que en el corto plazo se asegure la accesibilidad de la vía y se asegure la continuidad de la red ciclista mediante la implantación de ciclocalle desde calle Valencia hasta la AR8.

SECCIÓN TRANSVERSAL 1 - CARRER VILAVELLA

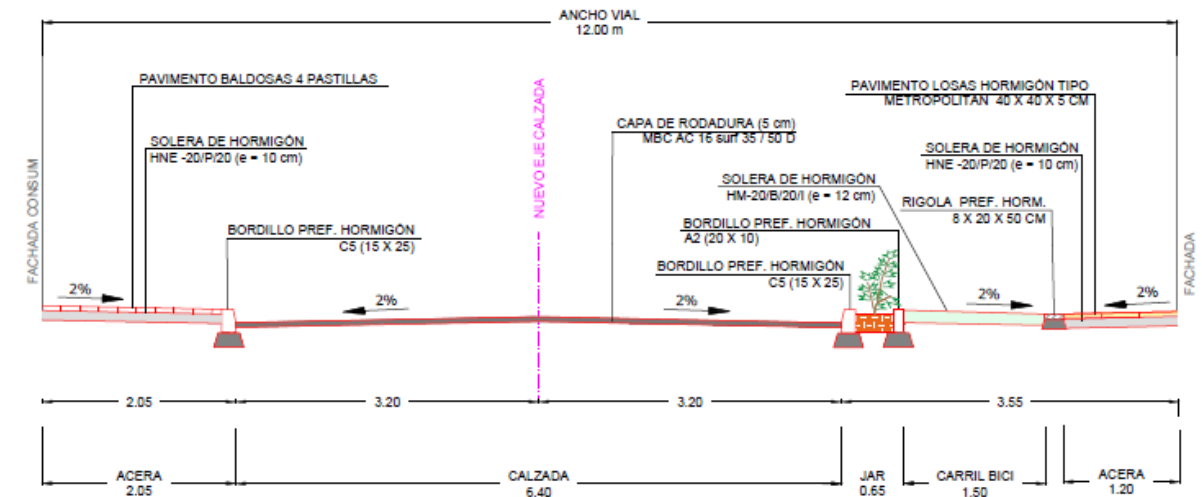


Ilustración 4. Sección propuesta para la calle Vilavella en el tramo desde rotonda de San Cristòfol hasta calle Valencia. Fuente: Proyecto promovido por el Ayuntamiento de Betxí.

MA01.3. Mejora de la accesibilidad mediante repavimentación integral en plataforma única en las calles: calle les Vinyes, calle Dolors y calle Sant Josep

Durante la redacción del Plan de Movilidad se han iniciado los trámites para la mejora de la accesibilidad en varias calles que cuentan actualmente con un ancho entre 4-6 metros dispuestos por dos aceras de un ancho inferior a un metro y calzada.

Mediante este tipo de actuaciones se pretende mejorar la accesibilidad en el entorno del Casco Antiguo donde se identifican todavía varias calles con estas características.

La solución propuesta es de plataforma única.



Ilustración 5. Propuesta de plataforma única siguiendo el modelo implementado en otros viales de similares características. Fuente: Imagen tomada durante visita de campo.

MA01.4. Peatonalización del entorno urbano del Palau Castell (calle Mossèn Manuel Belaire)

Esta actuación pretende seguir el proceso de peatonalización que se está realizando en el entorno del BIC, Palau Castell de Betxí. La calle Mossèn Manuel Belaire se ubica dentro de este entorno, en el cual se pretende ir ganando espacio progresivamente para el peatón y eliminando la presencia de vehículos.



Ilustración 6. Peatonalización de la calle Mossèn Manuel Belaire. Fuente: Proyecto de peatonalización del entorno urbano del Palau Castell de Betxí. Calle Mossèn Beaire.

3.1.1.2 Actuaciones a medio plazo

Las actuaciones en el medio plazo tratan de completar la red de itinerarios peatonales principales mediante itinerarios secundarios, así como mejorar la red de calles accesibles en el Casco Antiguo.

- Actuación en Av. Herminio Pérez
- IVACE Zona Exagres
- Calle Sant Pere
- Calle Trinitat
- Mejora de la accesibilidad en la plaza de la Purísima, en la Plaza de la Pietat y en la Plaza de Sant Joan
- Ejes propuestos en E2 (segundo tramo calle Trinitat y calle d'Assumpció Franch)

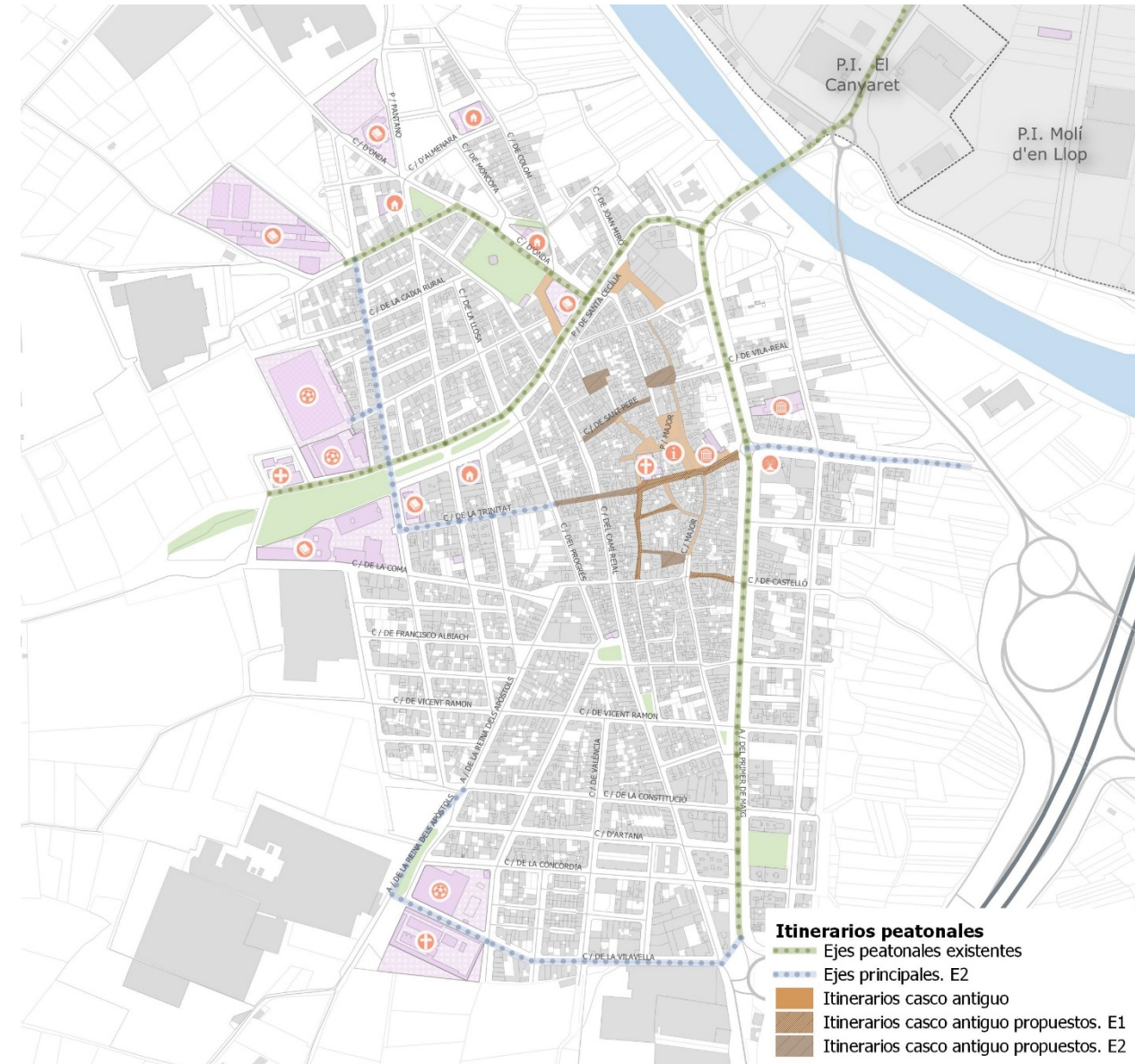


Ilustración 7. Actuaciones propuestas en el medio plazo. Fuente: Elaboración propia.

MA01.5. Actuación en Av. Herminio Pérez

Esta actuación pretende reordenar la avenida Herminio Pérez. Tal como se ha indicado en el documento de diagnóstico, la vía dispone de dos secciones diferenciadas. El primer tramo es de similares características al de la Avenida Primer de Maig ya que cuenta con un tronco central y vías de servicio a ambos lados. El segundo tramo únicamente dispone de un carril por sentido.

La propuesta se basa en reordenar el espacio de forma similar a la propuesta en Primer de Maig.

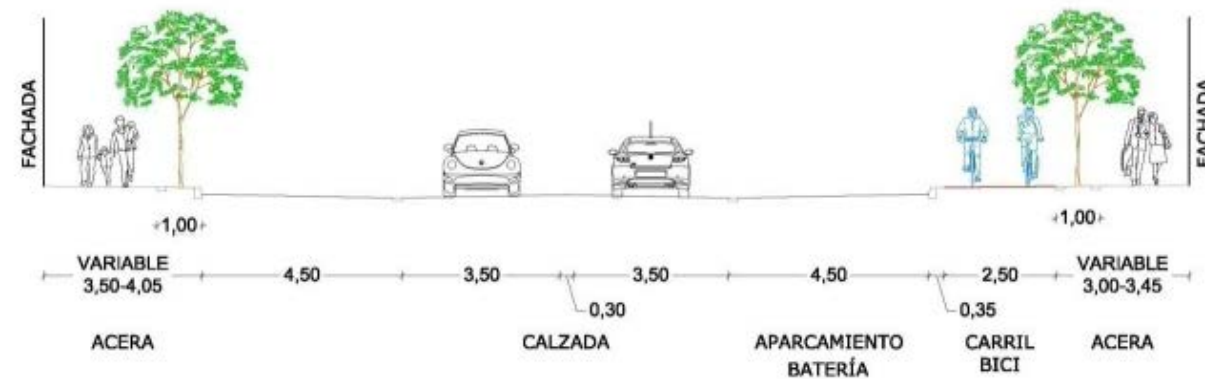


Ilustración 8. Propuesta de reordenación para la avenida Herminio Pérez, de similares características que Primer de Maig. Fuente: Proyecto de la avenida Primer de Maig.

MA01.6. Zona Exagres

Mediante esta actuación se pretende mejorar el entorno de la zona industrial Exagrés que se ubica junto al cementerio y el pabellón deportivo. Se propone la mejora de la Av. Reina dels Apostols en el entorno de la zona industrial.

El objetivo es mejorar la conexión entre las zonas industriales y el casco urbano para facilitar los desplazamientos mediante movilidad activa al trabajo y unir los equipamientos.

La actuación propuesta trata de reordenar los espacios existentes mediante la mejora de los anchos de acera, implantación de carril bici y reordenación de los carriles de circulación. En el entorno del cementerio se propone en pequeño espacio para el aparcamiento.

MA01.7. Calle Sant Pere

Esta actuación pertenece a las de mejora de la accesibilidad en el Casco Antiguo. Mediante este tipo de actuaciones se pretende mejorar la accesibilidad en el entorno del Casco Antiguo donde se identifican todavía varias calles con anchos de aproximadamente 6 metros que disponen de aceras de menos de 1 un metro de ancho a ambos lados.

La solución propuesta para alcanzar condición de accesible es ejecutar una plataforma única.

Mediante esta actuación se da continuidad a los tramos mejorados en el entorno de la Plaza Mayor y la plaza de l'Esglesia.

MA01.8. Calle Trinitat

Esta actuación pertenece a las de mejora de la accesibilidad en el casco antiguo. Mediante este tipo de actuaciones se pretende mejorar la accesibilidad en el entorno del casco antiguo donde se identifican todavía varias calles con anchos de aproximadamente 6 metros que disponen de aceras de menos de 1 un metro de ancho a ambos lados.

La solución propuesta para alcanzar condición de accesible es ejecutar una plataforma única.

Mediante esta actuación se da continuidad a los tramos mejorados en el entorno de la Plaza Mayor y la plaza de l'Esglesia.

MA01.9. Mejora de la accesibilidad en la plaza de la Purísima, en la Plaza de la Pietat y en la Plaza de Sant Joan

Las tres actuaciones, aunque son independientes entre sí, tienen como objetivo común recuperar el espacio público que actualmente está ocupado por el vehículo privado. Estas

plazas cuentan con una zona central destinada al aparcamiento en el que se localizan 16-20 plazas de aparcamiento en cada una de ellas.

Se propone la remodelación de la plaza para eliminar el aparcamiento redistribuyéndolo en las calles adyacentes y recuperando estos espacios de estancia de los que Betxí carece en el casco antiguo.

MA01.10. Ejes principales propuestos en E2

Para la mejora de la movilidad activa, en el plazo medio se propone completar los siguientes ejes que aseguran la conexión entre el casco antiguo y los principales equipamientos:

Eje calle Trinitat – Doctor Ortells - Assumpció Franch. Este eje da continuidad a la calle Trinitat desde la Plaza Mayor y logra anillar la zona norte del casco urbano con los itinerarios existentes de calle Sant Francesc – Sant Josep Obrer y Joaquim Dualde de forma que se logra unir los equipamientos del CEIP Cervantes, el polideportivo, el campo de fútbol, el centro de Salud y el IES Betxí. Las actuaciones propuestas tratan de mejorar la sección viaria actual proponiendo plataforma única para la calle Trinitat y reordenación del espacio para un tramo de Doctor Ortells y para la calle Assumpció Franch (ampliación de aceras, plantación de arbolado, ejecución de carril bici y eliminación de aparcamiento).

Eje calle Vilavella – Av. Reina dels Apostols hasta calle Constitució. Este eje trata de dar continuidad a la Av. Primer de Maig para crear un itinerario accesible por el sur del casco urbano, desde el casco antiguo hasta los equipamientos Cementerio y Polideportivo. La actuación pretende dar continuidad a la actuación de la calle Vilavella propuesta en el corto plazo y la actuación de Exagrés propuesta en el medio plazo.

3.1.2 MA02. Itinerarios escolares seguros

Con la iniciativa del Proyecto "Caminos escolares" se pretende fomentar la autonomía de los escolares para ir a pie desde sus casas al colegio, favoreciendo la educación sostenible y segura desde la misma infancia.

Tal como se indica en el documento de diagnóstico, existen 3 itinerarios identificados como caminos escolares:

- Itinerario 1. Plaza Mayor, calle Tales, Plaza Santa Cecilia, Camí d'Onda, Sant Francesc hasta el IES Betxí.
- Itinerario 2. Plaza Mayor, calle Tales, Plaza Santa Cecilia, Sant Josep Obrer hasta CEIP Cervantes Dualde.
- Itinerario 3. Plaça del LLaurador, calle Artana, Reina dels Apòstols, Doctor Ortells hasta CEIP Cervantes Dualde y continuación por Assumpció Franch hasta IES Betxí.

De dichos itinerarios, el itinerario 1 y 2 presentan alguna discontinuidad mientras que el itinerario 3 no está implementado.

Se proponen las siguientes actuaciones para el corto plazo:

MA02.1. Mejora y ampliación de la red de itinerarios escolares

Se propone la mejora de los itinerarios 1 y 2 mediante pequeñas actuaciones que aseguren la continuidad del itinerario en todo su recorrido.

Por otra parte, se propone modificar el trazado del itinerario 3 en su recorrido inicial hacia la calle Vilavella para que se disponga lo antes posible de un trazado seguro.

MA02.2. Seguimiento del uso de los caminos escolares

No se dispone de información del uso de los caminos escolares y tampoco de las deficiencias o mejoras que se podrían llevar a cabo.

Se propone implementar una encuesta que sea respondida anualmente para conocer la evolución y la efectividad de la medida.

3.1.3 MA03. Restricción de la circulación en el casco antiguo

La red de itinerarios se traza con la finalidad de acercar itinerarios que recorran el municipio de forma que el caminar cuente con prestaciones adecuadas para fomentar su uso. Debe compartir las calles con otros modos, entre ellos el motorizado.

Se propone así restringir el tráfico en las calles del casco antiguo. En ellas se restringe el acceso a vehículos exceptuando vecinos, emergencias y distribución comercial con horario.

La señalización se ubicará a las “puertas” del área peatonalizada priorizando el caminar sobre todos los otros modos y limitando la velocidad al paso humano.

MA03.1. Restricción de la circulación en el casco antiguo

La propuesta se propone para el escenario a largo plazo cuando ya se cuente con una red de plataforma única que asegure la accesibilidad de todo el casco antiguo.

Inicialmente se propone una señalización de prohibición de circulación a excepto autorizados (en el que se incluyen vecinos, emergencias y distribución de mercancías). Esta propuesta puede también ser flexible y establecer la restricción de circulación únicamente en un horario, por ejemplo, que se pueda acceder una franja horaria por la mañana y el resto del día esté restringido el tráfico a autorizados.



Ilustración 9. Propuesta de restricción del tráfico al casco antiguo para el largo plazo. Fuente: Elaboración propia

3.1.4 MA04. Red ciclable

Fomentar la movilidad ciclista sostenible a nivel municipal permite potenciar las relaciones de proximidad entre las diferentes zonas del municipio. Es necesario crear una red ciclista primaria que permita a los usuarios de este modo de transporte moverse en el entramado urbano de forma cómoda y segura.

Y es que Betxí presenta unas características muy favorables para el uso de la bicicleta. Para empezar, tanto el casco urbano como el término municipal presentan una orografía plana, sin grandes. Además, cuenta con un casco urbano compacto donde los desplazamientos son generalmente cortos (inferiores a 1,5km).

De acuerdo a la publicación de la Comisión Europea *Cycling: the way ahead for towns and cities*, la bicicleta constituye el medio de transporte más rápido para cubrir estas distancias puerta a puerta dentro del entramado urbano, tal y como se ilustra en la siguiente figura:

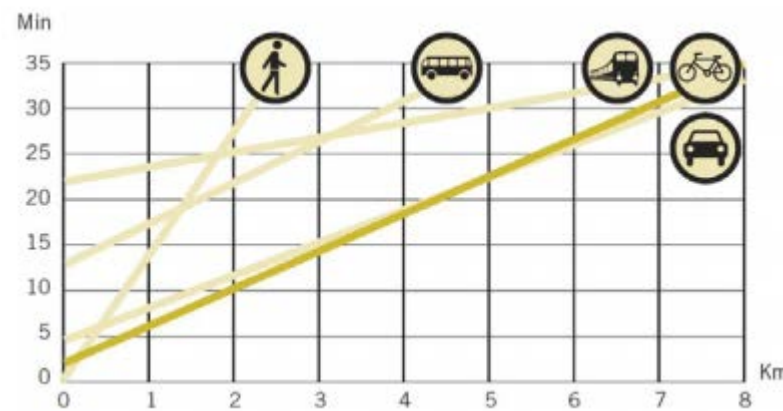


Ilustración 10. Tiempo medio de desplazamiento por modo de transporte en ámbito urbano. Fuente: Estudio de Movilidad y Espacio Público de Vitoria Gasteiz, BCN Ecología.

Las actuaciones que se enmarcan en esta línea, pues, responden al objetivo principal de promover este como un verdadero medio de transporte dentro de la movilidad urbana por medio de la creación de una infraestructura ciclista de calidad accesible a todos los posibles usuarios.

Las propuestas realizadas dentro de esta línea de actuación deberán ser consultadas previamente a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad en el caso de que dichas propuestas puedan tener afección sobre la infraestructura CR-10 ya existente.

3.1.4.1 Actuaciones a corto plazo

Las actuaciones a corto plazo tratan de ir ejecutando tramos de carril bici a medida que se van reordenando los principales viales del municipio. Para dar continuidad a los tramos de carriles bici, se propone la señalización de varias calles como ciclocalles.

- Las actuaciones en el corto plazo son:
- Carril bici en avenida Primer de Maig
- Carril bici en un tramo de la calle Vilavella
- Red de ciclocalles en el casco urbano

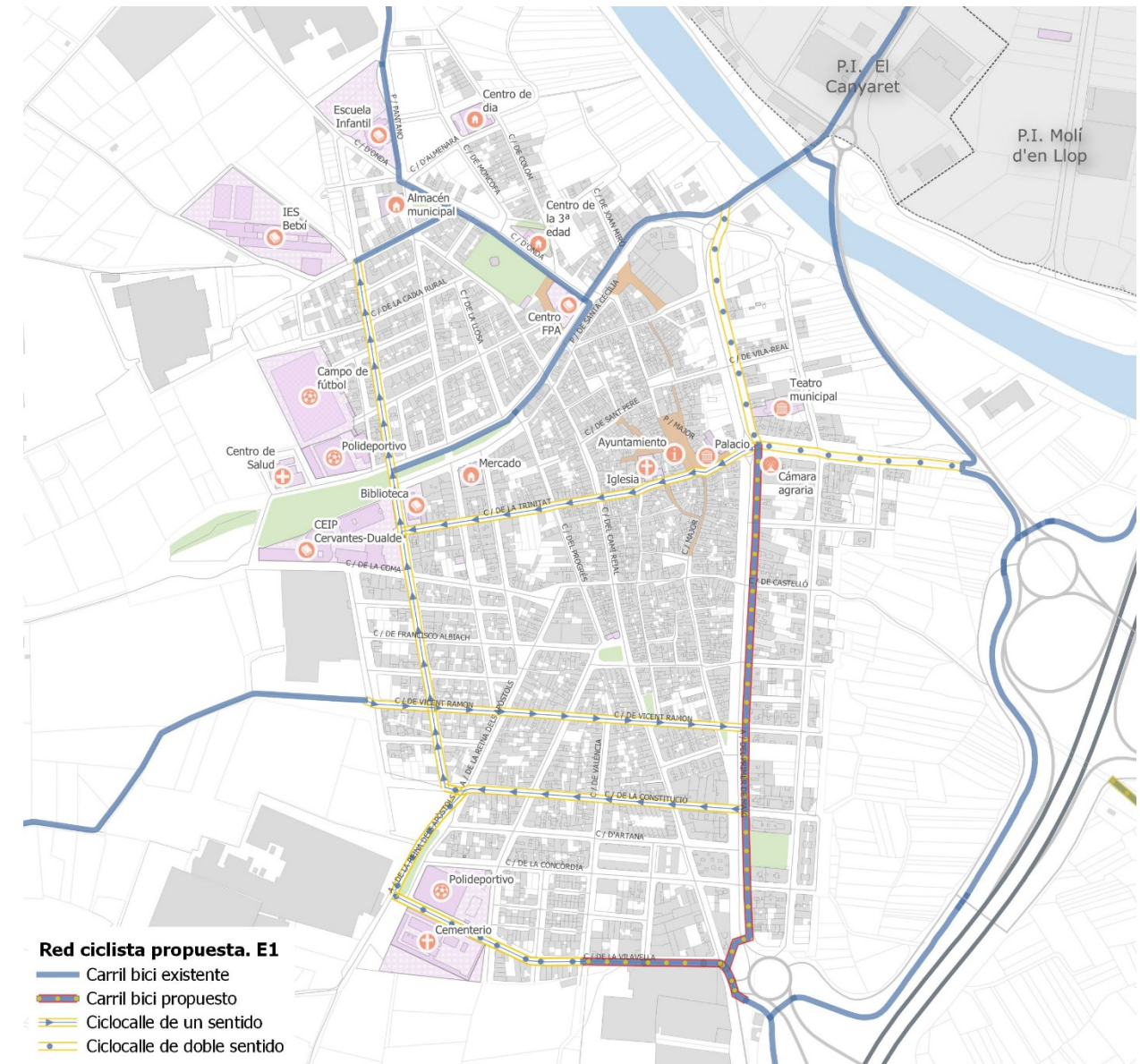


Ilustración 11. Propuestas a corto plazo de la red ciclista. Fuente: Elaboración propia

MA04.1a Carril bici en Avenida Primer de Maig

Esta actuación prevé la reordenación y reurbanización de toda la avenida. En dicha actuación, se prevé generar un carril bici a lo largo de toda la avenida. Este carril bici será un eje ciclista importante en el municipio.

El carril bici previsto cuenta con doble sentido de circulación y una anchura de 2,5m. El carril quedará delimitado entre la acera y la banda de aparcamiento.

A continuación, se muestra la sección prevista para la avenida:

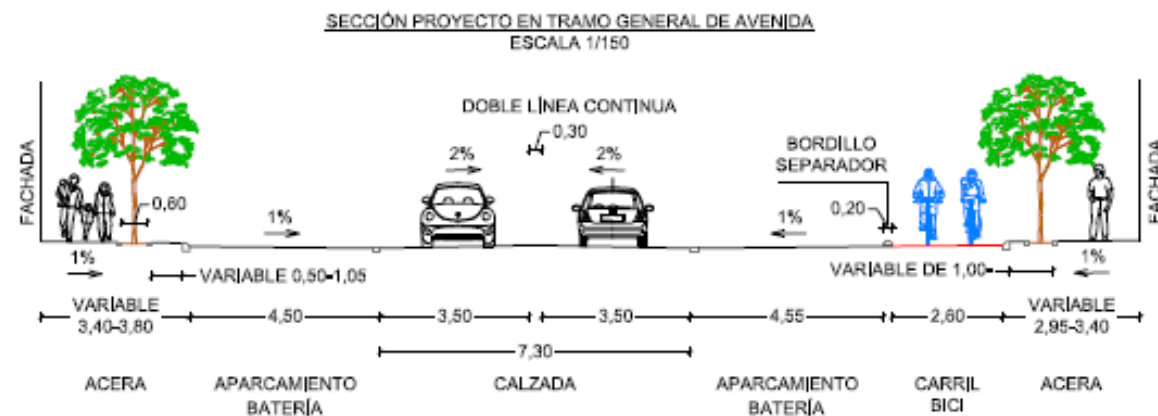


Ilustración 12. Sección prevista para Av. Primer de Maig. Fuente: Proyecto de Reordenación y Mejora de la accesibilidad de la Avenida Primer de Maig en Betxí (Castellón).

MA04.1b Carril bici en primer tramo de la calle de la Vilavella

Esta actuación prevé la reordenación de la calle de la Vilavella. En esta actuación está previsto generar un tramo de carril bici en la primera parte de la calle, desde la Av. Primer de Maig hasta la calle Valencia. Este carril bici se desarrollará por la acera norte, tendrá una anchura de 1,5m y estará separado de la calzada por una zona ajardinada y de la acera por una rigola. La sección viaria se puede ver en la medida MA01.2 Mejora del entorno del área industrial AR8. Calle Vilavella.

MA04.1c Ciclocalles en el casco urbano

Con el objetivo de complementar estos carriles bici y los existentes, se propone una serie de ciclocalles, conformando así una red ciclista en el municipio conectada y segura. Las ciclocalles propuestas son las siguientes.

- Segundo tramo de calle Vilavella (doble sentido)
- Calle de la Constitució (un sentido hacia Av. de la Reina dels Apòstols)
- Calle de Vicent Ramón (un sentido hacia Av. Primer de Maig)
- Calle Trinitat (un sentido hacia calle Dr. Ortells)
- Calle del Dr. Ortells (un sentido hacia Av. Sant Josep Obrer)
- Calle d'Assumpció Franch (un sentido hacia instituto)
- Avenida Joaquim Dualde
- Avenida Hermino Pérez

3.1.4.2 Actuaciones a medio plazo

Las actuaciones de medio plazo tienen como objetivo asentar la red ciclable mediante carriles bici en los itinerarios principales a medida que se actúe sobre estas vías y completar la red con ciclocalles hasta que se disponga de una red mallada.

- Carril bici en segundo tramo de la calle de la Vilavella y primer tramo de Apòstols hasta calle Constitució
- Carril bici en Assumpció Franch
- Carril bici en Avenida Joaquim Dualde
- Carril bici en Mossèn Herminio Pérez

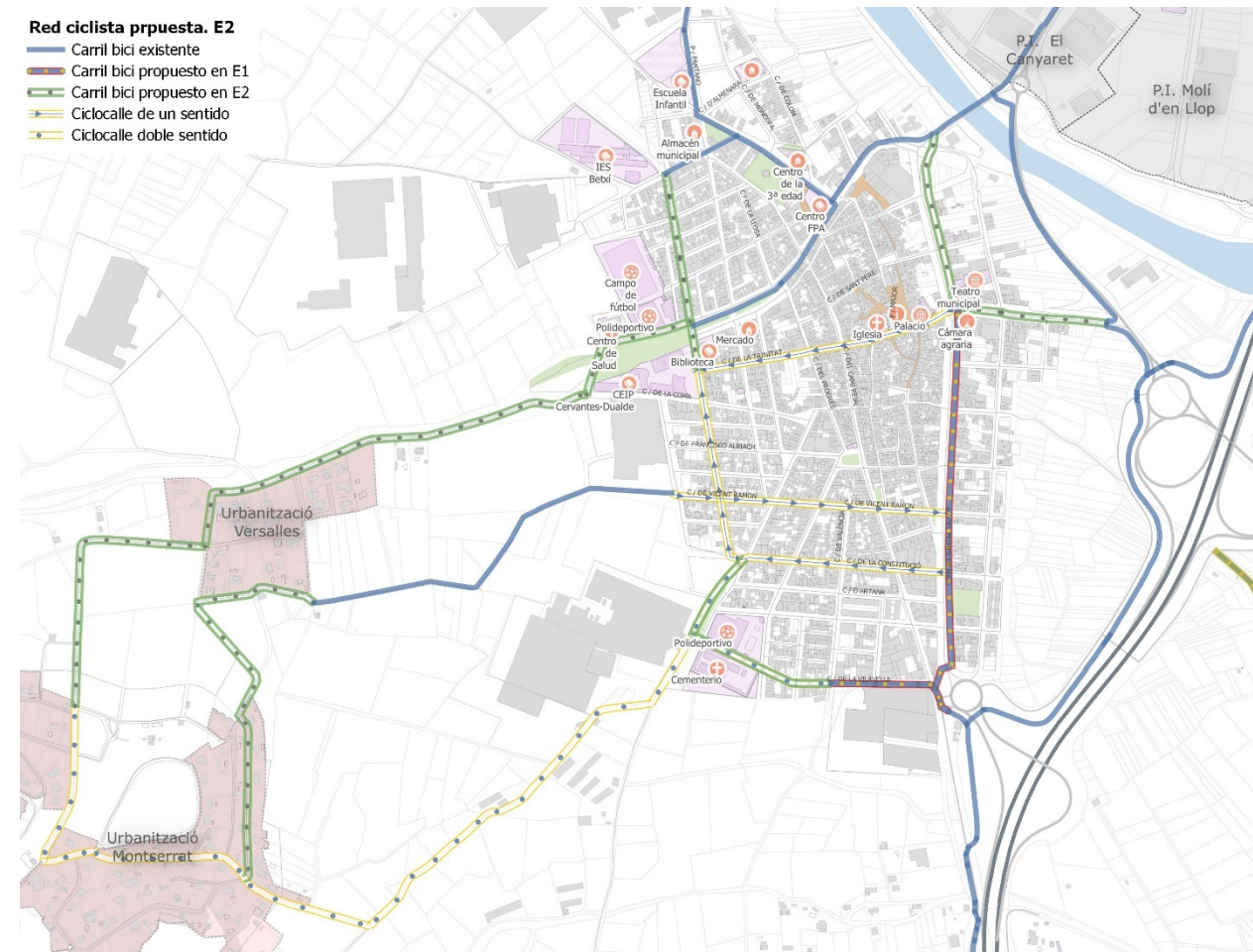


Ilustración 13. Propuestas a medio plazo de la red ciclista. Fuente: Elaboración propia

MA04.2a Carril bici en segundo tramo de la calle de la Vilavella y primer tramo de Apòstols hasta calle Constitució

Se propone completar el segundo tramo de la calle de la Vilavella con carril bici y el primer tramo de la avenida de la Reina els Apòstols para completar así el sur del casco urbano con carril bici.

MA04.2b Carril bici en Assumpció Franch

Se propone la modificación de la sección de la calle Assumpció Franch en la que se introducirá un carril bici.

MA04.2c Carril bici en Avenida Joaquim Dualde

Creación de un carril bici en la avenida de Joaquim Dualde, siguiendo la reordenación viaria propuesta para la avenida Primer de Maig.

MA04.2d Carril bici en Mossèn Herminio Pérez

Creación de un carril bici en la avenida de Herminio Pérez, siguiendo la reordenación viaria propuesta para la avenida Primer de Maig. Este tramo de carril bici permitirá conectar con la red metropolitana existente, dando así otra posibilidad de conectar con municipios vecinos.

MA04.2e Conexión con urbanizaciones

Para el medio plazo se propone la conexión con las principales urbanizaciones del municipio, la urbanización de Versalles y la urbanización de Montserrat. Se propone continuación del carril bici existente en la Avenida Sant Josep Obrer por el camino de les Vinyes de Piquer, lo cual permitirá conectar con la urbanización Versalles. Posteriormente, para conectar con la urbanización de Montserrat se propone habilitar carril bici en la calle de la Cova de Manyo, que se convertirá en ciclocalle en el interior de esta misma urbanización (tramo interior de la urbanización de la calle de la Cova de Manyo hasta conectar con el camino de Artana). El camino de Artana también se propone como ciclocalle ya que permitirá conectar con el sur del casco urbano de Betxí.

El tramo hacia el norte (dirección urbanización de Versalles) de la calle de la Cova del Manyo se propone como carril bici hasta su conexión con el camino de Montserrat (carril bici existente). Los tramos en los que se propone carril bici se transforman a un único sentido de circulación.

3.1.4.3 Actuaciones a largo plazo

En el largo plazo se espera completar el anillo urbano de Betxí mediante la ejecución del último tramo de carril bici de la calle Doctor Ortells.

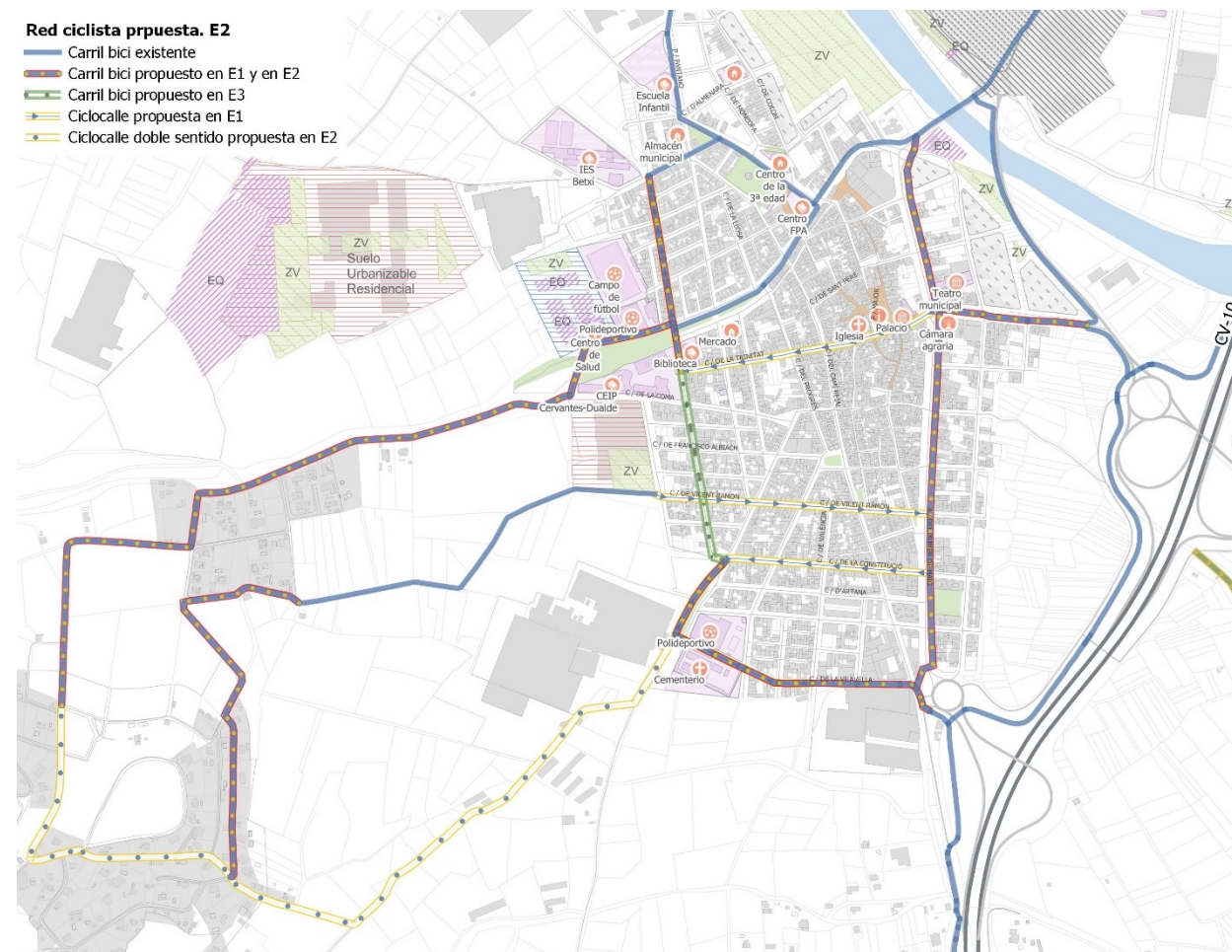


Ilustración 14. Propuestas a largo plazo de la red ciclista. Fuente: Elaboración propia

MA04.3a Carril bici en Doctor Ortells

Se propone completar con carril bici la calle del Doctor Ortells, finalizando así el eje uno de los ejes norte-sur del municipio, completando así el anillo perimetral al casco urbano.

MA04.3b Red de rutas en el entorno rural

Esta medida, aunque está incluida en el largo plazo, se espera que pueda ser implementada a lo largo de toda la vigencia del Plan de Movilidad.

Se han identificado varias rutas con un marcado valor lúdico que podrían completar la red de itinerarios que atraviesan el municipio de Betxí.

- Camí de Les Vinyes
- Camí dels Artanecs

Recientemente se ha realizado la actuación de mejora de la accesibilidad en el entorno de Sant Antoni. También se tiene previsto el reasfaltado del itinerario. Desde el Plan de movilidad se propone que, en un primer escenario, la señalización tanto vertical como horizontal del itinerario ciclopeatonal desde el casco urbano hasta Sant Antoni.

En un escenario posterior, se propone que, debido a la anchura de los caminos, que oscila entre los 6 y los 8,5 metros, las soluciones varían en función del tramo. En aquellos puntos de 8,5 metros se pueden destinar 6 metros a la circulación de vehículos motorizados y reservar 2,5 m para la vía ciclopeatonal. En los espacios más reducidos, debido al poco tránsito de vehículos, se podría resolver con un carril de circulación de menor anchura y en el caso de que hubiera un cruce de vehículos, estos podrían invadir la zona ciclopeatonal.

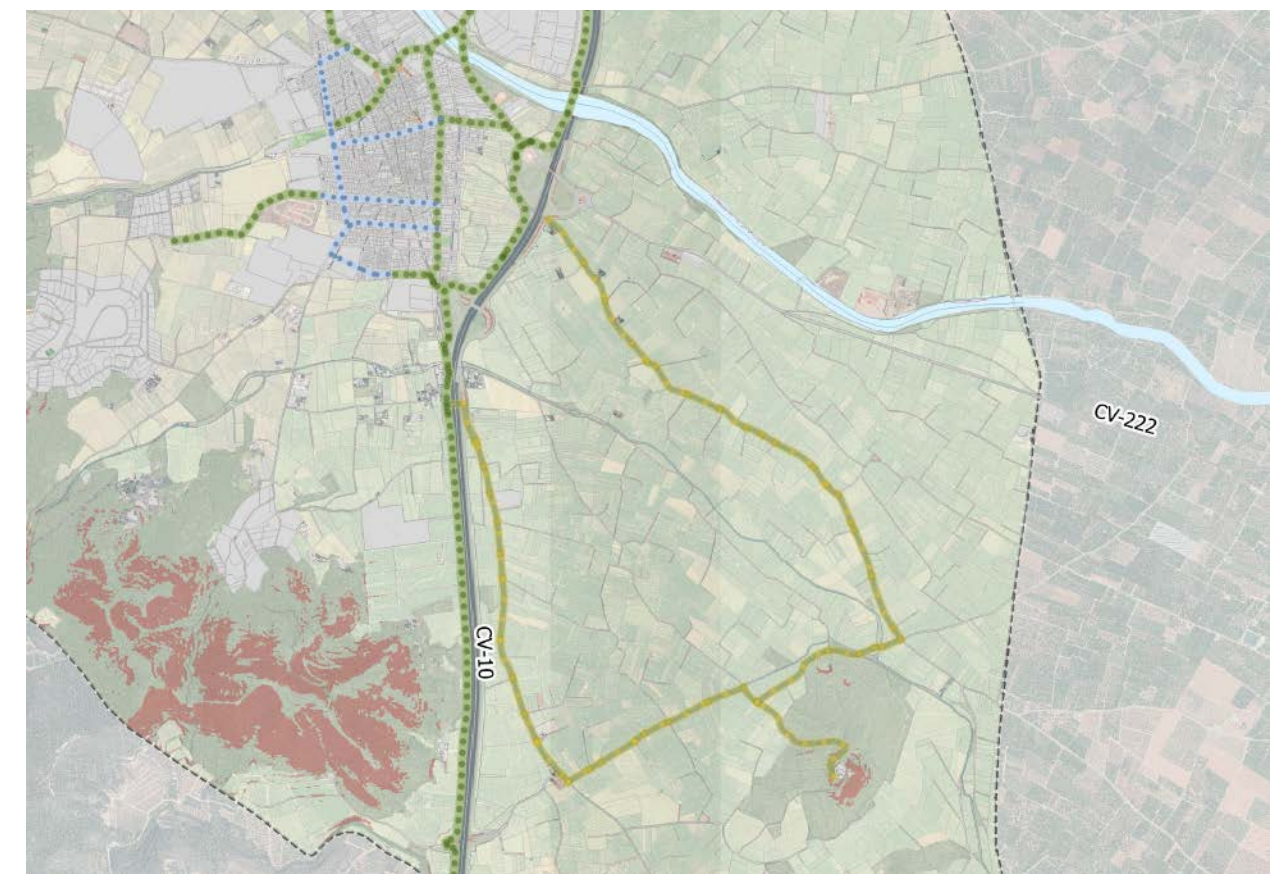


Ilustración 15. Rutas propuestas en el entorno rural. Fuente: Elaboración propia

3.2 JRV. Jerarquización y reordenación viaria

Las directrices a seguir en el Plan de Movilidad 2022-2031 van encaminadas a nueva visión de organización del modelo de movilidad. Las principales acciones a llevar a cabo son las siguientes:

- Identificación y señalización de los recorridos desde los accesos hacia los equipamientos o elementos de interés.
- Reordenación del casco antiguo, restringiendo el paso de vehículos y dotando de mayor superficie peatonal para incrementar el protagonismo de los modos activos en detrimento del vehículo privado. Nueva sección viaria con introducción del modelo de plataforma única.
- Reordenación del espacio de los principales recorridos. Propuesta de nueva sección viaria para los recorridos principales.
- Nueva configuración del aparcamiento en superficie. Reservas de zonas para estacionamiento.

Estas medidas tratan de aumentar el bienestar de la población tras reducción de la contaminación y consumo energético, aumentar la seguridad vial, incrementar la oferta de la red viaria en modos activos y mejora de la accesibilidad.

3.2.1 JRV01. Señalización y jerarquización viaria

Se ha realizado un análisis general de las calles del casco urbano en el que se detalla la tipología de vías que nos encontramos en el entramado urbano, se distinguen dos categorías: Red local distribuidora o calles de paso y la Red local de acceso o calles de estancia. Atendiendo a la estructuración jerárquica de la red, las calles de paso serán las distribuidoras mientras que las calles de estar serán las correspondientes a la red local de acceso.

Las **calles de estar** deberán priorizar, por este orden, la circulación de peatones, los aparcamientos regulados y de residentes, el reparto de mercancías (zonas de carga y descarga), la circulación de bicicletas y, finalmente, el tráfico local de vehículos.

En comparación con las vías de la red principal, las calles de la red local tienen una intensidad de tráfico inferior y una amplitud menor entre fachadas. El límite de velocidad será de 30 km/h, excepto en Zonas peatonales, que estarán formadas por calles de pavimento único cuyo uso está destinado de forma prioritaria a los peatones; si bien permiten el acceso a residentes, al reparto de mercancías y al resto de servicios públicos. Excepcionalmente se puede permitir el paso del transporte público y de las bicicletas. La velocidad máxima permitida debe ser de 10 km/h.

Tipologías de vías en trama urbana				
	Tipo	Función	IMD por sentido	Velocidad máxima
Vías de estar	Peatonal	Circulación de residentes y servicios	< 1.000 veh/día	10 km/h
	Zona de prioridad para peatones	Circulación de destino	< 2.000 veh/día	20 km/h
	Zona 30	Circulación de aproximación y/o destino	< 5.000 veh/día	30 km/h
Vías de pasar	De prioridad para vehículos	Conexión entre zonas y con la red interurbana	En función de la población	30-50 km/h

Tabla 3. Tipología viaria en trama urbana. Fuente. RACC y DGT.

Las actuaciones se centran en definir una red de vías principales por las que se considera que es posible el paso de vehículos a motor. Esta red trata de mallar el municipio y crear itinerarios que minimicen los recorridos y que, a su vez, permitan reconvertir otros viales para el uso preferente de la movilidad activa.

Las actuaciones de conexión de los ejes viarios urbanos con vías de titularidad autonómica o provincial deberán contar con la autorización del titular de la vía.

Por otra parte, los proyectos contendrán determinaciones a adoptar para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje, garantizando con el diseño de los espacios públicos y el viario la funcionalidad de la infraestructura verde y el mantenimiento de las principales vistas y perspectivas que caracterizan el paisaje.

3.2.1.1 Actuaciones a corto plazo

JRV01.1. Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos

Se propone una señalización de los lugares de interés, equipamientos y especialmente, de las bolsas de aparcamiento.

En las entradas al casco urbano desde la red arterial se deberá señalizar al menos los siguientes recorridos:

Acceso norte. Rotonda de Joaquim Dualde –Sant Josep Obrer

- Itinerario 1. Señalización de la bolsa de aparcamiento en Sant Josep Obrer. Acceso a la zona deportiva, campo de fútbol, centro de salud, biblioteca y colegio.
- Itinerario 2. Señalización de la bolsa de aparcamiento en Mossen Herminio Pérez. Acceso al casco antiguo.
- Itinerario 3. Señalización hacia Primer de Maig. Otros equipamientos (Cementerio y pabellón polideportivo)

Acceso sur. Rotonda de Sant Cristòfol

- Itinerario 1. Señalización de la bolsa de aparcamiento en Mossen Herminio Pérez. Acceso al casco antiguo.
- Itinerario 2. Señalización hacia calle Vilavella para acceso al pabellón deportivo y al cementerio.

JRV01.2. Actuaciones de calmado de tráfico

Se proponen acciones de calmado de tráfico en los principales accesos a la población y en los entornos escolares con el objetivo de reducir la velocidad de los vehículos y mejorar la seguridad vial.

- Implantación de carril bici a costa de banda de aparcamiento y reducción del ancho de los carriles de circulación a costa de la ampliación de las aceras.
- Revisión de las intersecciones mediante soluciones singulares que planteen la prioridad para la movilidad activa.
- Reducción de la velocidad de circulación en los entornos escolares mediante pasos elevados de peatones. También se propone esta solución en varios puntos de la avenida Primer de Maig y Joaquim Dualde para mejorar la permeabilidad de la vía.
- Actuaciones de enforcement: -control de velocidad mediante panel.
- Plantación de arbolado en la banda donde se amplía la acera.

3.2.2 JRV02. Nuevas secciones viarias

JRV02.1. Nuevas secciones viarias

Se ha detectado en una gran parte del municipio que existen calles con unas aceras que no cumplen con el ancho necesario para el paso de los peatones por ello se propone que, como norma general y en aquellos casos que sea viable tanto técnicamente como económicamente, se cambie la sección viaria de las mismas a plataforma única. Por otro lado, añadir que la mayoría de los viales del casco antiguo son de sentido único, por lo que no se realizaran apenas cambios en los sentidos de circulación.

Por otra parte, para aquellos viales de mayor anchura, se propone la redistribución de los espacios.

Las actuaciones están relacionadas y explicadas en la actuación MA01. Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios:

Actuaciones en el corto plazo

- Avenida del Primer de Maig
- Calle de la Vilavella
- Calle dels Dolors y calle de les Vinyes
- Calle Mossèn Manuel Belaire

Actuaciones en el medio plazo

- Avenida de Herminio Pérez
- Calle Reina del Apòstols
- Calle Trinitat
- Calle Sant Pere
- Plaza de la Purísima, Plaza de Sant Joan y Plaza de la Pietat
- Ejes peatonales principales

Actuaciones en el largo plazo

- Ejes peatonales principales y secundarios
- Red viaria de plataformas únicas

3.3 TP. Transporte público colectivo

3.3.1 TP01. Transporte público urbano

TP01.1 Transporte público urbano a demanda

Debido a las características del municipio, donde la práctica totalidad del casco es accesible a pie, se entiende que no es necesaria la implantación de un servicio de transporte público urbano de carácter convencional. Sin embargo, la oferta de desplazamientos a equipamientos sanitarios (Hospital La Plana en Villarreal) u otros equipamientos supramunicipales se ven comprometida por la falta de conexiones mediante servicio de transporte interurbano.

Se propone la incorporación de un servicio de transporte público a demanda; cubriendo las principales necesidades de los habitantes del municipio. Esto es: Acceso a Hospital La Plana, estación de tren, etc.

En este estudio se debería identificar a los posibles usuarios del servicio y los nodos de atracción más probables, aunque se trata de un servicio que, por sus características, no tiene

ni horarios ni recorridos concretos. También debería analizarse la viabilidad legal, técnica y económica del proyecto.

Para el uso del servicio, los usuarios deberían contactar con anterioridad con el Ayuntamiento con objeto de programar su desplazamiento. En los modelos de gestión más comunes el usuario paga un precio similar al de un servicio de un servicio de transporte público estándar y el ayuntamiento se hace cargo del resto del importe.

De concretarse la prestación de este servicio, será necesaria la adquisición de un vehículo por parte de las instancias municipales. En línea con lo establecido en el punto EE01.2 Introducción progresiva del vehículo eléctrico en las flotas públicas, el Ayuntamiento debería optar por la adquisición de un vehículo eléctrico frente a las alternativas con combustibles tradicionales

3.4 DUM - Distribución Urbana de Mercancías y transporte logístico

La distribución urbana de mercancías es una actividad que, históricamente, genera numerosas fricciones con los diferentes usuarios de la vía pública.

3.4.1 DUM01. Mejora de la actividad logística

DUM01.1. Identificación de los recorridos de los vehículos pesados y señalización

La configuración de las zonas industriales de Betxí alrededor del núcleo urbano provoca que los itinerarios de los vehículos pesados discurren por la red viaria municipal, tal como se había detectado en el documento de diagnóstico.

Con el desarrollo del planeamiento mejorará la situación actual debido a que algunas de las zonas industriales han cambiado su calificación a Residencial, de modo que el número de vehículos pesados transcurriendo por las vías del casco urbano se ha visto reducido.

No obstante, todavía existen varias zonas industriales cuyos accesos no está resueltos y sus recorridos atraviesan el casco urbano. Para estas zonas industriales se propone una señalización muy clara y elementos de calmado de tráfico a su paso por los equipamientos y lugares de interés del municipio.

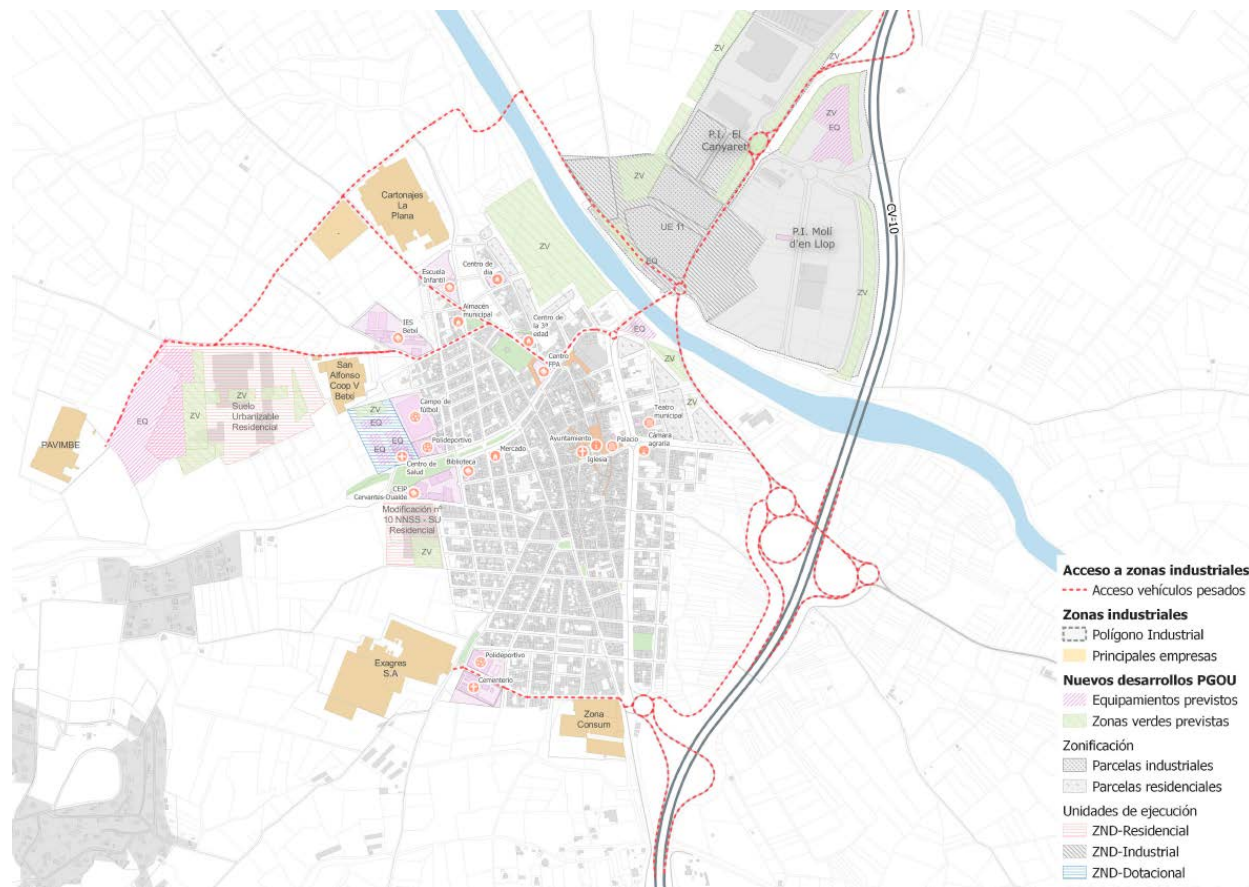
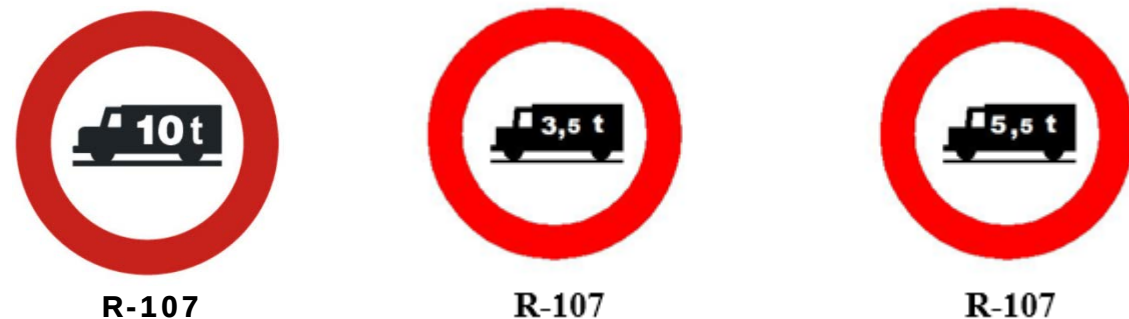


Ilustración 16. Viales de acceso a las zonas industriales de Betxí. Fuente: Elaboración propia

Una vez establecidos los recorridos, es necesario **señalizar las vías** para indicar a los transportistas de vehículos pesados cuáles tienen que tomar y para limitar la entrada de los mismos a los núcleos urbanos.

Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías. Prohibición de acceso a vehículos destinados al transporte de mercancías, entendiéndose como tales camiones y furgones independientemente de su masa.



Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías con mayor masa autorizada que la indicada. Prohibición de acceso a toda clase de vehículos destinados al transporte de mercancías si su masa máxima autorizada es superior a la indicada en la señal, entendiéndose como tales los camiones y furgones con mayor masa que la indicada en la señal. Prohíbe el acceso aunque circulen vacíos.



R-406



R-406



R-406

3.4.2 DUM02. Distribución urbana de mercancías

DUM02.1. Plazas de carga y descarga y control horario

La distribución urbana de mercancías es un soporte fundamental para el desarrollo de la actividad económica de un municipio. Sin embargo, esta actividad suele generar numerosos conflictos con los diferentes usuarios de la vía pública, pues reduce los espacios de estacionamiento en viario, colapsa el tráfico en las ciudades y limita el espacio para el viandante. Todo ello evidencia la importancia de una gestión adecuada de las DUM para el mejor funcionamiento de la ciudad.

Un primer análisis relativo a la ubicación de las actividades comerciales nos permite observar que los comercios se localizan tanto en el casco antiguo como en las zonas del ensanche.

El objetivo de esta propuesta es exponer alternativas y soluciones a los problemas detectados y elaborar propuestas para mejorar la eficacia de la gestión pública y privada de la carga y descarga de mercancías. Si bien no existen métodos universales para resolver esta problemática, se proponen las siguientes consignas generales que deberían ayudar a mejorarla. Estas son:

- 1) Revisión de la dotación de las zonas de carga y descarga
- 2) Revisión de los horarios de carga y descarga
- 3) Utilización de las nuevas tecnologías para mejorar la gestión de la distribución de mercancías

3.5 PE - Plan de estacionamiento

3.5.1 Plan de reestructuración del estacionamiento

PE01.1 Implantación de bolsas de aparcamiento

Una de las medidas de mayor relevancia para cambiar los hábitos de desplazamiento en un municipio es la gestión del aparcamiento.

En el corto-medio plazo se pretende la creación de nuevas áreas de estacionamiento en puntos estratégicos del casco urbano para mejorar la dotación para residentes, a la vez que puedan actuar como parkings que limiten la movilidad en vehículo privado en el centro del municipio. Así, adquieren un papel también como espacios cuya idea es que tengan conexión con itinerarios peatonales para potenciar la entrada a la ciudad mediante modos activos.

Estas bolsas de aparcamiento deberán disponer de una oferta de estacionamiento que no superen los 50 vehículos, de modo que sean acordes a la trama urbana. Las bolsas de

aparcamiento actuales son todas provisionales ya que se localizan sobre suelo residencial pendiente de desarrollar.

Las actuaciones previstas se sitúan junto a los principales equipamientos:

- P1. Situado junto al Centro de salud
- P2. Situado junto al cementerio

Además, se deberá revisar el estado del resto de aparcamientos existentes. Señalización, seguridad, pavimentación sombra, etc.

PE01.2. Reestructuración del aparcamiento en calzada

La implementación de las actuaciones propuestas en el Plan de Movilidad derivará en la reestructuración del aparcamiento en calzada. Esta actuación viene condicionada por el desarrollo del resto de propuestas por lo que tendrá un periodo de ejecución a lo largo de la vigencia del Plan.

A continuación, se contabiliza el número de plazas aproximadas de aparcamiento que desaparecen.

Corto plazo

- Calle Mossen Manuel Belaire: 5 plazas

Medio plazo

- Calle Assumpció Franch: 50 plazas
- Calle de la Vilavella: 50 plazas
- Calle Trinitat: 30 plazas
- Plaza de la Pietat: 14 plazas
- Plaza de la Purísima: 12 plazas
- Plaza de Sant Joan: 10 plazas

Largo plazo

- Calle del Camí reial: 80 plazas
- Plaza Manuel Escobedo y accesos: 65 plazas
- Calle Vicent Ramón: 80 plazas
- Calle de la Coma: 40 plazas
- Avenida Reina dels Apòstols: 25 plazas
- Calle Doctor Ortells: 40 plazas

Las plazas que se eliminan serán compensadas por las bolsas de aparcamiento propuestas en el punto anterior. Además, los nuevos edificios que se ejecuten dispondrán de aparcamiento privado de modo que la gestión del aparcamiento mejorará con el paso del tiempo. Se estima que se eliminarán entorno unas 500 plazas de estacionamiento dentro del casco urbano, reduciendo así la movilidad mediante el vehículo privado y promoviendo los desplazamientos a pie o en bicicleta.

Por otro lado, se estima necesario habilitar zonas de estacionamiento reservado en vía pública y en bolsas de aparcamiento para el uso exclusivo de vehículos eléctricos (aplicando el artículo 65 de la Ley 6/2022), fomentando así la introducción de este vehículo en el municipio. Estas plazas de estacionamiento reservadas deberían estar próxima a los puntos de recarga propuestos en la actuación EE01.1, aunque progresivamente deberían habilitarse en todo el casco urbano.

3.6 **EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental**

3.6.1 **EE01 Plan de impulso del vehículo eléctrico**

En septiembre del año 2017, a través, del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), la Generalitat publica el Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana. Dicho plan tiene por objeto:

- Avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible en la Comunitat Valenciana.
- Estimular el desarrollo de la infraestructura de recarga asociada al vehículo eléctrico.
- Colaborar en la ruptura de las barreras sociales, tecnológicas y sociales para que el ciudadano considere el vehículo eléctrico como una alternativa de movilidad asequible y que cubre todas sus necesidades.
- Reducir las emisiones de efecto invernadero asociadas al sector del transporte y mejorar la calidad del aire en los núcleos urbanos.
- Garantizar la vertebración del territorio en el desarrollo de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana.
- Situar a la administración autonómica como ejemplo del nuevo modelo de movilidad sostenible mediante el uso del vehículo eléctrico y el desarrollo de la infraestructura asociada necesaria para sus propias necesidades.
- Desarrollar un tejido industrial y empresarial en torno al vehículo eléctrico, que permita avanzar en el cambio de modelo productivo.

Respecto a los objetivos de despliegue de la infraestructura de recarga, hay que tener en cuenta que la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, establece en el punto 23 que “(...) Los Estados miembros deben velar por que los puntos de recarga accesibles al público se creen con una cobertura adecuada, a fin de permitir que los vehículos eléctricos circulen al menos en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas y, en su caso, en las redes que determinen los Estados miembros. El número de dichos puntos de recarga debe establecerse teniendo en cuenta el número estimado de vehículos eléctricos matriculados en cada Estado miembro a finales de 2020 como máximo. A título indicativo, el número adecuado de puntos de recarga debe ser equivalente al menos a un punto de recarga cada 10 vehículos, teniendo asimismo en cuenta el tipo de vehículos, la tecnología de carga y los puntos de recarga privados disponibles (...)”.

Para el despliegue de la infraestructura de carga en la Comunitat Valenciana, es necesario tener en cuenta que cada una de las tipologías de puntos de recarga dispone de una mayor o menor potencia de carga que influirá en los tiempos de recarga del vehículo. Por ello, dependiendo de la potencia a la que sea capaz de trabajar un punto de recarga, éste será apto para un tipo de localización determinada en función de las necesidades de los usuarios finales en cuanto al tiempo de recarga. El objetivo que establece el IVACE es el de tratar de garantizar que existan dos estaciones de carga estándar (recarga de tres tomas, CHAdeMO, CCS (Combo) y AC Tipo 2 (Mennekes) cada 50 km.

EE01.1. Puntos de recarga rápida o semi-rápida

Se considerarán como **puntos de recarga rápida** los que tengan una potencia superior a 44 kW mientras que los puntos de **recarga semirrápida** se consideran con una potencia superior a 7,5 kW y menor o igual a 44 kW.

Para facilitar la implantación de puntos de recarga rápida, la Generalitat Valenciana contempla ayudas a través del programa IVACE-Energía.

Por este motivo, se proponen puntos de recarga en las siguientes calles:

- Junto al polideportivo municipal, donde las características de la vía lo permitan
- Avenida Mossèn Herminio Pérez
- Entre el Centro de Salud y el campo de fútbol

La siguiente imagen muestra la ubicación de los puntos de recarga:

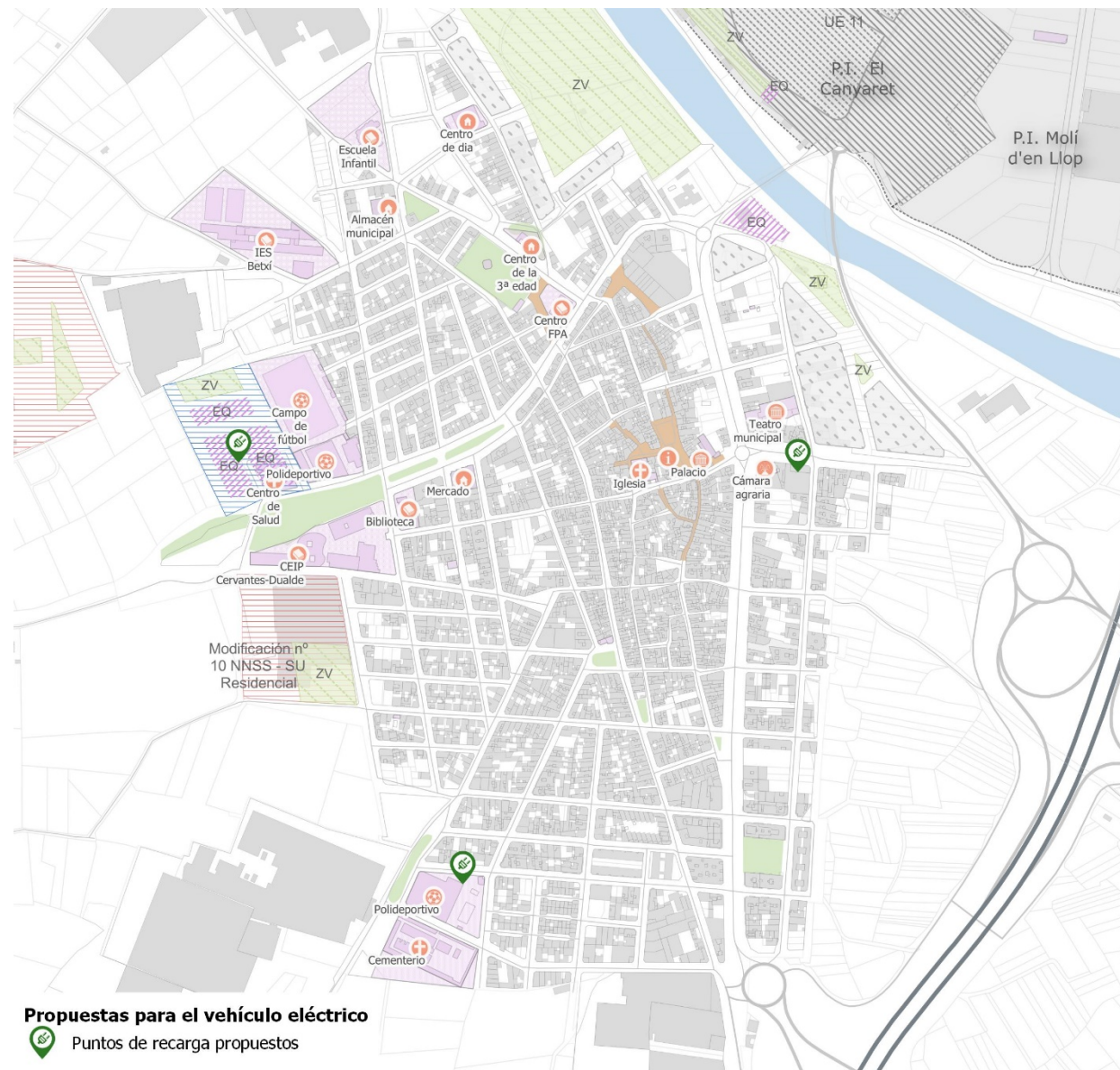


Ilustración 17. Propuesta de puntos de recarga para vehículos eléctricos. Fuente: Elaboración propia

EE01.2 Introducción progresiva del vehículo eléctrico en las flotas públicas

La administración pública debe actuar como actor ejemplificador en la implantación de medidas para la promoción del vehículo eléctrico. A nivel municipal, se pretende que, ante posibles necesidades de renovación de la flota; se dote de un determinado porcentaje de vehículos eléctricos. Esto es aplicable a:

- Flotas municipales de transporte público.
- Vehículos especiales de limpieza.
- Vehículos de servicio municipal.

3.6.2 EE02. Evaluación ambiental y energética del Plan

Con el objetivo de reducir y mejorar la calidad ambiental del municipio, se proponen las siguientes actuaciones.

EE02.1. Control de la contaminación atmosférica

En el documento de diagnóstico se evalúa la contaminación atmosférica en el municipio. En él, se indica que la calidad del aire del municipio es adecuada.

Betxí no dispone de una estación de control de la contaminación atmosférica, que es competencia de la Generalitat Valenciana, no obstante, se considera interesante contar con una estación de medición de contaminantes atmosféricos para poder realizar el seguimiento de la contaminación atmosférica.

EE02.2. Control de la contaminación acústica

Betxí no cuenta con una evaluación del ruido en su casco urbano, ya que, debido a su tamaño, no está obligado a redactar un Plan Acústico Municipal, no obstante, y aprovechando si se introducen elementos de smartcity, se propone que se cree una red de sensorización del ruido.

3.7 PAR - Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad

3.7.1 PAR01. Formación y toma de decisiones en el ámbito de la movilidad

PAR01.1. Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible

Es importante sensibilizar a la sociedad ante la necesidad de fomentar una movilidad más sostenible.

Así pues, la enseñanza en este ámbito debe ir dirigida, esencialmente, a los más jóvenes, ya que ellos son el futuro de la sociedad. Por ello, se propone:

- La creación de talleres para alumnos de primaria donde se les ofrezca la información y los instrumentos necesarios para empezar a adquirir autonomía, a la vez que se incorporan al aprendizaje los principales impactos ambientales y sociales de la movilidad actual.
- Dedicación de horas lectivas en la ESO, de educación para la movilidad, introduciendo nuevos contenidos en las materias escolares de Primaria y ESO y/o incorporando información sobre impactos ambientales y sociales a las campañas consolidadas y actividades relacionadas con la seguridad viaria en los institutos.

PAR01.2. Creación de la mesa de la movilidad

Se trata de crear un ente en el que participen aquellos agentes involucrados en la movilidad como pueden ser grupos políticos, técnicos, asociaciones como COCEMFE, AMPA del colegio o instituto, comerciantes, etc. Promoviendo la conversación al mismo nivel de todos los protagonistas de la movilidad en Betxí de forma que se genere conocimiento transversal, empatía entre los diferentes sectores y la administración gane en perspectiva de modo que se tomen decisiones consensuadas.

Por otro lado, se cree conveniente la creación de una mesa de movilidad a nivel supramunicipal ya que la movilidad recurrente en este entorno supera en gran medida la movilidad a nivel municipal. Por este motivo, se cree oportuno realizar esta propuesta a nivel comarcal, ya que las características de la movilidad de la Plana Baixa así lo requieren.

4 INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE

En el documento de Diagnóstico que se acompaña, se ha hecho un análisis de la infraestructura verde del territorio, necesaria para el correcto planteamiento de las propuestas de este documento.

4.1 Espacios y recorridos a incorporar

4.1.1 Itinerarios de la trama urbana

El Plan de movilidad influye de forma notable en el medioambiente urbano y su paisaje, y de forma menor en el paisaje rural, por tanto, los espacios propuestos a incorporarse en la Infraestructura Verde municipal se elevan con carácter recomendatorio desde la perspectiva del Plan de Movilidad, será un instrumento de planeamiento con las determinaciones pertinentes el que los incluya de forma adecuada.

Los espacios y recorridos que se consideran adecuados para su incorporación a la Infraestructura Verde de Betxí son aquellos necesarios para mantener su estructura y funcionalidad, sus funciones de conexión e integración paisajística de los espacios urbanos con los elementos externos al tejido urbano. Como se ha visto durante el diagnóstico, la propuesta de Infraestructura Verde Urbana permeabilizará las tramas mallando el tejido urbano mediante ampliación de ancho útil de itinerarios peatonales y ciclistas.

El término municipal se encuentra atravesado por alguna vía pecuaria, por lo que únicamente el Plan de movilidad deja constancia de su existencia.

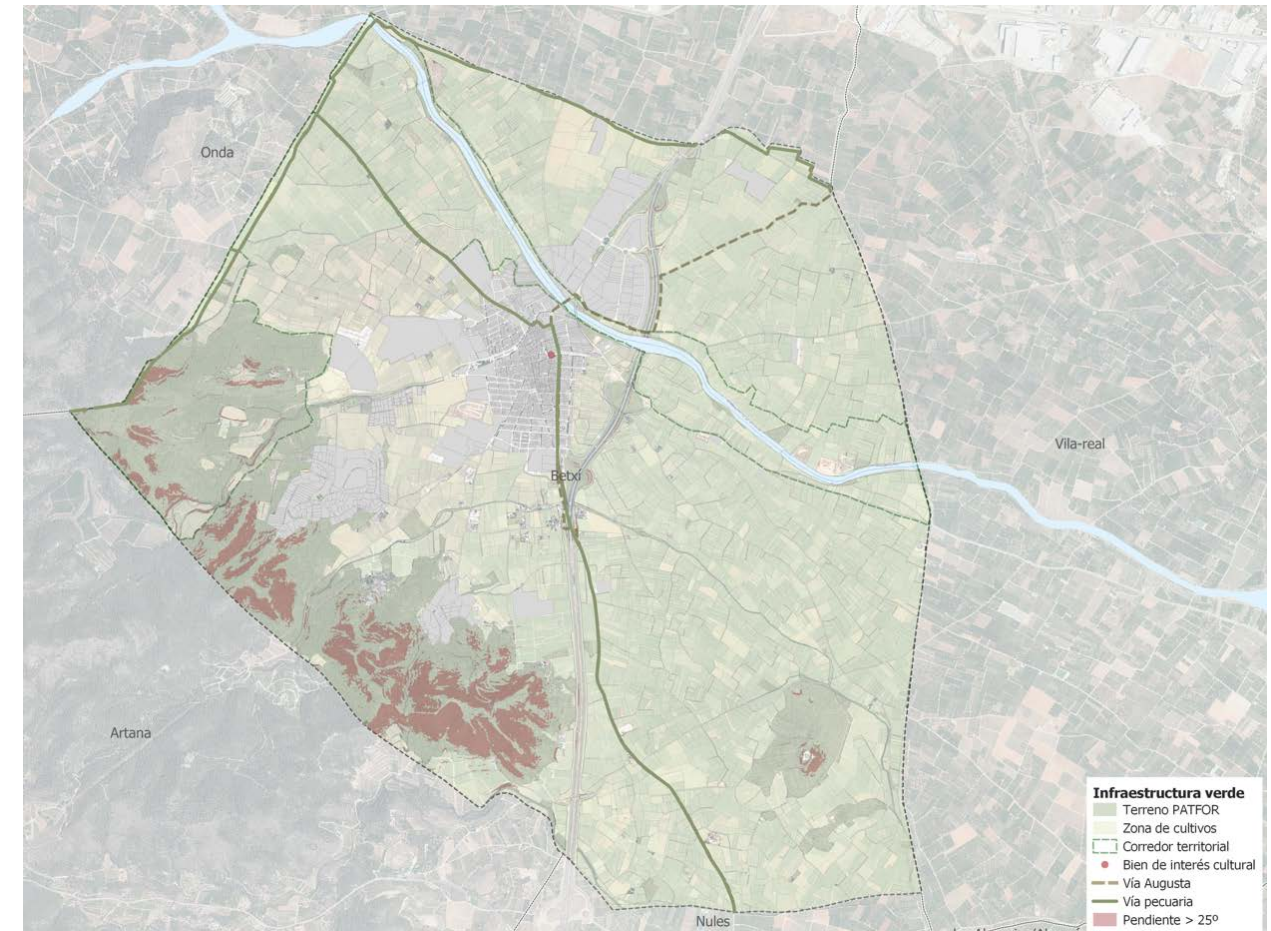


Ilustración 18. Infraestructura verde de Betxí. Fuente. Elaboración propia.

De la revisión de espacios de interés y su conexión mediante infraestructura verde se ha detectado que la conexión entre el casco urbano y la Ermita de Sant Antoni no está implementada.

Recientemente se han realizado trabajos de mejorar la accesibilidad en el entorno de Sant Antoni, sin embargo, está pendiente la mejora del recorrido para fomentar el uso por parte de viandantes y cicloturistas.

Se propone, por lo tanto, que los caminos de acceso desde el casco urbano hasta Sant Antoni pasen a formar parte de la infraestructura verde del municipio.

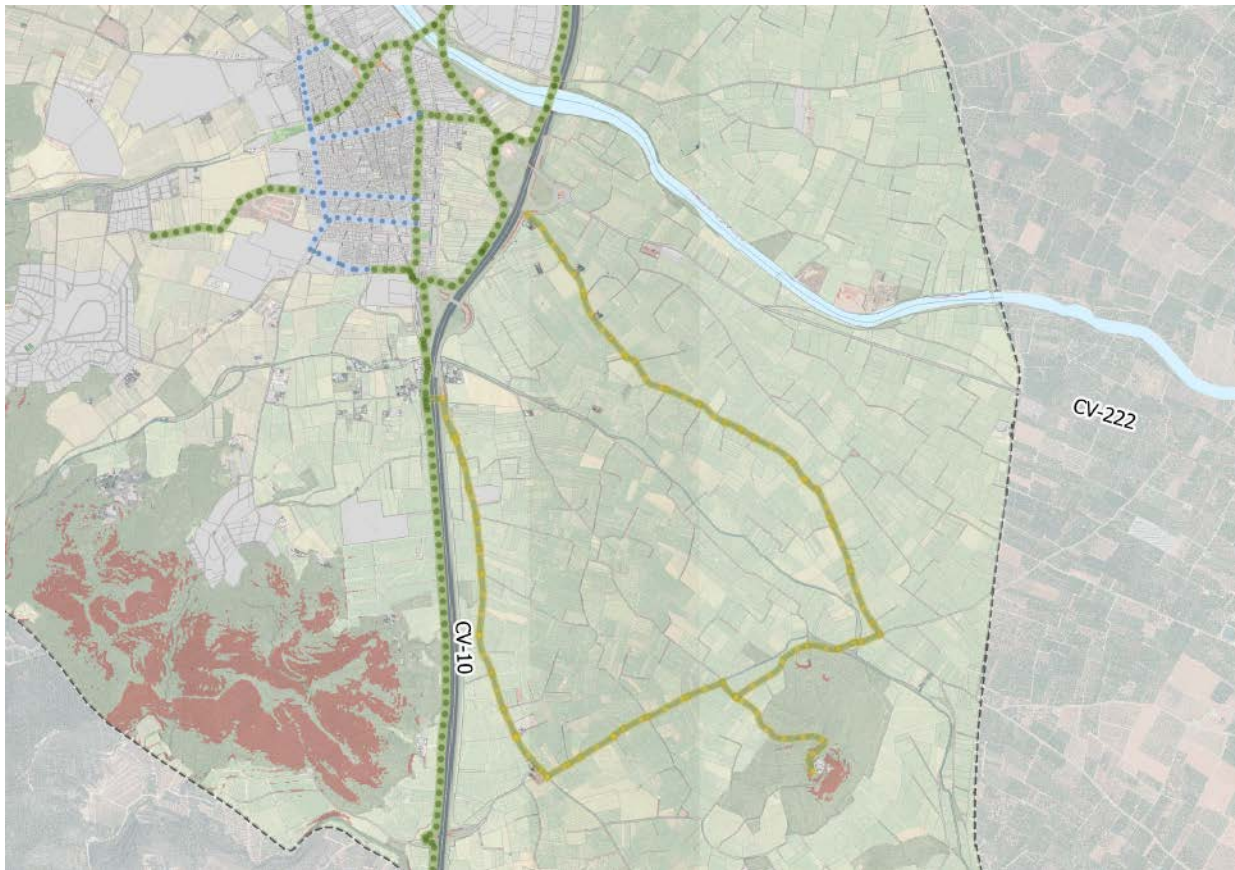


Ilustración 19. Itinerarios a incorporar a la infraestructura verde. Fuente: Elaboración propia

Por último, se debe aclarar que Cualquier actuación en el ancho legal de las vías pecuarias deberá contar con la autorización correspondiente de la Conselleria competente en materia de vías pecuarias y deberá permitir el tránsito ganadero, así como los demás usos compatibles y complementarios establecidos en la legislación vigente. La anchura legal queda definida en el acto de clasificación, que se concreta sobre el territorio en el posterior acto de deslinde.

La instalación de cualquier elemento en el dominio público pecuario deberá ser autorizado por la Conselleria competente en materia de vías pecuarias. En cualquier caso, el mobiliario urbano y elementos instalados en el ancho legal de la vía pecuaria deberán permitir el tránsito de ganado y ser permeables a su paso, priorizando aquellos dispuestos longitudinalmente a lo largo del eje de la vía pecuaria. Se utilizarán materiales constructivos acordes a la funcionalidad propia de la vía pecuaria, adaptándose al entorno urbano o rural, según proceda. Se evitarán elementos compactos o de carácter transversal al eje de la vía pecuaria o vegetación tipo seto continuo y denso.

Las vías pecuarias quedarán señalizadas de acuerdo con la Resolución de 26 de abril de 1.988, de la Dirección General de Producción Agraria (D.O.G.V. nº 824, de 13 de mayo). En cualquier caso, en las vías pecuarias se priorizará el tránsito de ganado al resto de usos.

Finalmente, se deberá cumplir el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat por el que se aprueba el Pliego General de Normas de Seguridad en Prevención de Incendios Forestales a Observar en la Ejecución de Obras y Trabajos que se Realicen en Terreno Forestal o en sus Inmediaciones

4.2 Establecimiento de medidas efectivas sobre las propuestas planteadas

Se deberá garantizar, según el caso, que las propuestas y alternativas de trazado y diseño de creación, ampliación o modificación de infraestructuras, si las hubiere, cumplan las determinaciones establecidas en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), en concreto en su Directriz 118, que establece los principios directores en materia de infraestructuras de movilidad.

La totalidad de las propuestas planteadas no presentan creación, ampliación o modificación de infraestructuras. Los itinerarios planteados ya pertenecen a la infraestructura verde y simplemente son itinerarios existentes que se pretenden identificar para que formen parte de dicha infraestructura, así como de la red no motorizada del municipio.

4.3 Determinaciones a adoptar para el control de la incidencia en la calidad del paisaje

El alcance de las propuestas de itinerarios peatonales y ciclistas que se integren en la Infraestructura Verde determinará su incidencia sobre el paisaje.

Este Plan de Movilidad no detalla el tipo de sección viaria que deberá ejecutarse, únicamente analiza cuáles deben ser los trazados de estos itinerarios, mostrando una visión general de los recorridos que permita vertebrar el municipio. Será objeto de los posteriores proyectos de ejecución de los carriles ciclopeatonales, ciclistas o peatonales el control de su incidencia sobre el paisaje.

Los proyectos de ejecución que se vean afectados por peligrosidad de inundación o por cualquier afección ambiental, deberán ser informados por el órgano competente.

5 EVALUACIÓN DEL PLAN

5.1 Objeto y metodología

El propósito del Plan de movilidad de Betxí es disponer de una herramienta en continua actualización que permita conocer la evolución de la movilidad del municipio.

Para facilitar la evaluación del plan se propone definir un **sistema de indicadores de movilidad**, que se irá mejorando y completando en futuras actualizaciones y revisiones del Plan.

5.2 Indicadores

Los diferentes indicadores propuestos pueden desglosarse en indicadores de demanda y en indicadores de oferta, tal y como se observa en los siguientes puntos.

5.2.1 Indicadores de demanda

Los indicadores de demanda, nos permitirán conocer el estado actual del municipio. Los indicadores de demanda los podemos distribuir en los siguientes grupos:

- Población:
 - o Habitantes (sería de utilidad tener geolocalizada a la práctica totalidad de la población para obtener los indicadores según la zonificación propuesta)
 - o Densidad de población, tanto para las zonas de estudio como para el global municipal
 - o Densidad de viviendas
- Motorización:
 - o Ratio de vehículos por 1.000 habitantes
 - o Ratio de turismos por 1.000 habitantes
 - o Número de vehículos matriculados
- Reparto Modal:
 - o Vehículo privado
 - o Transporte público
 - o A pie
 - o Bicicleta o VMP

Ratio reparto modal global, por modos de transporteINDICADORES DE DEMANDA									
	Situación actual (2022)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Población:									
Habitantes	5.605		✓		✓		✓		✓
Densidad de población (hab/km²)	261,92		✓		✓		✓		✓
Densidad de viviendas (viv/ha)	-		✓		✓		✓		✓
Indicadores de motorización (parque de vehículos)									
Ratio de vehículos por 1000 habitantes	80,8%		✓		✓		✓		✓
Ratio de turismos por 1000 habitantes	56,5%		✓		✓		✓		✓
Número de vehículos matriculados	4.606		✓		✓		✓		✓
Reparto Modal									
Ratio de desplazamientos internos en diferentes modos de transporte:	Vehículo privado	76,23%		✓		✓		✓	
	Transporte público	1,88%		✓		✓		✓	
	A pie	21,89%		✓		✓		✓	
	Bicicleta	-		✓		✓		✓	

Ilustración 20. Indicadores de la demanda. Fuente: Elaboración propia.

5.2.2 Indicadores de oferta

Los indicadores de oferta, nos permiten conocer la infraestructura que dispone el municipio. Destacar que los indicadores que se obtienen en el presente estudio están ligados y vinculados a la evolución de la población. Se deberá realizar un esfuerzo por actualizar los datos del padrón municipal para realizar una evaluación correcta del estado de la movilidad. Los indicadores anteriores han sido desglosados y pormenorizados para cada una de las diferentes líneas de actuación:

PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación actual (2022)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Situación objetivo E1	Situación objetivo E2
JRV	Jerarquización y Reordenación viaria											
JRV.a	Longitud de zonas 30	-		✓		✓		✓		✓	↗	↗
JRV.b	Longitud de viario semipeatonal (casco antiguo)	680 m									↗	↗
JRV.c	Longitud de plataformas únicas	680 m		✓		✓		✓		✓	↗	↗
JRV.e	Volumen de tráfico rodado en vías arteriales y colectoras (IMD e IMDp)											
	Acceso norte desde CV 10 – Av. Joaquim Dualde - (Vehículos día)	3500										
	Acceso norte desde CV 10 – Av. Joaquim Dualde - (Vehículos día)	3000		✓		✓		✓		✓		
	Acceso centro CV-10 – Cv-222 (desde Valencia) - (Vehículos día)	1300										
	Acceso sur desde CV-10 – Av. Primer de Maig - (Vehículos día)	1700										
MA	Plan de fomento de los modos activos											
MA.a	Longitud de itinerario peatonales (IP)	2450 m		✓		✓		✓		✓	↗	↗
MA.b	Porcentaje de superficie destinada a movilidad activa en los itinerarios peatonales (IP)	-		✓		✓		✓		✓	↗	↗
MA.c	Longitud de carriles bici (total)	8900 m									↗	↗
MA.d	Longitud de ciclocalles (total)	0 m		✓		✓		✓		✓	↗	↗
MA.e	Longitud de itinerarios en entornos rurales	0 m		✓		✓		✓		✓	↗	↗
MA.f	Número de puntos de estacionamiento de bicicletas.	3		✓		✓		✓		✓	↗	↗
MA.g	Número de plazas para el estacionamiento de bicicletas.	0		✓		✓		✓		✓	↗	↗
TP	Plan de transporte colectivo											
TP.a	Publicidad fomento intermodalidad ferroviaria y ciclista	No									-	Si
TP.b	Estacionamiento para bicicletas	Si		✓		✓		✓		✓	≈	≈
TP.c	Presencia de paneles informativos sobre los horarios del servicio de transporte público	No		✓		✓		✓		✓	-	Si
TP.e	Mejora de las condiciones de accesibilidad de la parada	N/A									-	Si
TP.e	Implantación de la tarificación (Sí/No)	No		✓		✓		✓		✓	-	Si
TP.f	Incorporación del servicio de transporte público a demanda (Sí/No)	No		✓		✓		✓		✓	-	Si
DUM	Distribución urbana de mercancías y sistema logístico											
DUM.a	Número de plazas de carga y descarga	15		✓		✓		✓		✓	↗ (en función de estudio) ↗	↗ (en función de estudio) ↗
DUM.b	Cobertura de las plazas de carga y descarga sobre los comercios	-		✓		✓		✓		✓		
PE	Plan de estacionamiento											
PE.a	Plazas de estacionamiento por tipología (libres, PMR, carga y descarga, reservadas, privado etc.)	3700										
	- Libres	3025		✓		✓		✓		✓	↗	↗
	- PMR	28									↗	↗
	- Carga y descarga	15									↗	↗
	- Reservadas	-										
	- Privadas	572									↗	↗
PE.b	Déficit de estacionamiento residencial (valores negativos indican superávit, positivos déficit)	-273		✓		✓		✓		✓		
PE.c	Déficit de estacionamiento infraestructural (valores negativos indican superávit, positivos déficit)	3055		✓		✓		✓		✓	↘	↘

PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación actual (2022)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Situación objetivo E1	Situación objetivo E2
EE	Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental											
EE.a	Número de puntos de recarga lenta, semirrápida o rápida de uso público.	0		✓		✓		✓		✓	↗	↗
	- Recarga lenta	0		✓		✓		✓		✓	↗	↗
	- Recarga semirrápida	0		✓		✓		✓		✓	↗	↗
	- Recarga rápida	0		✓		✓		✓		✓	↗	↗
EE.b	Número de puntos de recarga de uso privado	-		✓		✓		✓		✓	↗	↗
EE.c	% vehículos eléctricos matriculados en el municipio	-		✓		✓		✓		✓	↗	↗
EE.d	% vehículos eléctricos matriculados en la flota municipal	0%		✓		✓		✓		✓	↗	↗
EE.e	Niveles de ruido a partir de estudio acústico de la red arterial.			✓		✓		✓		✓	↘	↘
CA	Calidad ambiental											
CA.a	Huella de carbono	197 t CO2		✓		✓		✓		✓	↘	168 t CO2
CA.b	Consumo de energía (Tep)	66 Tep									↘	53 Tep
CA.c	NO2 - Valor promedio en µg/m3	9.00		✓		✓		✓		✓	≈	≈
	NO2 - Nº superaciones horarias de 200 µg/m3	0		✓		✓		✓		✓	≈	≈
CA.d	CO - Media octohoraria	-		✓		✓		✓		✓	≈	≈
	CO - Nº superaciones máximas octohorarias 10 mg/m3	-		✓		✓		✓		✓	≈	≈
CA.e	SO2 - Nº superaciones diarias de 125 µg/m3	0		✓		✓		✓		✓	≈	≈
	SO2 - Nº superaciones horarias de 300 µg/m3	0		✓		✓		✓		✓	≈	≈
CA.f	O3 - Nº superaciones horarias de 180 µg/m3	0		✓		✓		✓		✓	≈	≈
	O3 - Nº superaciones horarias de 240 µg/m3	0		✓		✓		✓		✓	≈	≈
	O3 - Nº superaciones octohorarias de 120 µg/m3	11									↘	0
CA.g	PM2.5 - Valor promedio µg/m3	-		✓		✓		✓		✓	≈	≈
	PM2.5 - N superaciones diarias	-		✓		✓		✓		✓	≈	≈
CA.h	PM10 - Valor promedio µg/m3	22.00		✓		✓		✓		✓	↘	15.00
	PM10 - Nº superaciones diarias de 50 µg/m3	3		✓		✓		✓		✓	≈	0
CA.i	Nº superaciones Ld	-		✓		✓		✓		✓	-	-
CA.j	Nº superaciones Le	-		✓		✓		✓		✓	-	-
CA.k	Nº superaciones Ln	-		✓		✓		✓		✓	-	-
CA.l	Lden	-		✓		✓		✓		✓	-	-
CA.m	LMAX	-		✓		✓		✓		✓	-	-
PAR	Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad											
PAR.a	Realización de curso sobre movilidad sostenible en centro escolar	-		✓		✓		✓		✓	↗	↗
PAR.b	Número de cursos de movilidad sostenible realizados en el municipio	-		✓		✓		✓		✓	↗	↗
PAR.c	Número de reuniones de la Mesa de movilidad	-		✓		✓		✓		✓	↗	↗

5.2.3 Obtención de datos

Se propone en este Plan de movilidad la obtención de los datos para alimentar las variables que definen los indicadores mediante la implantación progresiva de nuevas tecnologías disponibles de Smartcity.

5.3 Reparto modal

Las nuevas propuestas se enfocan a fomentar los desplazamientos mediante modos activos y en consecuencia reducir el uso del vehículo privado, reduciéndose de esta forma tanto las emisiones contaminantes como los niveles de ruido.

5.3.1 Evaluación de la propuesta de mejora de la red peatonal y ciclista

Será necesario mejorar los itinerarios peatonales que conectan con los principales equipamientos municipales, así como con los elementos ubicados fuera del casco urbano. La mejora de los itinerarios llevará asociada una reestructuración del aparcamiento en el casco urbano, que es uno de los aspectos clave para reducir los desplazamientos en vehículos motorizados.

Por otro lado, el municipio cuenta con una infraestructura ciclista limitada que no presenta continuidad de recorridos; por lo que será necesaria su revisión para poder llegar a equipamientos y a las zonas industriales.

La tendencia en los hábitos de ir a pie o en bicicleta es positiva de modo que con las actuaciones en forma de mejorar la oferta de itinerarios de modos activos y la interconexión entre ellos provocará el aumento continuado de usuarios.

5.3.2 Reparto modal en la situación de proyecto

Se espera para un horizonte a 10 años un cambio en la distribución por modos de transporte, suponiendo una reducción del uso del vehículo privado en detrimento del resto de modos de transporte.

El objetivo de reparto modal para 2031 se espera que tenga la siguiente configuración para la movilidad interna:

REPARTO MODAL					
	Situación año 2022		Previsión año 2031 (crecimiento libre)		Previsión año 2031 (Aplicando PMUS)
Modo	Viajes internos	%	Viajes	%	Viajes
Vehículo privado	2,769	55.41%	3,119	61.20%	2,660
Transporte público	0	0.00%	0	2.50%	0
Motorizados	2,769	55.41%	3,119	63.70%	2,660
A pie	2,228	44.59%	2,510	35.40%	2,822
Bicicleta / VMP	0	0.00%	50	0.90%	150
Modos blandos	2,228	44.59%	2,560	36.30%	2,972
Total viajes internos	4,997	100.00%	5,679	100.00%	5,633

Tabla 4. Estimación del reparto modal de la movilidad interna en el horizonte a largo plazo. Estimación del reparto modal actual a partir de los datos obtenidos en el diagnóstico. Fuente: Elaboración propia.

5.4 Huella de carbono en el escenario propuesto

Siguiendo la misma metodología que la expuesta en el documento de diagnóstico, se calculan las emisiones de CO₂ y las toneladas equivalentes de petróleo (tep) para el estado propuesto, de forma que se presenta una comparativa de ambos escenarios con el ahorro previsto.

Este análisis solo se lleva a cabo para la movilidad interna ya que el resto de desplazamientos (penetración e interurbanos) no dependen de la implementación del Plan de movilidad.

Se tienen en cuenta el nuevo reparto modal y el nuevo reparto del tipo de combustible de los vehículos (50% gasolina, 35% diésel y 15% eléctricos).

Análisis emisiones CO ₂ en vías urbanas						
Resultados	A pie	Coche/Moto	Bicicleta	Combinado	TPU	Total
distancia/día	1.720 km	3.013 km	13 km	0 km	0 km	4.747 km
distancia/año	627.755 km	1.099.913 km	4.848 km	0 km	0 km	1.732.517 km
kg/CO ₂ año		168.065 kg CO ₂		0 kg CO ₂	0 kg CO ₂	168.065 kg CO ₂
t/CO ₂ año	0 t CO ₂	168 t CO ₂	0 t CO ₂	0 t CO ₂	0 t CO ₂	168 t CO ₂

Tabla 5. Emisiones CO₂ en viajes internos para el estado previsto en 2031. Fuente: Elaboración propia

Análisis TEP en vías urbanas						
Resultados	A pie	Coche/Moto	Bicicleta	Combinado	TPU	Total
distancia/día	1.720 km	3.013 km	13 km	0 km	0 km	4.747 km
distancia/año	627.755 km	1.099.913 km	4.848 km	0 km	0 km	1.732.517 km
tep/año		53 tep/año		0 tep/año	0 tep/año	53 tep/año

Tabla 6. Consumo energético en tep para el escenario previsto en 2031. Fuente: Elaboración propia.

Si analizamos comparativamente los resultados del estado actual y de la previsión para el horizonte 2031, se obtiene

Comparativa	Estado actual	Previsión año 2031	Ahorro
Emisiones	197 t CO ₂	168 t CO ₂	14,62%
tep/año	66 tep/año	53 tep/año	19,20%

Tabla 7. Análisis comparativo de la situación actual y la previsión en 2031 tanto en emisiones como en consumo energético.

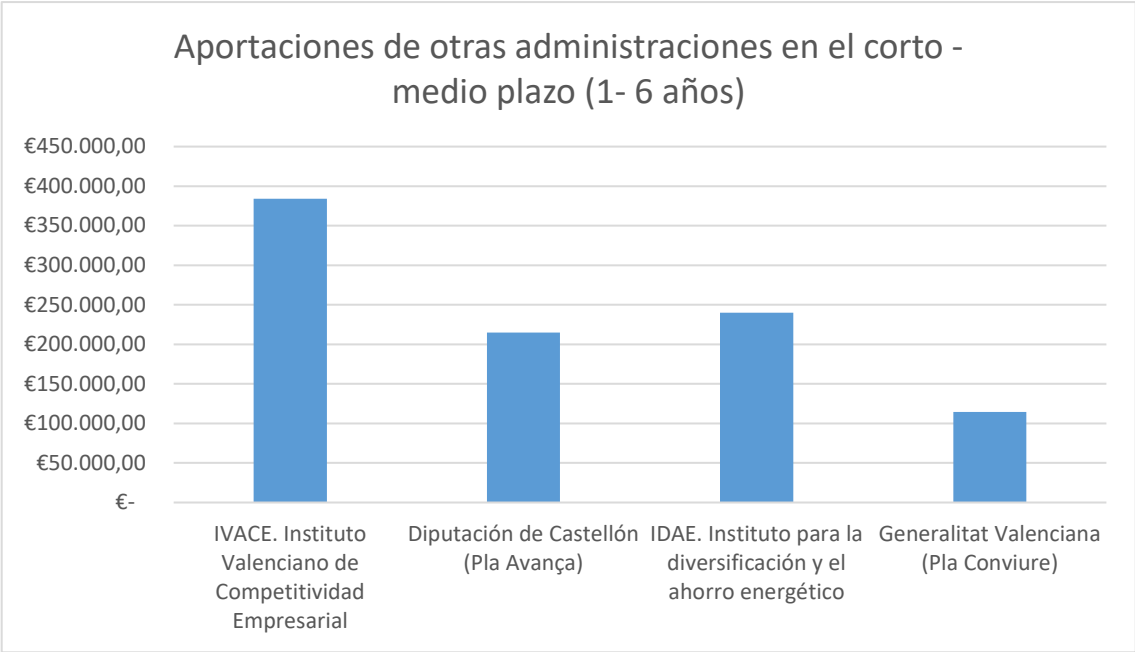
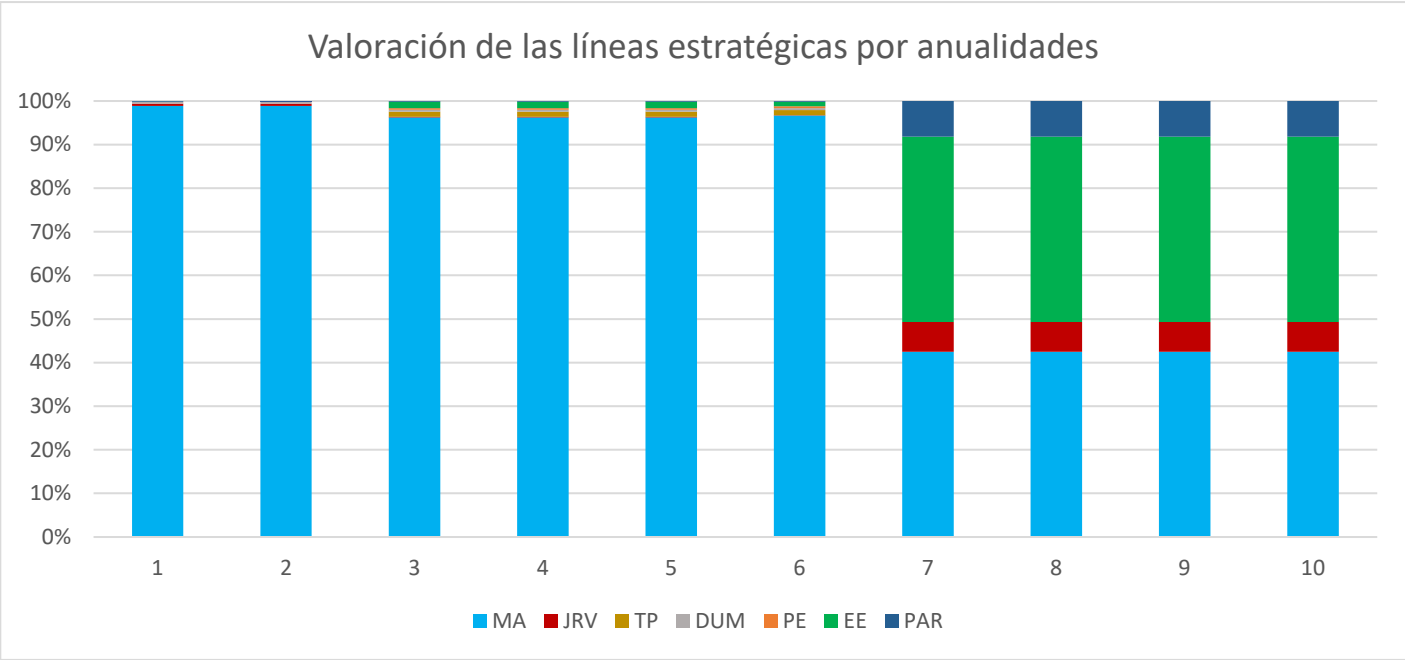
6 PROGRAMACIÓN TEMPORAL Y FICHAS RESUMEN DE LAS ACTUACIONES

Betxí no cuenta con una partida específica de movilidad en los presupuestos municipales, no obstante, en los últimos años se han realizado actuaciones relacionadas con la movilidad como son la peatonalización del casco urbano, la ejecución de carriles bici, etc. Por lo tanto, desde el ente municipal estiman que el gasto anual previsto para este tipo de actuaciones es de 550.000€ anuales, que ha sido la media del gasto municipal en los presupuestos de los últimos 6 años para actuaciones de similares características.

De acuerdo al presupuesto anual municipal, se han realizado las propuestas. A continuación, se presenta un cronograma con las acciones propuestas para lograr los objetivos del Plan de Movilidad, diferenciando medidas según las distintas líneas estratégicas:

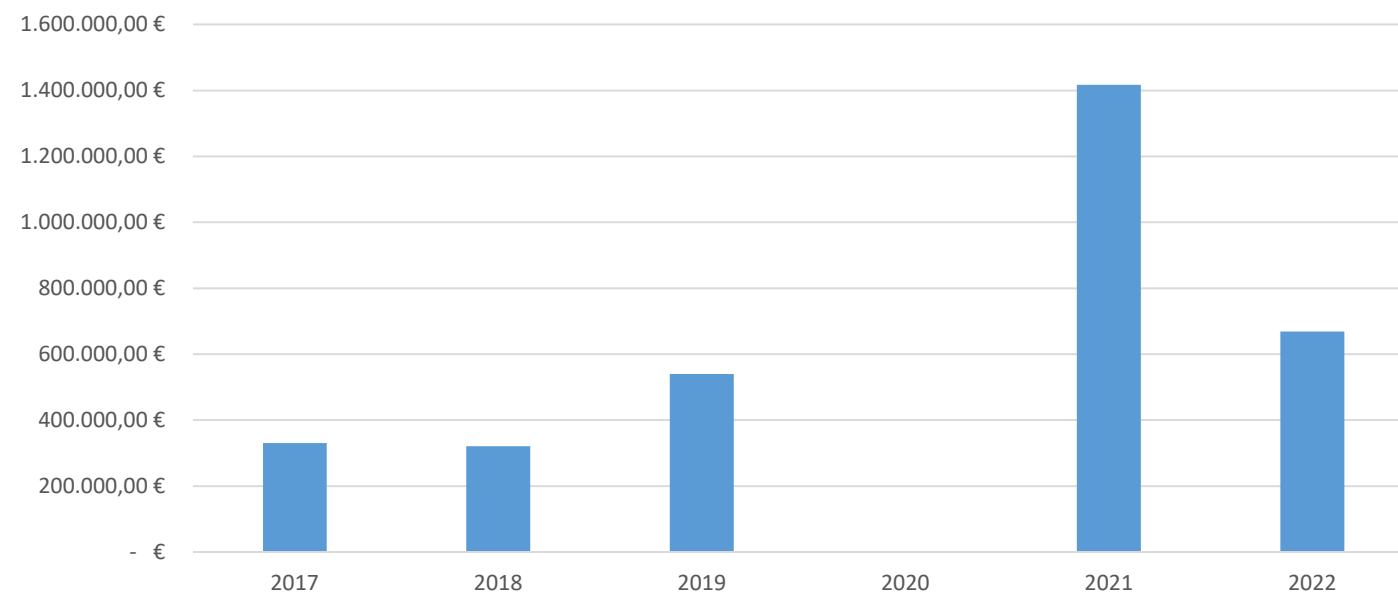
LÍNEAS ESTRATÉGICAS	DESCRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PMUS		4,866,700 €	695,450 €	697,950 €	856,750 €	854,250 €	854,250 €	849,250 €	14,700 €	14,700 €	14,700 €	14,700 €
MA	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	4,688,200 €	687,500 €	690,000 €	823,300 €	820,800 €	820,800 €	820,800 €	6,250 €	6,250 €	6,250 €	6,250 €
JRV	JRV - Jerarquización y Reordenación viaria	15,500 €	3,750 €	3,750 €	1,000 €	1,000 €	1,000 €	1,000 €	1,000 €	1,000 €	1,000 €	1,000 €
TP	TP. Transporte público colectivo	40,000 €			10,000 €	10,000 €	10,000 €	10,000 €				
DUM	DUM - Plan de distribución urbana de mercancías y sistema logístico	21,000 €	3,000 €	3,000 €	3,750 €	3,750 €	3,750 €	3,750 €				
PE	PE - Plan de estacionamiento	15,000 €			3,750 €	3,750 €	3,750 €	3,750 €				
EE	EE - Eficiencia Energética, movilidad sostenible y medio ambiente	75,000 €			13,750 €	13,750 €	13,750 €	8,750 €	6,250 €	6,250 €	6,250 €	6,250 €
PAR	PAR - Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad	12,000 €	1,200 €	1,200 €	1,200 €	1,200 €	1,200 €	1,200 €	1,200 €	1,200 €	1,200 €	1,200 €

Las siguientes gráficas muestran el presupuesto de cada una de las líneas estratégicas del presente Plan de Movilidad.

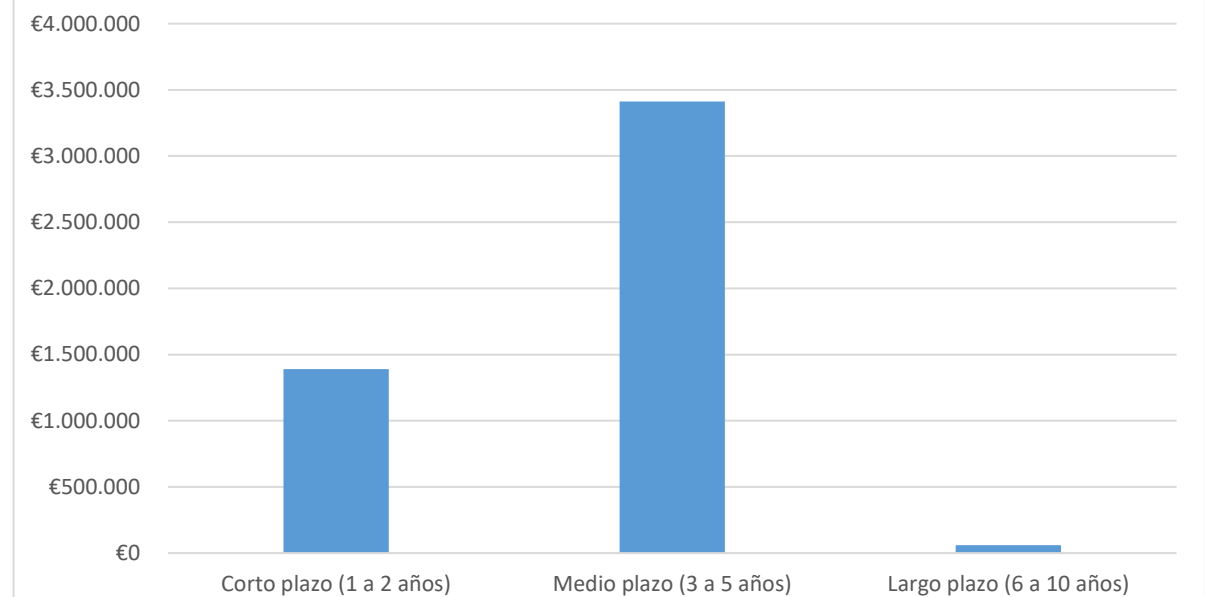


Finalmente, se ofrece a continuación una propuesta de programación temporal de las diferentes acciones pormenorizadas con una valoración de la ejecución de las mismas basadas en los precios del Módulo de urbanización del IVE, que es un instrumento para determinar el coste de ejecución de las actuaciones más habituales en entornos urbanos. Las cifras de la valoración hacen referencia al Precio de Ejecución Material (PEM).

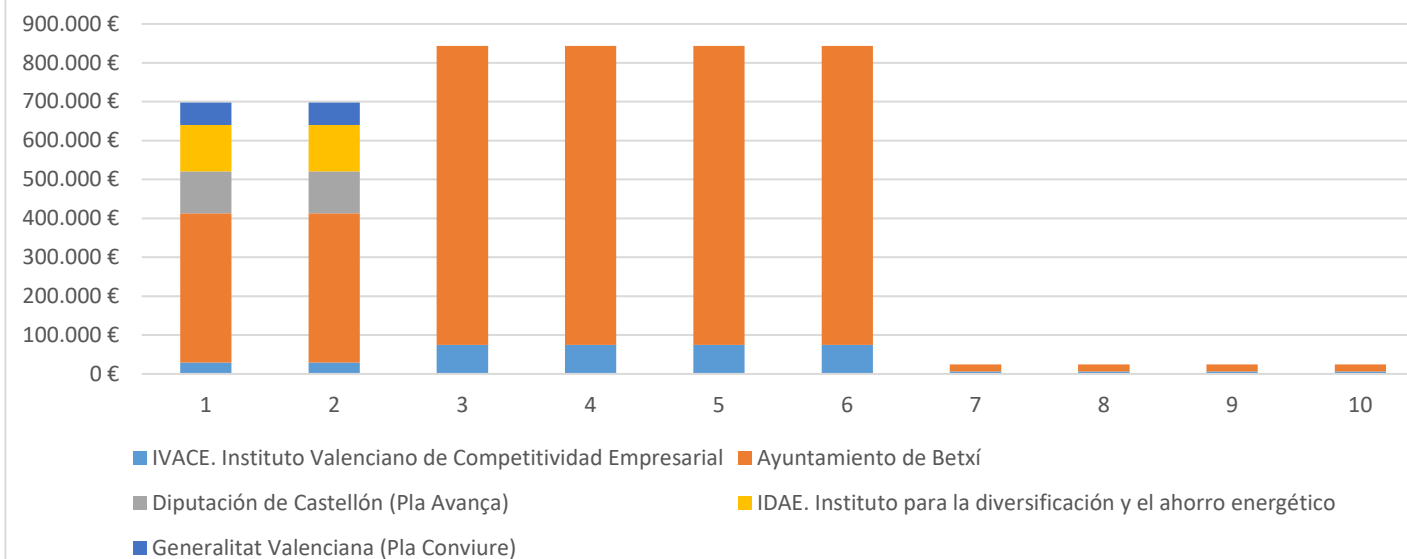
Inversiones de obras relacionadas con la movilidad



Presupuesto total para cada fase

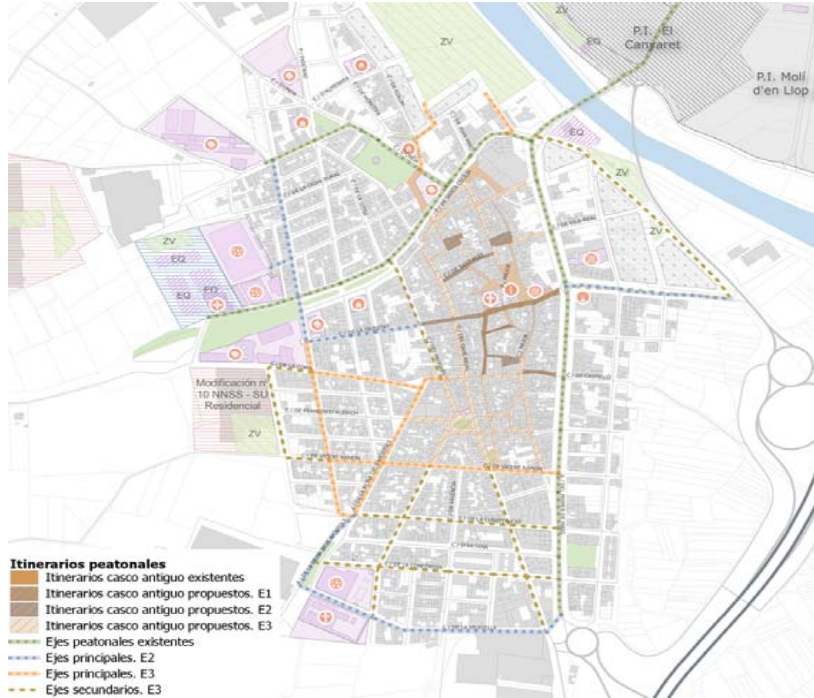


Inversión a realizar por cada administración anualmente



LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	DESCRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)									
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PMUS				7.233.100 €	689.450 €	691.950 €	808.850 €	806.350 €	806.350 €	801.350 €	667.200 €	667.200 €	667.200 €	667.200 €
MA	MA01	MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		7.094.600 €	681.500 €	684.000 €	775.400 €	772.900 €	772.900 €	772.900 €	658.750 €	658.750 €	658.750 €	658.750 €
		Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad		6.976.000 €	675.500 €	675.500 €	753.750 €	753.750 €	753.750 €	753.750 €	652.500 €	652.500 €	652.500 €	652.500 €
		MA01.1	Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig	912.000 €	456.000 €	456.000 €								
		MA01.2	Mejora del entorno del área industrial AR8. Calle Vilavella	214.000 €	107.000 €	107.000 €								
		MA01.3	Mejora de la accesibilidad en viales urbanos. Plataforma única	95.000 €	47.500 €	47.500 €								
		MA01.4	Peatonalización del entorno urbano del Palau Castell (Calle Mossèn Manuel Belaire)	130.000 €	65.000 €	65.000 €								
		MA01.5	Actuación en Av. Herminio Pérez	360.000 €			90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €				
		MA01.6	Zona Exagres	325.000 €			81.250 €	81.250 €	81.250 €	81.250 €				
		MA01.7	Calle Sant Pere	205.000 €			51.250 €	51.250 €	51.250 €	51.250 €				
		MA01.8	Calle Trinitat	205.000 €			51.250 €	51.250 €	51.250 €	51.250 €				
		MA01.9	Mejora de la accesibilidad en la plaza la Purísima, en plaza la Pietat y en plaza de Sant Joan	750.000 €			187.500 €	187.500 €	187.500 €	187.500 €				
		MA01.10	Ejes principales propuestos	1.170.000 €			292.500 €	292.500 €	292.500 €	292.500 €				
		MA01.11	Ejes principales y secundarios propuestos	1.210.000 €							302.500 €	302.500 €	302.500 €	302.500 €
		MA01.12	Red de viales de plataforma única	1.400.000 €							350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €
	MA02	Itinerarios escolares seguros		10.000 €		2.500 €	3.750 €	1.250 €	1.250 €	1.250 €				
		MA02.1	Mejora y ampliación de la red de itinerarios escolares	5.000 €			1.250 €	1.250 €	1.250 €	1.250 €				
		MA02.2	Seguimiento del uso de los caminos escolares	5.000 €		2.500 €	2.500 €							
	MA03	Restricción de la circulación en el casco antiguo		20.000 €							5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
		MA03.1	Restricción de la circulación en el casco antiguo	20.000 €							5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
	MA04	Red ciclable		88.600 €	6.000 €	6.000 €	17.900 €	17.900 €	17.900 €	17.900 €	1.250 €	1.250 €	1.250 €	1.250 €
		MA04.1	Propuesta ciclista a corto plazo	12.000 €	6.000 €	6.000 €								
		MA04.2	Propuesta ciclista a medio plazo	71.600 €			17.900 €	17.900 €	17.900 €	17.900 €				
		MA04.3	Propuesta ciclista a largo plazo	5.000 €							1.250 €	1.250 €	1.250 €	1.250 €
JRV	JRV01	JRV - Jerarquización y Reordenación viaria		15.500 €	3.750 €	3.750 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
		Jerarquización y calmado de tráfico		15.500 €	3.750 €	3.750 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
	JRV01.1	Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos		5.500 €	2.750 €	2.750 €								
		JRV01.2	Actuaciones de calmado de tráfico	10.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
	JRV02	Nuevas secciones viarias		0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
		JRV02.1	Nuevas secciones viarias	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	DESCRIPCIÓN	Valor										
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
TP	TP01	TP01.1	TP. Transporte público colectivo	40.000 €			10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €				
			Transporte público urbano	40.000 €			10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €				
			Transporte público a demanda	40.000 €			10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €				
DUM	DUM01	DUM01.1	DUM - Plan de distribución urbana de mercancías y sistema logístico	21.000 €	3.000 €	3.000 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €				
			Mejora de la actividad logística industrial del municipio	6.000 €	3.000 €	3.000 €								
			Identificación de los recorridos de los vehículos pesados y señalización	6.000 €	3.000 €	3.000 €								
			Distribución Urbana de Mercancías	15.000 €			3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €				
PE	PE01	PE01.1	Plazas de carga y descarga. Control horario	15.000 €			3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €				
			PE - Plan de estacionamiento	15.000 €			3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €				
			Plan de reestructuración del estacionamiento	15.000 €			3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €				
			Implantación de bolsas de aparcamiento	15.000 €			3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €				
EE	EE01	EE01.1	Reestructuración del aparcamiento en calzada	0 €			0 €	0 €	0 €	0 €				
			EE - Eficiencia Energética, movilidad sostenible y medio ambiente	75.000 €			13.750 €	13.750 €	13.750 €	8.750 €	6.250 €	6.250 €	6.250 €	6.250 €
			Plan de impulso del vehículo eléctrico	65.000 €			11.250 €	11.250 €	11.250 €	6.250 €	6.250 €	6.250 €	6.250 €	6.250 €
			Puntos de recarga rápida o semirápida	15.000 €			5.000 €	5.000 €	5.000 €					
SV01	SV01	SV01.1	Introducción progresiva del vehículo eléctrico en la flota municipal	50.000 €			6.250 €	6.250 €	6.250 €	6.250 €	6.250 €	6.250 €	6.250 €	6.250 €
			Evaluación ambiental y energética del Plan	10.000 €			2.500 €	2.500 €	2.500 €	2.500 €				
			Control de la contaminación atmosférica y acústica	10.000 €			2.500 €	2.500 €	2.500 €	2.500 €				
			PAR - Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad	12.000 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €
PAR	PAR01	PAR01.1	Formación y toma de decisiones en el ámbito de la movilidad	12.000 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €
			Formación y toma de decisiones en el ámbito de la movilidad	6.000 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €
			Creación de la mesa de la movilidad	6.000 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €

		PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD																																																																																						
LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01																																																																																						
Situación actual y propuesta		Acciones																																																																																						
Actualmente, en Betxí no existen itinerarios peatonales definidos. Por este motivo, en el ayuntamiento cuentan con una serie de actuaciones propuestas para mejorar el entorno urbano del municipio y fomentar los desplazamientos mediante modos activos, a pie o en bicicleta. A continuación, se describen las actuaciones previstas por parte del ayuntamiento junto con su calendario de implantación previsto. Se dividen en actuaciones a realizar a corto plazo (entre uno o dos años), actuaciones a medio plazo (a desarrollar entre tres y seis años) y actuaciones a largo plazo (actuaciones previstas a más de seis años).		MA01.1 Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig MA01.2 Mejora del entorno del área industrial AR8. Calle Vilavella MA01.3 Mejora de la accesibilidad en viales urbanos. Plataforma única MA01.4 Peatonalización del entorno urbano del Palau Castell (Calle Mossèn Manuel Belaire) MA01.5 Actuación en Av. Herminio Pérez MA01.6 Zona Exagres MA01.7 Calle Sant Pere MA01.8 Calle Trinitat MA01.9 Mejora de la accesibiliad en la plaza la Purísima, en plaza la Pietat y en plaza de Sant Joan MA01.10 Ejes principales propuestos																																																																																						
Descripción gráfica de la actuación		Indicadores de seguimiento																																																																																						
		MA.a Longitud de los itinerarios principales 2.945 m MA.b Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios - Coste de las acciones 4.366.000 € MA01.1 Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig 912.000 € MA01.2 Mejora del entorno del área industrial AR8. Calle Vilavella 214.000 € MA01.3 Mejora de la accesibilidad en viales urbanos. Plataforma única 95.000 € MA01.4 Peatonalización del entorno urbano del Palau Castell (Calle Mossèn Manuel Belaire) 130.000 € MA01.5 Actuación en Av. Herminio Pérez 360.000 € MA01.6 Zona Exagres 325.000 € MA01.7 Calle Sant Pere 205.000 € MA01.8 Calle Trinitat 205.000 € MA01.9 Mejora de la accesibiliad en la plaza la Purísima, en plaza la Pietat y en plaza de Sant J 750.000 € MA01.10 Ejes principales propuestos 1.170.000 €																																																																																						
Objetivos		Agentes implicados																																																																																						
Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal Objetivo 4 Generar la infraestructura peatonal que conecte los principales equipamientos y centros de interés del		IVACE. Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial 351.500 € Ayuntamiento de Betxí 3.444.180 € Diputación de Castellón (Pla Avança) 215.000 € IDAE. Instituto para la diversificación y el ahorro energético 240.000 € Generalitat Valenciana (Pla Conviure) 114.400 €																																																																																						
		Calendario de implantación																																																																																						
		<table><tr><td>MA01.1</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>>6</td></tr><tr><td>MA01.2</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>>6</td></tr><tr><td>MA01.3</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>>6</td></tr><tr><td>MA01.4</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>>6</td></tr><tr><td>MA01.5</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>>6</td></tr><tr><td>MA01.6</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>>6</td></tr><tr><td>MA01.7</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>>6</td></tr><tr><td>MA01.8</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>>6</td></tr><tr><td>MA01.9</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>>6</td></tr><tr><td>MA01.10</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>>6</td></tr></table>							MA01.1	1	2	3	4	5	6	>6	MA01.2	1	2	3	4	5	6	>6	MA01.3	1	2	3	4	5	6	>6	MA01.4	1	2	3	4	5	6	>6	MA01.5	1	2	3	4	5	6	>6	MA01.6	1	2	3	4	5	6	>6	MA01.7	1	2	3	4	5	6	>6	MA01.8	1	2	3	4	5	6	>6	MA01.9	1	2	3	4	5	6	>6	MA01.10	1	2	3	4	5	6	>6
MA01.1	1	2	3	4	5	6	>6																																																																																	
MA01.2	1	2	3	4	5	6	>6																																																																																	
MA01.3	1	2	3	4	5	6	>6																																																																																	
MA01.4	1	2	3	4	5	6	>6																																																																																	
MA01.5	1	2	3	4	5	6	>6																																																																																	
MA01.6	1	2	3	4	5	6	>6																																																																																	
MA01.7	1	2	3	4	5	6	>6																																																																																	
MA01.8	1	2	3	4	5	6	>6																																																																																	
MA01.9	1	2	3	4	5	6	>6																																																																																	
MA01.10	1	2	3	4	5	6	>6																																																																																	

DOCUMENTO II. PROPUESTAS

PLAN DE MOVILIDAD MUNICIPAL DE BETXÍ

AGOSTO 2023

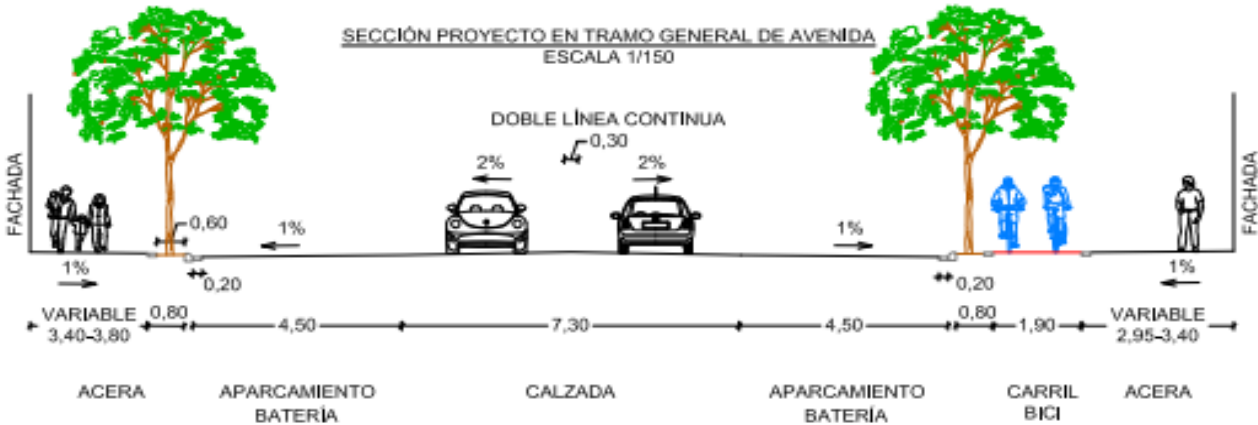
27

	PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01	ACTUACIÓN: MA01.1

Situación actual y propuesta

Esta actuación prevé la reordenación y la reurbanización de toda la avenida Primer de Maig. Se prevé ampliar la zona destinada a peatones y ciclistas, donde se contará con aceras a ambos lados de una anchura superior a 3,2 metros y con un carril bici de doble sentido. Además, se contará con arbolado y con zona de estacionamiento en batería para los vehículos.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

- MA01.1 Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig
- MA01.1 a Fase I - entre la intersección con la Vda. Joaquin Dualde por el norte y la intersección con las calles Constitución y General Llano
- MA01.1 b Fase II - entre la intersección con las calles Constitución y General Llano Encomienda por el norte y la glorieta de acceso a Betxí

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de los itinerarios principales	630 m
MA.b	Porcentaje de superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios	30%

Coste de las acciones

MA01.1	Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig	912.000 €
MA01.1 a	Fase I - entre la intersección con la Vda. Joaquin Dualde por el norte y la intersección con las calles Constitución y General Llano	662.000 €
MA01.1 b	Fase II - entre la intersección con las calles Constitución y General Llano Encomienda por el norte y la glorieta de acceso a Betxí	250.000 €

Agentes implicados

IDAE. Instituto para la diversificación y el ahorro energético	26%
Ayuntamiento de Betxí	50%
Diputación de Castellón	24%

Actuaciones complementarias

- JRV02.1 Nuevas secciones viarias
- MA01 Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad

Calendario de implantación

MA01.1	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

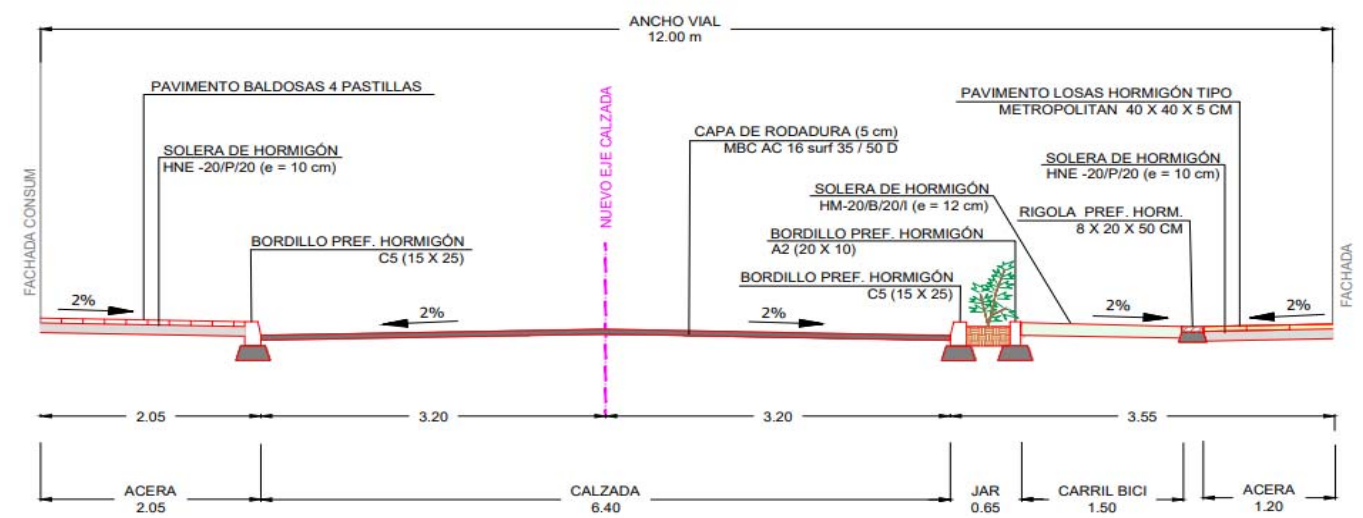
	PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01	ACTUACIÓN: MA01.2

Situación actual y propuesta

El objeto del proyecto es mejorar las infraestructuras y servicios del Área Industrial AR8, situada al sur del casco urbano. Esta actuación pretender realizarse mediante las ayudas para la mejora de los polígonos industriales. Se pretende transformar la calle La Vilavella y su prolongación hasta enlazar con las áreas industriales situadas al oeste. Se prevé la creación de un espacio ciclo-peatonal en la actual acera norte con un trazado desde la Avenida Primero de Mayo hasta la calle Valencia, También se prevé la ampliación de la acera sur, mejorando los anchos.

Descripción gráfica de la actuación

Propuesta de sección para el primer tramo de la calle Vilavella



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

MA01.2 Mejora del entorno del área industrial AR8. Calle Vilavella

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de los itinerarios principales	440 m
MA.b	Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios	40%

Coste de las acciones

MA01.2 Mejora del entorno del área industrial AR8. Calle Vilavella 214.000 €

Agentes implicados

IVACE. Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial	28%
Ayuntamiento de Betxí	72%

Actuaciones complementarias

- JRV01.1 Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos
- PE01.1 Implantación de bolsas de aparcamiento
- MA01 Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad

Calendario de implantación

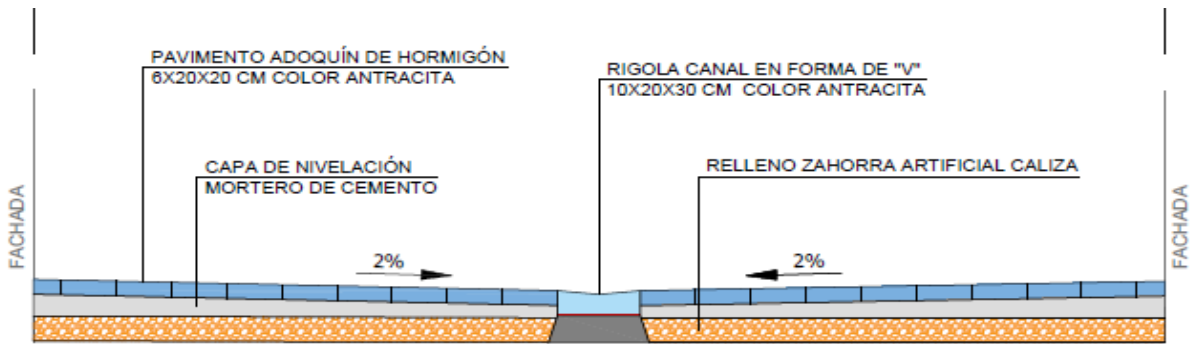
MA01.2	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01	ACTUACIÓN: MA01.3

Situación actual y propuesta

Durante la redacción del Plan de Movilidad se han iniciado los trámites para la mejora de la accesibilidad en varias calles que cuentan actualmente con un ancho entre 4-6 metros dispuestos por dos aceras de un ancho inferior a un metro y calzada. Mediante este tipo de actuaciones se pretende mejorar la accesibilidad en el entorno del Casco Antiguo donde se identifican todavía varias calles con estas características. La solución propuesta es de plataforma única. Los viales previstos a transformar son calle les Vinyes, calle Dolors y calle Sant Josep.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

MA01.3 Mejora de la accesibilidad en viales urbanos. Plataforma única

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de los itinerarios principales	205 m
MA.b	Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios	100%

Coste de las acciones

MA01.3	Mejora de la accesibilidad en viales urbanos. Plataforma única	95.000 €
--------	--	----------

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí	100%
-----------------------	------

Actuaciones complementarias

MA01	Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad
------	--

Calendario de implantación

MA01.3	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01	ACTUACIÓN: MA01.4

Situación actual y propuesta

Se pretende peatonalizar el Entorno del BIC, Palau Castell de Betxí, dotando al espacio de un valor ambiental y arquitectónico carente hasta el momento. En esta actuación, se peatonalizará la calle Mossèn Manuel Belaire, aumentando así el espacio para el peatón y eliminando la presencia de vehículos en este entorno. Esta actuación permite obtener un espacio adecuado para el disfrute de niños y mayores, y para el desarrollo de actividades de carácter cultural y turístico.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

MA01.4 Peatonalización del entorno urbano del Palau Castell (Calle Mossèn Manuel Belaire)

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de los itinerarios principales	130 m
MA.b	Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios	100%

Coste de las acciones

MA01.4 Peatonalización del entorno urbano del Palau Castell (Calle Mossèn Manuel Belaire) 130.000 €

Agentes implicados

Generalitat Valenciana. Pla Conviure	88%
Ayuntamiento de Betxí	12%

Actuaciones complementarias

MA01 Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad

Calendario de implantación

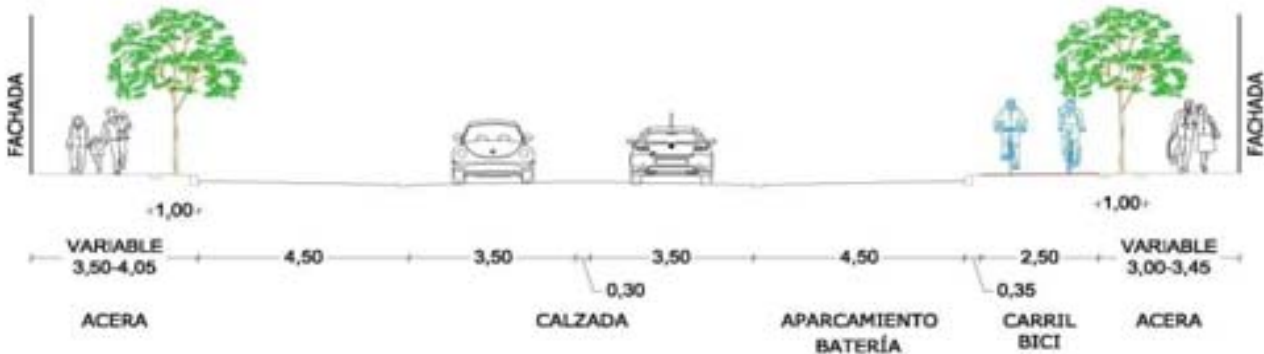
MA01.4	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01	ACTUACIÓN: MA01.5

Situación actual y propuesta

Esta actuación pretende reordenar la avenida Herminio Pérez, la cual dispone de dos secciones diferenciadas. El primer tramo es de similares características al de la Avenida Primer de Maig ya que cuenta con un tronco central y vías de servicio a ambos lados. El segundo tramo únicamente dispone de un carril por sentido. La propuesta se basa en reordenar el espacio de forma similar a la propuesta en Primer de Maig.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

MA01.5 Actuación en Av. Herminio Pérez

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de los itinerarios principales	250 m
MA.b	Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios	35%

Coste de las acciones

MA01.5	Actuación en Av. Herminio Pérez	360.000 €
--------	---------------------------------	-----------

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí	100%
-----------------------	------

Actuaciones complementarias

MA01	Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad
------	--

Calendario de implantación

MA01.5	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01	ACTUACIÓN: MA01.6

Situación actual y propuesta

En esta actuación se pretende mejorar el entorno de la zona industrial Exagrés que se ubica junto al cementerio y el pabellón deportivo. Se propone la mejora de la Av. Reina dels Apostols en el entorno de la zona industrial. El objetivo es mejorar la conexión entre zonas industriales y el casco urbano, facilitando así desplazamientos a pie o en bicicleta. Esta actuación trata de reordenar los espacios existentes mediante la mejora de los anchos de acera, la implantación de carril bici y la reordenación de los sentidos de circulación. En el entorno del cementerio, se propone un pequeño espacio para el aparcamiento

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

MA01.6 Zona Exagres

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de los itinerarios principales	150 m
MA.b	Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios	30%

Coste de las acciones

MA01.6	Zona Exagres	325.000 €
--------	--------------	-----------

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí	10%
IVACE. Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial	90%

Actuaciones complementarias

MA01	Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad
------	--

Calendario de implantación

MA01.6	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01	ACTUACIÓN: MA01.7

Situación actual y propuesta

Esta actuación pertenece a las de mejora de la accesibilidad en el Casco Antiguo. Mediante este tipo de actuaciones se pretende mejorar la accesibilidad en el entorno del Casco Antiguo donde se identifican todavía varias calles con anchos de aproximadamente 6 metros que disponen de aceras de menos de un metro de ancho a ambos lados. La solución propuesta para alcanzar condición de accesible es ejecutar una plataforma única. Mediante esta actuación se da continuidad a los tramos mejorados en el entorno de la Plaza Mayor y la plaza de l'Esglesia.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

MA01.7 Calle Sant Pere

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de los itinerarios principales	100 m
MA.b	Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios	100%

Coste de las acciones

MA01.7	Calle Sant Pere	205.000 €
--------	-----------------	-----------

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

MA01	Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad
------	--

Calendario de implantación

MA01.7	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01	ACTUACIÓN: MA01.8

Situación actual y propuesta

Esta actuación pertenece a las de mejora de la accesibilidad en el Casco Antiguo. Mediante este tipo de actuaciones se pretende mejorar la accesibilidad en el entorno del casco antiguo donde se identifican todavía varias calles con anchos de aproximadamente 6 metros que disponen de aceras de menos de 1 un metro de ancho a ambos lados. La solución propuesta para alcanzar condición de accesible es ejecutar una plataforma única. Mediante esta actuación se da continuidad a los tramos mejorados en el entorno de la Plaza Mayor y la plaza de l'Esglesia.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

MA01.8 Calle Trinitat

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de los itinerarios principales	100 m
MA.b	Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios	100%

Coste de las acciones

MA01.8	Calle Trinitat	205.000 €
--------	----------------	-----------

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

MA01	Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad
------	--

Calendario de implantación

MA01.8	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01	ACTUACIÓN: MA01.9

Situación actual y propuesta

Las tres actuaciones, aunque son independientes entre sí, tienen como objetivo común recuperar el espacio público que actualmente está ocupado por el vehículo privado. Estas plazas cuentan con una zona central destinada al aparcamiento en el que se localizan 16-20 plazas de aparcamiento en cada una de ellas. Se propone la remodelación de la plaza para eliminar el aparcamiento redistribuyéndolo en las calles adyacentes y recuperando estos espacios de estancia de los que Betxí carece en el casco antiguo.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

- MA01.9 Mejora de la accesibilidad en la plaza la Purísima, en plaza la Pietat y en plaza de Sant Joan
- MA01.10 a Reordenación viaria en la Plaza de la Purísima
- MA01.10 b Reordenación viaria en la Plaza de Sant Joan
- MA01.10 c Reordenación viaria en la Plaza de la Pietat

Indicadores de seguimiento

- | | | |
|------|--|------|
| MA.a | Longitud de los itinerarios principales | 0 m |
| MA.b | Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios | 100% |

Coste de las acciones	750.000 €
-----------------------	-----------

- | | | |
|-----------|--|-----------|
| MA01.10 a | Reordenación viaria en la Plaza de la Purísima | 250.000 € |
| MA01.10 b | Reordenación viaria en la Plaza de Sant Joan | 250.000 € |
| MA01.10 c | Reordenación viaria en la Plaza de la Pietat | 250.000 € |

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

- MA01 Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad

Calendario de implantación

MA01.9	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 1: RED PASEABLE. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA01	ACTUACIÓN: MA01.1

Situación actual y propuesta

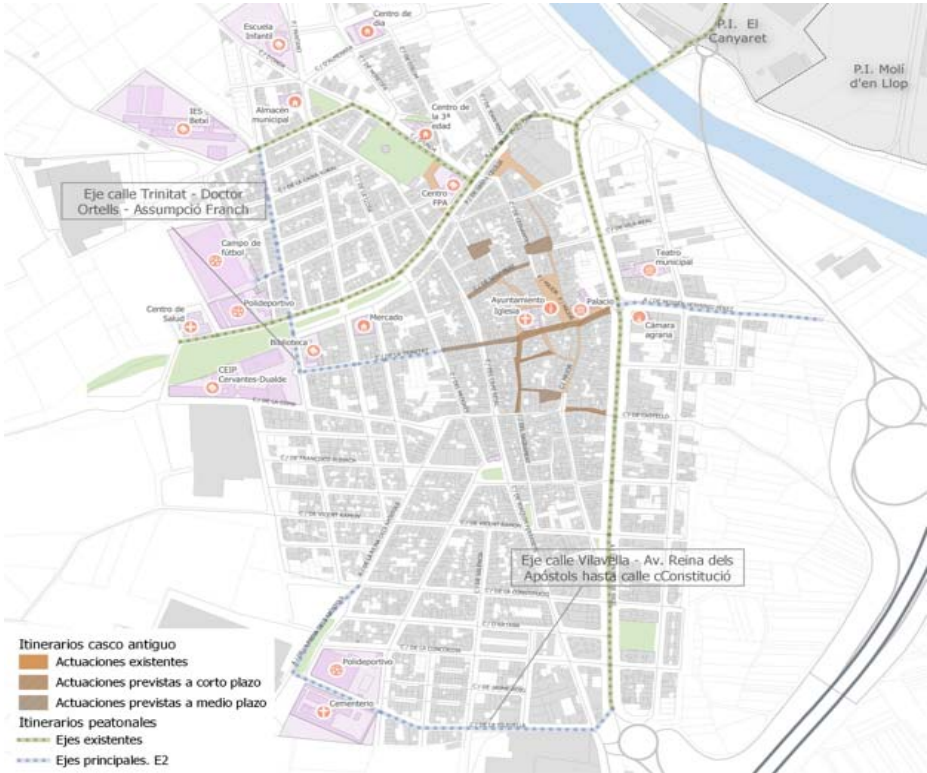
Para la mejora de la movilidad activa, en el plazo medio se propone completar los siguientes ejes que aseguran la conexión entre el casco antiguo y los principales equipamientos:

1- Eje calle Trinitat – Doctor Ortells - Assumpció Franch.

2- Eje calle Vilavella – Av. Reina dels Apostols hasta calle Constitució.

Estos ejes pretenden dar continuidad a los ya existentes, creando así una red de itinerarios peatonales sólida, segura y accesible.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

MA01.10 Ejes principales propuestos

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de los itinerarios principales	940 m
MA.b	Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios	40%

Coste de las acciones

MA01.10	Ejes principales propuestos	1.170.000 €
---------	-----------------------------	-------------

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

MA01	Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad
------	--

Calendario de implantación

MA01.10	1	2	3	4	5	6	>6
---------	---	---	---	---	---	---	----

PROPUESTA 2: ITINERARIOS ESCOLARES SEGUROS

	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA02	

Situación actual y propuesta

Con la iniciativa del Proyecto “Caminos escolares” se pretende fomentar la autonomía de los escolares para ir a pie desde sus casas al colegio, favoreciendo la educación sostenible y segura desde la misma infancia. Este proyecto conetmpla la formación de tres ejes de acceso a los centros educativos, en los que se recuperará el espacio vial para el peatón y los usuarios ciclistas.Los ejes identificados como caminos escolares son los siguientes: Itinerario 1 (Plaza Mayor, calle Tales, Plaza Santa Cecilia, Camí d’Onda, Sant Francesc hasta el IES Betxí), Itinerario 2 (Plaza Mayor, calle Tales, Plaza Santa Cecilia,Sant Josep Obrer hasta CEIP Cervantes Dualde), Itinerario 3 (Plaça del LLaurador, calle Artana, Reina dels Apòstols, Doctor Ortells hasta CEIP Cervantes Dualde y continuación por Assumpció Franch hasta IES Betxí)

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

1. Aumentar la autonomía infantil. Incrementar el número de alumnos que acuden solos al colegio.
2. Incrementar los alumnos que acuden caminando, aunque sea acompañados por adultos.
3. Reducir el uso del vehículo privado en el transporte escolar.
4. Reducir el uso del vehículo privado entre el personal docente y no docente.
5. Lograr mejorar la calidad del entorno escolar para que se convierta en un lugar amable, bello y seguro.

Acciones

- MA02.1 Mejora y ampliación de la red de itinerarios escolares
- MA02.2 Seguimiento del uso de los caminos escolares

Indicadores de seguimiento

- MA.a Longitud de los itinerarios principales -
- MA.b Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios -
- PAR.c Número de encuestas realizadas a escolares -

Coste de las acciones

- MA02.1 Mejora y ampliación de la red de itinerarios escolares 5.000 €
- MA02.2 Seguimiento del uso de los caminos escolares 5.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

- MA01 Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad
- MA04 Red ciclable

Calendario de implantación

MA02.1	1	2	3	4	5	6	>6
MA02.2	1	2	3	4	5	6	>6

PROPUESTA 2: ITINERARIOS ESCOLARES SEGUROS

			
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA02	ACTUACIÓN: MA02.1

Situación actual y propuesta

Se propone la mejora de los itinerarios 1 y 2 mediante pequeñas actuaciones que aseguren la continuidad del itinerario en todo su recorrido.

Por otra parte, se propone modificar el trazado del itinerario 3 en su recorrido inicial hacia la calle Vilavella para que se disponga lo antes posible de un trazado seguro.

Acciones

MA02.1 Mejora y ampliación de la red de itinerarios escolares

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- 1. Aumentar la autonomía infantil. Incrementar el número de alumnos que acuden solos al colegio.
- 2. Incrementar los alumnos que acuden caminando, aunque sea acompañados por adultos.
- 3. Reducir el uso del vehículo privado en el transporte escolar.
- 4. Reducir el uso del vehículo privado entre el personal docente y no docente.
- 5. Lograr mejorar la calidad del entorno escolar para que se convierta en un lugar amable, bello y seguro.

Indicadores de seguimiento

MA.a Longitud de los itinerarios principales -

MA.b Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios -

Coste de las acciones

MA02.1 Mejora y ampliación de la red de itinerarios escolares 5.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

MA02.2 Seguimiento del uso de los caminos escolares

Calendario de implantación

MA02.1	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

PROPUESTA 2: ITINERARIOS ESCOLARES SEGUROS

	PROPUESTA 2: ITINERARIOS ESCOLARES SEGUROS		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad		ACTUACIÓN: MA02.2

Situación actual y propuesta

No se dispone de información del uso de los caminos escolares y tampoco de las deficiencias o mejoras que se podrían llevar a cabo.
Se propone implementar una encuesta que sea respondida anualmente para conocer la evolución y la efectividad de la medida.

Acciones

MA02.2 Seguimiento del uso de los caminos escolares

Descripción gráfica de la actuación

MOVILIDAD AL COLEGIO

¡Hola! Desde el Ayuntamiento, queremos que tu camino al cole sea seguro y divertido. Para ello, necesitamos saber cómo vas allí cada día. ¿Nos puedes ayudar? Si es así, por favor, rellena esta encuesta. ¡Muchas gracias por tu colaboración! ;)



Objetivos

- 1. Aumentar la autonomía infantil. Incrementar el número de alumnos que acuden solos al colegio.
- 2. Incrementar los alumnos que acuden caminando, aunque sea acompañados por adultos.
- 3. Reducir el uso del vehículo privado en el transporte escolar.
- 4. Reducir el uso del vehículo privado entre el personal docente y no docente.
- 5. Lograr mejorar la calidad del entorno escolar para que se convierta en un lugar amable, bello y seguro.

Indicadores de seguimiento

PAR.c Número de encuestas realizadas a escolares -

Coste de las acciones

MA02.2 Seguimiento del uso de los caminos escolares 5.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

MA02.1 Mejora y ampliación de la red de itinerarios escolares

Calendario de implantación

MA02.2	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 3: RESTRICCIÓN DE LA CIRCULACIÓN EN EL CASCO ANTIGUO		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA03	ACTUACIÓN: MA03.1

Situación actual y propuesta

En la actualidad se permite la circulación de vehículos motorizados por los viales del casco antiguo. Además, en la mayor parte de estos viales se permite el estacionamiento en un margen dificultando así la movilidad. Este modelo está basado en el vehículo privado, dejando de lado los otros modos. Se propone la limitación del acceso al casco antiguo, peatonalizando las principales calles del mismo e impidiendo, mediante algún elemento (pilonas, señalización o cámaras), el acceso al mismo. Se proponen dos escenarios, a medio plazo en el ámbito estricto del casco histórico y a largo plazo en todo el casco antiguo.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

1. Modificar los hábitos de desplazamiento, sustituyendo el vehículo privado por desplazamientos a pie
2. Reducir el número de vehículos a motor circulando por el municipio
3. Disminuir las emisiones contaminantes y el ruido
4. Promover la movilidad saludable

Acciones

MA03.1 Restricción de la circulación en el casco antiguo

Indicadores de seguimiento

JRV.d Nº de vehículos que acceden al casco antiguo
MA.h Nº de personas que entran y salen del casco antiguo

Coste de las acciones

MA03.1 Restricción de la circulación en el casco antiguo 20.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

JRV01.1 Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos

Calendario de implantación

MA03.1	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----



PROPUESTA 4: RED CICLABLE

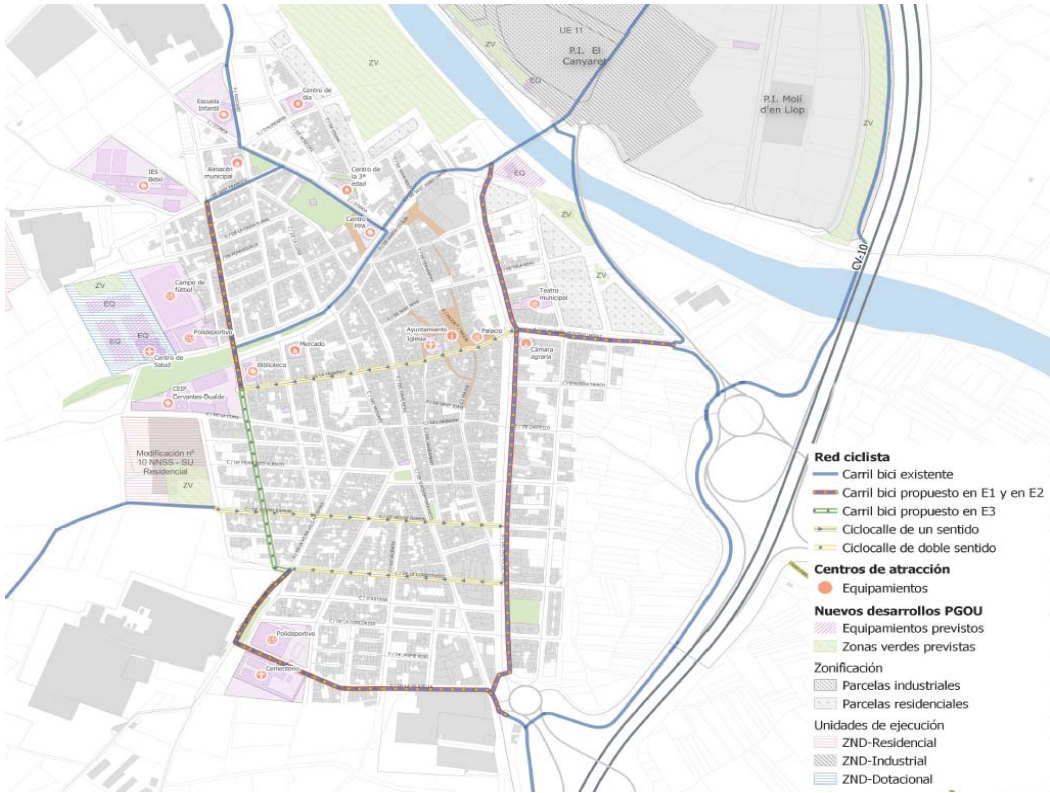
LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad

LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA04

Situación actual y propuesta

Fomentar la movilidad ciclista sostenible a nivel municipal permite potenciar las relaciones de proximidad entre las diferentes zonas del municipio. Es necesario crear una red ciclista primaria que permita a los usuarios de este modo de transporte moverse en el entramado urbano de forma cómoda y segura. Y es que Betxí presenta unas características muy favorables para el uso de la bicicleta. Para empezar, tanto el casco urbano como el término municipal presentan una orografía plana, sin grandes. Además, cuenta con un casco urbano compacto donde los desplazamientos son generalmente cortos (inferiores a 1,5km). A continuación se realizan una serie de propuestas las cuales se dividen en propuestas a corto plazo, a medio plazo y a largo plazo

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- 1. Modificar hábitos de desplazamiento, sustituyendo el vehículo privado por desplazamientos a pie
- 2. Reducir el número de vehículos a motor circulando por el municipio
- 3. Disminuir las emisiones contaminantes y el ruido
- 4. Promover la movilidad saludable

Acciones

- MA04.1 Propuesta ciclista a corto plazo
- MA04.2 Propuesta ciclista a medio plazo
- MA04.3 Propuesta ciclista a largo plazo

Indicadores de seguimiento

MAc.a	Longitud de carriles bici	4.748 m
MAc.b	Longitud de ciclocalles	2.342 m
MAc.c	Longitud de rutas en el entorno rural	6.500 m

Coste de las acciones

MA04.1	Propuesta ciclista a corto plazo	24.000 €
MA04.2	Propuesta ciclista a medio plazo	263.200 €
MA04.3	Propuesta ciclista a largo plazo	5.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí	100%
-----------------------	------

Actuaciones complementarias

JRV01.1	Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos
---------	--

Calendario de implantación

MA04.1	1	2	3	4	5	6	>6
MA04.2	1	2	3	4	5	6	>6
MA04.3	1	2	3	4	5	6	>6

PROPUESTA 4: RED CICLABLE

			
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA04	ACTUACIÓN: MA04.1

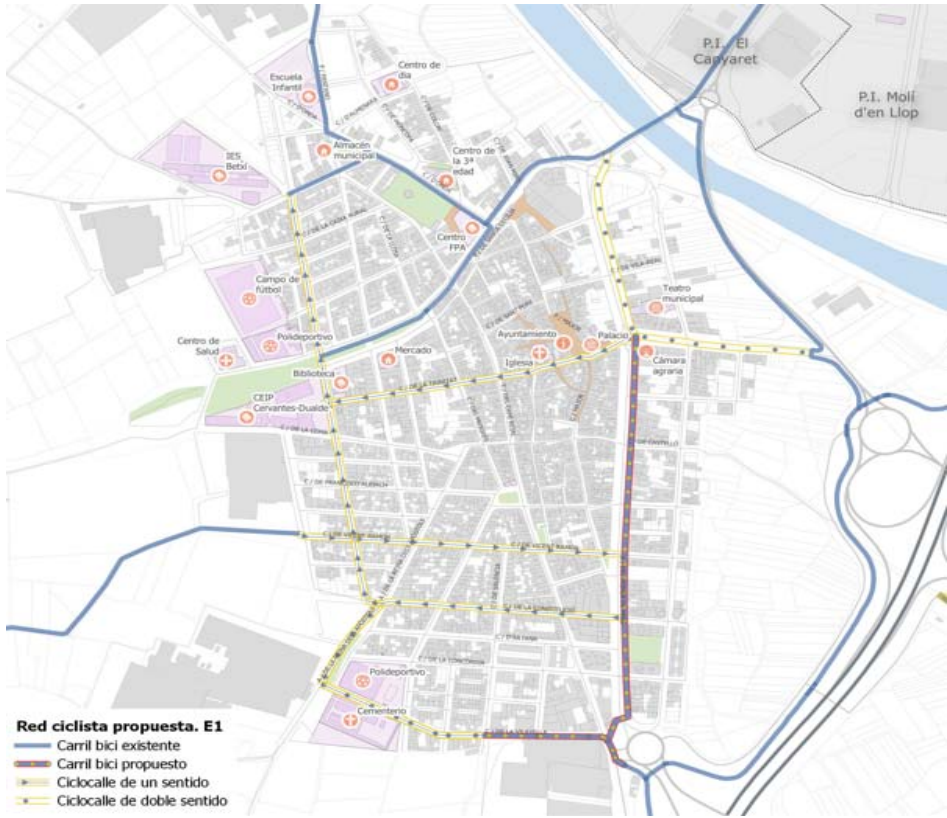
Situación actual y propuesta

Esta propuesta recoge los itinerarios ciclistas a corto plazo. Por parte del Ayuntamiento, se preve el desarrollo de un carril bici a lo largo de la avenida Primer de Maig y el desarrollo de carril bici en el primer tramo de la calle Vilavella. Por otra parte, se proponen una serie de ciclocalles las cuales permitiran la creación de una red ciclista que permite conectar diferentes puntos del municipio.

Acciones

MA04.1	Propuesta ciclista a corto plazo
MA04.1a	Carril bici en avenida Primer de Maig
MA04.1b	Carril bici en calle Vilavella
MA04.1c	Ciclocalles en casco urbano

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Indicadores de seguimiento

Mac.a	Longitud de carriles bici
Mac.b	Longitud de ciclocalles

Coste de las acciones

MA04.1	Propuesta ciclista a corto plazo		12.000 €
MA04.1a	Carril bici en avenida Primer de Maig	Valorado en MA01.1	- €
MA04.1b	Carril bici en calle Vilavella	Valorado en MA01.2	- €
MA04.1c	Ciclocalles en casco urbano		12.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí	100%
-----------------------	------

Actuaciones complementarias

MA01.1	Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig
MA01.2	Mejora del entorno del área industrial AR8. Calle Vilavella
JRV02.1	Nuevas secciones viarias

Calendario de implantación

MA04.1	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----



PROPUESTA 4: RED CICLABLE

LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad

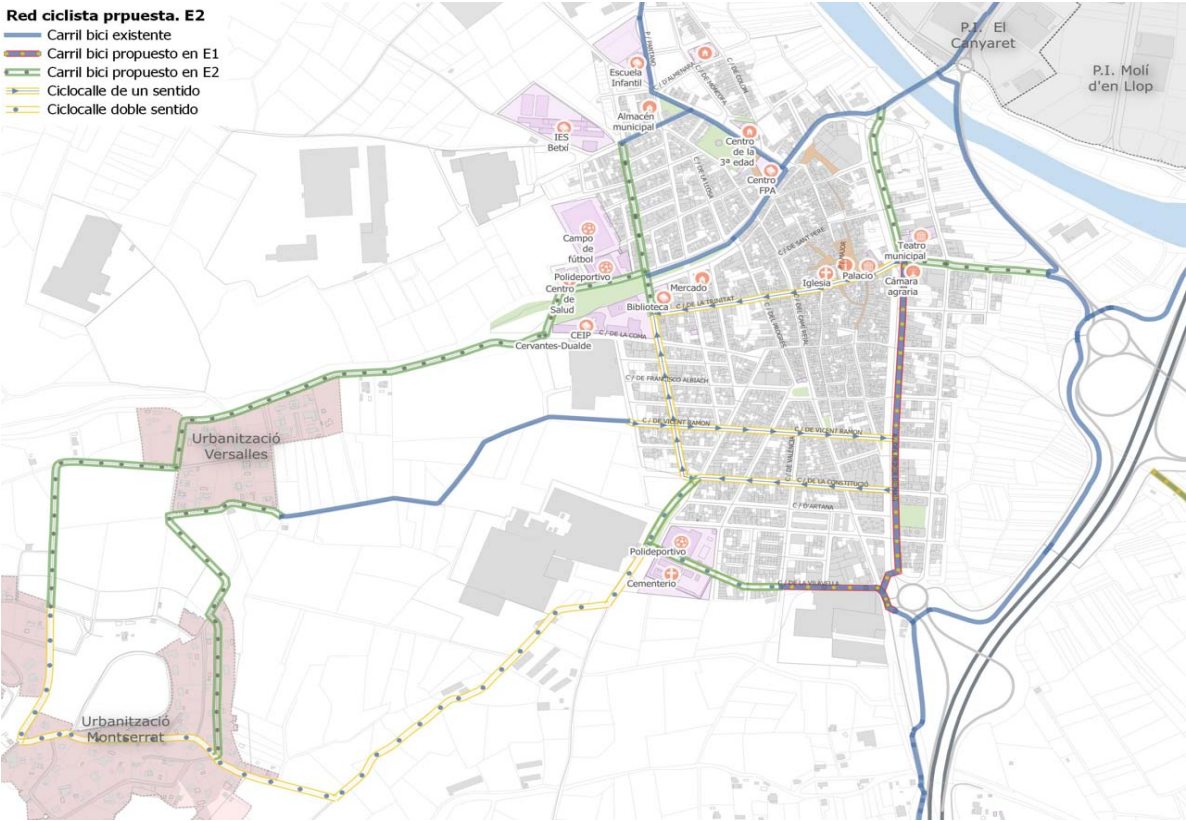
LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA04

ACTUACIÓN: MA04.2

Situación actual y propuesta

En esta propuesta se muestran las actuaciones previstas a medio plazo. Se propone la creación de carriles bici en diferentes calles del municipio. Por un lado se prevé la creación de un carril bici en la avenida Herminio Pérez y en la avenida Joaquim Dualde, el cual permitirá conectar con el carril bici metropolitano. Además, se propone la creación de carril bici en calles que en el corto plazo estaban como ciclocalles, estas son: segundo tramo de la calle Vilavella y primer tramo de Apòstols y carril bici en la calle Assumpció Franch. Por otro lado, se propone la conexión mediante itinerarios ciclistas con las principales urbanizaciones.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

- MA04.2 Propuesta ciclista a medio plazo
- MA04.2a Carril bici segundo tramo Vilavella y primer tramo Apòstols
- MA04.2b Carril bici en calle Assumpció Franch
- MA04.2c Carril bici en Av. Joaquim Dualde
- MA04.2d Carril bici en Av. Herminio Pérez
- MA04.2e Conexión con urbanizaciones

Indicadores de seguimiento

- Mac.a Longitud de carriles bici
- Mac.b Longitud de ciclocalles

Coste de las acciones

MA04.2	Propuesta ciclista a medio plazo	71.600 €
MA04.2a	Carril bici segundo tramo Vilavella y primer tramo Apòstols	30.400 €
MA04.2b	Carril bici en calle Assumpció Franch	20.000 €
MA04.2c	Carril bici en Av. Joaquim Dualde	21.200 €
MA04.2d	Carril bici en Av. Herminio Pérez	Valorado en MA01.5
MA04.2e	Conexión con urbanizaciones	120.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí	50%
-----------------------	-----

Actuaciones complementarias

- MA01.5 Actuación en Av. Herminio Pérez
- JRV02.1 Nuevas secciones viarias

Calendario de implantación

MA04.2	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

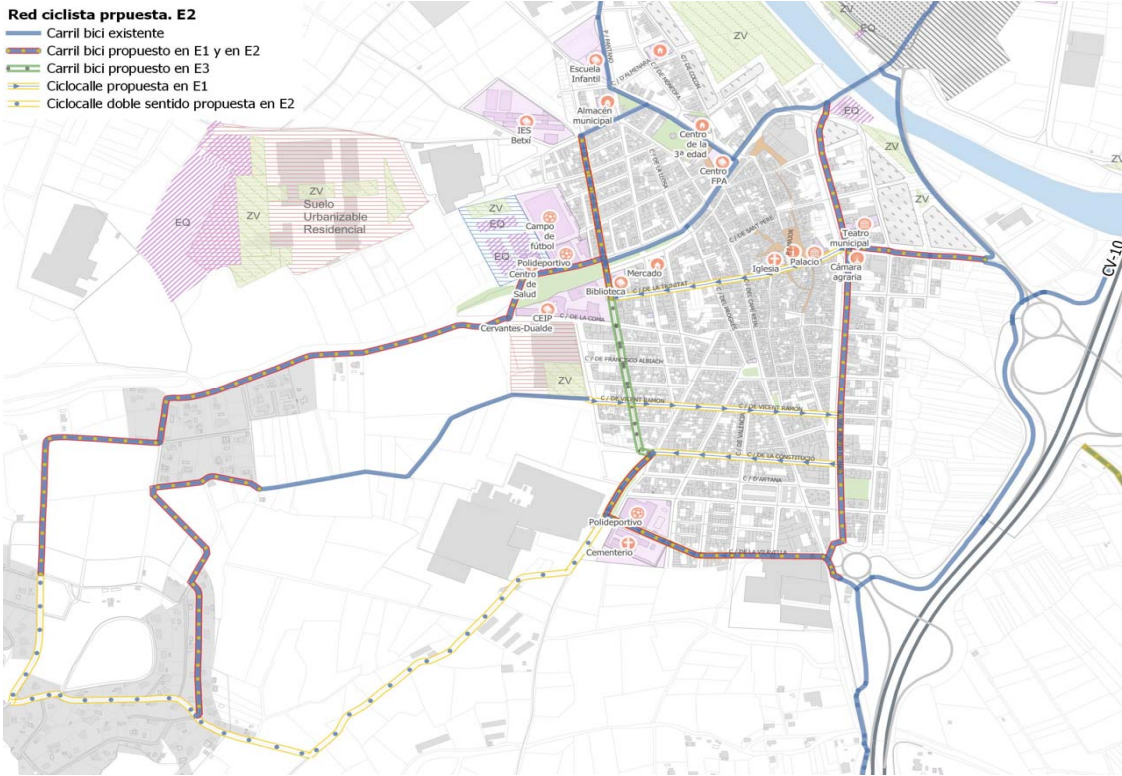
PROPUESTA 4: RED CICLABLE

			
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: MA - Fomento de los modos activos y accesibilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: MA04	ACTUACIÓN: MA04.3

Situación actual y propuesta

Esta actuación recoge las propuestas entorno la red ciclistas previstas para el largo plazo. Estas actuaciones consisten en constuir un anillo perimetral de itinerarios ciclistas, concretamente de carriles bici, el cual permite desplazarse por todo el casco urbano con seguridad. Para ello sería necesario ejecutar el carril bici en la calle Dr. Ortells. Además se prevé mejorar algunas rutas en el entorno rural, las cuales adquieren un marcado valor lúdico que podrían completar la red de itinerarios que atraviesan el municipio de Betxí. Algunos caminos que se deberían adecuar son el camí de les Vinyes y el Camí dels Artanecs.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal

Acciones

- MA04.3 Propuesta ciclista a largo plazo
- MA04.3a Carril bici en calle Dr. Ortells
- MA04.3b Red de rutas en el entorno rural

Indicadores de seguimiento

- Mac.a Longitud de carriles bici
- Mac.b Longitud de ciclocalles
- MAc.c Longitud de rutas en el entorno rural

Coste de las acciones

MA04.3	Propuesta ciclista a largo plazo	5.000 €
MA04.3a	Carril bici en calle Dr. Ortells	Valorado en MA01.11 - €
MA04.3b	Red de rutas en el entorno rural	5000

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí	100%
-----------------------	------

Actuaciones complementarias

- JRV02.1 Nuevas secciones viarias
- MA02.1 Mejora y ampliación de la red de itinerarios escolares

Calendario de implantación

MA04.3	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

PROPUESTA 5: JERARQUIZACIÓN Y CALMADO DE TRÁFICO



LÍNEAS ESTRATÉGICAS: JRV - Jerarquización y Reordenación viaria

LÍNEAS DE ACTUACIÓN: JRV01

Situación actual y propuesta

Se ha realizado un análisis general de las calles del casco urbano en el que se distinguen dos categorías: Red local distribuidora o calles de paso y la Red local de acceso o calles de estancia. Atendiendo a la estructuración de la red, las calles de paso serán las distribuidoras mientras que las calles de estar serán las correspondientes a la red local de acceso. Las calles de estar deberán priorizar, por este orden, la circulación de peatones, los aparcamientos regulados y de residentes, el reparto de mercancías, circulación de bicicletas y, finalmente, el tráfico de vehículos.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Mejorar la accesibilidad peatonal en el entramado urbano, especialmente en los itinerarios que unen con los equipamientos
- Objetivo 2 Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad
- Objetivo 3 Aumentar la seguridad de la movilidad personal
- Objetivo 4 Generar la infraestructura peatonal que conecte los principales equipamientos y centros de interés del municipio, así como conexión con los nuevos aparcamientos disuasorios

Acciones

- JRV01.1 Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos
- JRV01.2 Actuaciones de calmado de tráfico

Indicadores de seguimiento

- JRV.a Longitud de viario de nueva ejecución
- JRV.b Longitud vías semipeatonales
- JRV.c Longitud de zonas 30
- JRV.d Longitud de plataformas únicas
- JRV.e Volumen de tráfico rodado en vías arteriales y colectoras (IMD e IMDp)

Coste de las acciones		15.500 €
JRV01.1	Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos	5.500 €
JRV01.2	Actuaciones de calmado de tráfico	10.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí	100%
-----------------------	------

Calendario de implantación

JRV01.1	1	2	3	4	5	6	>6
JRV01.2	1	2	3	4	5	6	>6

	PROPUESTA 5: JERARQUIZACIÓN Y CALMADO DE TRÁFICO		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: JRV - Jerarquización y Reordenación viaria	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: JRV01	ACTUACIÓN: JRV01.1

Situación actual y propuesta

Se propone una señalización de los lugares de interés, equipamientos y especialmente, de las bolsas de aparcamiento. En las entradas al casco urbano desde la red arterial se deberá señalizar al menos los siguientes recorridos:

- Acceso norte. Rotonda de Joaquim Dualde –Sant Josep Obrer (señalización de bolsas de estacionamiento, centro de salud, casco antiguo y otros equipamientos)
- Acceso sur. Rotonda de Sant Cristòfol (señalización de estacionamiento y acceso a pabellón deportivo y cementerio)

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

Objetivo 1 Ordenación del viario para los distintos modos de transporte.
Objetivo 2 Establecimiento de jerarquización viaria en el casco urbano. Mejora de la movilidad en este ámbito.
Objetivo 3 Mejora de la seguridad vial en las vías interurbanas, garantizando la seguridad para todos los usuarios (conductores, ciclistas y peatones).

Acciones

JRV01.1 Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos

Indicadores de seguimiento

JRV.e Volumen de tráfico rodado en vías arteriales y colectoras (IMD e IMDp)

Coste de las acciones

JRV01.1 Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos 5.500 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí 100%

Actuaciones complementarias

MA03.1 Restricción de la circulación en el casco antiguo

Calendario de implantación

JRV01.1	1	2	3	4	5	6	>6
---------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 5: JERARQUIZACIÓN Y CALMADO DE TRÁFICO. ACTUACIÓN: Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: JRV - Jerarquización y Reordenación viaria	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: JRV01	ACTUACIÓN: JRV01.2

Situación actual y propuesta

Se proponen acciones de calmado de tráfico en los principales accesos a la población y en los entornos escolares con el objetivo de reducir la velocidad de los vehículos y mejorar la seguridad vial, mediante la utilización de pasos elevados de peatones, controles de velocidad mediante paneles luminosos...

Acciones

JRV01.2 Actuaciones de calmado de tráfico

Descripción gráfica de la actuación



Indicadores de seguimiento

- JRV.a Longitud de zonas 30
- JRV.b Longitud vías semipeatonales
- JRV.c Longitud de plataformas únicas
- JRV.d Volumen de tráfico rodado en vías arteriales y colectoras (IMD e IMDp)

Coste de las acciones

JRV01.2 Actuaciones de calmado de tráfico 10.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí 100%

Objetivos

- Objetivo 1 Ordenación del viario para los distintos modos de transporte.
- Objetivo 2 Establecimiento de jerarquización viaria en el casco urbano. Mejora de la movilidad en este ámbito.
- Objetivo 3 Mejora de la seguridad vial en las vías interurbanas, garantizando la seguridad para todos los usuarios (conductores, ciclistas y peatones).

Calendario de implantación

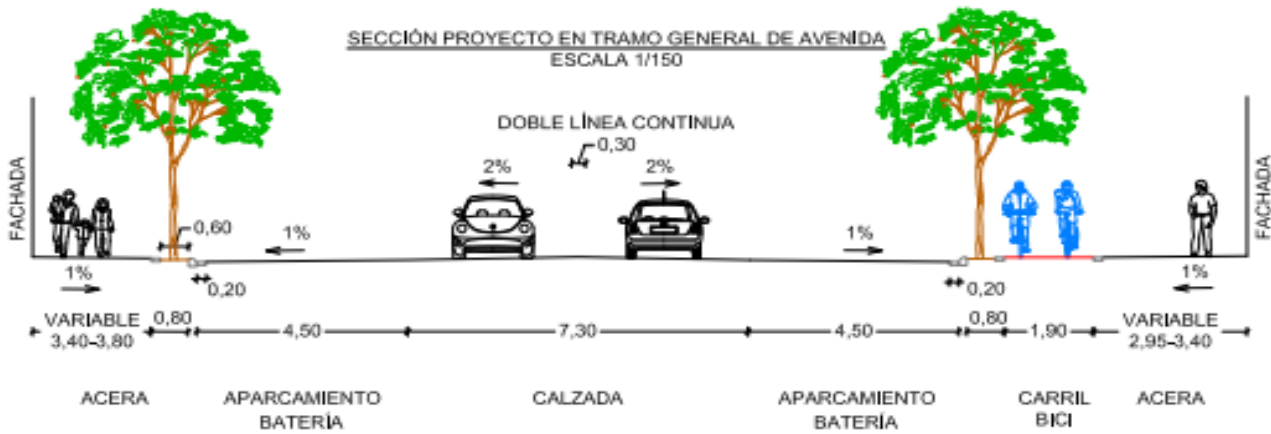
JRV01.2	1	2	3	4	5	6	>6
---------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 6: NUEVAS SECCIONES VIARIAS		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: JRV - Jerarquización y Reordenación viaria	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: JRV02	ACTUACIÓN: JRV02.1

Situación actual y propuesta

Se ha detectado en una gran parte del municipio que existen calles con unas aceras que no cumplen con el ancho necesario para el paso de los peatones por ello se propone que, como norma general y en aquellos casos que sea viable tanto técnicamente como económicamente, se cambie la sección viaria de las mismas a plataforma única. Por otro lado, añadir que la mayoría de los viales del casco antiguo son de sentido único, por lo que no se realizaran apenas cambios en los sentidos de circulación. Por otra parte, para aquellos viales de mayor anchura, se propone la redistribución de los espacios. Las actuaciones están relacionadas y explicadas en la actuación MA01. Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Ordenación del viario para los distintos modos de transporte.
- Objetivo 2 Establecimiento de jerarquización viaria en el casco urbano. Mejora de la movilidad en este ámbito.
- Objetivo 3 Mejora de la seguridad vial en las vías interurbanas, garantizando la seguridad para todos los usuarios (conductores, ciclistas y peatones).

Acciones

JRV02.1 Nuevas secciones viarias

Indicadores de seguimiento

- Ma.a Longitud de los itinerarios principales
- MA.b Superficie destinada a movilidad activa de los itinerarios

Coste de las acciones

JRV02.1 Nuevas secciones viarias - €
Valorado en MA

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

- JRV01.1 Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos
- MA01 Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad

Calendario de implantación

JRV02.1	1	2	3	4	5	6	>6
---------	---	---	---	---	---	---	----

PROPUESTA 7: TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: TP. Transporte público colectivo		LÍNEAS DE ACTUACIÓN: TP01	ACTUACIÓN: TP01.1

Situación actual y propuesta

Debido a las características del municipio, donde la práctica totalidad del casco es accesible a pie, se entiende que no es necesaria la implantación de un servicio de transporte público urbano de carácter convencional. Sin embargo, la oferta de desplazamientos a equipamientos sanitarios (Hospital La Plana en Villarreal) u otros equipamientos supramunicipales se ven comprometida por la falta de conexiones mediante servicio de transporte interurbano. Se propone la incorporación de un servicio de transporte público a demanda; cubriendo las principales necesidades de los habitantes del municipio. Esto es: Acceso a Hospital La Plana, estación de tren, etc.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Optimizar la distribución urbana de mercancías
- Objetivo 2 Reducir el tráfico de vehículos pesados en el casco urbano
- Objetivo 3 Mejorar la dotación de plazas de carga y descarga

Acciones

TP01.1 Transporte público a demanda

Indicadores de seguimiento

TP.a Número de usuarios que utiliza el transporte público

Coste de las acciones

TP01.1 Transporte público a demanda 40.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

Calendario de implantación

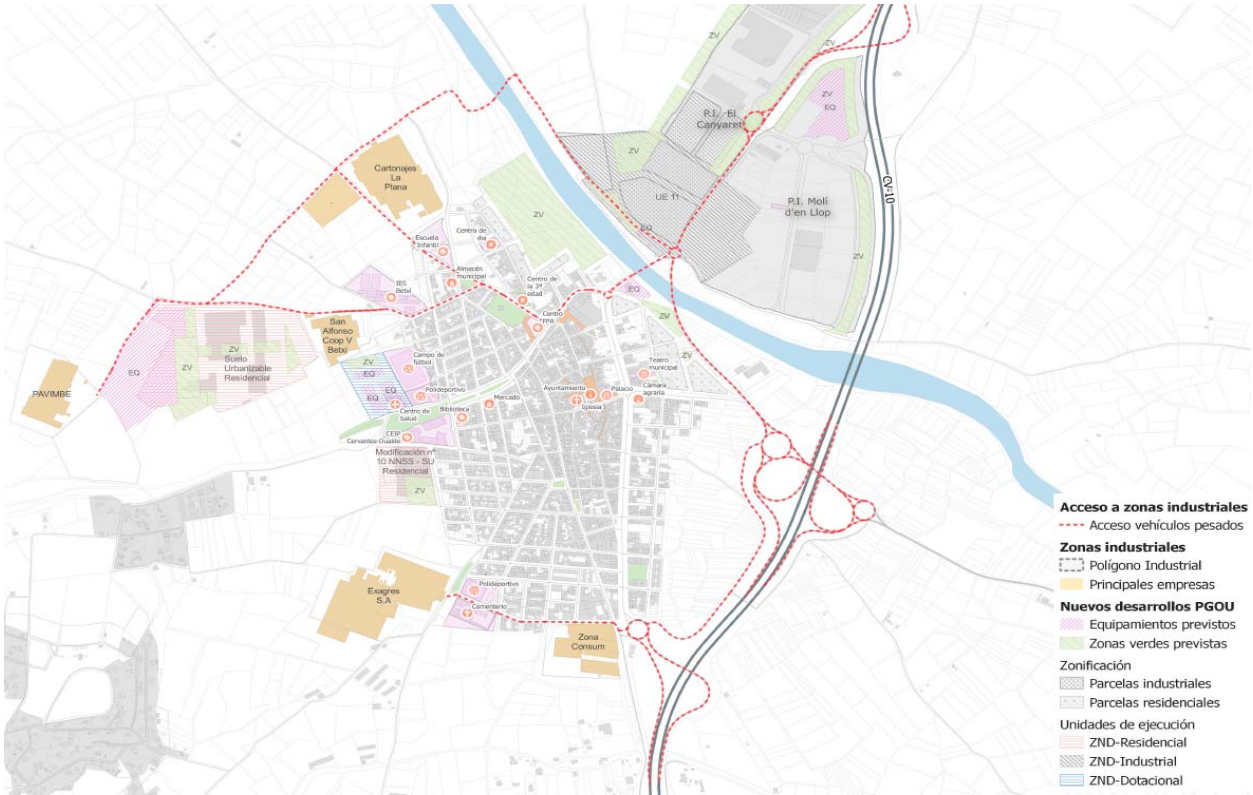
TP01.1	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 8: MEJORA DE LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA INDUSTRIAL DEL MUNICIPIO						
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: DUM - Distribución Urbana de Mercancías y transporte logístico			LÍNEAS DE ACTUACIÓN: DUM01		ACTUACIÓN: DUM01.1	

Situación actual y propuesta

La configuración de las zonas industriales de Betxí alrededor del núcleo urbano provoca que los itinerarios de los vehículos pesados discurran por la red viaria municipal. Con el desarrollo del planeamiento mejorará la situación actual debido a que algunas de las zonas industriales cambiarán su calificación a Residencial, de modo que se verá reducido el número de vehículos pesados transcurriendo por las vías del casco urbano,. Para las zonas industriales que tienen acceso por el centro del casco urbano se propone una señalización muy clara y elementos de calmado de tráfico a su paso por los equipamientos y lugares de interés del municipio.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Optimizar la distribución urbana de mercancías
- Objetivo 2 Reducir el tráfico de vehículos pesados en el casco urbano
- Objetivo 3 Mejorar la dotación de plazas de carga y descarga

Acciones

DUM01.1 Mejora de la actividad logística industrial del municipio

Indicadores de seguimiento

JRV.e Volumen de tráfico rodado en vías arteriales y colectoras (IMD e IMDp)

Coste de las acciones

DUM01.1 Mejora de la actividad logística industrial del municipio 6.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí 100%

Actuaciones complementarias

JRV01.1 Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos

Calendario de implantación

DUM01.1	1	2	3	4	5	6	>6
---------	---	---	---	---	---	---	----

PROPUESTA 9: DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

LÍNEAS ESTRATÉGICAS: DUM - Distribución Urbana de Mercancías y transporte logístico

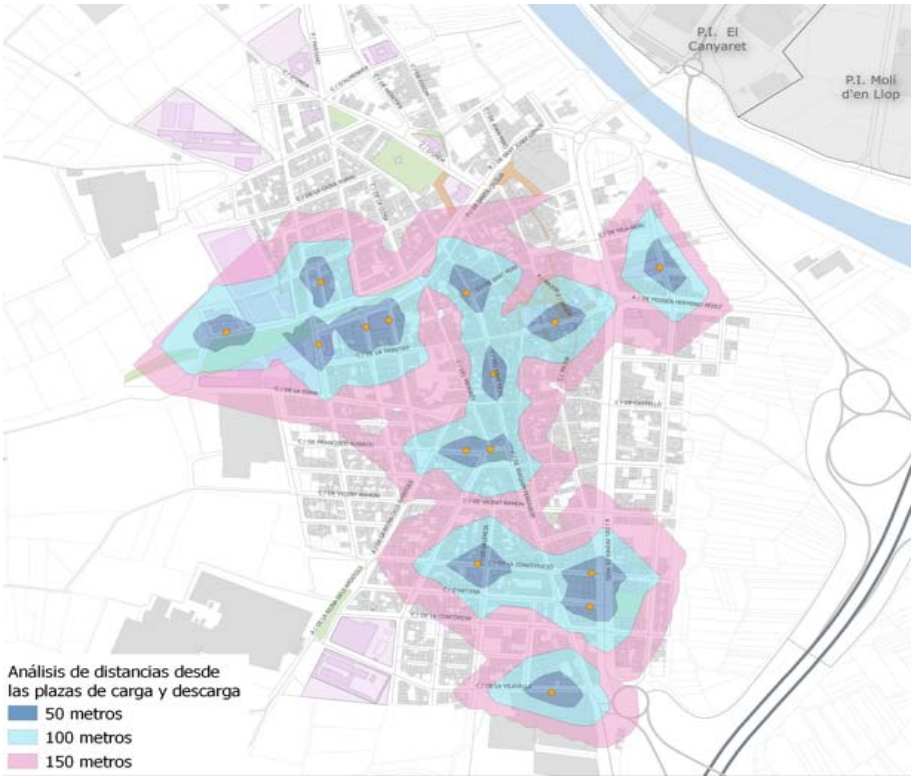
LÍNEAS DE ACTUACIÓN: DUM02

ACTUACIÓN: DUM02.1

Situación actual y propuesta

El objetivo de esta propuesta es exponer alternativas y soluciones a los problemas detectados y elaborar propuestas para mejorar la eficacia de la gestión pública y privada de la carga y descarga de mercancías. Si bien no existen métodos universales para resolver esta problemática, se proponen las siguientes consignas generales que deberían ayudar a mejorarla. Estas son: revisión de la dotación de las zonas de carga y descarga, revisión de los horarios de carga y descarga, utilización de las nuevas tecnologías para mejorar la gestión de la distribución de mercancías.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Optimizar la distribución urbana de mercancías
- Objetivo 2 Reducir el tráfico de vehículos pesados en el casco urbano
- Objetivo 3 Mejorar la dotación de plazas de carga y descarga

Acciones

DUM02.1 Plazas de carga y descarga. Control horario

Indicadores de seguimiento

- DUM.a Número de plazas de carga y descarga
- DUM.b Cobertura de las plazas de carga y descarga sobre los comercios

Coste de las acciones

DUM02.1 Plazas de carga y descarga. Control horario 15.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí 100%

Actuaciones complementarias

Calendario de implantación

DUM02.1	1	2	3	4	5	6	>6
---------	---	---	---	---	---	---	----

P	PROPUESTA 10: PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO						
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: PE - Plan de estacionamiento				LÍNEAS DE ACTUACIÓN: PE01		

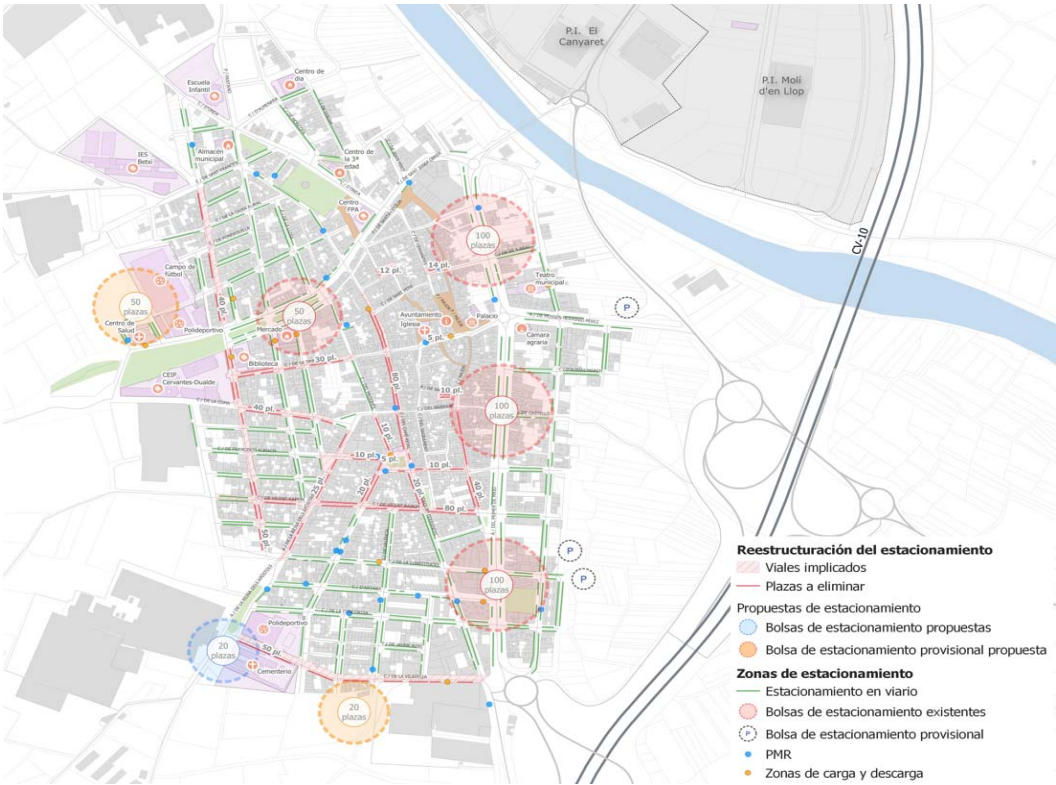
Situación actual y propuesta

Una de las medidas de mayor relevancia para cambiar los hábitos de desplazamiento en un municipio es la gestión del aparcamiento. Es por ello que se proponen algunos aparcamientos disuasorios y además la reestructuración del aparcamiento en calzada.

Acciones

- PE01.1
- Implantación de bolsas de aparcamiento
- PE01.2
- Reestructuración del aparcamiento en calzada

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Dotación de nuevas plazas de estacionamiento en áreas colmatadas del municipio
- Objetivo 2 Fomento del Park and Ride para mejorar la movilidad municipal
- Objetivo 3 Liberar espacio para la infraestructura de modos activos en el municipio

Indicadores de seguimiento

- PE.a
- Plazas de estacionamiento por tipología (libres, PMR, carga y descarga, reservadas, et
- PE.b
- Déficit de estacionamiento residencial
- PE.c
- Déficit de estacionamiento infraestructural

Coste de las acciones

- PE01.1
- Implantación de bolsas de aparcamiento
- 15.000 €
- PE01.2
- Reestructuración del aparcamiento en calzada
- €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

- MA01.1
- Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig
- JRV01.1
- Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos

Calendario de implantación

PE01.1	1	2	3	4	5	6	>6
PE01.2	1	2	3	4	5	6	>6

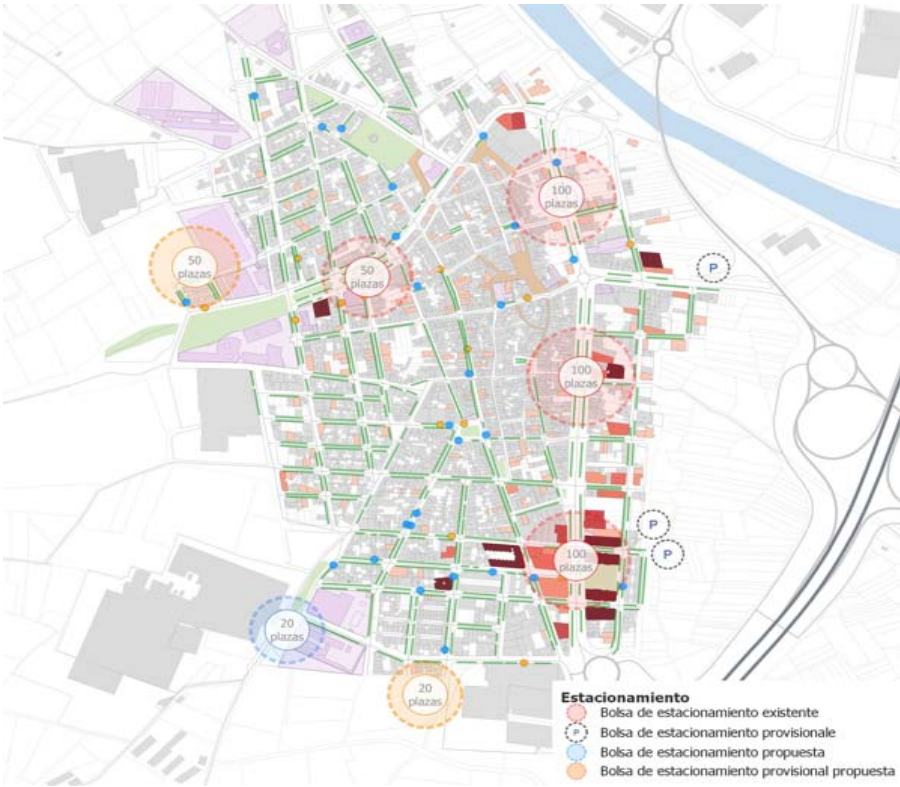
P	PROPUESTA 10: PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO					
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: PE - Plan de estacionamiento			LÍNEAS DE ACTUACIÓN: PE01	ACTUACIÓN: PE01.1	

Situación actual y propuesta

Se pretende la creación de nuevas áreas de estacionamiento en puntos estratégicos del casco urbano para mejorar la dotación para residentes, a la vez que puedan actuar como parkings que limiten la movilidad en vehículo privado en el centro del municipio. Estas bolsas de aparcamiento deberán disponer de una oferta de estacionamiento que no superen los 50 vehículos, de modo que sean acordes a la trama urbana. Las actuaciones previstas se sitúan junto a los principales equipamientos:

- P1. Situado junto al Centro de salud
- P2. Situado junto al cementerio

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Dotación de nuevas plazas de estacionamiento en áreas colmatadas del municipio
- Objetivo 2 Fomento del Park and Ride para mejorar la movilidad municipal
- Objetivo 3 Liberar espacio para la infraestructura de modos activos en el municipio

Acciones

PE01.1 Implantación de bolsas de aparcamiento

Indicadores de seguimiento

- PE.a Plazas de estacionamiento por tipología (libres, PMR, carga y descarga, reservadas, et
- PE.b Déficit de estacionamiento residencial
- PE.c Déficit de estacionamiento infraestructural

Coste de las acciones

PE01.1 Implantación de bolsas de aparcamiento 15.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí 100%

Actuaciones complementarias

- MA01 Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad
- JRV01.1 Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos

Calendario de implantación

PE01.1	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

P	PROPUESTA 10: PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO					
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: PE - Plan de estacionamiento			LÍNEAS DE ACTUACIÓN:	ACTUACIÓN: PE01.2	

Situación actual y propuesta

La implementación de las actuaciones propuestas en el Plan de Movilidad derivará en la reestructuración del aparcamiento en calzada. Esta actuación viene condicionada por el desarrollo del resto de propuestas por lo que tendrá un periodo de ejecución a lo largo de la vigencia del Plan. Las plazas que se eliminan serán compensadas por las bolsas de aparcamiento propuestas. Además, los nuevos edificios que se ejecuten dispondrán de aparcamiento privado de modo que la gestión del aparcamiento mejorará con el paso del tiempo.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

- Objetivo 1 Dotación de nuevas plazas de estacionamiento en áreas colmatadas del municipio
- Objetivo 2 Fomento del Park and Ride para mejorar la movilidad municipal
- Objetivo 3 Liberar espacio para la infraestructura de modos activos en el municipio

Acciones

PE01.2 Reestructuración del aparcamiento en calzada

Indicadores de seguimiento

- PE.a Plazas de estacionamiento por tipología (libres, PMR, carga y descarga, reservadas, et
- PE.b Déficit de estacionamiento residencial
- PE.c Déficit de estacionamiento infraestructural

Coste de las acciones

PE01.2 Reestructuración del aparcamiento en calzada - €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí 100%

Actuaciones complementarias

- MA01 Red paseable. Red de itinerarios principales y secundarios. Mejora de la accesibilidad
- JRV01.1 Señalización de bolsas de aparcamiento y equipamientos

Calendario de implantación

PE01.2	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

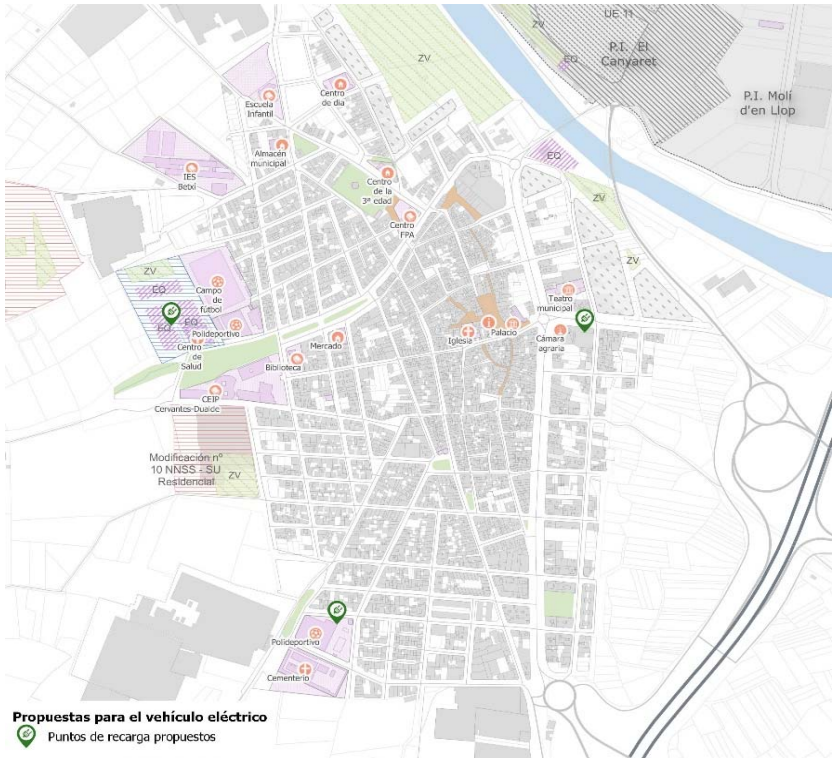
		PROPUESTA 11: PLAN DE IMPULSO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO								
LÍNEAS ESTRATÉGICAS: EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental		LÍNEAS DE ACTUACIÓN: EE01								
Situación actual y propuesta		Acciones								
Acutalmente la concienciación ciudadana sobre los nuevos modelos de movilidad sostenible es una de las piezas fundamentales de la sociedad para su desarrollo. Concienciar a la población, principalmente a los más jóvenes, de los impactos provocados por la movilidad actual debe ser un imperativo, además de fomentar el uso de los modos de transporte sostenibles o más respetuosos con el medio ambiente, por lo que se deben impulsar el uso del vehículo eléctrico		EE01.1		Puntos de recarga rápida o semirápida						
		EE01.2		Introducción progresiva del vehículo eléctrico en la flota municipal						
Descripción gráfica de la actuación		Indicadores de seguimiento								
		EE.a		Nº de puntos de recarga lenta, semirrápida o rápida de uso público			-			
		EE.b		Nº de puntos de recarga de uso privado			-			
		EE.c		Porcentaje de vehículos eléctricos matriculados en el municipio			-			
		EE.d		Porcentaje de vehículos eléctricos matriculados en la flota municipal			-			
		Coste de las acciones						65.000 €		
		EE01.1		Puntos de recarga rápida o semirápida			15.000 €			
		EE01.2		Introducción progresiva del vehículo eléctrico en la flota municipal			50.000 €			
		Agentes implicados								
		Ayuntamiento de Betxí						50%		
		IVACE. Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial						50%		
		Actuaciones complementarias								
		MA01.1		Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig						
Objetivos		Calendario de implantación								
Objetivo 1 Sensibilizar a la sociedad, y en especial a los niños, de los impactos de la movilidad.		EE01.1		1	2	3	4	5	6	>6
		EE01.2		1	2	3	4	5	6	>6

	PROPUESTA 11: PLAN DE IMPULSO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO						
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental			LÍNEAS DE ACTUACIÓN: EE01		ACTUACIÓN: EE01.1	

Situación actual y propuesta

Actualmente el municipio no cuenta con ningún nodo público de recarga para vehículos eléctricos. Por este motivo, se proponen puntos de recarga en las siguientes ubicaciones: junto al Polideportivo municipal, Avenida Mossèn Herminio Perez y entre el Centro de Salud y el campo de fútbol.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

Objetivo 1 Sensibilizar a la sociedad, y en especial a los niños, de los impactos de la movilidad.

Acciones

EE01.1 Puntos de recarga rápida o semirápida

Indicadores de seguimiento

EE.a	Nº de puntos de recarga lenta, semirrápida o rápida de uso público	-
EE.b	Nº de puntos de recarga de uso privado	
EE.c	Porcentaje de vehículos eléctricos matriculados en el municipio	

Coste de las acciones

EE01.1	Puntos de recarga rápida o semirápida	15.000 €
--------	---------------------------------------	----------

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí	50%
IVACE. Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial	50%

Actuaciones complementarias

MA01.1 Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig

Calendario de implantación

EE01.1	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 11: PLAN DE IMPULSO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO					
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental			LÍNEAS DE ACTUACIÓN: EE01		ACTUACIÓN: EE01.2

Situación actual y propuesta

La administración pública debe actuar como actor ejemplificador en la implantación de medidas para la promoción del vehículo eléctrico. A nivel municipal, se pretende que, ante posibles necesidades de renovación de la flota; se dote de un determinado porcentaje de vehículos eléctricos. Esto es aplicable a flotas municipales de transporte público, vehículos especiales de limpieza o vehículos de servicio municipal.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

Objetivo 1 Sensibilizar a la sociedad, y en especial a los niños, de los impactos de la movilidad.

Acciones

EE01.2 Introducción progresiva del vehículo eléctrico en la flota municipal

Indicadores de seguimiento

EE.d Porcentaje de vehículos eléctricos matriculados en la flota municipal -

Coste de las acciones

EE01.2 Introducción progresiva del vehículo eléctrico en la flota municipal 50.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí 50%
IVACE. Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial 50%

Actuaciones complementarias

MA01.1 Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig

Calendario de implantación

EE01.2	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----

	PROPUESTA 12: EVALUACIÓN AMBIENTAL Y ENERGÉTICA DEL PLAN			
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: EE - Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental		LÍNEAS DE ACTUACIÓN: EE02	ACTUACIÓN: EE02.1

Situación actual y propuesta

Betxí no dispone de una estación de control de la contaminación atmosférica ni acústica, que es competencia de la Generalitat Valenciana, no obstante, se considera interesante contar con una estación de medición de contaminantes atmosféricos y acústicos para poder realizar el seguimiento de los niveles de contaminación

Descripción gráfica de la actuación

Acciones

EE02.1 Control de la contaminación atmosférica y acústica

Indicadores de seguimiento

EE.e	Nivel de contaminación atmosférica	-
EE.f	Nivel de contaminación acústica	-

Coste de las acciones

EE02.1	Control de la contaminación atmosférica y acústica	10.000 €
--------	--	----------

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí

Actuaciones complementarias

MA01.1 Mejora de la accesibilidad de la Av. Primer de Maig

Objetivos

Objetivo 1 Sensibilizar a la sociedad, y en especial a los niños, de los impactos de la movilidad.

Calendario de implantación

EE02.1	1	2	3	4	5	6	>6
--------	---	---	---	---	---	---	----



PROPUESTA 13: FORMACIÓN Y TOMA DE DECISIONES EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD

LÍNEAS ESTRATÉGICAS: PAR - Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad

LÍNEAS DE ACTUACIÓN: PAR01

Situación actual y propuesta

Betxí debe adherirse al "Pacte Valencià per a la Mobilitat Segura i Sostenible" y además debe crear la "Mesa de la movilidad", un espacio en el que puedan debatir varios entes (grupos políticos, asociaciones, vecinos, etc.) sobre las decisiones a implementar en el municipio, promoviendo la conversación al mismo nivel de todos los protagonistas de la movilidad de forma que se genere conocimiento transversal, empatía entre los diferentes sectores y la administración gane en perspectiva.

Descripción gráfica de la actuación



Acciones

- PAR01.1 Impulsar la
- PAR02.1 Creación de la mesa de la movilidad

Indicadores de seguimiento

PAR.a Nº de reuniones llevadas a cabo por la mesa de la movilidad -

Coste de las acciones

- | | | |
|---------|--|---------|
| PAR01.1 | Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible | 6.000 € |
| PAR02.1 | Creación de la mesa de la movilidad | 6.000 € |

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí
Asociaciones y otros

Actuaciones complementarias

Objetivos

Objetivo 1. Contar con un mecanismo capaz de sacar adelante las decisiones necesarias para la implantación del Plan Municipal de Movilidad del municipio

Calendario de implantación

PAR01.1	1	2	3	4	5	6	>6
PAR02.1	1	2	3	4	5	6	>7

	PROPUESTA 13: FORMACIÓN Y TOMA DE DECISIONES EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: PAR - Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: PAR01	ACTUACIÓN: PAR01.1

Situación actual y propuesta
Es importante sensibilizar a la sociedad ante la necesidad de fomentar una movilidad más sostenible. Así pues, la enseñanza en este ámbito debe ir dirigida, esencialmente, a los más jóvenes, ya que ellos son el futuro de la sociedad. Por ello, se propone la creación de talleres para alumnos de primaria donde se les ofrezca la información y los instrumentos necesarios para empezar a adquirir autonomía, a la vez que se incorporan al aprendizaje los principales impactos ambientales y sociales de la movilidad actual.

Descripción gráfica de la actuación
 

Objetivos
Objetivo 1. Contar con un mecanismo capaz de sacar adelante las decisiones necesarias para la implantación del Plan Municipal de Movilidad del municipio

Acciones
PAR01.1 Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible

Indicadores de seguimiento
PAR.a Nº de reuniones llevadas a cabo por la mesa de la movilidad -

Coste de las acciones
PAR01.1 Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible 6.000 €

Agentes implicados
Ayuntamiento de Betxí Asociaciones y otros

Actuaciones complementarias

Calendario de implantación							
PAR01.1	1	2	3	4	5	6	>6

	PROPUESTA 13: FORMACIÓN Y TOMA DE DECISIONES EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD		
	LÍNEAS ESTRATÉGICAS: PAR - Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad	LÍNEAS DE ACTUACIÓN: PAR01	ACTUACIÓN: PAR02.1

Situación actual y propuesta

Se trata de crear un ente en el que participen aquellos agentes involucrados en la movilidad como pueden ser grupos políticos, técnicos, asociaciones como COCEMFE, AMPA del colegio o instituto, comerciantes, etc. Se cree conveniente la creación de una mesa de movilidad a nivel supramunicipal ya que la movilidad recurrente en este entorno supera en gran medida la movilidad a nivel municipal. Por este motivo, se cree oportuno realizar esta propuesta a nivel comarcal, ya que las características de la movilidad de la Plana Baixa así lo requieren.

Descripción gráfica de la actuación



Objetivos

Objetivo 1. Contar con un mecanismo capaz de sacar adelante las decisiones necesarias para la implantación del Plan Municipal de Movilidad del municipio

Acciones

PAR02.1 Creación de la mesa de la movilidad

Indicadores de seguimiento

PAR.a Nº de reuniones llevadas a cabo por la mesa de la movilidad -

Coste de las acciones

PAR02.1 Creación de la mesa de la movilidad 6.000 €

Agentes implicados

Ayuntamiento de Betxí
Asociaciones y otros

Actuaciones complementarias

Calendario de implantación

PAR02.1	1	2	3	4	5	6	>6
---------	---	---	---	---	---	---	----

7 SÍNTESIS Y CONCLUSIONES

El Plan de Movilidad ha permitido dar una visión global de acerca del estado de la movilidad en Betxí.

Para el análisis de la situación actual, se ha llevado a cabo recopilación de los datos de distintos aspectos relacionados con la movilidad.

En relación a los modos activos, se ha analizado la red peatonal, donde se han encontrado deficiencias en las conexiones con los equipamientos del casco urbano. Decir que en el municipio existe infraestructura ciclista, tanto en el casco urbano como a nivel metropolitano. A pesar de esto, se han realizado una serie de propuestas para mejorar la red ciclista interna.

Con los resultados obtenidos se han identificado los principales problemas y por lo tanto se han propuesto una serie de actuaciones con el objeto de reconducir la situación actual hacia los objetivos definidos en el Plan. Tal y como se citaba en el documento de diagnóstico, los principales problemas detectados han sido:

- Falta de itinerarios peatonales entre los principales puntos de generación de viajes como son los equipamientos, el casco antiguo, etc.
- Falta de itinerarios ciclistas. Circulación de bicicletas compartiendo viario con el vehículo privado.
- Libre circulación de vehículos en el casco antiguo sin una clara señalización de los puntos de interés del municipio o de sus equipamientos.
- Alta oferta de aparcamiento en calzada que provoca atracción de movimientos. Por otra parte, las bolsas de aparcamiento identificadas tienen uso provisional y aunque no haya un problema a día de hoy en cuanto a oferta de plazas, su desaparición puede generar un problema de aparcamiento.
- Alto uso del vehículo privado para desplazamientos de corta distancia.
- Distribución urbana de mercancías no regulada en el municipio.

Detectada la problemática, en el documento de propuestas se recogen las líneas estratégicas que recogen las actuaciones contempladas para mejorar la movilidad del municipio en los próximos años. Las propuestas se pueden sintetizar del siguiente modo:

- MA. Plan de fomento de los modos activos. Este plan pretende la mejora de la infraestructura peatonal mediante la dotación de una serie de itinerarios que conecten con los principales equipamientos del casco urbano en condiciones de accesibilidad. También se propone la creación de una red ciclista que vertebré el municipio donde se pretende crear un anillo perimetral, así como la restricción de acceso al casco antiguo para vehículos motorizados.
- JRV. Jerarquización y Reordenación Viaria. Esta propuesta, junto a una serie de medidas de calmado de tráfico y cambio de sentidos de circulación, permitirá la ordenación y mejora de la movilidad. El tráfico de paso deberá utilizar la red primaria y red secundaria distribuidora mientras que el tráfico de acceso utilizará el viario local. También se plantea la reordenación viaria de varios viales.
- TP. Transporte público colectivo. En cuanto al transporte público se pretende lanzar una propuesta de transporte público a demanda, mejorando así las conexiones con ciertos centros de atracción.

- DUM. Distribución Urbana de Mercancías y Sistema Logístico. En cuanto a la distribución urbana de mercancías, mejorar la actividad logística del municipio, identificando los recorridos de los vehículos pesados hacia las zonas industriales. Además, se pretende realizar una mejora de la regulación horaria.
- PE. Plan de estacionamiento. El estacionamiento estará basado en la dotación de varias bolsas de aparcamiento alrededor del casco antiguo con el objetivo de reducir desplazamientos y aparcamientos en el interior.
- EE. Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental. El principal aspecto relacionado con la movilidad sostenible es la propuesta del Plan de Implantación del Vehículo eléctrico. Se propone la continuación de la red de puntos de recarga semirrápida para incentivar el uso del vehículo eléctrico. También se propone que los nuevos vehículos adquiridos por el ayuntamiento sean eléctricos.
- PAR. Participación y conocimiento del plan. El Ayuntamiento tiene que realizar un esfuerzo en dar a conocer las medidas implantadas para que los ciudadanos sean conocedores y utilicen los nuevos sistemas de movilidad.

8 APROBACIÓN DEL PLAN, SEGUIMIENTO Y REVISIÓN

8.1 Aprobación del Plan

El Plan de movilidad, una vez elaborado el Plan junto al Documento de Inicio, es enviado a Evaluación Ambiental y una vez superado el trámite e incorporados los condicionantes de los informes sectoriales podrá exponerse a información pública. A continuación, se incorporarán las acciones estimadas en el informe sobre las alegaciones y se enviará al servicio de Movilidad para que emita informe favorable previo a la aprobación definitiva por el Ayuntamiento de Betxí.

8.2 Seguimiento y revisión

Para el seguimiento y revisión del Plan, se debe partir de los indicadores generales propuestos e ir incorporando los indicadores para cada una de las líneas de actuación. Estos indicadores nos permiten conocer cómo evoluciona el municipio, su población y sus infraestructuras.

Se recomienda que, a mitad del Plan, esto es en el año 2026, se haga una revisión profunda de todos los elementos del plan y el grado de implementación de las propuestas realizadas, así como de las desviaciones producidas. Esta evaluación permitirá determinar el grado de cumplimiento del plan, así como identificar qué propuestas no han sido implementadas. Esta evaluación debe servir como punto de partida para evaluar la estrategia a seguir si las desviaciones detectadas fueran significativas.

DOCUMENTO III. PLANOS

DOCUMENTO IIIÍndice de Planos

00 CM Caracterización del medio

CM_Ancura de las calles	00_CM0.1 Anchura de las calles
CM_Pendiente de las calles	00_CM0.2 Pendiente de las calles
CM_Infraestructura verde	00_CM0.3 Infraestructura verde municipal
CM_Peligrosidad de inundación	00_CM0.4 Peligrosidad de inundación

01 JRV Jerarquía viaria

JRV Jerarquía viaria actual. E0	01_JRV0.1 Jerarquía viaria en el TM. E0
JRV Jerarquía viaria y sentidos de circulación en estado actual. E0	01_JRV0.2 Jerarquía y sentidos de circulación. E0
JRV Jerarquía viaria y sentidos de circulación en estado actual. E1	01_JRV0.3 Jerarquía y sentidos de circulación. E1
JRV Jerarquía viaria y sentidos de circulación en estado actual. E2	01_JRV0.4 Jerarquía y sentidos de circulación. E2
JRV Jerarquía viaria y sentidos de circulación en estado actual. E3	01_JRV0.5 Jerarquía y sentidos de circulación. E3

02 MA Movilidad Activa Peatonal y Ciclista

MA Itinerarios peatonales actuales. E0	02_MA0.1 Itinerarios peatonales actuales. E0
MA Itinerarios peatonales propuestos. E1	02_MA0.2 Itinerarios peatonales propuestos. E1
MA Itinerarios peatonales propuestos. E2	02_MA0.3 Itinerarios peatonales propuestos. E2
MA Itinerarios peatonales sugeridos	02_MA0.4 Itinerarios peatonales sugeridos
MA Itinerarios ciclistas actuales. E0	02_MA0.5 Itinerarios ciclistas actuales. E0
MA Itinerarios ciclistas propuestos. E1	02_MA0.6 Itinerarios ciclistas propuestos. E1
MA Itinerarios ciclistas propuestos. E2	02_MA0.7 Itinerarios ciclistas propuestos. E2
MA Itinerarios ciclistas propuestos. E3	02_MA0.8 Itinerarios ciclistas propuestos. E3
MA Rutas ciclistas propuestas TM.E1	02_MA0.9 Itinerarios ciclistas propuestos TM. E1

03 PE Plan de estacionamiento

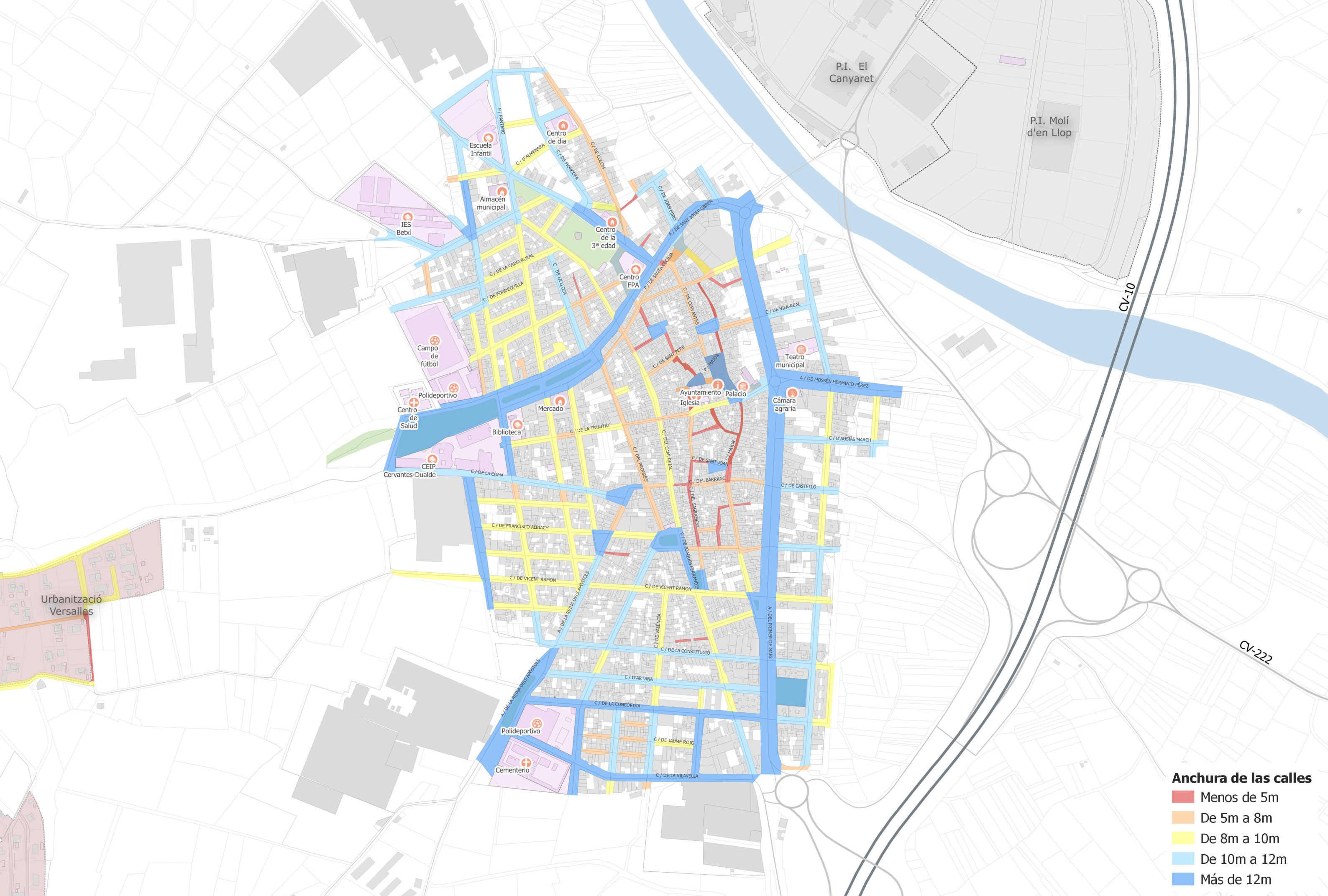
PE Oferta actual de estacionamiento	03_PE0.1 Oferta total de estacionamiento
PE Propuesta de estacionamiento	03_PE0.2 Reestructuración y propuesta de estacionamiento

04 AE Análisis del entorno urbano

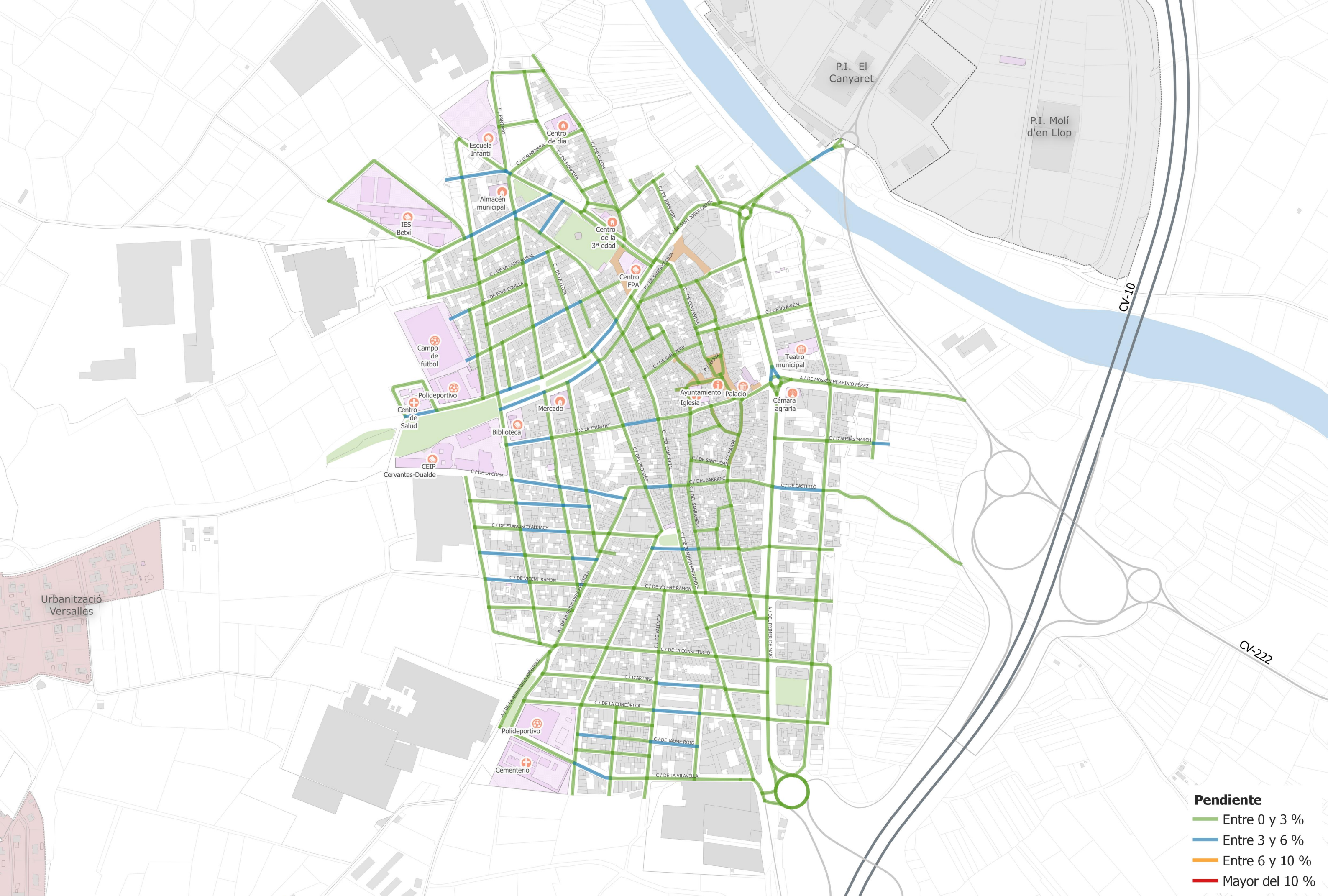
AE0.1 Análisis de isocronas	04_AE0.1 Análisis de distancias desde Plaza Manuel Escobedo
-----------------------------	---

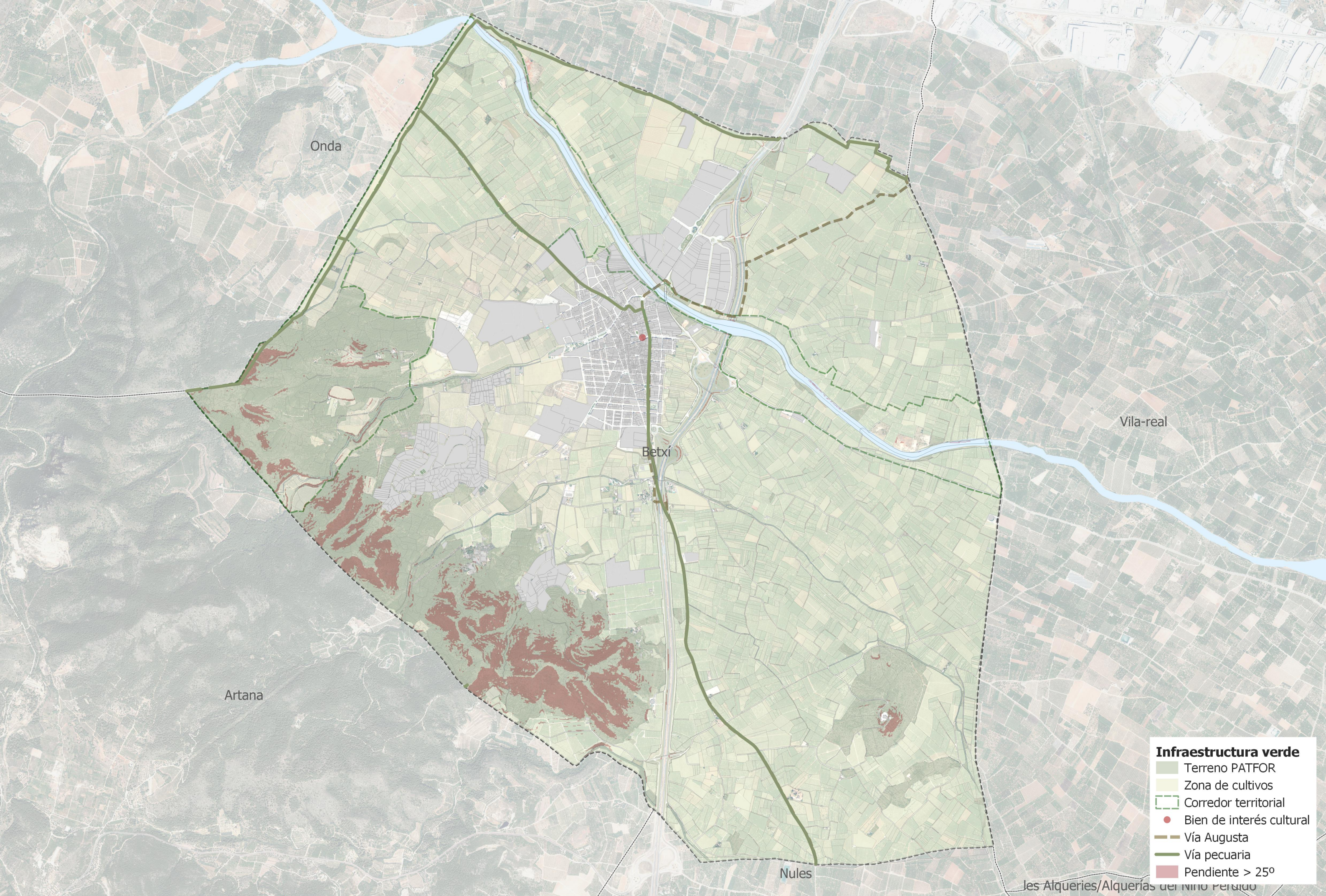
05 DUM Distribución urbana de mercancías

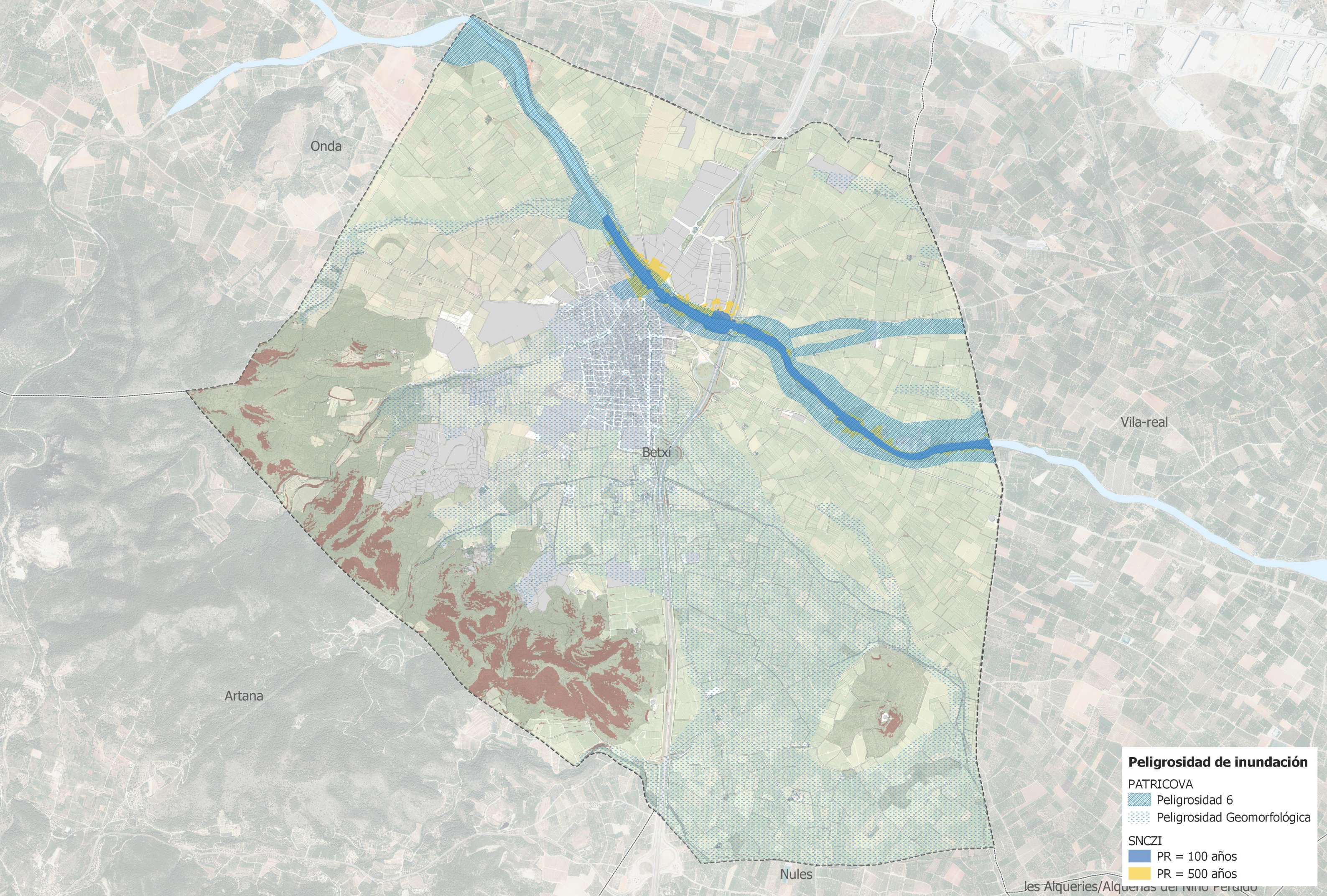
DUM0.1 Accesos vehículos pesados	05_DUM0.1 Accesos vehículos pesados
----------------------------------	-------------------------------------



- Anchura de las calles**
- Menos de 5m
 - De 5m a 8m
 - De 8m a 10m
 - De 10m a 12m
 - Más de 12m



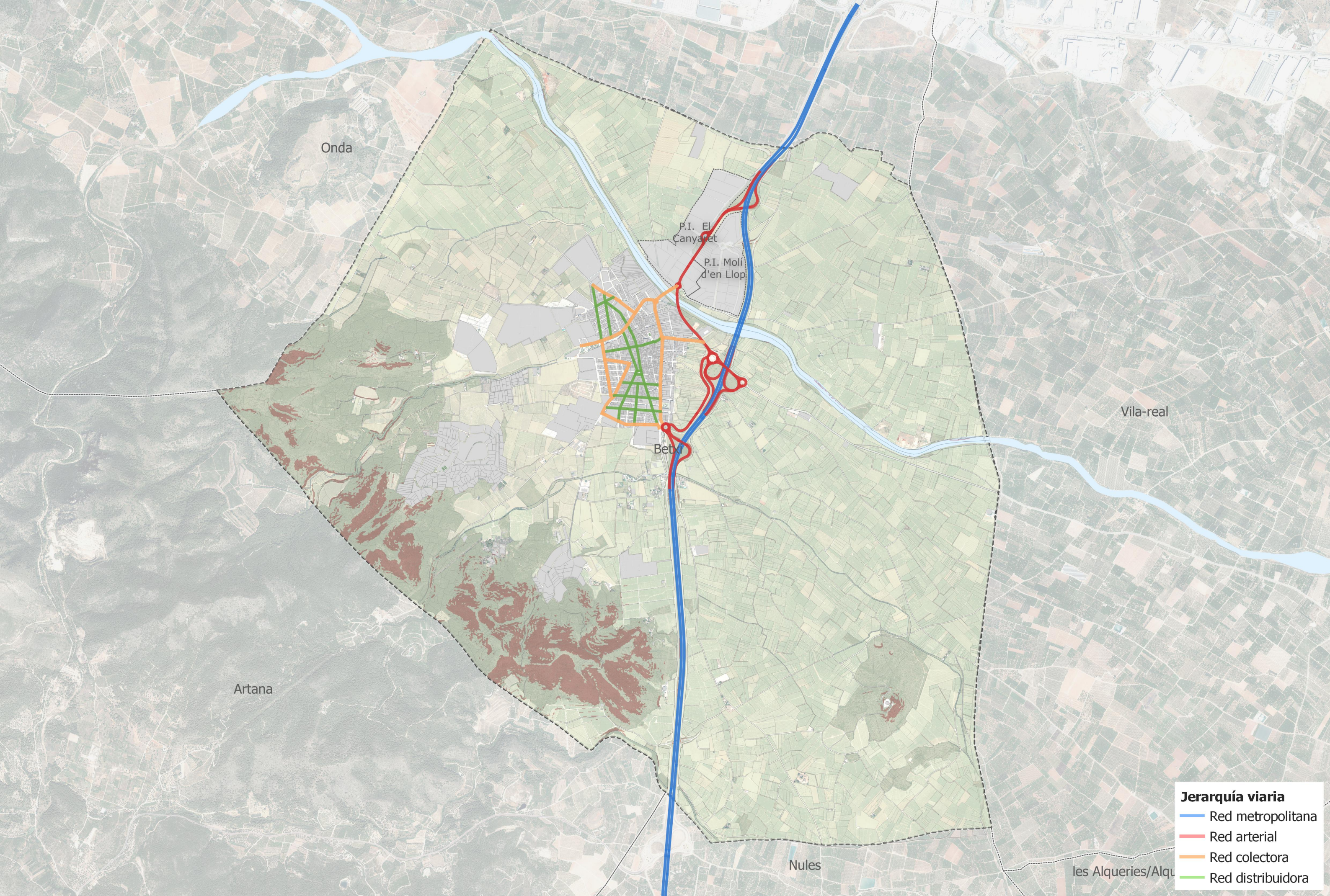


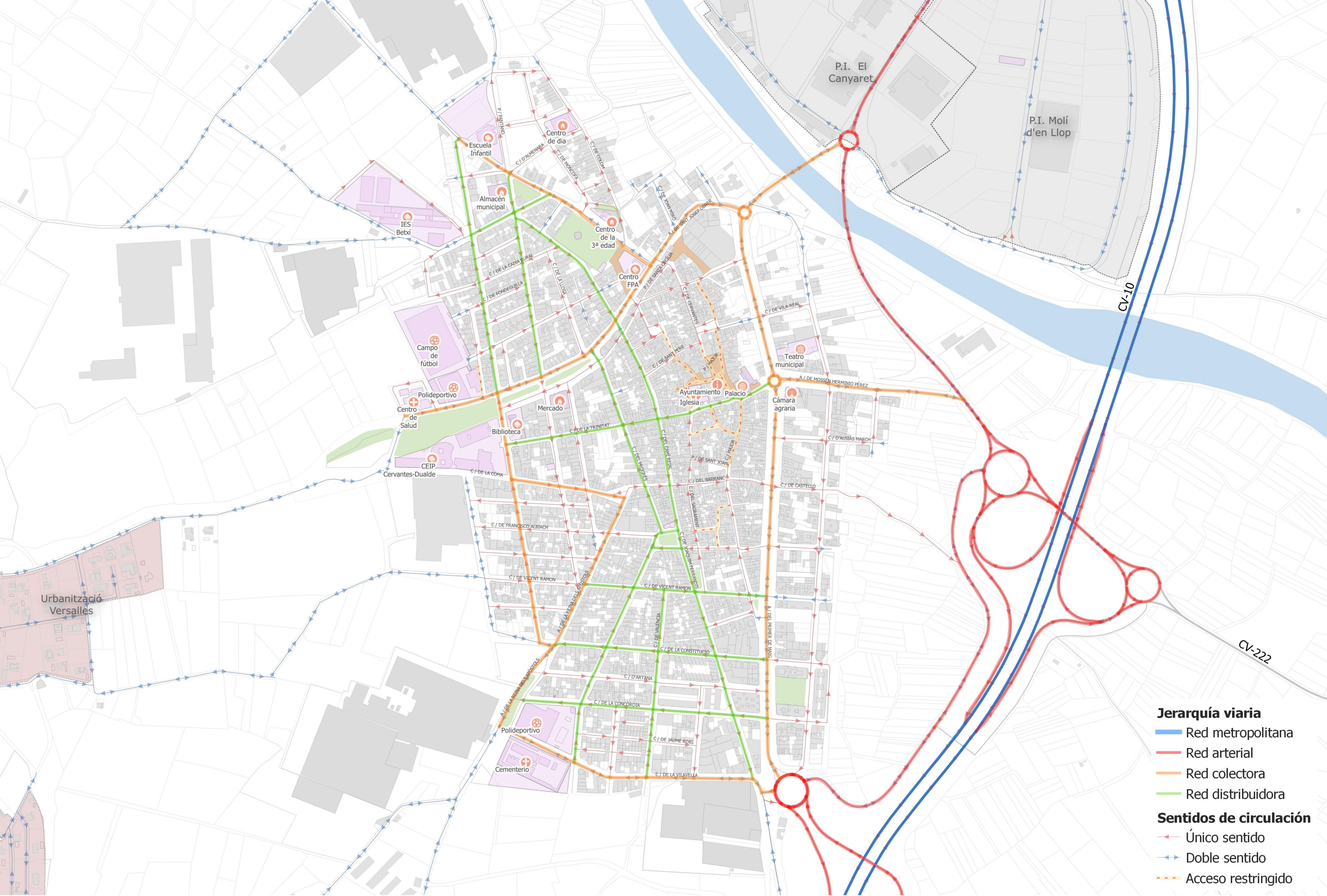


Peligrosidad de inundación

- PATRICOVA
-  Peligrosidad 6
 -  Peligrosidad Geomorfológica

- SNCZI
-  PR = 100 años
 -  PR = 500 años



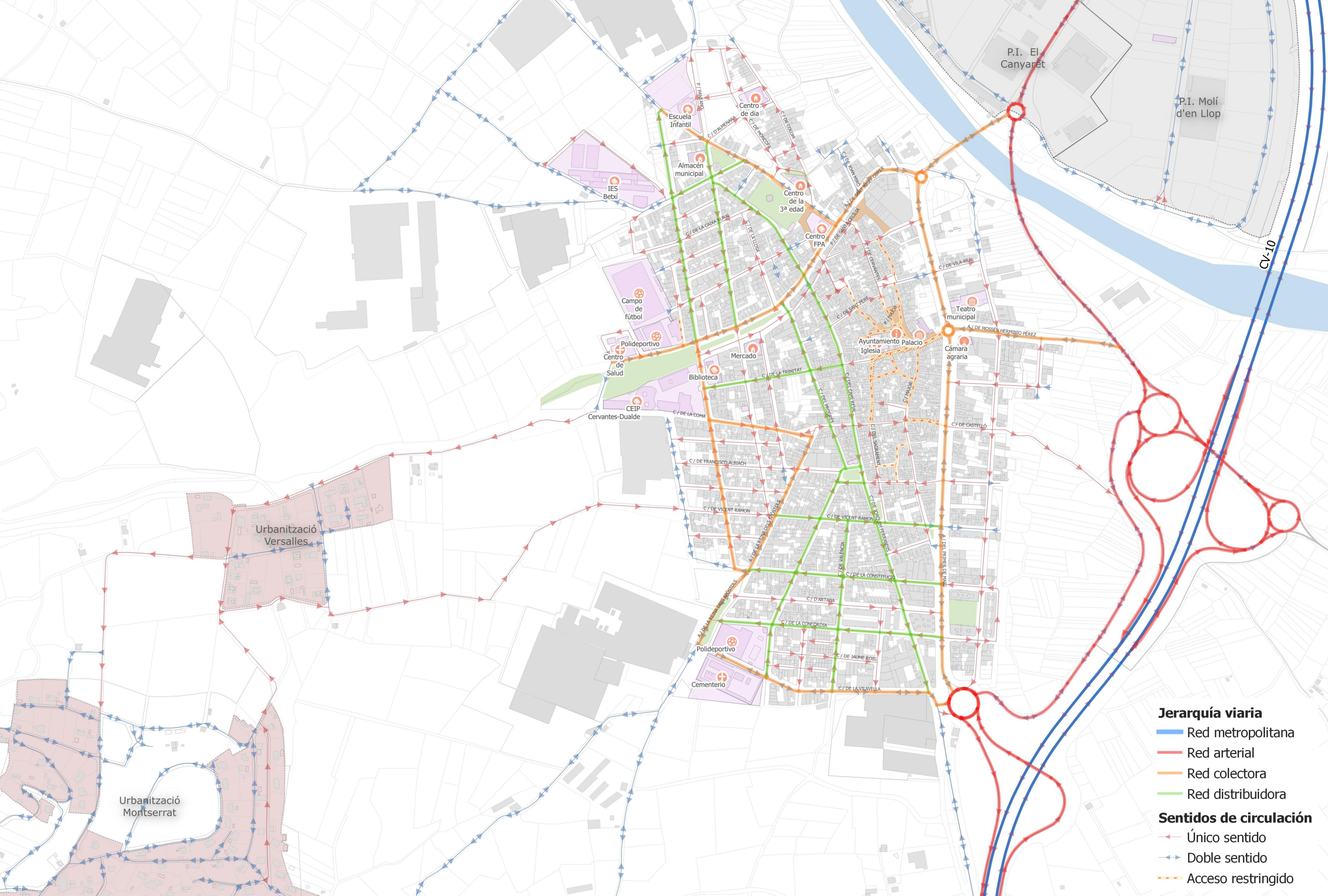


Jerarquía viaria

- Red metropolitana
- Red arterial
- Red colectora
- Red distribuidora

Sentidos de circulación

- Único sentido
- Doble sentido
- Acceso restringido

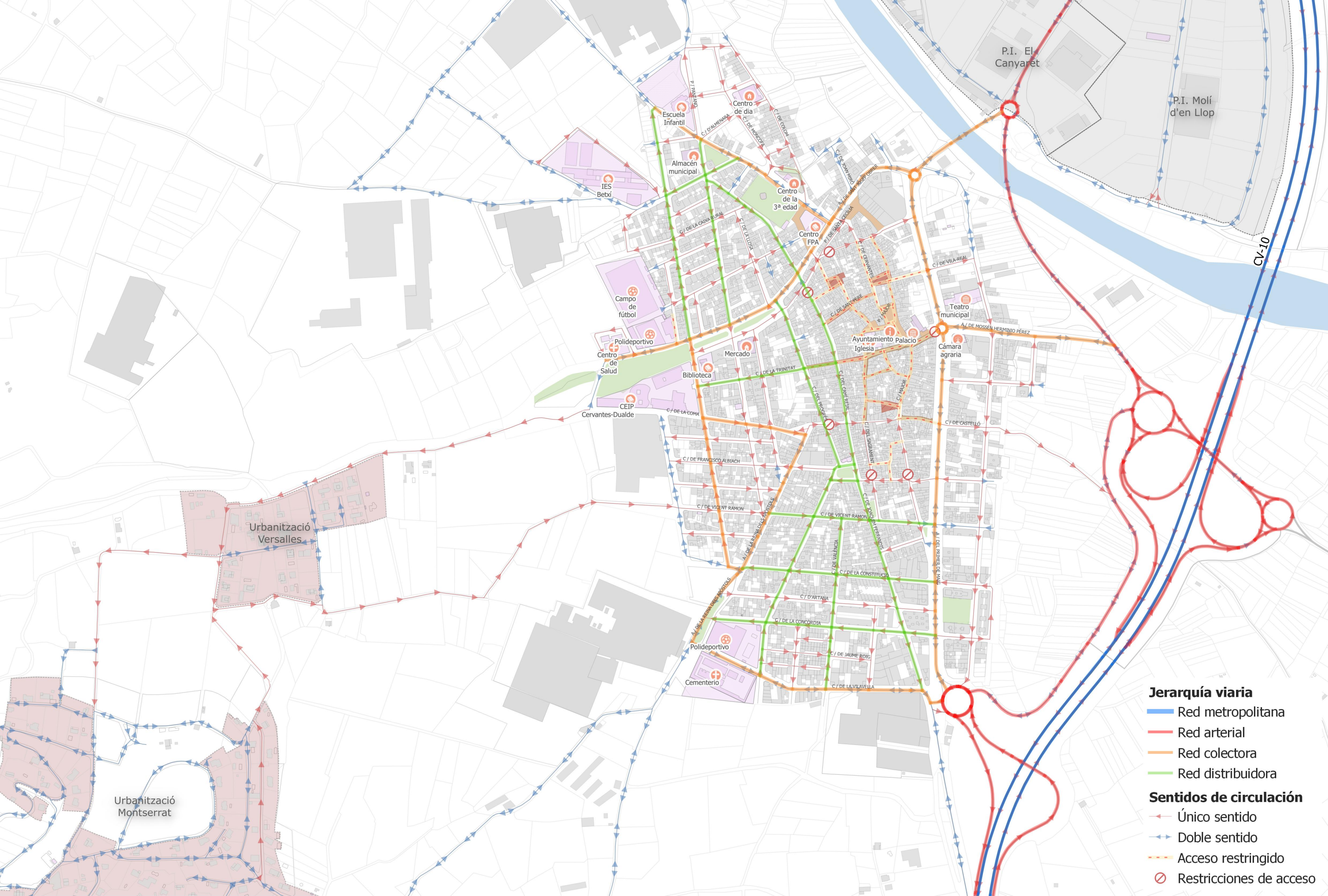


Jerarquía viaria

- Red metropolitana
- Red arterial
- Red colectora
- Red distribuidora

Sentidos de circulación

- Único sentido
- Doble sentido
- Acceso restringido

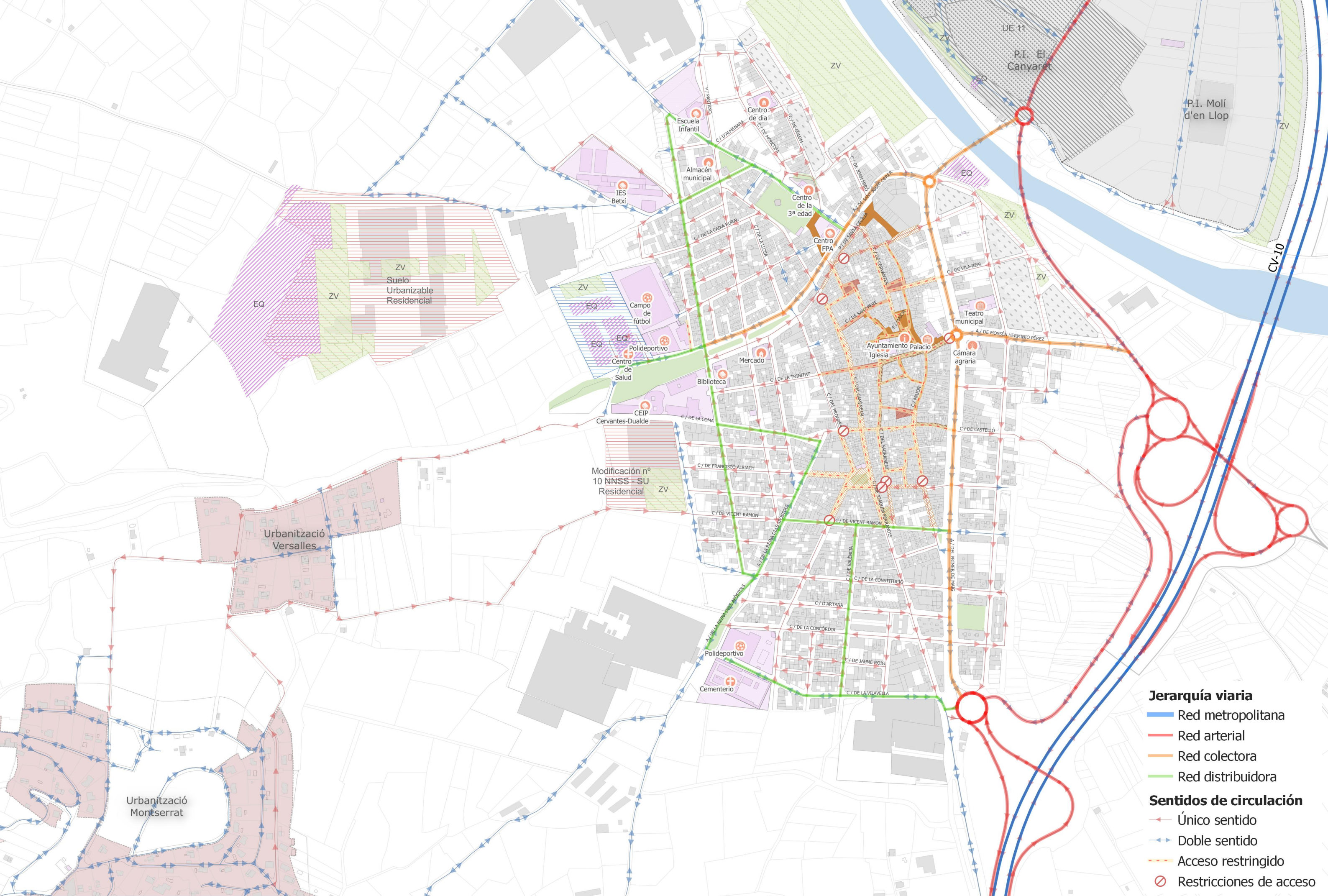


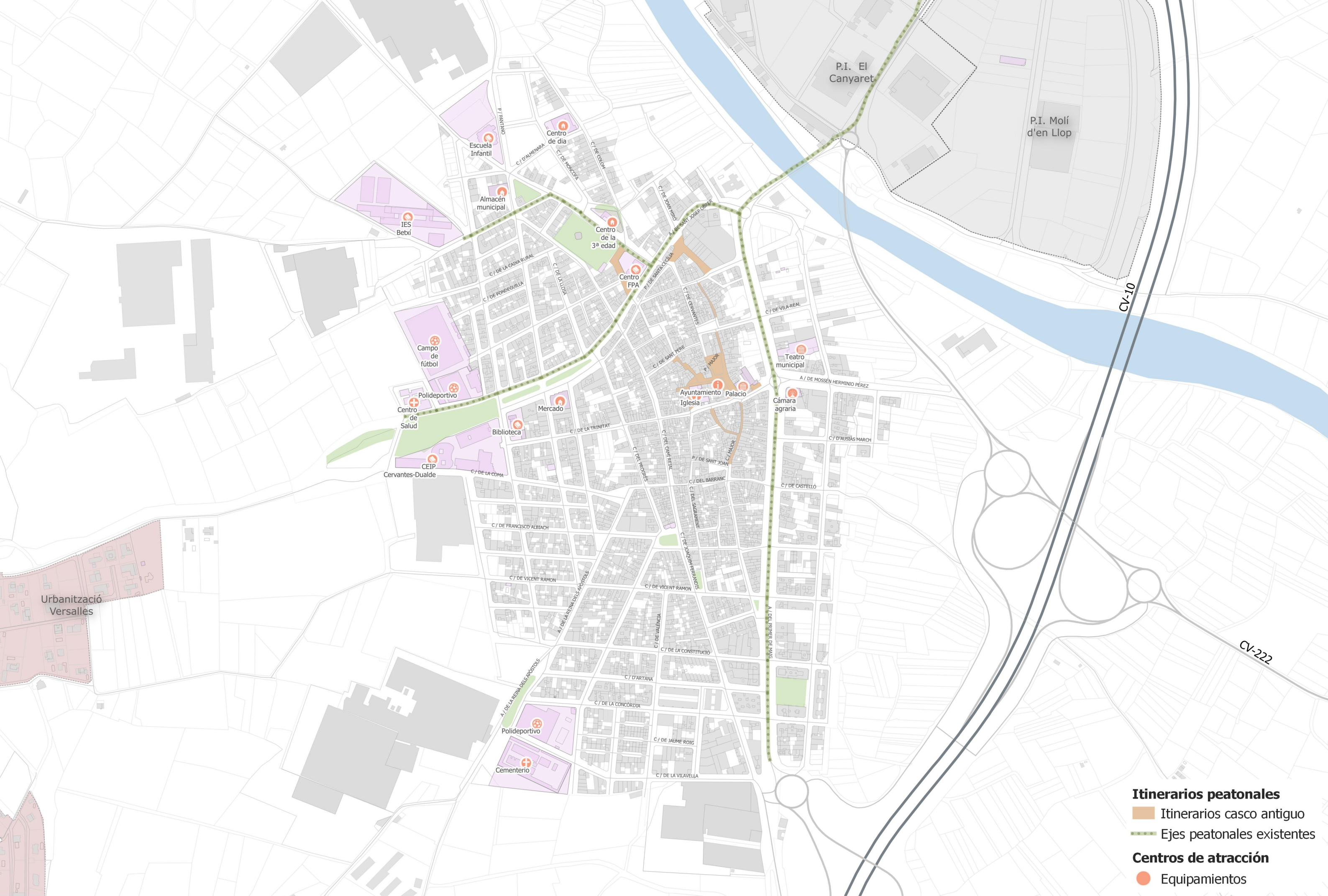
Jerarquía viaria

- Red metropolitana
- Red arterial
- Red colectora
- Red distribuidora

Sentidos de circulación

- Único sentido
- Doble sentido
- Acceso restringido
- Restricciones de acceso



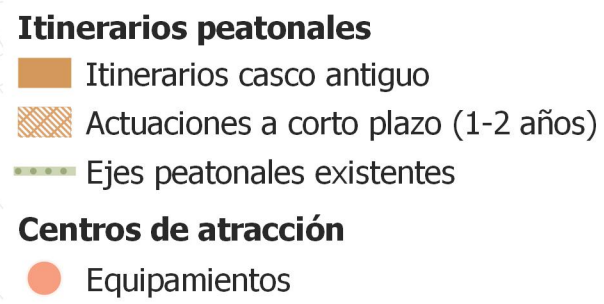


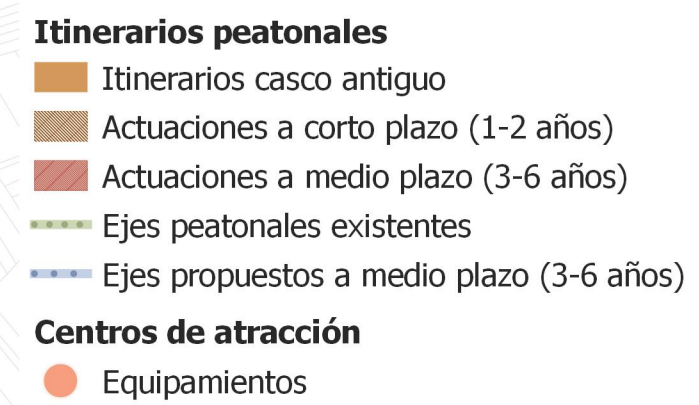
Itinerarios peatonales

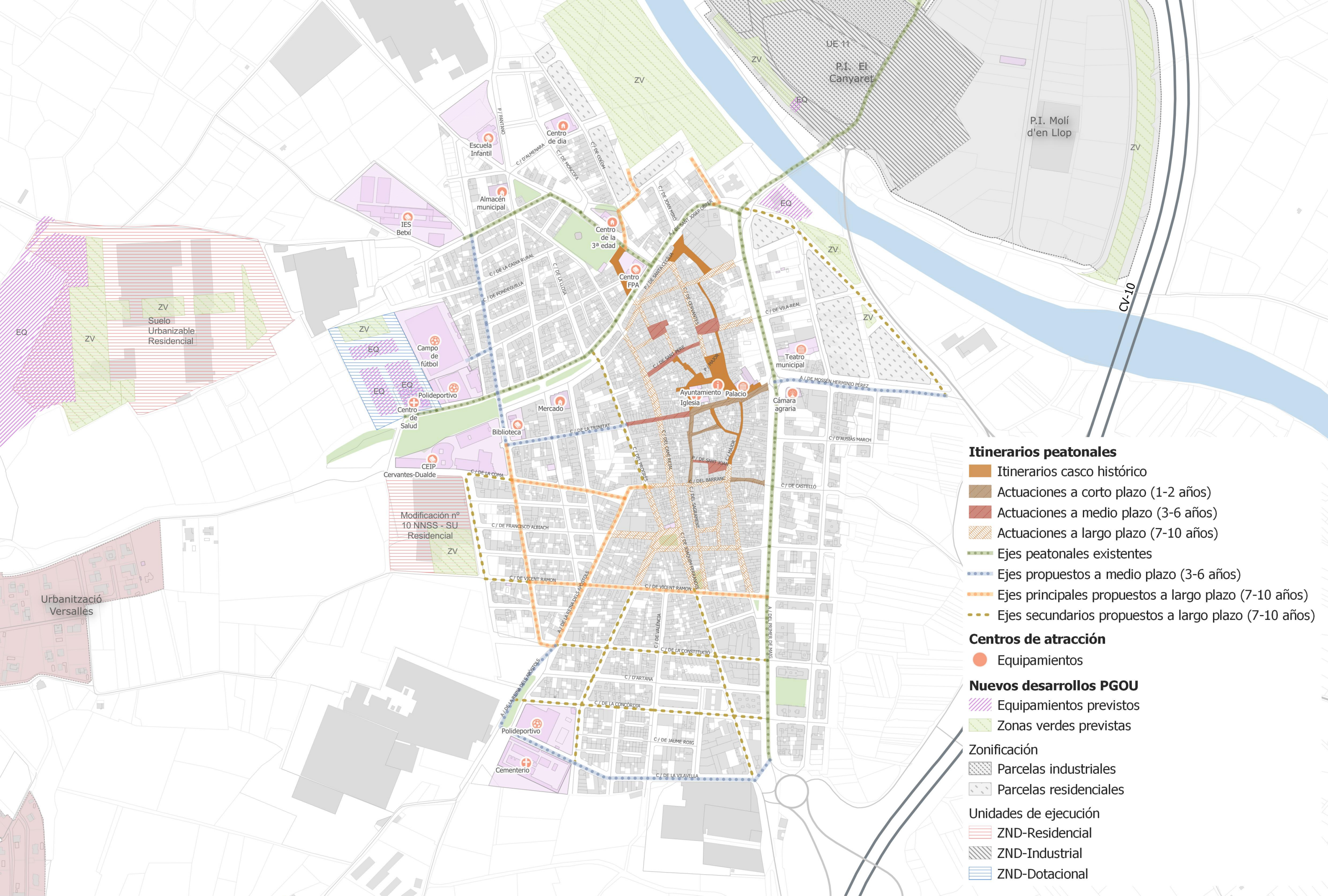
- Itinerarios casco antiguo
- Ejes peatonales existentes

Centros de atracción

- Equipamientos







Itinerarios peatonales

- Itinerarios casco histórico
- Actuaciones a corto plazo (1-2 años)
- Actuaciones a medio plazo (3-6 años)
- Actuaciones a largo plazo (7-10 años)
- Ejes peatonales existentes
- Ejes propuestos a medio plazo (3-6 años)
- Ejes principales propuestos a largo plazo (7-10 años)
- Ejes secundarios propuestos a largo plazo (7-10 años)

Centros de atracción

- Equipamientos

Nuevos desarrollos PGOU

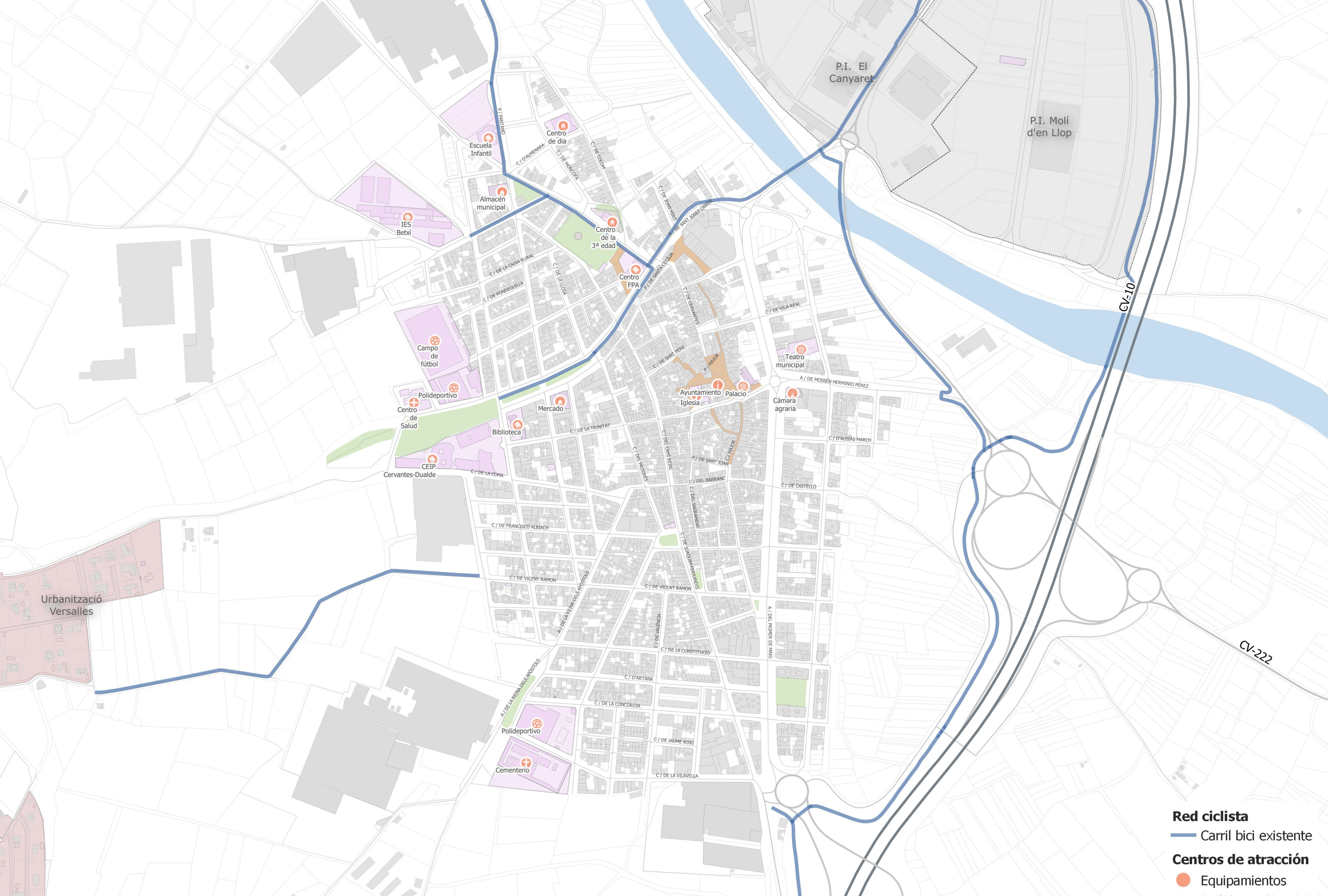
- Equipamientos previstos
- Zonas verdes previstas

Zonificación

- Parcelas industriales
- Parcelas residenciales

Unidades de ejecución

- ZND-Residencial
- ZND-Industrial
- ZND-Dotacional





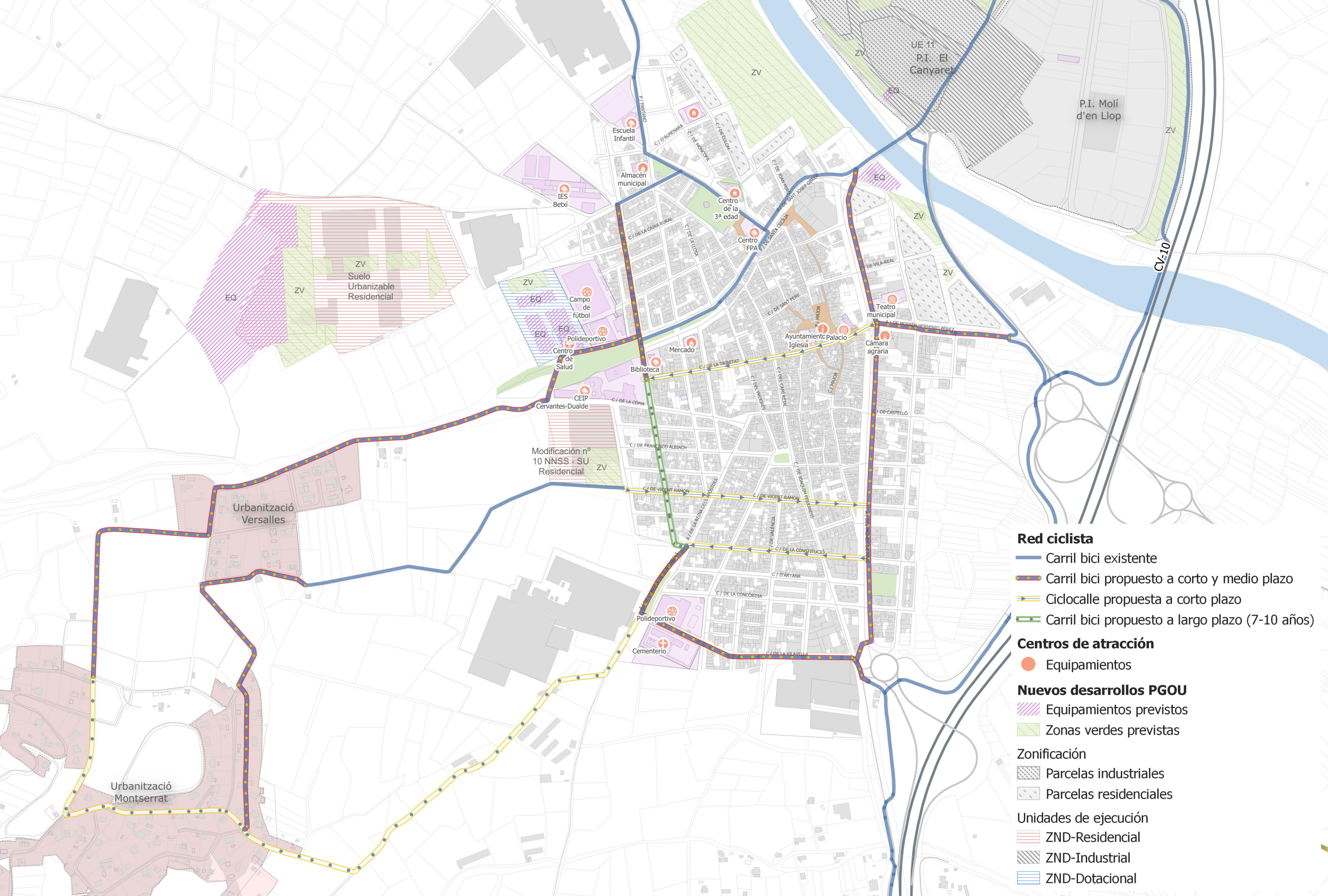
Red ciclista

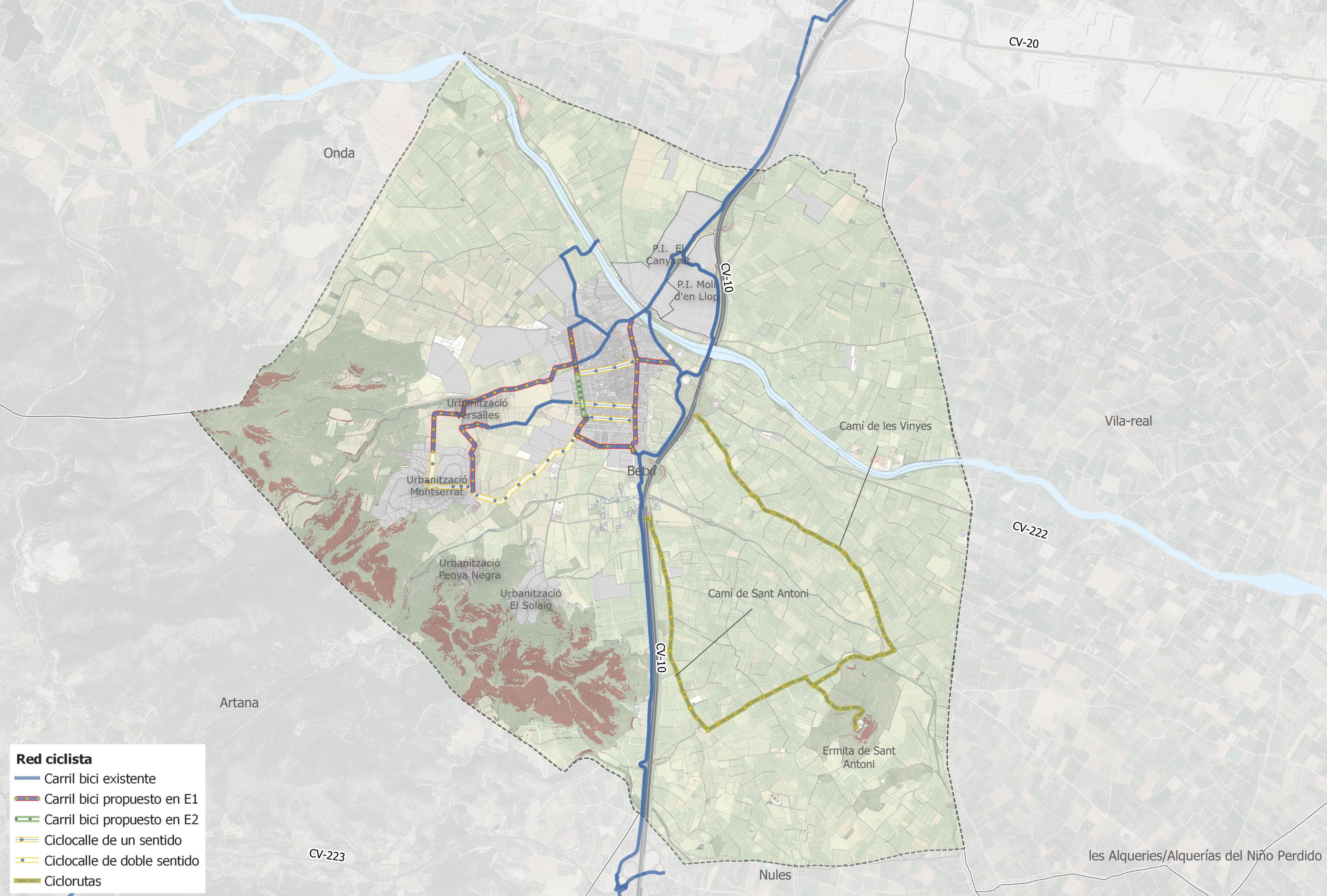
- Carril bici existente
- Carril bici propuesto a corto plazo (1-2 años)
- Ciclocalle un sentido propuesta a corto plazo (1-2 años)
- Ciclocalle doble sentido propuesta a corto plazo (1-2 años)
- Ciclorutas

Centros de atracción

- Equipamientos

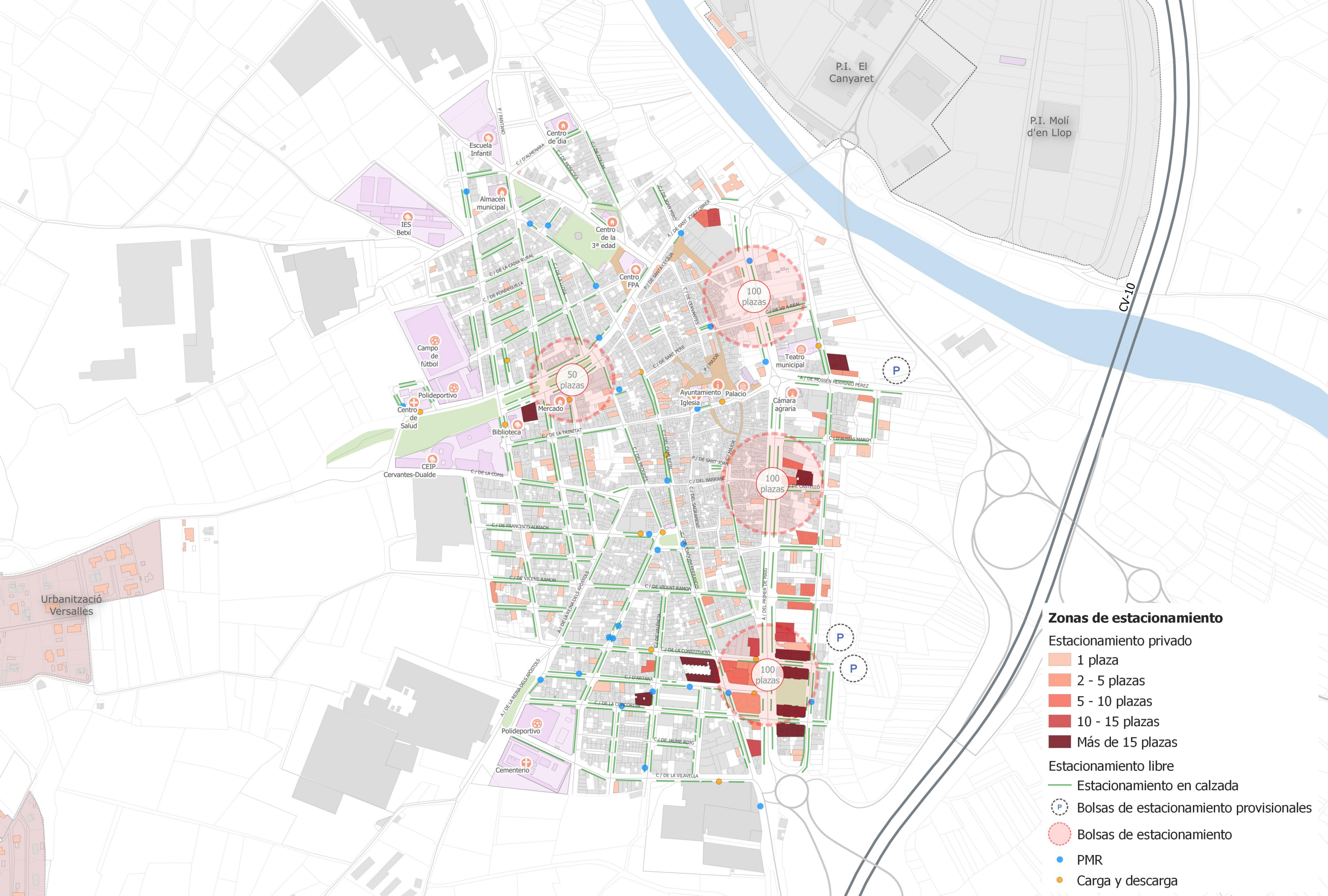






Red ciclista

- Carril bici existente
- Carril bici propuesto en E1
- Carril bici propuesto en E2
- Cidocalle de un sentido
- Cidocalle de doble sentido
- Ciclorutas



Zonas de estacionamiento

Estacionamiento privado

- 1 plaza
- 2 - 5 plazas
- 5 - 10 plazas
- 10 - 15 plazas
- Más de 15 plazas

Estacionamiento libre

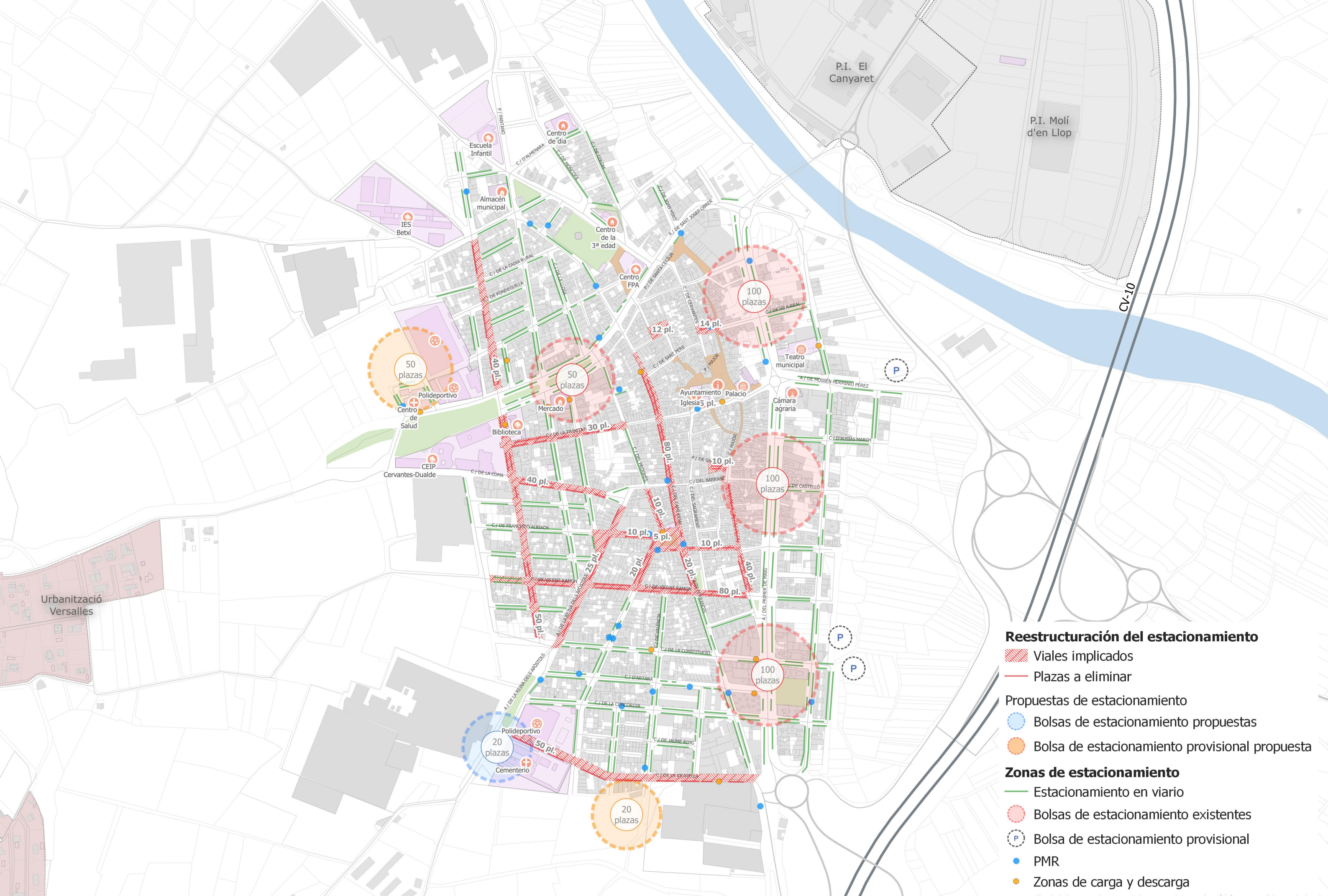
Estacionamiento en calzada

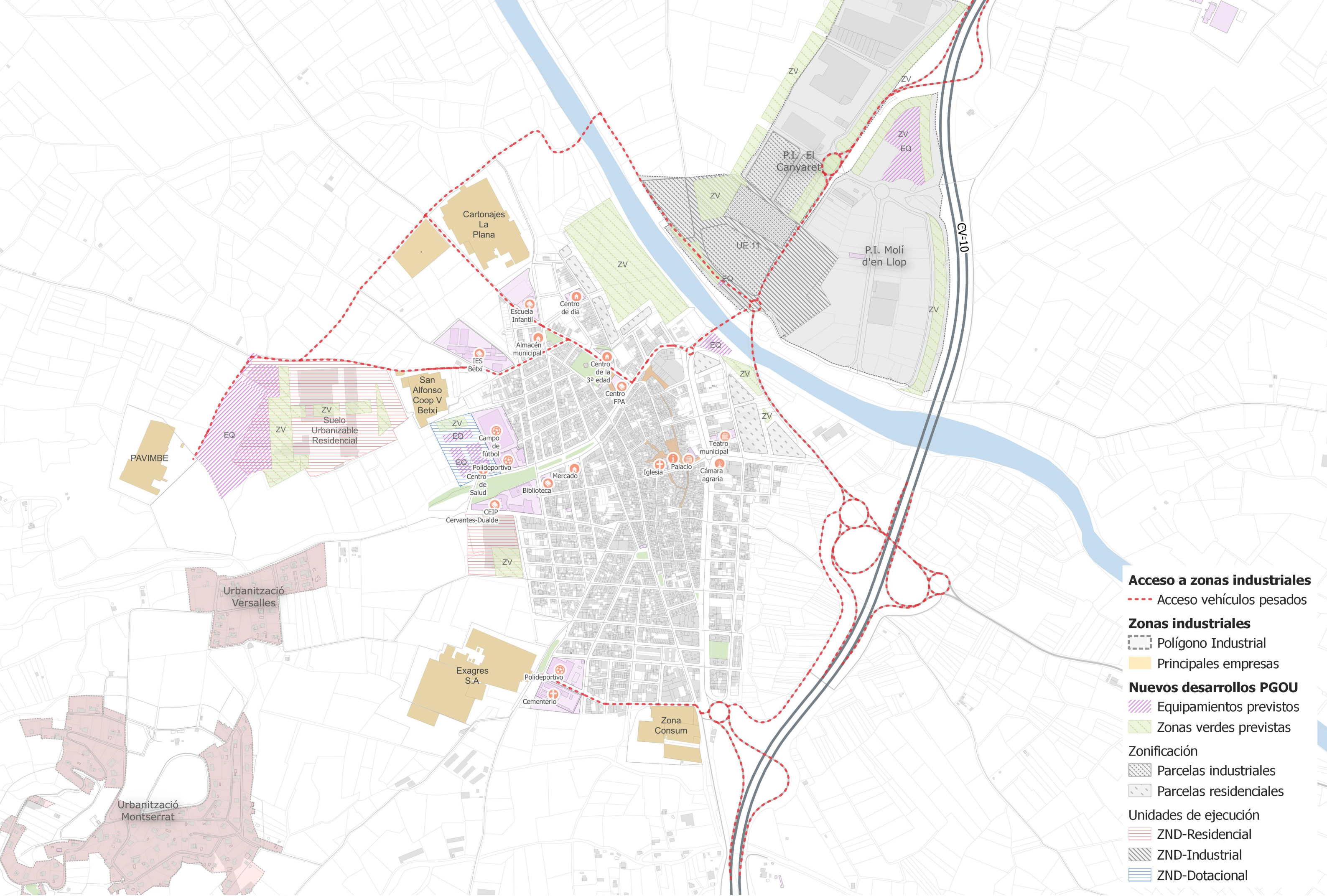
Bolsas de estacionamiento provisionales

Bolsas de estacionamiento

PMR

Carga y descarga





Acceso a zonas industriales

--- Acceso vehículos pesados

Zonas industriales

Polígono Industrial

Principales empresas

Nuevos desarrollos PGOU

Equipamientos previstos

Zonas verdes previstas

Zonificación

Parcelas industriales

Parcelas residenciales

Unidades de ejecución

ZND-Residencial

ZND-Industrial

ZND-Dotacional

ANEXO I

ADENDA AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE TRAS EL INFORME
AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BETXÍ



Equipo Redactor

planifica

Promotor



Coordinador del plan

Javier Carmona Esteve

Índice

1. INTRODUCCIÓN	3
Revisión listado de informes	3
Documentos vinculados	3
Fase : Consultas AAPP y público interesado 09/01/2023	3
Fase : Informe Ambiental y Territorial Estratégico 29/05/2023	3
2. ÍNDICE INFORMES	4
3. LISTADO DE CORRECCIONES RESPECTO A ORGANISMO E INFORME ...	5
Nº00 INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO.	5
Nº01.01 INFORME SOBRE SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE.	6
Nº01.02 INFORME DEL RIESGO DE INUNDACIÓN.	6
Nº02 INFORME DEL SERVICIO DE MOVILIDAD.	6
Nº03 INFORME TÉCNICO DEL SERVICIO DE PLANIFICACIÓN.....	7
Nº04 INFORME SERVICIO DE PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA	7
Nº05 INFORME SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE. VÍAS PECUARIAS.....	8
Nº06 INFORME SOBRE CONSULTA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO Y CALIDAD DEL AIRE	8

1. INTRODUCCIÓN

La presente adenda al documento del PMUS en tramitación, redactada previa a su exposición al público contiene la enumeración de las principales cuestiones señaladas por los informes sectoriales durante su evaluación ambiental, refiriendo los cambios y actualizaciones introducidos en el documento.

Se ha incorporado aquella información derivada de las interacciones entre las diferentes áreas del ayuntamiento y las entidades que han participado, no obstante, durante la exposición al público se continuará su difusión y realización de actividades de participación ciudadana que permitan un mejor conocimiento del documento y comprensión de su finalidad y objetivos, así como recoger información valiosa de los participantes.

Revisión listado de informes

Número de expediente: 178/2022/EAE

Municipio: Betxí

Denominación: PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Tipo de solicitud: EAES

Estado: Finalizado

Información general

Documentos vinculados

Fase: Remitido 23/12/2022

0 Documento Inicial Estratégico 23/12/2022 |

0 BORRADOR PLAN MOVILIDAD 23/12/2022 |

Fase : Consultas AAPP y público interesado 09/01/2023

3.01 SOLICITUD INFO DG POL TERRITORIAL Y PAISAJE 09/01/2023

3.02 SOLICITUD INFO SER MOV URBANA 09/01/2023 |

3.03 SOLICITUD INFO SER. PLANIFICACIÓN 09/01/2023 |

3.04 SOLICITUD INFO SERV PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA 09/01/2023

3.05 SOLICITUD INFO SOGF VÍAS PECUARIAS 09/01/2023

3.06 SOLICITUD INFO SUB DG CAMBIO CLIMÁTICO 09/01/2023

3.07 SOL INFORME CARRETERAS DIPUTACIÓN DE CASTELLÓN 09/01/2023

4.01.01 INF DG PTP INFORME SIVP 15/02/2023 |

4.01.02 INF DG PTP INFORME PATRICOVA 25/05/2023

4.02.01 INF SERV MOVILIDAD 06/06/2023

4.03 INFO SERV PLANIFICACIÓN CARRETERAS GVA 18/05/2023

4.04 INFO SERV PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA 11/04/2023

4.05 INFO SOGF VIAS PECUARIAS 19/05/2023

4.06 INFO SUB DG CAMBIO CLIMATICO 05/04/2023

Fase : Informe Ambiental y Territorial Estratégico 29/05/2023

6.01 Acuerdo IATE PMUS 29/05/2023 |

<http://agroambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguiment-d-expedients>

2. ÍNDICE INFORMES

Nº 00 EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

6.01 Acuerdo IATE PMUS 29/05/2023

Nº 01.01 INFORME SERVEI D'INFRAESTRUCTURA VERDA I PAISATGE.

4.01.1 INF DG PTP INFORME SIVP 15/02/2023

Nº 01.02 INFORME DEL RISC D'INUNDACIÓ

4.01.02 INF DG PTP INFORME PATRICOVA 25/05/2023

Nº 02 INFORME SERV. MOVILIDAD

4.02.01 INF SERV MOVILIDAD 06/06/2023

Nº 03 INFORME SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

4.03 INFO SERV PLANIFICACIÓN CARRETERAS GVA 18/05/2023

Nº 04 INFORME SERVICIO DE PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA

4.04 INFO SERV PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA 11/04/2023

Nº 05 INFORME SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE

4.05 INFO SOGF VIAS PECUARIAS 19/05/2023

Nº 06 INFORME SOBRE CONSULTA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO Y CALIDAD DEL AIRE

4.06 INFO SUB DG CAMBIO CLIMATICO 05/04/2023

3. LISTADO DE CORRECCIONES RESPECTO A ORGANISMO E INFORME

Nº00 INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO.**Expediente: 178-2022-EAE****Dirección General del Medio Natural y de Evaluación Ambiental.****Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica. 29/05/2023**

Favorable con las siguientes consideraciones que se han incorporado al Plan:

Se ha completado el PMUS con las consideraciones reseñadas en el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje tal como se indica en el informe nº1.1.

El PMUS ha incorporado las cuestiones del informe de PATRICOVA relativas a los proyectos de ejecución, tal como se indica en el informe nº1.2.

Se ha completado el PMUS con las determinaciones del informe de movilidad de acuerdo a lo que se indica en el informe nº2.

El PMUS ha considerado seguir las indicaciones realizadas por el Servicio de Planificación y Proyectos de la Diputación de Valencia, tal como se muestra en el informe nº3.

Se ha completado el PMUS con las determinaciones del informe relativo a la protección de la atmósfera, tal y como se indica en el informe nº4.

Se ha completado el PMUS con las determinaciones del informe del servicio territorial de medio ambiente sobre las vías pecuarias, tal y como se indica en el informe nº5.

El PMUS se ha completado de acuerdo a lo indicado en materia de cambio climático, tal como se muestra en el informe nº6.

Además, de acuerdo a las indicaciones del IATE se ha incorporado:

1. Indicadores para el seguimiento medioambiental del PMUS. Se ha incorporado la metodología para el cálculo de la huella de carbono derivada del modelo de movilidad propuesto y se han incorporado los indicadores de seguimiento de carácter medioambiental, en concreto, emisiones CO2 equivalente, NO2, COV, CO, SO2, material particulado, gasto energético municipal, emisiones contaminantes y consumo de energía (Tep).
2. Se ha incorporado el procedimiento para el seguimiento de la contaminación acústica derivada del modelo de movilidad propuesto y el indicador correspondiente del nivel sonoro externo.

Se ha completado la propuesta de indicadores de seguimiento con los valores iniciales y los valores objetivos a alcanzar.

Documentos modificados: Doc. I Diagnóstico, Doc. II Propuestas.

Nº01.01 INFORME SOBRE SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE.**Núm. Expediente EAE: 178-2022 EAE / Núm. Expediente SIVP: EP-2023/016****Dirección General de Política Territorial y Paisaje.****Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje. 15/02/2023**

Se ha modificado el nombre del capítulo de afecciones ambientales pasando a nombrarse Infraestructura verde, tanto en el documento diagnóstico como en el documento de propuestas.

Documentos modificados: Doc. I. Diagnóstico. Doc. II. Propuestas

Nº01.02 INFORME DEL RIESGO DE INUNDACIÓN.**S/Ref:178/2022-EAE / N/Ref: 23013_12021_R PMUS****Dirección General De Ordenación del Territorio y Paisaje.****Servicio de Gestión Territorial. 25/05/2023**

Se ha incorporado la consideración de que los proyectos específicos deberán ser informados por el órgano competente en materia de inundabilidad.

Documentos modificados: Doc. II Propuestas.

Nº02 INFORME DEL SERVICIO DE MOVILIDAD.**Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible.****Servicio de Movilidad Urbana. 06/06/2023**

1. Se han nombrado las principales urbanizaciones de Betxí y se ha obtenido el total de población de cada una de ellas.
2. Se ha incluido información sobre la movilidad de los residentes del municipio: Movilidad Obligada de los residentes, donde se ha incluido el reparto modal de este tipo de movilidad, y se han incluido los principales destinos externos de educación, sanidad, compras y asistencias sociales.
Además, se han obtenido datos de telefonía móvil para analizar los viajes externos al municipio por motivos de trabajo de los residentes, el análisis en relación con los municipios de residencia de los trabajadores de en los polígonos industriales de Betxí y se ha completado la información relativa a los servicios de transporte público con información proporcionada por el Plan de Movilidad Metropolitana de Castelló.
3. Se ha completado la información relativa a los servicios de transporte público con información proporcionada por el Plan de Movilidad Metropolitana de Castelló.

4. Se ha incorporado información de los presupuestos municipales anuales de los últimos 6 años. Se observa que la inversión media anual asciende a 550.000€ en proyectos similares a los propuestos en el PMUS.

5. Se ha añadido una actuación que considera la relación con la movilidad entre las urbanizaciones y el núcleo central. Se ha propuesto conexión mediante itinerarios ciclistas o ciclopeatonales.

Se han eliminado del Plan de Actuación las propuestas (MA01.11 y MA01.12) que no son suficientemente concretas para poder mejorar así la valoración. Estas propuestas se han incluido en el diagnóstico como sugerencias.

Se realiza una propuesta a nivel comarcal para la creación de la Mesa de Movilidad.

6. Se incluye en el Plan de Actuación un gráfico donde se asigna el total de inversión para cada administración pública implicada.

Además, se indica el presupuesto total tanto para cada una de las fases establecidas (corto plazo, medio plazo y largo plazo), como para cada una de las anualidades.

Documentos modificados: Doc. I Diagnóstico, Doc. II Propuestas.

Nº03 INFORME TÉCNICO DEL SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

NºINF: 14.424-2023 / S. Ref: 178/2022-EAE

**Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible.
Servicio de planificación. 18/05/2023**

Se ha incluido en el documento de diagnóstico que en el año 2020 se aprobó el proyecto CV-007 de transporte público y se han añadido las líneas que no estaban.

Se ha indicado que para las propuestas de la línea de actuación M04-Red Ciclable que puedan tener afección sobre la red existente CR-10, deberán ser consultadas previamente a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Documentos modificados: Doc. I Diagnóstico, Doc. II Propuestas.

Nº04 INFORME SERVICIO DE PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA

Expediente: 178-2022 EAE

**Dirección General de Calidad y Educación Ambiental
Servicio de Protección de la Atmósfera. 11/04/2023**

Se han incluido indicadores para el seguimiento del ruido y las emisiones contaminantes de la atmósfera, lo que permitirá dar seguimiento a los posibles impactos que generan estas afecciones ambientales.

Documentos modificados: Doc. I Diagnóstico, Doc. II Propuestas.

Nº05 INFORME SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE. VÍAS PECUARIAS**N/Ref: PU_2023_03, S/Ref: 178/2022-EAE, S/Ref: 40/2023, S/Ref: C 08/2023****Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica.****Servicio de ordenación y gestión forestal. 19/05/2023**

Favorable.

Se incluye que cualquier tipo de actuación o modificación en tramos que formen parte de vías pecuarias deberá contar con la autorización de la Conselleria competente y deberá permitir el tránsito ganadero, así como los demás usos compatibles.

Además, la instalación de cualquier elemento en el dominio público pecuario también deberá ser autorizado por la Conselleria competente. También se ha indicado que las vías pecuarias quedarán señalizadas como vía pecuaria conforme a las especificaciones del anexo I que acompaña el presente informe.

Se añade que se cumplirán las normas de Seguridad de Prevención de Incendios Forestales.

Por otro lado, se han reubicado los puntos de recarga rápida o semi-rápida previstos en la actuación EE01.1, ubicándolos fuera del dominio público pecuario, de acuerdo a lo establecido en el artículo 35.2 de la Ley 3/2014.

Documentos modificados: Doc. II Propuestas.

Nº06 INFORME SOBRE CONSULTA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO Y CALIDAD DEL AIRE**S/REF: 178/2022-EAE / N/REF: IC/RGB/JVS/05/2023****Dirección General del Cambio Climático****Servicio de Coordinación de Políticas de Cambio Climático. 05/04/2023**

En la actuación PE01.1 se incluye que el Plan de Movilidad prevé una reserva de aparcamiento para uso exclusivo de vehículos libres de emisión en las vías públicas y en los aparcamientos disuasorios, en aplicación del artículo 65 de la Ley 6/2022. Además, se añade que estas plazas reservadas deberían ubicarse en zonas próximas a los puntos de recarga propuestos y posteriormente deberían habilitarse en el resto de municipio.

Documentos modificados: Doc. II Propuestas.