ACTUALITZACIÓ DEL PLA DE MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE DE L'AGLOMERACIÓ ES1016: L'HORTA I L'ÀREA METROPOLITANA

CEAM
FUNDACIÓN CENTRO DE ESTUDIOS AMBIENTALES DEL MEDITERRÁNEO

GENERALITAT VALENCIANA

AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

Aprovat pel Consell en data 29-03-2019

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ 4

2. FONAMENTS JURÍDICS 7

3. DIAGNÒSTIC DELS NIVELLS DE CONTAMINANTS A L'AGLOMERACIÓ DE L'HORTA (ZONA ES1016) EN EL PERÍODE 2010-2015 9

3.1. L'aglomeració ES1016: l'Horta. Característiques 9

3.2. Descripció de la XVVCCA a la zona ES1016: l'Horta 10

3.3. Estadístiques, tendències i compliment legislatiu a la zona ES1016 14

3.3.1. Estadístiques de concentracions per contaminant en el període 2010-2015 14

3.3.2. Tendències en el període 1996-2015 17

3.3.3. Compliment dels valors legislats en el període 2010-2015 18

3.4. Caracterització dels nivells de contaminants a la zona ES1016 22

3.4.1. Patrons diaris i setmanals 22

3.4.2. Influència de les condicions atmosfèriques. Estacionalitat i variacions interanuals 24

4. ANÀLISI DE LA CARACTERITZACIÓ DEL DIÒXID DE NITROGEN PER MITJÀ DE DOSIMETRIA PASSIVA I LA RELACIÓ QUE PRESENTA AMB EL TRÀNSIT EN LA CIUTAT DE VALÈNCIA 30

4.1. Detall de l'estudi 30

4.2. Conclusions de les campanyes de dosimetria 55

5. EMISSIONS I MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE A VALÈNCIA 57

5.1. Dades bàsiques 57

5.2. Actividades Industriales Sometidas a Autorización Ambiental Integrada 60

6. MEDIDAS Y ACTUACIONES MUNICIPALES 62

6.1. Accions per a la millora i la regulació de l'aparcament a diverses zones de la ciutat 63

6.2. Impuls de la bicicleta com a mitjà de transport net i sostenible en la ciutat 72

6.3. Millora dels itineraris per a vianants en tota la ciutat 87

6.4. Millora i foment del transport públic en la ciutat 99

6.5. Accions per a la planificació, la regulació i la millora del repartiment comercial en la ciutat 118

6.6. Augmentar les zones de vianants en el centre de la ciutat 124

6.7. Pacificació del trànsit en diverses zones de la ciutat 131

6.8. Participació ciutadana per a la mobilitat 138

7. ACTUACIONS EN L'ÀMBIT AUTONÒMIC 143
7.1. Principales líneas de actuación en Calidad Ambiental: 144
7.1.1. Ampliació de la Xarxa Valenciana de Vigilància I Control de la Contaminació Atmosfèrica 146
7.1.2. Revisió dels emplaçaments de la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica 148
7.1.3. Campanyes de dosimetria per NO_2 en l'aglomeració de València 150
7.1.4. Disseny d'una aplicació de mòbil de qualitat de l'aire. "Aire genval" 153
7.1.5. Signatura d'un conveni de col·laboració entre la Generalitat i l'Ajuntament de València 155
7.2. Principals línies d'actuació en infraestructura i transports: 156
7.2.1. Pla d'acció territorial 157
7.2.2. Pla de Mobilitat Metropolitana de València 161
7.2.3. Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible 162
7.2.4. Ajudes per a la instal·lació d'infraestructures de recàrrega per a vehicles elèctrics 165
7.2.5. Premis de la Setmana Europea de la Mobilitat Sostenible a la Comunitat Valenciana 166
7.2.6. Mesures de reducció de les emissions de les obres de construcció/demolició 167

8. 8. ACTUACIONS ESTATALS 168
8.1. Pla Nacional de Qualitat de l'Aire i Protecció de l'Atmosfera 2013-2016. Pla Aire 169

9. ACTUACIONS DE L'AUTORITAT PORTUÀRIA 173
9.1. Instal·lació d'una estació de subministrament de gas natural liquat al Port de València 176
9.2. Incentivar l'ús del ferrocarril per a la càrrega import/export al Port de València 178
9.3. Existència de xarxa de control de qualitat atmosfèrica al Port de València 180
9.4. Substitució de la flota de vehicles de servei per vehicles elèctrics i híbrids 181
9.5. Bonificació als vaixells que utilitzen combustibles més nets durant l'estada en port 182
9.6. Bonificació a les terminals de mercaderies que utilitzen combustibles més nets en les seues operacions de manipulació de càrrega 183
9.7. Instal·lació d'un pàrquing per a bicicletes en l'Autoritat Portuària de València 185
9.8. Creació d'una eina per a compartir cotxe en l'accés a les instal·lacions del Port de València 186

10. ACTUACIONS COORDINADES ENTRE DIFERENTS ADMINISTRACIONS 187
10.1. Parc Central 188

11. ANNEX I. INFORMACIÓ ADDICIONAL 191
11.1. Informació en la web municipal 191
11.1.1. Foment de l'ús de la bicicleta 191
11.1.2. Foment de l'ús del transport públic 196
11.1.3. Creació d'itineraris de vianants 200
11.1.4. Annex actuació 6.1. Informació addicional 202
11.2. Informació en la web de la Generalitat 203

12. SEGUIMENT I REVISIÓ DEL PLA 206

13. BIBLIOGRAFIA I REFERÈNCIES 207

1. INTRODUCCIÓ

La ciutat de València té, actualment, un total de 787.266 habitants i és el centre d'una extensa àrea metropolitana que en supera el milió i mig. Representa el 16 % de la població de la Comunitat Valenciana i és, per grandària demogràfica, la tercera ciutat d'Espanya després de Madrid i Barcelona.

La ciutat és, fonamentalment, una àrea de serveis la influència de la qual arriba molt més enllà dels límits del terme municipal. Actualment la població ocupada en el sector de serveis és el

83 % del total, amb una gran importància de les activitats de demanda final, del comerç al detall i a l'engròs, dels serveis especialitzats a empreses i d'activitats professionals.

No obstant això, la ciutat manté una base industrial important, amb un percentatge de població ocupada del 14 %, formada per petites i mitjanes empreses entre les quals destaquen els sectors del paper i les arts gràfiques, de la fusta i el moble, de productes metàl·lics i de calçat i confecció.

El seu dinamisme com a centre econòmic i com a lloc de referència per a múltiples activitats econòmiques es reflecteix en la puixança d'institucions clau per al desenvolupament econòmic com ara Fira València, el Port Autònom, la Borsa, el Palau de Congressos o les universitats.

València també té institucions culturals importants amb un pes creixent en el seu desenvolupament: el Palau de les Arts, l'IVAM, el Palau de la Música o la Ciutat de les Arts i les Ciències, que aporten un innegable valor afegit a la ciutat i a l'entorn metropolità com a centre cultural i d'oci.

D'altra banda les activitats agràries, a pesar de tindre una importància relativament inferior, perviuen al terme municipal, i ocupen un total de 3.348 hectàrees, la major part de cultius hortícoles.

La contaminació de l'aire urbà constitueix un problema mediambiental de solució complexa. La gestió de la contaminació atmosfèrica a les ciutats ens planteja un repte important, ja que s'han de portar a terme accions i adoptar mesures i decisions que han de fer canviar les pautes i els comportaments de la ciutadania pautes i comportaments s'han anat establint, i que són el reflex d'una cultura caracteritzada per les necessitats de mobilitat.

Es tracta, doncs, d'un problema mediambiental d'una importància cultural profunda, i per a solucionar-lo cal implementar accions múltiples i variades des de diversos àmbits d'actuació, abordar diversos aspectes com ara l'ordenació del trànsit, la transformació de carrers en zones de vianants, la introducció de formes noves de mobilitat no motoritzada, la creació d'infraestructures de transport públic noves i la millora de les que ja hi ha, així com la conscienciació i la sensibilització ciutadana. En definitiva, la promoció de models urbans que fomenten la mobilitat sostenible i l'estalvi energètic, entre altres aspectes.

D'acord amb el que estableix l'Agència Europea de Medi Ambient, la contaminació atmosfèrica és un problema d'abast local, paneuropeu i hemisfèric.

"La contaminació atmosfèrica provoca danys a la salut humana i als ecosistemes. Una gran part de la població viu en ambients no saludables, si ens atenim als criteris en vigor. Per a ser sostenible, Europa s'ha de mostrar ambiciosa i imposar requisits legislatius més estrictes." (Hans Bruyninckx, director executiu de l'AEMA.)

L'emissió de contaminants a les ciutats té com a origen principal el trànsit rodat. Per això, es pot establir una relació estreta entre les emissions de trànsit i la qualitat de l'aire que en resulta en relació amb els òxids de nitrogen i les partícules. Però no sempre hi ha una clara relació lineal entre el descens

de les emissions i les concentracions atmosfèriques detectades en l'aire ambient, i les raons d'aquest fet són complexes. Això implica un esforç per part de les diverses administracions en l'anàlisi de la situació i en l'elaboració de plans de millora de la qualitat de l'aire, a fi d'actuar en les situacions d'una contaminació elevada a entorns habitats amb una densitat alta de població, les emissions de la qual tenen l'origen, principalment, en els hàbits de les persones residents o usuàries mateixes.

Les xarxes de vigilància de la qualitat de l'aire proporcionen un diagnòstic de la qualitat d'aquest element en aquests entorns que permet alertar de l'existència d'un problema de contaminació a la zona avaluada i que, per tant, proporcionen una eina bàsica per a establir una gestió ambiental adequada a l'hora de portar a terme plans de millora de la qualitat de l'aire en una zona o aglomeració urbana. De la mateixa manera, les xarxes de vigilància de qualitat de l'aire donen cobertura a la necessitat d'oferir a la societat un servei informatiu millor sobre la qualitat d'aquest element, d'acord amb la normativa actual sobre l'avaluació i la gestió de la qualitat de l'aire ambient, en què s'incideix en l'elaboració de procediments perquè el públic tinga una llibertat d'accés a la informació més elevada, i aconseguir d'aquesta manera una millora en la protecció ambiental per mitjà de la transparència en la gestió de la informació.

Aquest pla constitueix un pas més en la lluita contra la contaminació atmosfèrica que es desenvolupa de manera intensiva i determinant durant els últims anys en l'àmbit local i autonòmic, com a conseqüència de les superacions reiterades de valors límit de concentració d'òxids de nitrogen a la ciutat de València per damunt dels nivells desitjables per a la salut de la ciutadania. Des de l'entrada en vigor de la Directiva 1999/30/CE, que establia, entre altres, valors límit nous per al diòxid de nitrogen, es va assenyalar aquest paràmetre com un "paràmetre crític" que podia presentar dificultats pel que fa al compliment del valor límit, de manera especial a grans ciutats com València.

L'adopció del document "Plans per a la millora de la qualitat de l'aire de l'aglomeració ES1016: l'Horta (València i entorn metropolità)", aprovat pel Consell el 30 de maig de 2013, va suposar l'inici i el desenvolupament d'una sèrie de mesures per a acomplir les exigències de la posterior Directiva 2008/50/CE.

Com a conseqüència dels canvis que s'han anat produint en les polítiques locals i després d'avaluar les mesures i actuacions que s'han anat plasmant en el pla vigent fins ara, amb els nivells actuals d'òxids de nitrogen a la ciutat de València, es requereix, i és fonamental, l'actualització d'aquest pla, així com establir un horitzó el 2020 amb l'aplicació de mesures noves que, actualment, s'estan portant a terme i d'altres que s'implantaran en breu.

La Direcció General del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural, que té la competència de la gestió i l'avaluació de la qualitat de l'aire a la Comunitat valenciana, en col·laboració amb l'Ajuntament de València, conscient de la problemàtica sobre la contaminació atmosfèrica per diòxid de nitrogen que s'ha estat observant durant els últims anys, tal com s'analitza de manera detallada en aquest document, va constituir l'abril del 2016, el grup de treball per a l'actualització i elaboració del Pla de millora de la qualitat de l'aire de l'aglomeració ES1016: l'Horta i l'entorn metropolità, segons el conveni de col·laboració en matèria de protecció del medi ambient atmosfèric al terme municipal de València, entre la Generalitat i l'Ajuntament de València, que es va signar l'any 2012. El grup de treball està format pel personal dels serveis de Qualitat i Anàlisi Mediambiental, Control Acústic i Platges i del Servei de Circulació, Transports i Infraestructures de l'Ajuntament de València, així com el Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural i el Servei de Mobilitat Urbana de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori. A més, hi participen investigadors de la fundació del Centre d'Estudis Ambientals del Mediterrani (Fundació CEAM). Tot això, coordinat per la Subdirecció General del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental.

Després de reunions successives del grup de treball, es va dur a terme l'elaboració i l'aprovació d'aquest document.

El document conté un diagnòstic de la qualitat de l'aire de l'aglomeració, una anàlisi de la caracterització del diòxid de nitrogen i la relació d'aquest amb el trànsit en la ciutat de València, una anàlisi de les emissions causades per aquest contaminant, tant pel trànsit rodat com per les activitats d'origen industrial. A partir d'això, s'estableixen una sèrie de mesures que es tradueixen en actuacions competencials en l'àmbit municipal, principalment, així com autonòmiques, que van encaminades a aconseguir una disminució dels nivells mitjans de diòxid de nitrogen a València. També es destaca una de les mesures estatals principals i més important, establida en el Pla nacional de qualitat de l'aire, que suposa una eina imprescindible per a dur a terme mesures de restricció de trànsit a les ciutats (zones urbanes d'atmosfera protegida) pels ajuntaments interessats.

2. FONAMENTS JURÍDICS

En l'àmbit autonòmic, el Decret 158/2015, de 18 de setembre, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament orgànic i funcional de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural i el Decret 80/2016, d'1 de juliol, del Consell de modificació del Decret 158/2015, estableix el nivell administratiu de la Direcció General del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental a la qual, per mitjà del Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera, correspon l'explotació i la gestió del sistema de vigilància i el control de la qualitat de l'aire.

En concret, el Decret 161/2003, de 5 de setembre, del Consell de la Generalitat, pel qual es designa l'organisme competent per a l'avaluació i la gestió de la qualitat de l'aire ambient a la Comunitat Valenciana i es crea la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica, estableix una sèrie de directrius importants que ha de tindre en compte l'actual Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural. Aquest decret estableix que la que és ara la Direcció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental és l'òrgan competent per a una sèrie d'actuacions, entre les quals destaquen l'avaluació i la gestió de la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica. Així mateix, estableix que la Direcció General, en l'exercici de les seues competències, pot disposar del suport tècnic i científic d'institucions de referència per a la vigilància i el control de la qualitat de l'aire. Aquestes institucions, si escau, han de desenvolupar, a més, tasques d'investigació i desenvolupament tecnològic relacionades amb aquestes activitats.

La regulació en l'ordenament jurídic espanyol en relació amb la problemàtica de la contaminació atmosfèrica es basa en la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, que estableix en l'article 16.2 que les comunitats autònomes, en els terminis establits reglamentàriament, adoptaran plans de millora de la qualitat de l'aire per a aconseguir els objectius de qualitat d'aquest element, en els terminis determinats, a les zones on els nivells d'un contaminant regulat, o més d'un, superen aquests objectius.

Els plans també preveuen procediments per al seguiment del seu compliment i per a la revisió d'aquests. La revisió d'aquests plans s'ha de produir quan la situació de la qualitat de l'aire ho aconselle o quan hi haja constància que, amb les mesures aplicades, no s'aconseguiran els objectius de qualitat en els terminis estipulats.

Així mateix, el punt 4 de l'article esmentat estableix que "els municipis amb una població superior a 100.000 habitants i les aglomeracions, en els terminis reglamentàriament establits, han d'adoptar plans i programes per al compliment i la millora dels objectius de qualitat de l'aire, en el marc de la legislació sobre seguretat viària i de la planificació autonòmica. Per a l'elaboració d'aquests plans i programes cal tindre en compte els plans de protecció de l'atmosfera de les comunitats autònomes respectives".

El Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, en l'article 24.6 estableix que les entitats locals, en l'àmbit de les seues competències, poden elaborar els seus plans, que tindran en compte els de les comunitats autònomes respectives i els nacionals.

El Reial decret 39/2017, de 27 de gener, pel qual es modifica el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, aclareix i completa els criteris per a garantir la qualitat adequada de l'avaluació de la qualitat de l'aire. Revisa els criteris d'ubicació dels punts de mesurament i adapta els mètodes de referència per al mesurament d'alguns contaminants.

La gestió de la qualitat de l'aire en l'àmbit europeu es basa en la normativa següent:

Directiva 2004/107/CE, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics, estableix valors objectiu per a aquests contaminants.

Així mateix, la Directiva 2008/50/CE, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, que estableix els nivells permesos de diòxid de sofre, diòxid de nitrogen i òxids de nitrogen, ozó, benzé, monòxid de carboni, partícules i plom, disposa, en l'article 23, que "quan, en determinades zones o aglomeracions, els nivells de contaminants en l'aire ambient superen qualsevol valor límit o valor objectiu, així com el marge de tolerància corresponent a cada cas, els estats membres s'asseguraran que

s'elaboren plans de qualitat de l'aire per a aquestes zones i aglomeracions amb la finalitat d'aconseguir respectar el valor límit o el valor objectiu corresponent".

La decisió d'execució de la Comissió, de 12 de desembre de 2011, per la qual s'estableixen disposicions per a les directives 2004/107/CE i 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, en relació amb l'intercanvi recíproc d'informació i la notificació sobre la qualitat de l'aire ambient, estableix disposicions d'aplicació de les directives esmentades pel que fa a l'obligació dels estats membres d'informar sobre l'avaluació i la gestió de la qualitat de l'aire ambient i l'intercanvi recíproc d'informació dels estats membres en relació amb les xarxes i estacions, així com els mesuraments de la qualitat de l'aire obtinguts a les estacions seleccionades.

Directiva 2015/1480, de la Comissió de 28 d'agost de 2015, per la qual es modifiquen diversos annexos de les directives 2004/107/CE i 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, en els quals s'estableixen les normes relatives als mètodes de referència, la validació de dades i la situació dels punts de mostreig per a l'avaluació de la qualitat de l'aire ambient.

3. DIAGNÒSTIC DELS NIVELLS DE CONTAMINANTS A L'AGLOMERACIÓ DE L'HORTA (ZONA ES1016) EN EL PERÍODE 2010-2015

3.1. L'aglomeració ES1016: l'Horta. Característiques

La Aglomeración ES1016: l'Horta comprende las siguientes comarcas y los cascos urbanos de los municipios:

AGLOMERACIÓ ES1016: L'HORTA

Comarca	**Municipios**
l'Horta Nord	Alboraia, Almàssera, Bonrepòs i Mirambell, Burjassot, Godella, Rocafort, Tavernes Blanques.
València	València
L'Horta Oest	Alaquàs, Aldaia, Manises, Mislata, Paterna, Picanya, Quart de Poblet, Torrent, Xirivella.
L'Horta Sud	Albal, Alfafar, Benetússer, Catarroja, Llocnou de la Corona, Massanassa, Paiporta, Sedaví
Nre. total de municipis	*25*
Àrea (km²)	*59*
Població	*1.373.037 habitants*

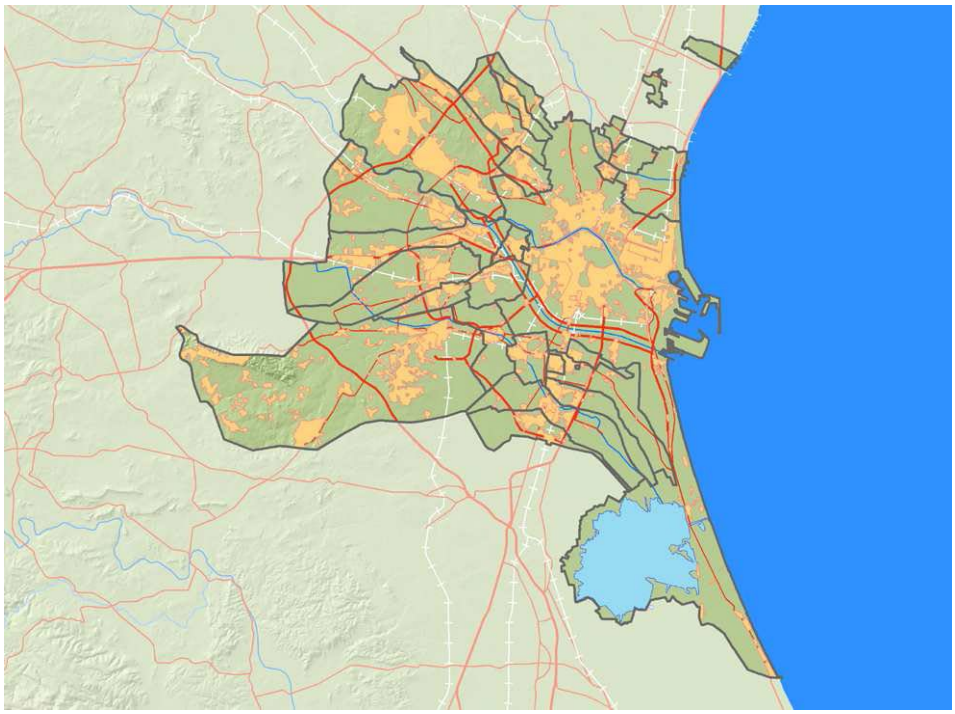


Figura 1. Aglomeració de l'Horta.

Estacions incloses a l'aglomeració ES1016: L'HORTA

Cod. Nac.	Nom	Municipi	Adreça
46078004	BURJASSOT-FACULTATS	BURJASSOT	C. Poliesportiu Municipal
46102002	QUART DE POBLET	Quart de Poblet	C. Adolfo Giménez del Río, s/n
46250047	VALÈNCIA-AV. FRANÇA	València	Av. França, núm. 60
46250050	VALÈNCIA-BULEVARD SUD	València	Bulevard Sud s/n (Pàrquing cementeri de València)
46250048	VALÈNCIA-MOLÍ DEL SOL	València	Av. Pío Baroja s/n
46250030	VALÈNCIA-PISTA DE SILLA	València	C. Filipines, s/n
46250046	VALÈNCIA-POLITÈCNIC	València	Camí de Vera s/n
46250043	VALÈNCIA-VIVERS	València	Jardins Municipals de Vivers

3.2. Descripció de la XVVCCA a la zona ES1016: l'Horta

La Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica (XVVCCA) està constituïda actualment per 64 punts de mesura de la qualitat de l'aire distribuïts per tot el territori de la Comunitat Valenciana. Les estacions estan dotades amb monitors automàtics de mesurament en continu dels contaminants establits en el RD 102/2011: diòxid de sofre (SO_2), monòxid de carboni (CO), òxids de nitrogen (NOx), ozó (O_3), partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10, 2,5 i 1 µm (PM10, PM2,5, PM1), i benzé (C_6H_6), a partir dels mètodes de referència també establits en la mateixa norma. D'altra banda, es fa un mostreig de PM10, de metalls pesants (plom, arsènic, cadmi i níquel) i de PM2,5, així com HAP, com ara el B(a)P, que s'obtenen al laboratori a partir de l'anàlisi de mostres de filtres diaris dels equips de captadors d'alt volum de la xarxa. Algunes estacions tenen, a més, torre meteorològica amb sensors de velocitat i direcció del vent, temperatura, humitat relativa, radiació solar, pressió atmosfèrica i precipitació.



Figura 2. Distribució actual (2016) d'estacions de la XVVCCA a la zona ES1016.

L'aglomeració[1] de l'Horta, conformada pels nuclis urbans de l'Àrea Metropolitana de València, té huit estacions automàtiques. La figura 2 mostra la configuració actual d'aquesta xarxa (de taronja, les estacions suburbanes i de roig, les estacions urbanes), resultat d'un procés d'optimització iniciat el 2008 i finalitzat al juny de 2010. Les modificacions respecte de la xarxa anterior van consistir en la integració d'una estació addicional el 2009 (València-Av. França), i en el trasllat de diverses estacions a nous emplaçaments (Aragó a València-Politècnic el 2008, Nuevo Centro a València-Molí del Sol el 2009, i Linares a València-Bulevard Sud el 2010). El propòsit d'aquests canvis va ser l'adaptació de la xarxa, tant a l'expansió de la ciutat des de 1994, any d'implantació de la xarxa, com als criteris establits per les directives europees noves en matèria de qualitat de l'aire, que es resumeixen més avall en aquest apartat.

La freqüència de registre de les mesures automàtiques és de deu minuts. Tota aquesta informació es transfereix al centre de control de la contaminació atmosfèrica de la DG del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural de la Generalitat Valenciana, i s'actualitza diverses vegades al dia la base de dades[2]. La xarxa està sotmesa a procediments de control i garantia de qualitat (manteniment i calibratge d'equips, seguiment d'incidències i validació de les dades) que asseguren la qualitat de la informació subministrada. La taula 1 mostra les variables mesurades en cadascuna de les huit estacions automàtiques de la xarxa, i en la figura 3 es mostren alguns dels elements que componen tota aquesta infraestructura.

1. La zonificació del territori és el punt de partida que estableix la legislació per a l'avaluació de la qualitat de l'aire. L'aglomeració és un tipus de zona definida com a "conurbació de població superior a 250.000 hab."

2. La web de la CAMACCiDR proporciona informació sobre els emplaçaments de la XVVCCA i accés a les mesures (temps real i històric). http://www.agroambient.gva.es/web/calidad-ambiental/calidad-del-aire

2016 CABINAS AGLOMERACIÓN L'HORTA																					
ESTACIÓN	ENTORNO	TIPO	ALTA	SO2	CO	NO	NO2	NOx	O3	PM1	PM2.5	PM10	C6H6	C7H8	C8H10	DIR	VEL	VMAX	TEM	H.R	RAD	PLU	PRE
FACULTATS	URB	FONDO	JUL 02	X	-	X	X	X	X		-	X				X	X	X	X	X	X	X	
Q.POBLET	URB	TRAF	ENE 94	X	-	X	X	X	X	X	X	X											
VIVEROS	URB	FONDO	FEB 02	X	-	X	X	X	X		X	X	-	-	-								
MOLI	SUBURB	TRAF	JUL 09	X	X	X	X	X	X	X	X	X											
POLITECNIC	SUBURB	FONDO	ABR 08	X		X	X	X	X	X	X	X											
BULEVARD S.	URB	TRAF	MAY 10	X	-	X	X	X	X			X											
P.SILLA	URB	TRAF	ABR 94	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
AV.FRANCIA	URB	TRAF	ENE 09	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X		X	X

Taula 1. Variables mesurades a les estacions automàtiques de l'aglomeració l'Horta.



Figura 3. (Esquerra) Aspecte exterior d'una estació de qualitat de l'aire. (Centre) Monitors de gasos a l'interior de la cabina. (Dreta) Servidors i pantalles de seguiment al centre de control.

Els criteris normatius que determinen la distribució dels punts de mesura en una zona són bàsicament relatius al nombre mínim i al tipus[3] d'estacions, així com als requisits que han de complir els emplaçaments pel que fa a les condicions de microimplantació i macroimplantació (annexos III, IV i X del RD 102/2011, relatius a la millora de la qualitat de l'aire). Es tracta d'un conjunt de disposicions per a l'harmonització de l'avaluació de la qualitat de l'aire en l'àmbit europeu, que possibilite la comparabilitat de la informació entre els diversos estats. D'una manera molt resumida, aquests criteris consisteixen en:

i) un nombre mínim d'estacions, que en cada zona depén dels nivells de contaminants registrats i de la població que presente (en el cas de l'aglomeració de l'Horta, la màxima exigència és per a l'avaluació del NO_2, que requereix, almenys, quatre estacions de mesurament);

3. La classificació per tipus fa referència a dos aspectes: el tipus d'àrea en què es troba l'emplaçament (urbà, suburbà i rural), i les fonts principals a què està exposat (trànsit, industrial, fons).

ii) per a la mesura de diòxid de nitrogen, les partícules, el monòxid de carboni i el benzé, cal disposar almenys d'una estació urbana de trànsit i una d'urbana de fons, i que el nombre d'estacions de qualsevol dels dos tipus no supere el doble de l'altre;

iii) per a la mesura de l'ozó es requereix, almenys, una estació suburbana per zona; i en aglomeracions, almenys el 50 % de les estacions s'han de situar a emplaçaments suburbans;

iv) entre les condicions de macroimplantació en destaquem dues, les dues aplicables a punts destinats a la protecció de la salut humana:

a) és necessària la disponibilitat de mesures en "àrees que registren les concentracions més altes a què la població es pot arribar a veure exposada durant un període significatiu en comparació del període de mitjana utilitzat per al càlcul del valor o valors límit",

b) i "Per regla general, els punts de mostreig hauran d'estar situats de manera que eviten el mesurament a microambients molt xicotets a les proximitats. En els emplaçaments de trànsit, els punts de mostreig han d'estar situats de manera que siguen, en la mesura que siga possible, representatius de la qualitat de l'aire d'un segment de carrer no inferior a 100 m de longitud".

v) al seu torn, les condicions de microimplantació, més concretes i objectives que les anteriors, preveuen aspectes com: l'altura apropiada de la presa de mostres i les distàncies mínimes a obstacles, per tal d'assegurar que no hi haja restriccions al flux de l'aire en el punt de mostreig, i les distàncies a la calçada i a encreuaments principals (almenys allunyades 25 m d'aquests), per tal de garantir la representativitat de les mesures en una àrea raonable al voltant de l'emplaçament de mesurament, etc.

L'apartat b del punt iv s'ha destacat perquè és revelador del grau de concreció de la norma respecte del concepte de representativitat espacial d'un punt de mesura. De fet, es tracta d'un tema complex, fins i tot discutible per part dels grups d'experts i expertes que treballen en les directrius d'implementació de la normativa[4]. La dificultat sobre la definició de la representativitat espacial afecta, sobretot, la mesura en entorns urbans, i radica en l'escala temporal a la qual ens referim Així, si parlem en termes de mitjanes horàries o diàries (a partir de les quals es defineixen en diversos valors límit i objectiu), només cal pensar que l'àrea de representativitat en un moment determinat, siga quin siga, canvia completament amb un gir lleu del vent o un canvi lleuger en la velocitat. La delimitació d'una àrea de representativitat resulta més fàcil d'abordar en escales de temps més elevades, per exemple en termes de mitjanes anuals, en què, fins i tot amb variacions interanuals, s'integren totes les situacions meteorològiques que afecten una zona o aglomeració en un cicle estacional complet.

Més enllà de la representativitat de cada emplaçament concret és important tindre en compte la representativitat d'una xarxa en relació amb el territori que comprén. Si ens referim a la xarxa d'una aglomeració, com en el cas que tractem, serà important disposar de mesures en els diversos entorns que conformen l'aglomeració: zones cèntriques i zones perifèriques (a sotavent i a sobrevent de les emissions de la ciutat); avingudes i carrers de trànsit intens representatius de les àrees de més exposició; parcs i zones verdes més allunyades del trànsit representatives dels nivells de fons a la ciutat, etc. Els criteris normatius abans esmentats tenen molt a veure amb aquest enfocament, perquè estableixen la necessitat de mesurar en punts de trànsit, però també en punts de fons urbà i en zones

4. FAIRMODE Survey on Spatial Representativeness Methods, JRC, 2015: "La representativitat espacial de les estacions de mesura de la qualitat de l'aire s'ha investigat i discutit intensament en FAIRMODE i AQUILA. No obstant això, fins ara no s'ha identificat cap procediment per a avaluar la representativitat espacial. Tampoc hi ha en la literatura científica un acord unificat per a abordar aquest problema tan complex".

FAIRMODE (Forum for Air quality Modeling) i AQUILA (Air Quality Reference Laboratories) són iniciatives europees per a promoure l'harmonització de l'ús de models i de les mesures de qualitat de l'aire per part dels estats membres, especialment, en l'aplicació de les directives europees sobre la qualitat de l'aire.

suburbanes, i estableixen, a més, unes ràtios entre els diversos tipus d'emplaçaments.

En aquest sentit la configuració actual de la xarxa a l'aglomeració de l'Horta millora substancialment la situació anterior al 2008, amb una xarxa dissenyada al començament dels anys noranta a partir d'altres criteris (els que s'estableixen en la Llei 38/1972, aleshores vigent, i en les disposicions de desenvolupament), i més centrada en la vigilància quasi exclusiva de "punts negres". En tot cas, la xarxa actual té la mancança d'un punt de mesura addicional de NO_2 per al compliment del primer aspecte destacat en el punt iv, és a dir, la mesura en àrees on es produeixen les màximes exposicions de la població. Aquesta carència es troba en via de solució perquè s'instal·larà imminentment un nou punt de mesura dins de l'àrea de nivells màxims. Aquesta àrea s'ha delimitat sobre la base de diverses campanyes sistemàtiques de mesures de NO2 amb dosimetria passiva en una xarxa densa de punts que comprén tota la zona i que permet determinar els gradients espacials de concentració en termes equivalents a mitjanes anuals.

Pel que fa a les fonts emissores de contaminants atmosfèrics a València, igual que passa a la major part de grans ciutats i zones urbanes, es pot afirmar que majoritàriament corresponen al trànsit rodat, i que els òxids de nitrogen i les partícules en suspensió són els contaminants que mereixen una atenció i un seguiment especials, ja que són els que emet principalment el trànsit, i poden provindre dels motors dels vehicles, del desgast dels frens i pneumàtics, i de l'abrasió del paviment pel rodament dels vehicles. Completen les emissions les procedents d'un conjunt de fonts puntuals disseminades per tota la ciutat: emissions residencials i del sector de serveis, activitats agrícoles dutes a terme a l'entorn de València, emissions associades a activitats de construcció pública i privada, i emissions relacionades amb l'activitat industrial, que inclou l'activitat del port de València, principalment descàrrega de materials a granel i trànsit marítim i rodat associat que, per la posició a l'est de l'aglomeració i pel predomini de les brises, dispersa habitualment les emissions sobre la ciutat.

3.3. Estadístiques, tendències i compliment legislatiu a la zona ES1016

Como continuación a los datos evaluados para el periodo 2005-2010 en el anterior documento "Planes para la mejora de la calidad del aire de la aglomeración ES1016: l'Horta (Valencia y entorno metropolitano), se realiza a continuación el análisis del periodo 2010-2015.

3.3.1. Estadístiques de concentracions per contaminant en el període 2010-2015

Aquest apartat proporciona una primera aproximació a les distribucions de les concentracions de cada contaminant a l'aglomeració de l'Horta. Per a fer-ho es mostren els estadístics més comuns a cada emplaçament de la xarxa en el període 2010-2015, calculats a partir de les mitjanes horàries. Els gràfics de la figura 4 recullen els percentils 25 i 75, la mediana, la mitjana, el mínim i el P99,.5 de les concentracions horàries dels contaminants més representatius. Els percentils 25,50 (mediana), 75 i 99,5 indiquen, respectivament, els valors per davall dels quals es troben el 25 %, 50 %, 75 % i el 99,5 % de les mesures.

Els contaminants considerats són: diòxid de sofre (SO_2), monòxid de carboni (CO), diòxid de nitrogen (NO_2), ozó (O_3), partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 i 2,5 µm (PM10 i PM2,5), i benzé (C_6H_6)[5]. Sense entrar de moment en més detalls, l'anàlisi dels estadístics fa possible una valoració general en què destaquen dos aspectes:

5. Altres espècies també mesurades en la xarxa com: NO, NOx, C_7H_8, C_8H_{10}, PM_1, no s'han inclòs ja que no s'hi preveuen valors límit o objectiu en relació amb la salut humana.

- Els nivells més elevats de NO_2, SO_2, CO i PM10 es registren a l'estació de València-Pista de Silla, la més cèntrica de la xarxa i en un entorn amb una elevada densitat de trànsit, seguida de València-Bulevard Sud, situada a l'aparcament del cementeri de València i pròxima a una via important de trànsit (Bulevard Sud que amb la prolongació, la ronda Nord, conformen el quart, i relativament recent, cinturó de la ciutat). La resta d'estacions registren nivells inferiors, amb Burjassot, a la perifèria i relativament allunyada del trànsit, que mostra les concentracions més baixes, almenys, per al NO_2 i el CO.

- Al seu torn, l'ozó mostra un patró invers, amb les màximes concentracions a les estacions més perifèriques i més allunyades de la influència del trànsit (Burjassot-Facultats i València-Politècnic), i les concentracions més baies a les estacions més cèntriques, amb una exposició més alta a les emissions d'ozó (València-Pista de Silla, València-Vivers i València-Bulevard Sud). Aquest patró invers, que es dona tant en la dimensió espacial com en la temporal (vegeu més avant els apartats dedicats a tendències i a les mitjanes dels cicles de diari i setmanal) té a veure amb la química de l'ozó que s'explica, a continuació, de manera molt resumida.

A diferència del primer grup, l'ozó és un contaminant secundari[6] format a partir dels seus precursors, NOx i COV[7], en presència de radiació solar. Es tracta d'un oxidant potent el comportament del qual obeeix a una química molt dependent de la ràtio NOx/COV. S'anomena "règim limitat en COV" al que correspon a valors elevats d'aquesta ràtio, i és el típic en àrees urbanes. Aquest règim es caracteritza per l'escassetat de COV per a "processar" tots els NOx disponibles, de manera que els NOx en excés actuen alhora com a precursors i com a destructors d'ozó (reacció d'oxidació del NO per part de l'ozó $NO+O_3 \rightarrow NO_2+O_2$). Com a resultat s'aconsegueix un "equilibri dinàmic" entre la formació i la destrucció d'ozó que manté les concentracions en nivells moderats en comparació amb els d'àrees suburbanes i rurals, on el temps de residència augmenta a causa de l'exposició més baixa a les emissions "fresques". Aquesta química és a més no lineal, és a dir, l'increment/reducció dels precursors no es tradueix necessàriament en un increment/reducció d'ozó. L'exemple més clar ocorre els caps de setmana als entorns urbans ("efecte de cap de setmana"), quan la reducció del trànsit es tradueix generalment en un increment d'ozó en inclinar-se el balanç formació-destrucció sobre la primera component en disminuir el paper de la segona.

A València-Pista de Silla cal assenyalar que el valor mitjà anual de NO_2 se situa justament per damunt dels 40 µg/m^3, valor límit establit per a aquesta mitjana. Encara que els nivells s'han reduït des de mitjan dels anys noranta, quan l'estació va començar a operar, aquest llindar es continua superant de manera quasi sistemàtica en aquest punt. Aquesta situació, que és en definitiva la que planteja la necessitat del pla de millora de la qualitat de l'aire a la zona, s'abordarà més a fons en els apartats següents.

Finalment, en relació amb els nivells de SO_2 i CO en particular, cal considerar que les concentracions que actualment es registren en tota la xarxa es troben la major part del temps en nivells pròxims al límit de detecció dels equips de mesura (de l'ordre de 3 µg/m^3 i 0,1 mg/m^3 respectivament). En conseqüència, les diferències entre estacions, llevat de València-Pista de Silla, no s'expliquen només segons l'exposició al trànsit més o menys elevada, sinó que estan afectades en certa mesura per la dificultat dels equips per a reflectir la variabilitat real de les concentracions a nivells tan baixos.

6. S'anomena contaminant primari el que s'emet directament a l'atmosfera per alguna font (trànsit, indústria…), i secundari, el que no és directament emés sinó format en l'atmosfera a partir de reaccions químiques entre els precursors. Entre els principals contaminants de referència el SO_2, NOx, CO i una part de les PM10 són de tipus primari, i l'ozó i algunes PM10 són de tipus secundari.

7. COV: compostos orgànics volàtils. Inclouen hidrocarburs alifàtics, aromàtics, aldehids, cetones… d'origen tant antropogènic (procedents de combustió de gasolina, carbó, etc., i de dissolvents i pintures), com a biogènic (originades per emissions vegetals com isopré, piré, limoné, etc.).

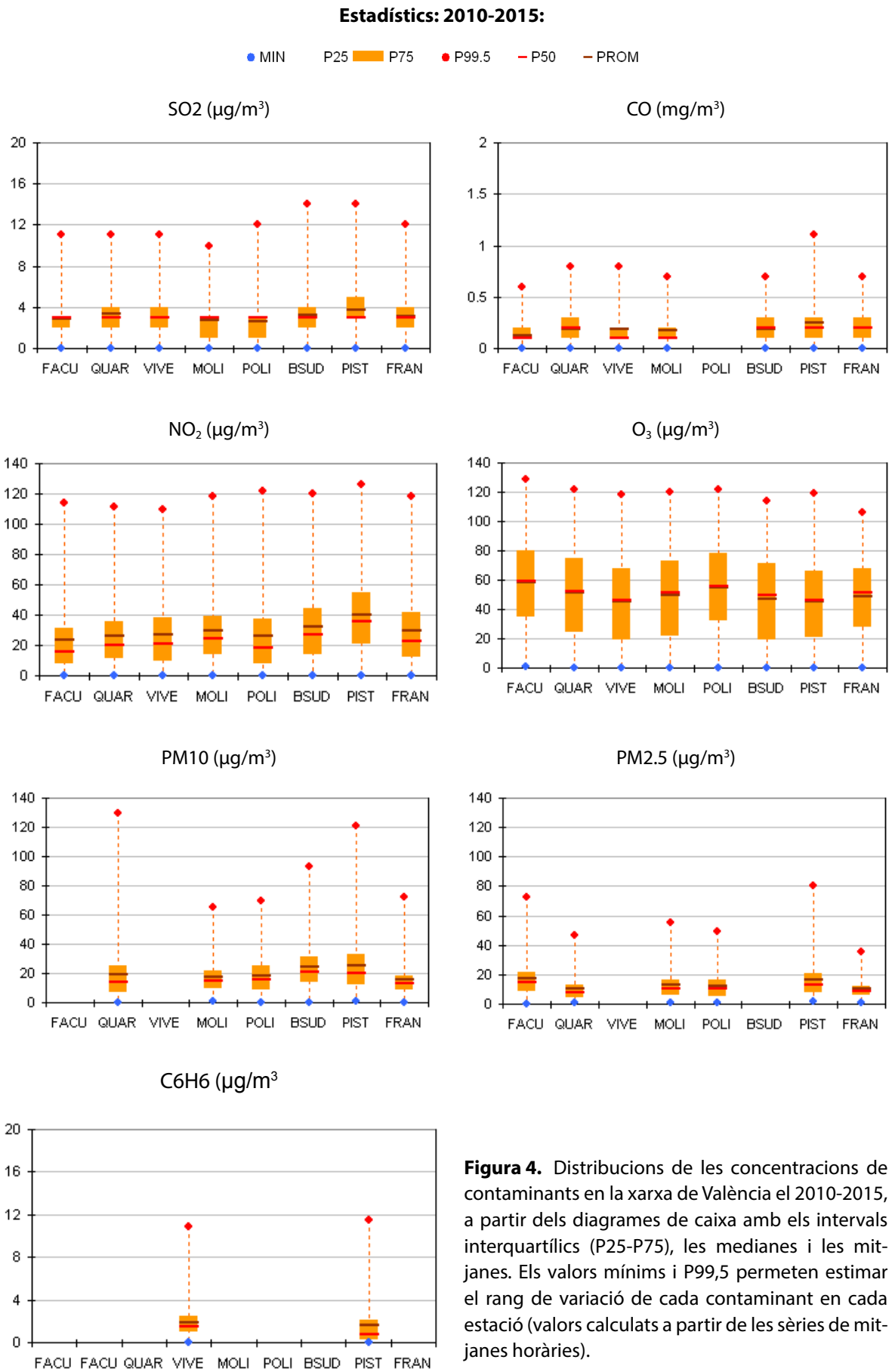


Figura 4. Distribucions de les concentracions de contaminants en la xarxa de València el 2010-2015, a partir dels diagrames de caixa amb els intervals interquartílics (P25-P75), les medianes i les mitjanes. Els valors mínims i P99,5 permeten estimar el rang de variació de cada contaminant en cada estació (valors calculats a partir de les sèries de mitjanes horàries).

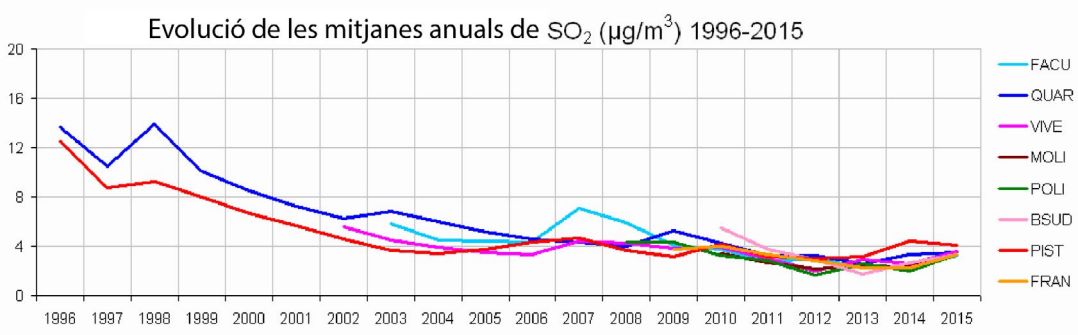
3.3.2. Tendències en el període 1996-2015

Com ja s'ha assenyalat, la configuració actual de la xarxa de l'aglomeració l'Horta data de l'any 2010. L'històric de sis anys disponible, 2010-2015, és insuficient per a una anàlisi rigorosa de les tendències de les concentracions. Per a aquest tipus d'anàlisi calen períodes més llargs, de l'ordre de quinze anys com a mínim. D'altra banda, l'evolució de les concentracions els últims anys està relacionada, en part, a la caiguda en l'activitat a causa de la crisi, i la incertesa en l'evolució de la situació els pròxims anys no permet projeccions de futur basant-se en les tendències.

En tot cas, en la figura 5, les sèries de Quart de Poblet i València-Pista de Silla, de les quals es disposa de dades des de mitjan dels anys noranta i, en menys mesura, les de València-Vivers i Burjassot-Facultats, des de 2002 i 2003 respectivament, permeten observar una reducció clara de les concentracions de SO_2, CO i NO_2, almenys fins a 2011-2012, seguida d'una estabilització o fins i tot un lleu increment fins al 2015. Per als tres contaminants, els nivells actuals a València-Pista de Silla i Quart de Poblet són de l'ordre d'1/3 dels que es registraven a mitjan dècada dels anys noranta. Al seu torn, les sèries de PM10 comencen de manera generalitzada el 2010 (fins al 2008 es mesuraven partícules totals, les concentracions de les quals no són assimilables a les de PM10), i no permeten conclusions clares en relació amb les possibles tendències.

Pel que fa a l'ozó, la tendència és molt diferent, de fet inversa als tres anteriors. Aquest comportament no és exclusiu de l'aglomeració de l'Horta perquè afecta igualment altres àrees de l'àmbit nacional (projecte CONOZE, 2014)[8], i té a veure amb la química no lineal de l'ozó. Ja s'ha comentat que a les ciutats, on predomina un règim limitat en VOC (o "NOx saturat"), el NOx actua tant de precursor com de consumidor o destructor d'ozó. La reducció de les emissions té l'efecte de reduir aquesta component d'eliminació d'ozó i, al capdavall, es tradueix en un increment de les concentracions d'aquest.

En el cas del NO_2, com mostra el gràfic corresponent de la figura 5, i com veurem amb més detall en l'apartat següent, en el període 2010-2015 encara se supera sovint el valor límit establit per a la mitjana anual, 40 µg/m^3, a l'estació de València-Pista de Silla (només ha deixat de superar-lo el 2011 i el 2012). En aquest punt és important tindre en compte el que s'ha dit al principi respecte de la impossibilitat de projeccions a futur que es basen en tendències molt influïdes per l'impacte de la crisi econòmica a partir del 2008. Així, la possible recuperació, en el grau que siga, d'una activitat superior, no permet confiar que les concentracions de NO_2 a l'aglomeració de l'Horta caiguen definitivament per davall del valor límit sense l'adopció d'algun tipus de mesura o mesures de reducció.



8. Informe final disponible en: <www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/estudios/)>

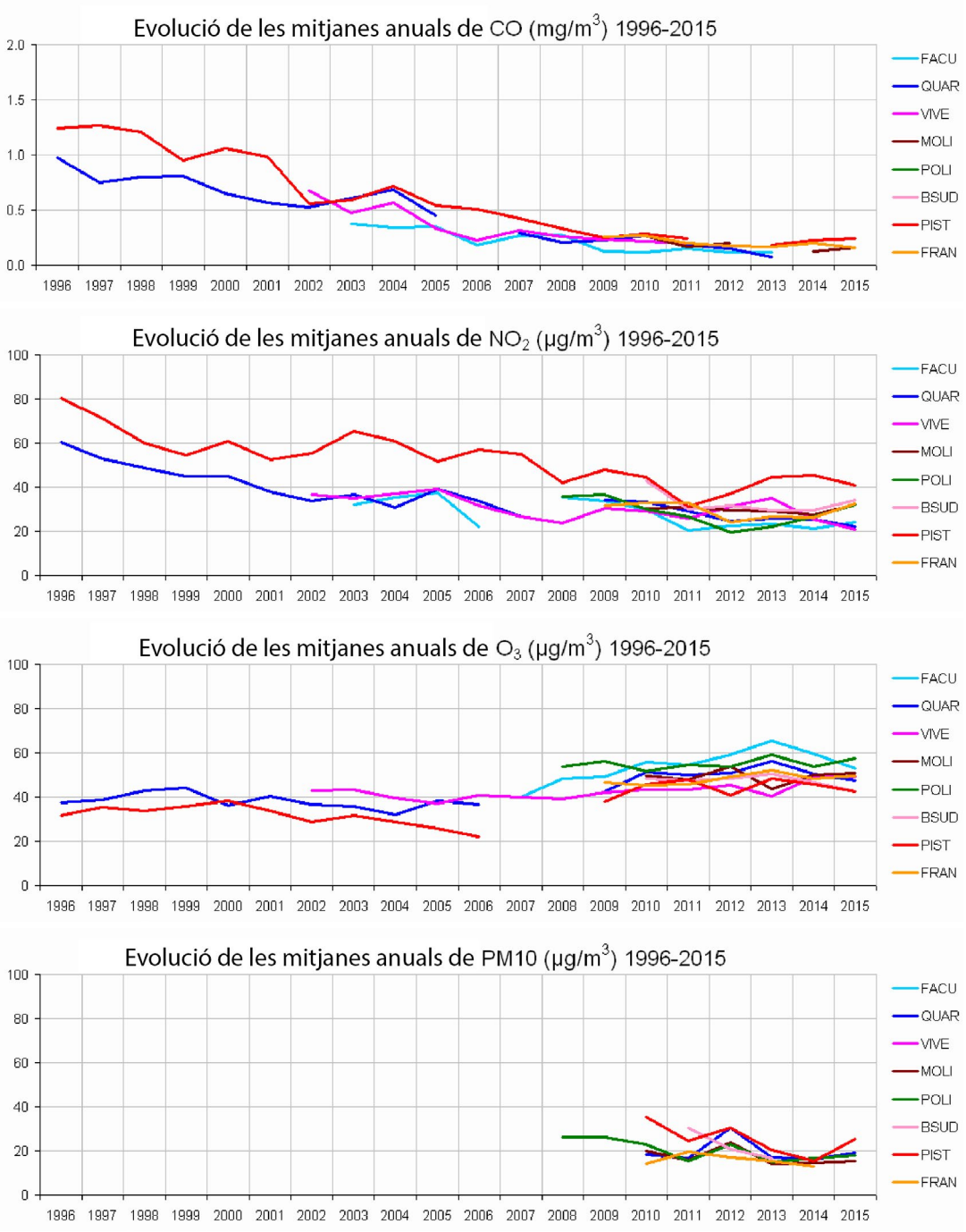


Figura 5. Evolució de les mitjanes anuals (automàtiques) de SO2, CO, NO2, PM10 i O3 en el període 1996-2015 (per al càlcul de cada mitjana s'exigeix una cobertura anual mínima que garantisca la representativitat de la dada).

3.3.3. Compliment dels valors legislats en el període 2010-2015

En aquest apartat, es resumeixen els resultats relatius al compliment dels valors límit i objectiu establits en el RD 102/2011 per als diversos contaminants en el període 2010-2015 en relació amb la protecció de la salut humana.

Els resultats mostren que l'aglomeració de l'Horta compleix els objectius de qualitat de l'aire excepte en el cas del valor límit de NO_2 establit en 40 µg/m^3 per a la mitjana anual. L'estació de València-Pista

de Silla ha superat aquest valor límit en quatre dels sis anys del període 2010-2015 (només s'ha quedat per davall el 2011 i el 2012, amb 31 i 36 µg/m^3, respectivament). Aquesta superació comporta la necessitat d'elaborar un pla de reducció del NO_2 per a l'aglomeració.

També se supera l'objectiu a llarg termini de l'ozó (120 µg/m^3 com a mitjana de 8 h), encara que per a aquest no s'ha definit una data de compliment en la Directiva 2008/50/CE ni en el RD 102/1011. A més, les implicacions d'aquesta superació no són les mateixes que en el cas del NO2. La superació del valor límit de NO2 suposa que "les autoritats competents adoptaran plans d'actuació per a reduir els nivells i complir així els valors límit" (article 14). En cas de la superació de l'OLP del O3, tenint en compte el caràcter de contaminant secundari sotmés a transport transfronterer i, per tant, sobre el que es té un marge de maniobra més reduït en la gestió local de les concentracions d'aquest, la legislació s'expressa en termes menys exigents: "les autoritats competents han d'elaborar i executar mesures per a reduir els nivells […]. Aquestes mesures seran eficaces en relació amb el cost…" (art. 16). Sobre això, cal dir que, actualment, fins i tot amb una retallada de les emissions dels seus precursors a València, no es pot descartar la superació eventual de l'OLP. D'una banda hi ha la ja comentada química no lineal de l'ozó, que provoca que a entorns urbans una reducció de precursors que es pot traduir en un increment dels seus nivells. I d'altra banda, hi ha l'aportació significativa dels nivells de fons que penetren cada dia amb la brisa durant bona part de l'any. Aquesta component de fons és difícilment atribuïble a cap origen en concret. Es traca en realitat de la suma de contribucions d'ozó i/o dels seus precursors mb origen a tota la conca mediterrània occidental.

Pel que fa a la resta de contaminants, no s'han registrat superacions dels valors límit establits en la normativa. Cal destacar que en relació amb el PM10 (amb el valor límit establit en 50 µg/m^3, que no s'ha de superar més de 35 dies a l'any) es van registrar 29 dies per damunt dels 50 µg/m^3 el 2015 i 26 dies el 2016. Bona part d'aquestes superacions estan relacionades amb les obres iniciades al final de 2015, i fins i tot sense concloure, a les proximitats de l'estació (Parc Central i rotonda en l'encreuament d'Ausiàs March amb Peris i Valero). Aquestes obres comporten un volum elevat de trànsit pesant i de moviment de terres. A causa d'això, almenys les dades de PM10 el 2015 i el 2016 s'han de considerar representatives d'una àrea menor. En relació amb el NO_2 no és fàcil determinar quin ha sigut l'efecte de les obres, ja que, d'una banda, tot aquest moviment de maquinària comporta emissions significatives, però, per contra, les obres han suposat la reducció del trànsit habitual al voltant de l'estació (almenys al carrer de Filipines en direcció a l'avinguda d'Ausiàs March).

SO_2 **VL1: Mitjana horària 350 µg/m^3 (no més de 24 superacions per any)**

	FACU	QUAR	VIVE	MOLI	POLI	BSUD	PIST	FRAN
2010	0	0	0	0	0	0	0	0
2011	0	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0	0	0
2015	0	0	0	0	0	0	0	0

VL2: Mitjana diària 125 µg/m^3 (no més de 3 superacions per any)

2010	0	0	0	0	0	0	0	0
2011	0	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0	0	0
2015	0	0	0	0	0	0	0	0

NO_2

VL1: Mitjana horària 200 µg/m³ (no més de 18 superacions a l'any)

	FACU	QUAR	VIVE	MOLI	POLI	BSUD	PIST	FRAN
2010	1	0	0	1	0	0	0	0
2011	0	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	1	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	7	0	0
2015	0	0	0	0	0	1	0	0

VL2: Mitjana anual 40 µg/m³

2010	30	33	29	30	30	43	45	33
2011	20	29	26	31	27	30	31	33
2012	23	25	31	30	20	32	36	24
2013	23	26	35	29	22	30	45	27
2014	21	25	26	27	27	30	46	26
2015	23	21	21	32	32	34	41	32

O3

VO: Màxim diari de la mitjana 8 h 120 µg/m³
(no més de 25 superacions per any com a mitjana dels tres últims anys)

	FACU	QUAR	VIVE	MOLI	POLI	BSUD	PIST	FRAN
2010	14	9	0	7	1		6	0
2011	6	2		5	4	6	5	0
2012	12	7		9	9	4	0	1
2013	21	7	0	0	1	1	0	0
2014	9	1	4	1	1	0	2	0
2015	3	0	6	0	7	0		0
Prom 2013-15	11	3	3	0	3	0	1	0

VOLP: Màxim diari de la mitjana 8 h 120 µg/m³

	FACU	QUAR	VIVE	MOLI	POLI	BSUD	PIST	FRAN
2010	14	9	0	7	1		6	0
2011	6	2		5	4	6	5	0
2012	12	7		9	9	4	0	1
2013	21	7	0	0	1	1	0	0
2014	9	1	4	1	1	0	2	0
2015	3	0	6	0	7	0		0

PM10

VL1: Mitjana diària 50 µg/m³ (no més de 35 superacions per any)

	FACU	QUAR	VIVE	MOLI	POLI	BSUD	PIST	FRAN
2010	6		5	0	9		23	0
2011	11		9	0	4	1	17	
2012	4	14	5	5	5	3	28	
2013	1	2	0	0	0	1	6	0
2014	6	3	8	0	1	5	2	2
2015	11	2	16	1	3	22	29	

VL2: Mitjana anual 40 µg/m³

2010	22		22	18	23		31	14
2011	25		25	16	15	26	25	
2012	23	31	25	24	23	25	31	
2013	19	17	21	14	15	22	20	15
2014	22	16	25	15	17	22	16	13
2015	24	19	28	15	18	29	25	

Mitjana diària 50 µg/m³ (perc. 90,4)

	FACU	QUAR	VIVE	MOLI	POLI	BSUD	PIST	FRAN
2010	33		32	25	38		46	23
2011	36		37	25	25	36	40	
2012	35	47	38	38	38	38	48	
2013	29	32	30	19	27	36	35	22
2014	33	29	37	27	28	35	26	21
2015	39	32	43	30	30	47	48	

PM2,5

VL2: Mitjana anual PM2,5

2010	14		15	10	14			
2011	22		16	11	11			
2012	17	14	16	19	14		19	
2013		8	13	11	9		13	
2014		9	16	11	11		8	
2015		10	20	13	12		16	

CO

VL: Màxima diària de la mitjana 8 h 10 mg/m³

	FACU	QUAR	VIVE	MOLI	POLI	BSUD	PIST	FRAN
2010	0,5	1,2	1,3	1,1		0,6	1,2	0,9
2011	0,8	0,9	0,8	0,9		0,6	1,3	0,8
2012	0,7	0,7	1,1	1,3		0,7	1,3	0,8
2013	0,7	0,5	0,7	0,4		1,1	0,9	0,6
2014				0,4			1,3	1
2015				0,7			1,2	0,9

C6H6 **VL: Mitjana anual 5 µg/m³**

	FACU	QUAR	VIVE	MOLI	POLI	BSUD	PIST	FRAN
2010			2,4					
2011			1,7					
2012			0,8					
2013			2,7					
2014			1,2					
2015							3,6	

3.4. Caracterització dels nivells de contaminants a la zona ES1016

3.4.1. Patrons diaris i setmanals

Sens dubte, les concentracions de contaminants primaris i, en particular, les de NO_2, en una aglomeració com l'Horta s'expliquen, bàsicament, per les emissions del trànsit urbà i interurbà en la àrea metropolitana mateixa. Les mitjanes dels cicles diari i setmanal que es mostren en els gràfics de la figura 6 permeten observar una evolució del SO_2, CO, NO_2 i PM10 en general molt lligada a la intensitat del trànsit.

El cicle diari per a aquests contaminants mostra dos màxims que coincideixen amb les hores punta de trànsit, i dos mínims associats a les hores vall, i el cicle setmanal mostra una reducció significativa els caps de setmana. En tots els casos, els nivells a l'estació de València-Pista de Silla destaquen sobre la resta dels emplaçaments. Per al NO_2 en particular, València-Pista de Silla manté nivells relativament alts fins i tot al migdia, moment del dia en què s'observen les màximes diferències amb les estacions de València-Politècnic i Burjassot-Facultats; les dues localitzades a punts perifèrics al nord de la ciutat i relativament allunyats del trànsit. Aquesta diferència màxima al migdia, quan generalment és més elevada la velocitat del vent, s'explicaria, a més de per les diferències en la intensitat del trànsit en cada zona de la ciutat, per les dificultats que la topografia urbana imposa a la dispersió de les emissions, més al centre que a la perifèria, a causa de la concentració i l'altura superiors de les edificacions.

Al seu torn, el cicle diari de l'ozó segueix un patró invers al dels contaminants anteriors. Es caracteritza per un màxim en les hores centrals del dia, ja que la seua formació està activada per la radiació solar, i un mínim que coincideix amb l'hora punta de trànsit a causa de la destrucció d'aquest en reaccions d'oxidació, fonamentalment, amb el NO ($NO + O_3 = NO_2 + O_2$), la concentració del qual és màxima a aquesta hora del dia. El patró setmanal il·lustra el conegut "efecte de cap de setmana" esmentat en apartats anteriors, que afecta els entorns urbans, i que consisteix en un increment dels nivells d'ozó els dies festius a causa de la reducció en l'emissió dels precursors. Aquesta aparent paradoxa té a veure amb la ja química no lineal de l'ozó esmentada, que en àrees urbanes es tradueix en aquest efecte indesitjable, de manera més notable com més gran és la proximitat de l'emplaçament al trànsit.

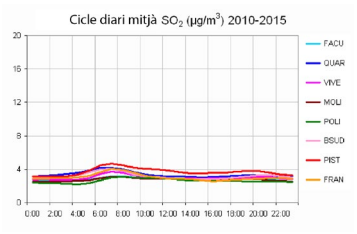
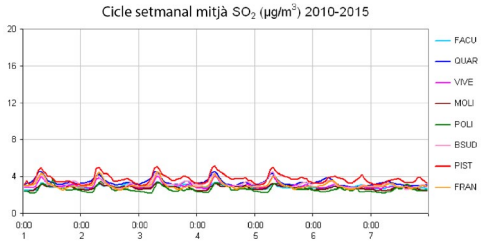
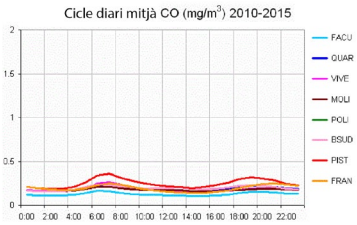
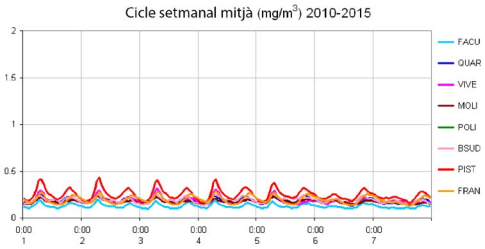
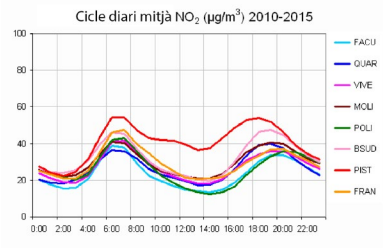
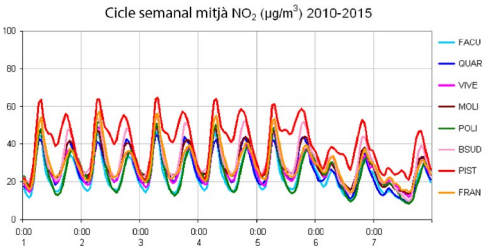
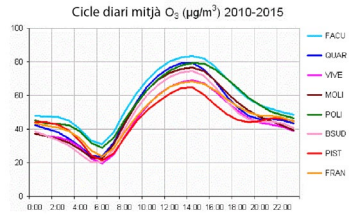
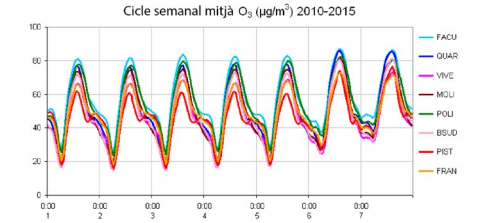
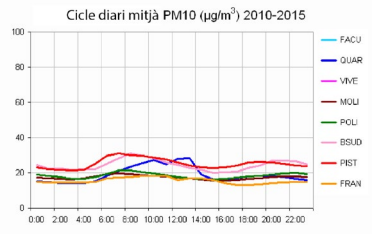
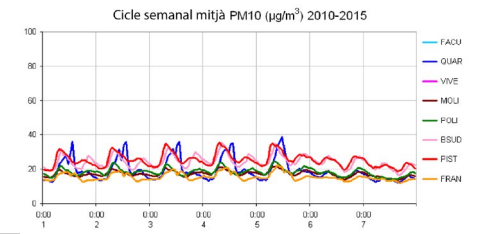
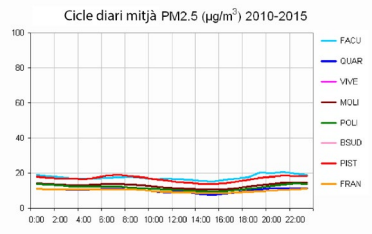
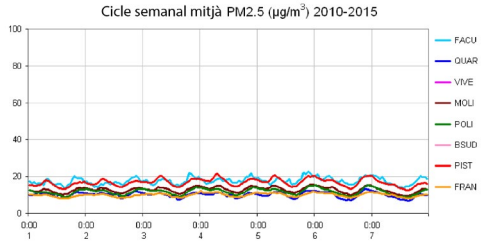
	CICLE DIARI (MITJANA)	CICLE SETMANAL (MITJANA)
SO_2 µg/m³		
CO mg/m³		
NO_2 µg/m³		
O_3 µg/m³		
PM10 µg/m³		
PM2.5 µg/m³		

Figura 6. Patrons diari i setmanal: mitjanes a les huit estacions de València (sèries de mitjanes calculades per a cada hora del dia, i per a cada dia de la setmana en el cas del cicle setmanal, de tot el període 2010-2015).

3.4.2. Influència de les condicions atmosfèriques. Estacionalitat i variacions interanuals

Patrons estacionals

Els cicles diaris mostrats en l'apartat anterior estan subjectes a una variabilitat estacional important. La figura 7 mostra com a exemple la variació mensual de la mitjana diària de O_3 i de NO_2 a les huit estacions automàtiques de l'aglomeració l'Horta. Els patrons, en general, es mantenen, però els nivells varien considerablement al llarg de l'any. Les variacions són graduals, els nivells més alts de NO_2 es registren a la tardor-hivern, amb màxims al desembre i al gener, i els més baixos a la primavera-estiu, amb els mínims al juliol i a l'agost.

En el cas de l'ozó, com passa en el cicle diari i setmanal, el comportament és justament l'invers. No obstant això, les emissions no varien significativament al llarg de l'any (llevat del mes d'agost, i amb menys intensitat, al juliol, per les vacances). Les variacions estacionals estan associades, sobretot, a l'evolució de les condicions atmosfèriques, que modulen les concentracions en un sentit o en un altre. Així, les circulacions dominants en cada estació de l'any determinen les condicions de transport i de dispersió, i l'estacionalitat del cicle solar anual determina l'activitat fotoquímica en l'atmosfera baixa.

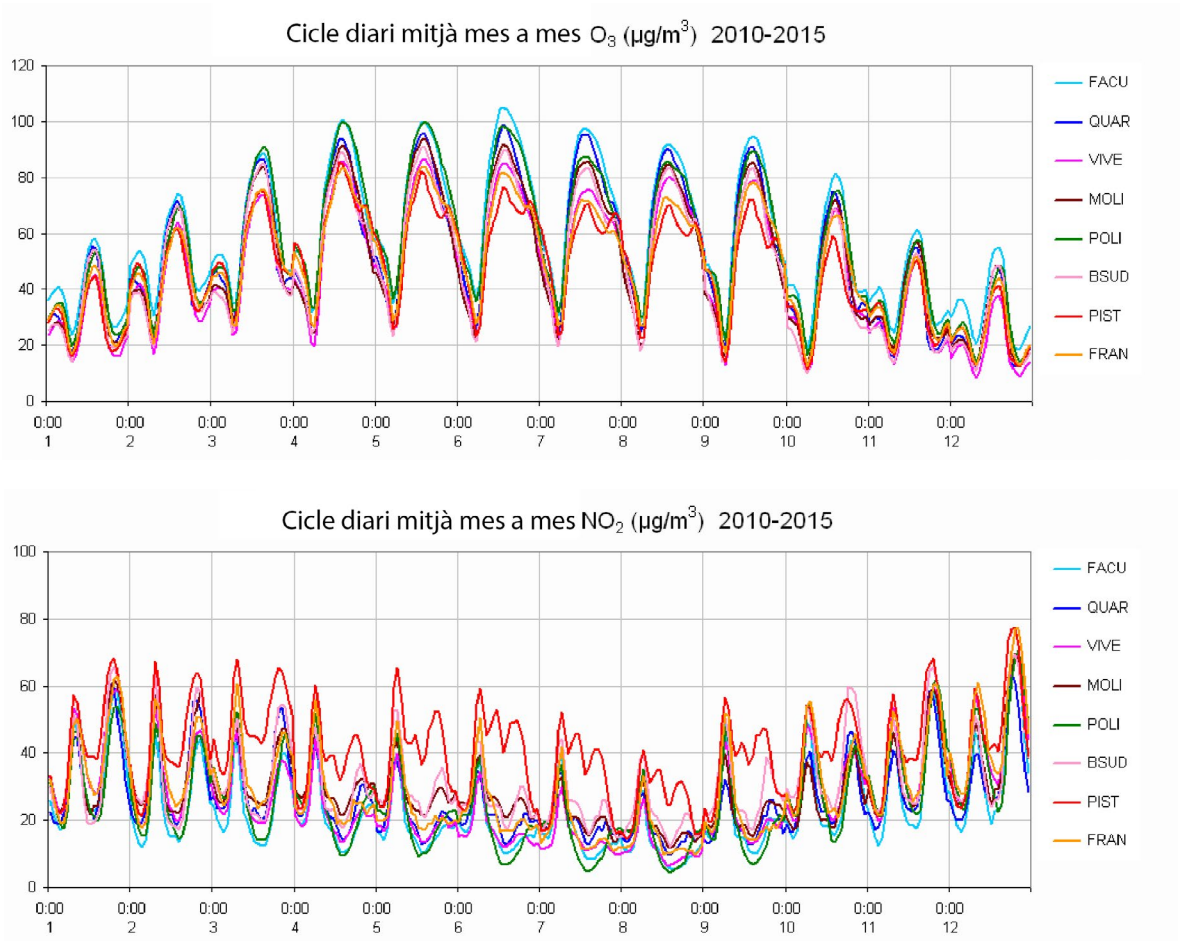


Figura 7. Evolució de l'anual, mes a mes, del cicle diari (mitjanes) de O_3 i NO_2 (sèries de valors horaris calculats a partir de les dades del període 2010-2015).

El gràfic de la figura 8, que correspon als cicles diaris mitjans a l'estació de Burjassot-Facultats, il·lustra la variació estacional de les concentracions de contaminants juntament amb la variació de les variables atmosfèriques (direcció i velocitat de vent, temperatura i radiació solar). La figura 9 mostra les roses de vent de la mateixa estació per a un període anual complet (a partir de mitjanes horàries que diferencien la primavera-estiu de la tardor-hivern, i en cada cas, el dia la nit). Entre l'abril i el setembre, el cicle de brises està ben establit, amb més durada de la brisa diürna de l'est (brisa de mar) els mesos de més incidència de la radiació solar i temperatures més elevades (de juny a agost). Aquesta situació està afavorida per condicions d'estabilitat anticiclònica amb absència de gradient general de pressions i cels clars. Les circulacions de brisa contribueixen a netejar l'atmosfera urbana de les emissions primàries, i transporta el plomall cap a l'interior al llarg de la conca del Túria. D'altra banda, la incidència superior de la radiació solar es tradueix en una activitat fotoquímica més elevada que contribueix a incrementar els nivells d'ozó.

Entre novembre i febrer predominen vents de component oest, associats al pas dels centres de baixes pressions. Aquests vents dispersen les emissions urbanes cap al mar, amb més eficàcia o menys, segons la intensitat. En aquesta època de l'any també són freqüents les situacions anticiclòniques, caracteritzades per vents en calma o fins i tot brises d'escàs desenvolupament en la dimensió horitzontal, i una escassa altura de la capa de mescla en la dimensió vertical. En aquestes situacions, que poden prolongar-se diversos dies, els nivells de contaminants primaris arriben a les màximes concentracions. Habitualment aquests períodes finalitzen amb el pas de sistemes frontals o l'entrada d'una massa aèria, sovint del nord, que contribueix a la neteja de l'atmosfera urbana. En la figura 11 de l'apartat següent es mostren exemples de l'alternança entre les dues situacions d'hivern.

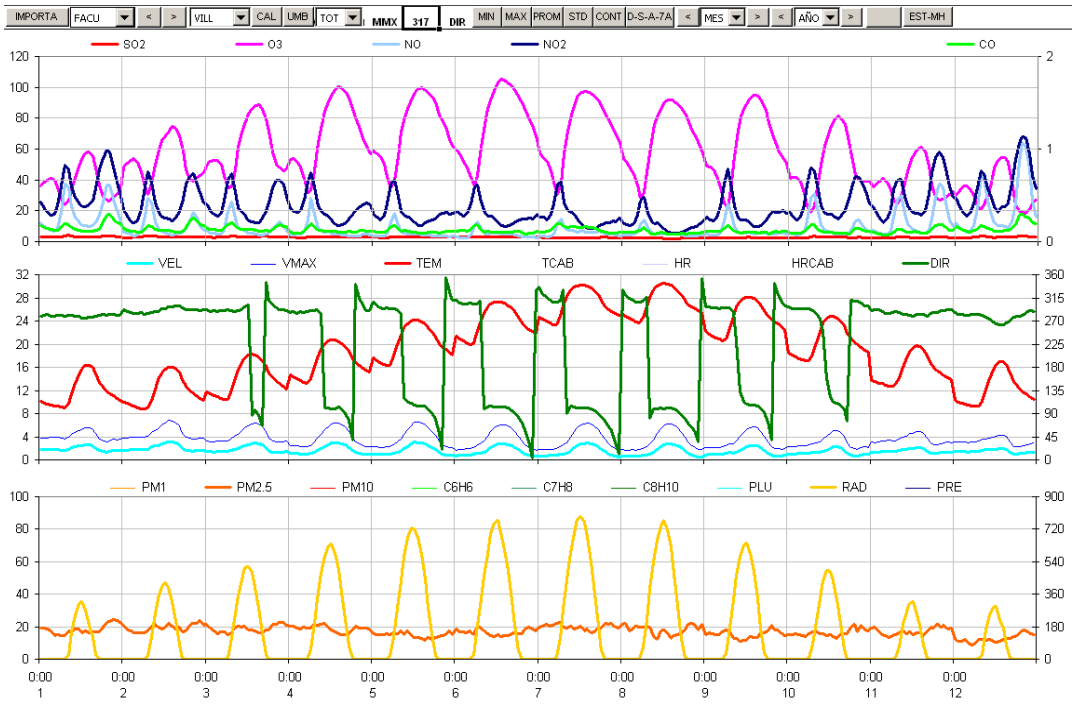


Figura 8. Mitjana diària mes a mes a l'estació Burjassot-Facultats (sèries de valors horaris calculats a partir de la base de les dades del període 2010-2015).

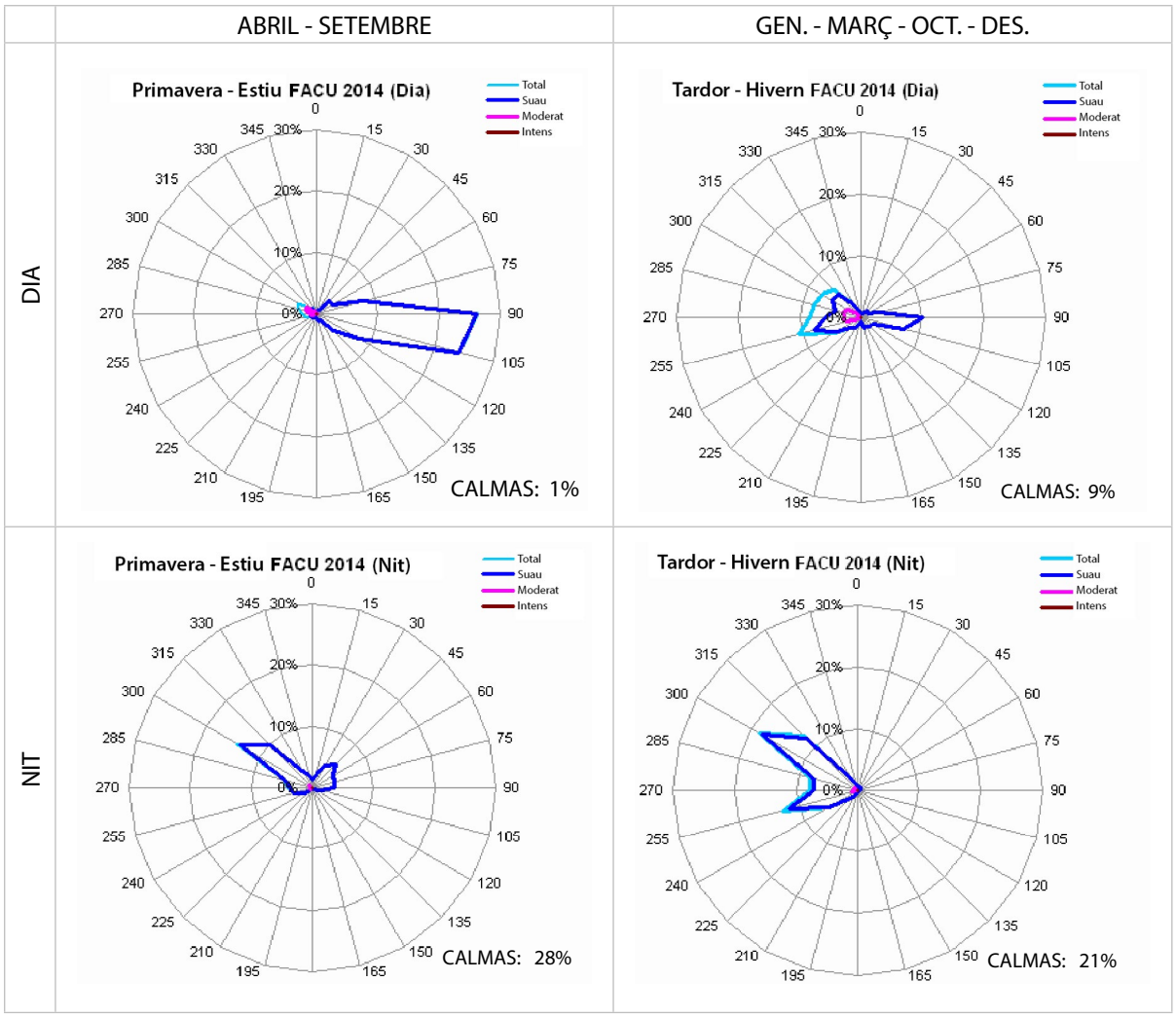


Figura 9. Rosa de vientos calculadas a partir de los datos de la estación de Burjassot-Facultats.

Variacions interanuals en els nivells de NO_2

En l'apartat anterior s'ha vist la relació entre el patró estacional de contaminants i les condicions meteorològiques dominants al llarg de l'any, amb més estabilitat a l'estiu, inestabilitat a l'hivern, i els períodes de transició de primavera i tardor. Sobre aquest patró mitjà, les variacions interanuals de les condicions meteorològiques es tradueixen en variacions interanuals, més o menys significatives, en les concentracions de contaminants. En particular, per al NO_2 a l'estació de València-Pista de Silla, les mitjanes anuals de la qual durant els últims anys se situen justament al voltant del valor límit de 40 µg/m^3 (la sèrie de mitjanes anuals del 2010 al 2015 és 45, 31, 37, 45, 46 i 41 µg/m^3). Aquestes variacions meteorològiques poden decantar aquest valor cap a un costat o cap a l'altre i, per tant, determinar la superació del valor límit (en anys anteriors aquestes variacions interanuals no donaven lloc a nivells per davall del valor límit, ja que els nivells es trobaven bastant per damunt d'aquest llindar).

Els canvis més bruscos en les concentracions de NO_2 tenen lloc a l'hivern i estan relacionats amb les dues situacions que s'han descrit breument en l'apartat anterior: les circulacions de l'oest associades al pas de centres de baixes pressions, que ajuden a la dispersió i, per tant, a la neteja atmosfèrica o, en sentit contrari, i les situacions anticiclòniques d'hivern, que afavoreixen l'estancament i les altes concentracions sobre l'àrea metropolitana en períodes que es poden prolongar- diversos dies.

La variable atmosfèrica que millor caracteritza aquestes situacions és la velocitat del vent. La figura 10 il·lustra la relació entre la concentració de NO_2 i la velocitat del vent en termes de mitjanes diàries. En el gràfic de dalt, amb les sèries temporals de tres anys, s'observa com efectivament els canvis més bruscos en la concentració de NO_2 ocorren a l'hivern i, generalment, van associats a canvis també bruscos en la velocitat del vent, de manera que les concentracions de NO_2 es mantenen elevades amb baixes velocitats del vent, i cauen dràsticament amb els increments de vent associats generalment al pas d'un front. I el diagrama x-y de baix evidencia que entre el 2010 i el 2015 els dies per damunt de 40 µg/m³ de NO_2 han tingut lloc quasi exclusivament amb vents per davall de 2 m/s (i per davall d'1 m/s la majoria dels dies que superen els 60 µg/m³), i al contrari, els dies per damunt de 3 m/s poques vegades superen els 20 µg/m³ de mitjana de NO_2.

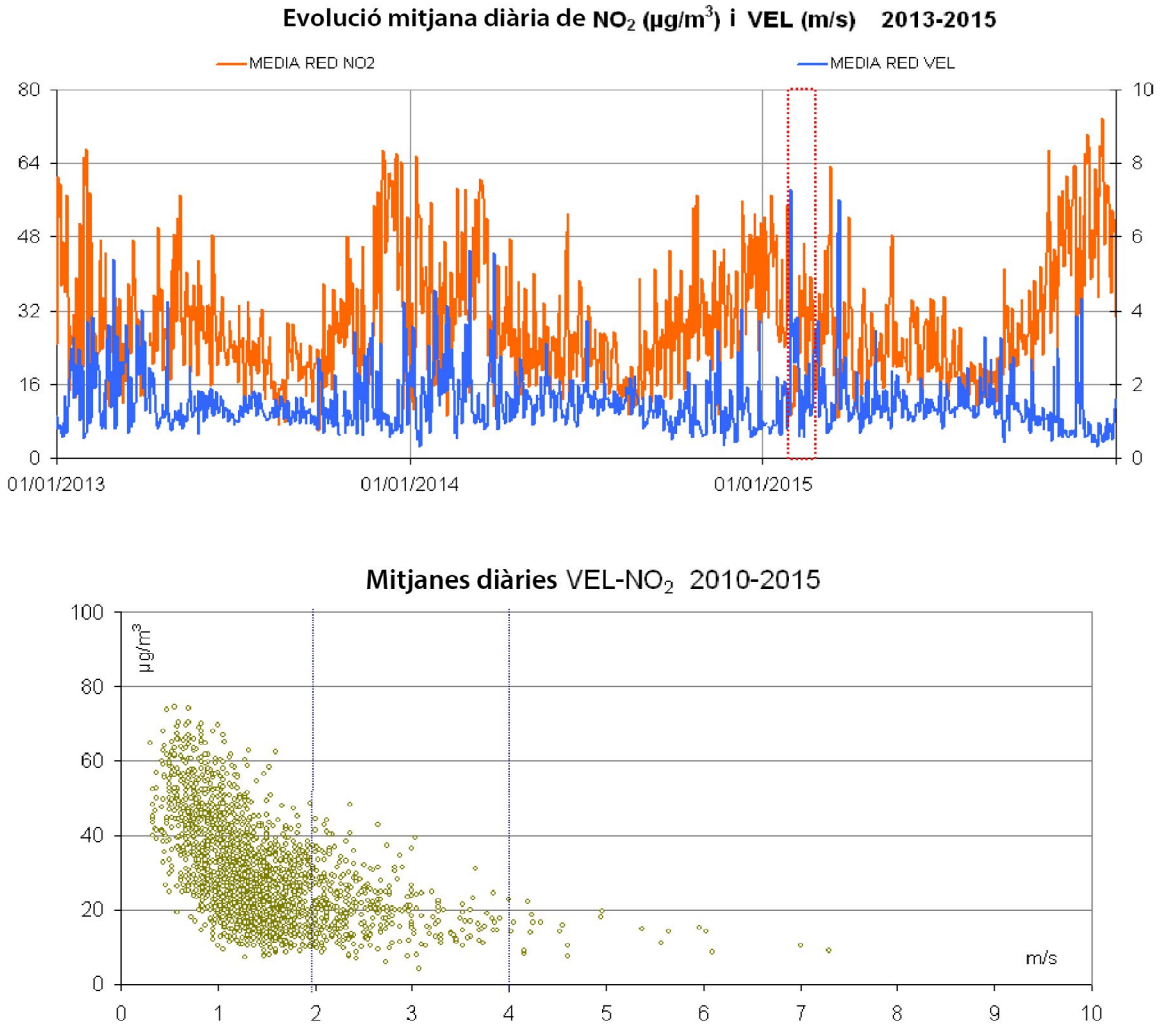


Figura 10. (Dalt) Sèries temporals de les mitjanes diàries de Vel-NO_2, (davall) diagrama x-y de les mitjanes diàries de Vel-NO_2. El període enquadrat en el gràfic superior correspon al segon gràfic de la figura 10.

Els gràfics de la figura 11 mostren dos exemples amb períodes de 16 dies, al febrer de 2011 i al febrer de 2015, en què s'observa clarament el canvi en les concentracions de NO_2 a causa de l'alternança de les dues situacions meteorològiques. En el primer cas, després d'un període de diversos dies de vents

febles i nivells elevats de NO_2 a totes les estacions de la ciutat, la situació canvia el dia 13/2/2011 amb el pas d'un front associat a una borrasca amb centre a les illes Britàniques (figura 12). En aquesta situació nova, que també es prolonga diversos dies, les concentracions disminueixen sensiblement. En el segon cas, al febrer de 2015, el canvi ocorre al revés, es parteix d'una situació de vent sostingut i moderat de l'oest, que manté les concentracions de NO_2 relativament baixes, i la situació canvia bruscament el dia 7/2/2015, quan s'imposen les condicions anticiclòniques i l'escassa ventilació propicia un increment de les concentracions de NO_2.

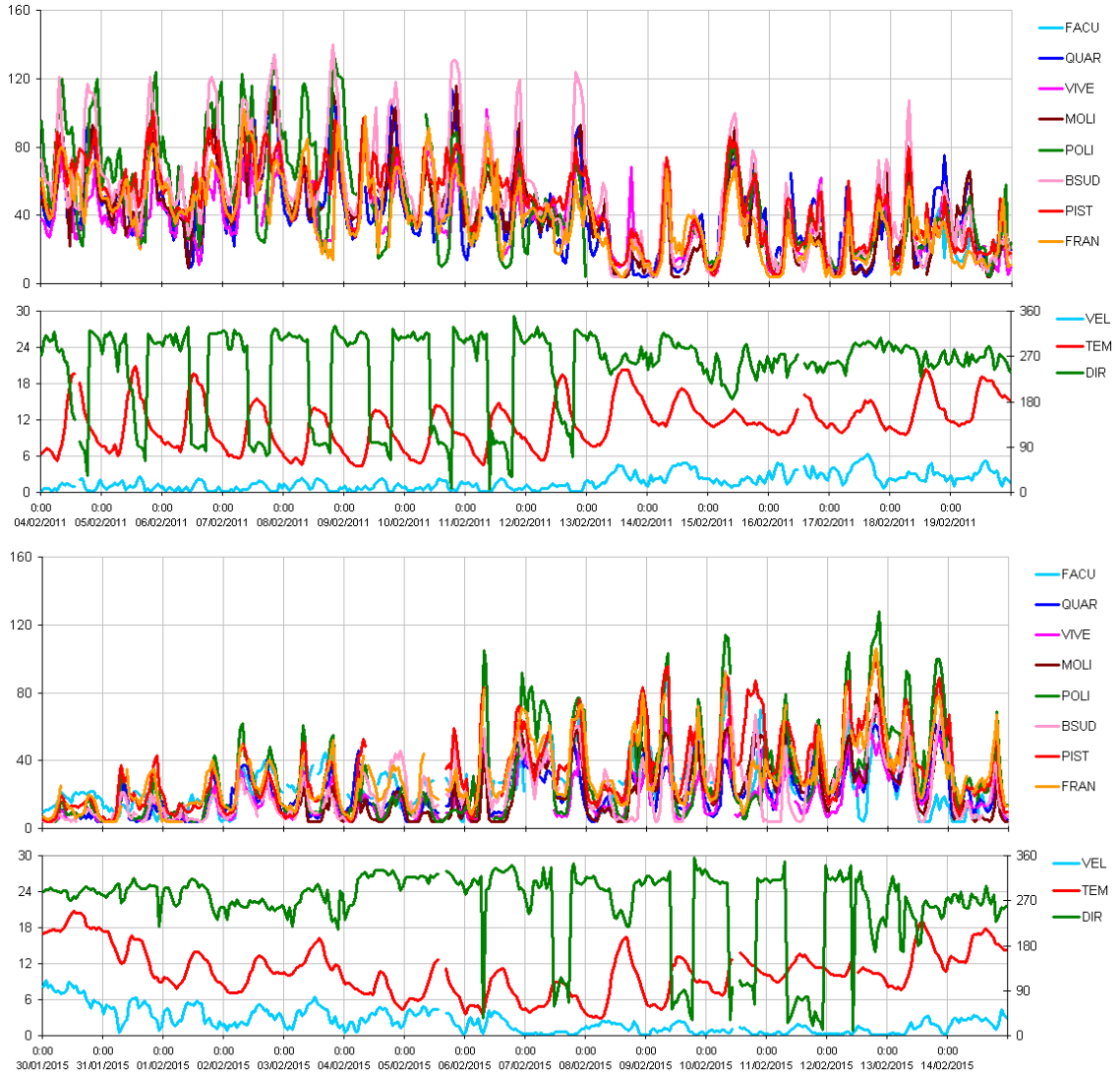


Figura 11. Exemples d'alternança entre dues situacions de vents baixos amb NO_2 elevats i vents sostinguts de ponent amb NO_2 baix. En els dos casos es mostra l'evolució en períodes de setze dies (dalt del 4 al 19/2/2011, i baix del 30/1 al 14/2/2015) de les mitjanes horàries de les concentracions de NO_2 juntament amb la de les variables meteorològiques direcció i velocitat del vent i temperatura.

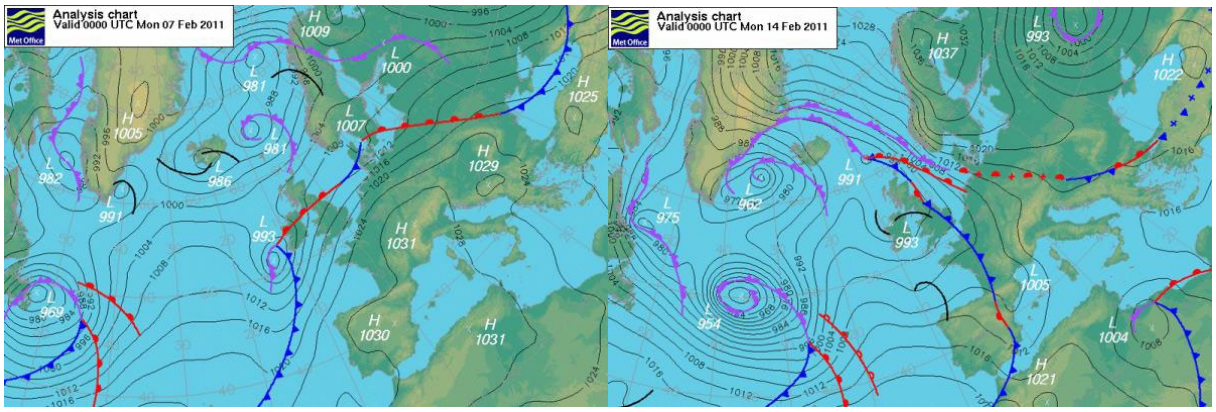


Figura 12. Situacions meteorològiques dels dies 7/2/2011 i 14/2/2011. El canvi en els nivells de NO_2 a València comença el dia 13 (vegeu el gràfic superior de la figura 11) com a conseqüència del pas d'un front que encara es troba a les 00 h del dia 14 sobre la costa mediterrània. Amb anterioritat, les condicions anticiclòniques van afavorir l'estancament i, per tant, l'increment dels nivells de NO_2.

Les variacions interanuals en la mitjana anual de NO_2, a més d'actuacions importants que puguen alterar la distribució del trànsit en la ciutat s'expliquen, en gran manera, per la predominança d'una d'aquestes situacions d'hivern o d'una altra. Un altre factor que influeix, amb menys força, és com es combinen aquestes situacions amb els dies laborables i festius, i en cada emplaçament en particular, els possibles canvis que puguen afectar les emissions de l'entorn pròxim a causa d'obres o d'altres actuacions puntuals que l'afecten (talls temporals de carrers, etc.).

4. ANÀLISI DE LA CARACTERITZACIÓ DEL DIÒXID DE NITROGEN PER MITJÀ DE DOSIMETRIA PASSIVA I LA RELACIÓ QUE PRESENTA AMB EL TRÀNSIT EN LA CIUTAT DE VALÈNCIA

4.1. Detall de l'estudi

En el terme contaminació urbana s'inclouen situacions d'una contaminació elevada en entorns habitats, amb alta densitat de població, les emissions de la qual tenen l'origen principalment en els hàbits dels residents mateixos. Això marca algunes de les grans característiques d'aquest tipus de problemes: entorns molt complexos, amb una forta variabilitat espacial, que donen lloc a l'existència de gradients atmosfèrics elevats amb l'existència de focus difusos (trànsit, calefaccions, etc.) i que suposen patrons de comportament variables en el temps (cicles diürns i estacionals molt marcats).

Aquest tipus de situacions presenten un gran interés en diversos aspectes: d'una banda, són propenses a l'ocurrència de nivells alts de concentració de contaminants (principalment primaris –especialment òxids de nitrogen i partícules–), altres vegades superen els límits normatius. D'altra banda, representen una de les causes més important de l'exposició de la població a nivells alts de contaminació (importància en els estudis epidemiològics). Així mateix, resulten complicats (i al mateix temps complexos) de diagnosticar a causa de la seua naturalesa variable (en l'espai i el temps).

Per tot això, resulten complexos de modificar, i hi intervenen, a més dels condicionants tècnics mateixos, aspectes sociològics (hàbits, necessitats, etc.).

Les xarxes de vigilància habituals proporcionen una primera avaluació de la qualitat de l'aire en aquests entorns que, si bé permet alertar de l'existència d'un problema de contaminació (superació dels llindars permesos en algun dels punts), resulten clarament insuficients per al diagnòstic i la gestió adequats.

Per tant, des de la perspectiva de la legislació mediambiental actual, dos reptes principals es plantegen en aquest àmbit:

- desenvolupar la capacitat de diagnòstic dels problemes de contaminació en un entorn urbà amb la resolució requerida per a una comprensió correcta. Per a fer-ho es necessita la implementació de programes de mesuraments experimentals amb una cobertura més elevada a les xarxes de vigilància automàtica, d'acord amb el grau de llibertat alt del sistema atmosfèric urbà;

- com a pas següent al diagnòstic (en l'estat en què es trobe) i amb una demanda legal efectiva, es planteja la necessitat de desenvolupar plans d'actuació que tendeixen a reduir els nivells de contaminació per davall dels llindars establits. En aquest sentit no només es necessita caracteritzar l'abast del problema ambiental (diagnòstic), sinó entendre les relacions causa-efecte (tant en l'àmbit qualitatiu com quantitatiu) a fi de poder dissenyar actuacions sobre aquestes (causes-emissions) que desencadenen conseqüències (reductors) sobre aquests (efectes-nivells de concentració).

En aquest context normatiu, i en relació amb la contaminació urbana, els captadors passius proporcionen una eina de treball útil, que complementaria avantatjosament, a l'hora del diagnòstic detallat dels problemes, la disponibilitat d'una xarxa de cabines automàtiques amb mesuraments en continu.

No obstant això, són les xarxes de vigilància de la qualitat de l'aire, sotmeses al compliment de la normativa pertinent, les que, en últim terme, avaluen la qualitat de l'aire a les zones i les aglomeracions d'un territori.

A continuació, s'integra la informació relativa als tres elements que resulten decisius en la valoració de la qualitat de l'aire d'una ciutat com València, dotada d'una xarxa densa d'estacions de vigilància de la contaminació atmosfèrica, que disposa d'una base de dades d'una certa extensió temporal de mesures experimentals d'alta resolució amb captadors passius de diòxid de nitrogen i en les quals el trànsit rodat suposa l'aportació fonamental de les emissions responsables dels nivells d'immissió ambiental.

La xarxa de mesures dosimètriques sobre la qual s'ha treballat fins ara, i en els mostrejos actuals, consta de dues subxarxes (figura 13), una d'aquestes, a la qual es refereix com a regular o semiregular, i que s'estén sobre un rectangle aproximadament d'11 x 10 km, centrat al nucli urbà de València, i en la qual es distribueixen de manera quasi aleatòria un total de 97 punts de mesurament, i s'assegura un per cada cel·la d'1 x 1 km; i una segona distribució, perifèrica, constituïda per huit punts addicionals que conformen un arc al voltant de la ciutat i que se situen en ambients estrictament rurals.

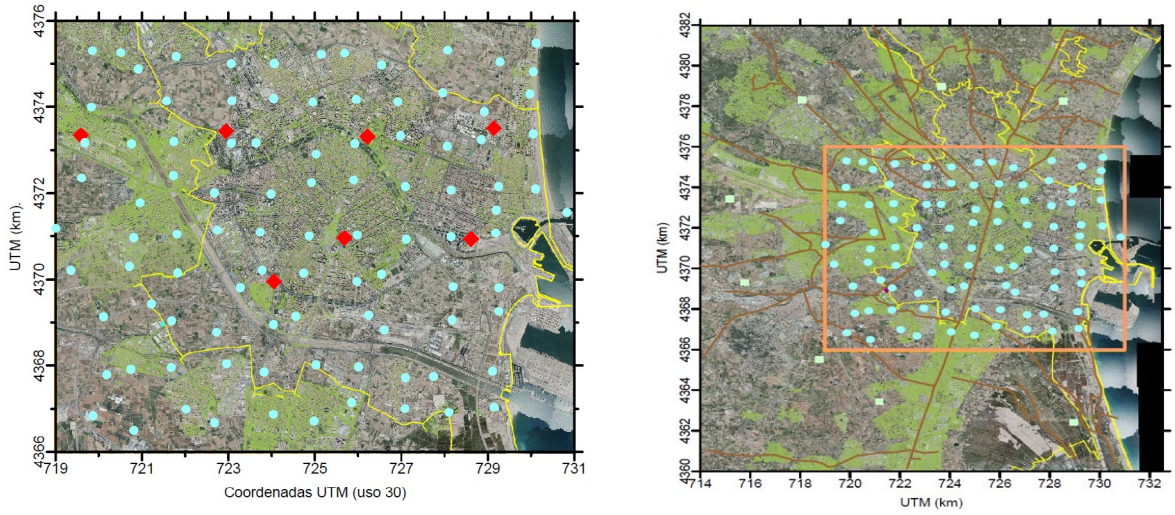


Figura 13. Xarxa de mostreig dels captadors passius utilitzats en totes les campanyes fetes (es detalla la situació de les cabines automàtiques actuals).

A diferència d'aquests últims, els emplaçaments en la primera de les xarxes resulten bastant heterogenis, ja que inclou zones amb diverses taxes de trànsit, diversos graus d'urbanització, de densitat de població, etc. En tots els casos s'ha assegurat que el microemplaçament complisca una sèrie de requisits mínims que, si no complira, podrien esbiaixar les mesures, com ara una bona ventilació, l'allunyament de fonts i emissions directes, etc.

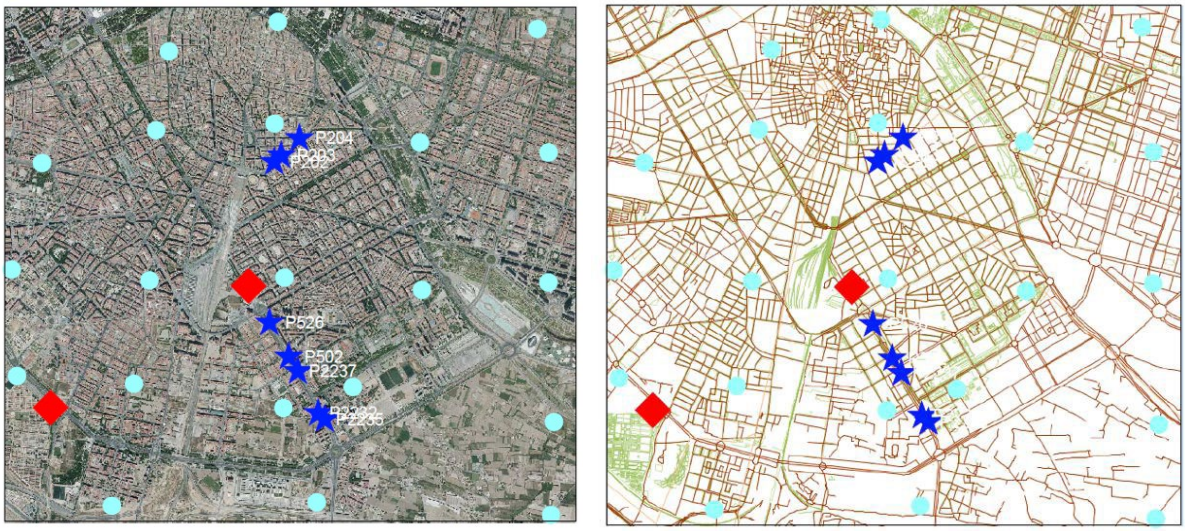


Figura 14. Situació relativa dels punts de referència de trànsit (estreles) utilitzats en l'informe (els nodes dosimètrics es representen per mitjà d'un cercle blau clar i les cabines de la XVVCCA amb un quadrat roig).

La cobertura de campanyes actualment disponible i sobre les quals s'ha treballat és de 18, amb una seqüencialitat molt heterogènia, tal com es pot veure en la figura 15.

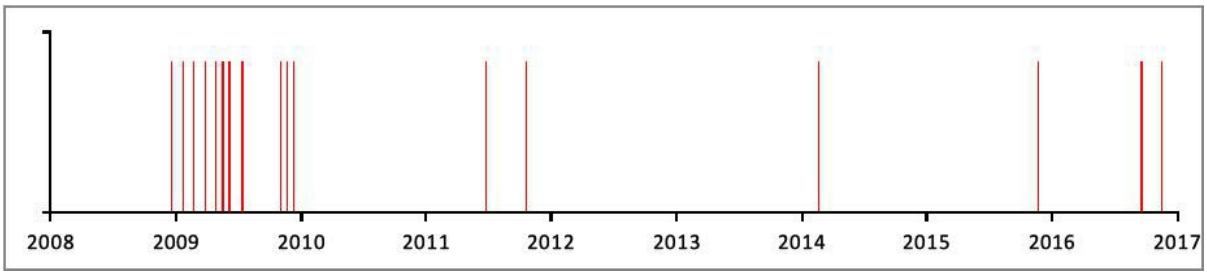
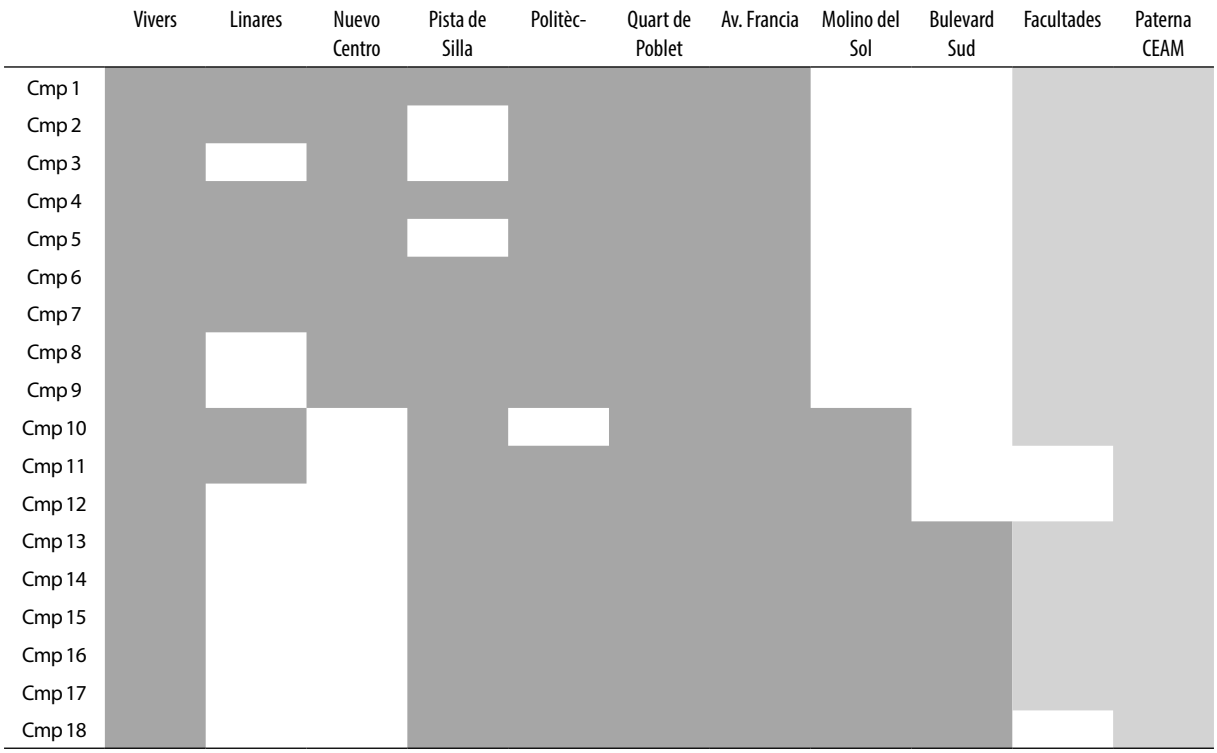


Figura 15. Distribució temporal de les campanyes disponibles amb captadors passius.

La Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica consta, des de l'any 1994, de diverses estacions situades a l'entorn de la ciutat de València i l'àrea metropolitana d'influència. La composició d'aquesta xarxa ha anat variant amb el temps, a mesura que s'anava incrementant la cobertura, o bé per necessitats de reubicació d'algunes estacions (derivades de condicionants urbanístics i/o de vegades per exigències més restrictives de la normativa). Una visió en conjunt d'aquesta evolució de les cabines de mesura al llarg dels anys es mostra en la taula 2. D'aquestes s'han considerat per a aquesta anàlisi les recollides en la taula 3, que són les que coincideixen amb els períodes de mostrejos disponibles, encara que algunes tampoc es mantenen en l'actualitat.



Taula 2. Cobertura temporal de mesures en diverses estacions de la XVVCCA situades dins de l'àmbit d'influència de la ciutat de València.



Taula 3. Disponibilitat de mesures automàtiques que coincideixen amb les campanyes dosimètriques. En els càlculs de mitjanes s'han exclòs les dues últimes estacions en comparar amb la xarxa regular de passius.

Pel que fa al trànsit, per a aquest estudi s'han emprat trams aforats que pertanyen a una via principal (carrer Colón) i un accés important de la ciutat (avinguda d'Ausiàs March).

Del carrer Colón s'utilitzen els següents trams aforats:

P202 COLÓN, núm. 9 (del c. Pascual i Genís al c. Xàtiva) (sentit Xàtiva)

P203 COLÓN, núm. 13 (del c. Pizarro al c. Pascual i Genís) (sentit Xàtiva)

P204 COLÓN, núm. 31 (de l'av. Isabel la Catòlica a R. de Llòria) (sentit Xàtiva)

De l'accés d'Ausiàs March s'han emprat els trams aforats següents:

P2232 Av. AUSIÀS MARCH, davant núm. 71 ac. (del c. Illa Cabrera al Bulevard Sud) (sentit V-31 Pista de Silla)

P2235 Av. AUSIÀS MARCH, núm. 77 (del c. Ferran Abril Martorell al c. Ebenista Caselles) (sentit pl. de Manuel Sanchis Guarner)

P2237 Av. d'AUSIÀS MARCH, núm. 41 (del c. Ebenista Caselles a l'av. la Plata) (sentit pl. de Manuel Sanchis Guarner)

P502 Av. AUSIÀS MARCH, núm. 15 (del c. Rubén Vela a la pl. de Manuel Sanchis Guarner) (sentit pl. de Manuel Sanchis Guarner)

P526 Av. AUSIÀS MARCH, núm. 35 (de l'av. la Plata al c. Bèrnia) (sentit pl. de Manuel Sanchis Guarner)

S'ha recopilat la informació dels anteriors trams aforats del període comprés entre l'any 2010 i l'any 2015

La situació dels aforaments de trànsit incorporats a l'informe es presenta en la figura 13 anterior com a detall de la distribució dosimètrica semiregular de la figura 2. Com es pot veure, es concentren espacialment al llarg dels dos carrers esmentats, per la qual cosa els seus guarismes resultaran representatius en un àmbit molt local.

Les mesures de qualitat de l'aire en l'àmbit de la Comunitat Valenciana en general, i de l'àrea d'influència de la ciutat de València en particular, es remunten ja a l'any 1994, amb una cobertura variable derivada dels canvis que s'han anat produint en la composició de la xarxa valenciana de vigilància de la qualitat de l'aire, mentre que les campanyes dosimètriques s'imbriquen en una finestra temporal molt més curta, amb una cadència temporal molt variable. Una part dels esforços d'aquest treball s'orienten justament a establir una relació entre la informació proporcionada per les estacions oficials de mesura, necessàriament limitada en l'espai, i l'obtinguda de les campanyes dosimètriques, necessàriament limitada en el temps.

En les figures 13 i 15 es presenten justament les característiques espacials i temporals dels mostrejos dosimètrics processats. Espacialment, la xarxa dosimètrica semiregular cobreix un quadrat d'uns 11 x 10 km, en la qual s'integren actualment set cabines automàtiques (identificades en el mapa) que, no obstant això, no han estat presents durant els 18 mostrejos extensius disponibles. D'acord amb la informació de la taula 3, un total de nou estacions s'han anat situant dins d'aquesta àrea de cobertura densa al llarg de les campanyes experimentals, i hi ha altres dues (Burjassot-Facultats i Paterna-CEAM) no molt allunyades, però fora d'aquesta, que també s'han processat.

Els resultats globals dels mostrejos es presenten en les figures 16 a 19, amb diverses maneres d'integració de la informació, sempre referits als valors mitjans dels nivells de concentració de diòxid de nitrogen registrats. D'una banda, hi ha els valors obtinguts en cada un dels nodes de mostreig, tant en els de la xarxa regular com en els de la disposició perifèrica, sobre una escala de rangs de colors i, d'altra banda, la distribució espacial contínua en el marc de la xarxa densa de dosímetres, els valors dels quals són el resultat de la interpolació numèrica dels primers. Qualitativament hi ha un clar gradient dels nivells des del centre urbà cap a la perifèria, amb un màxim significatiu també a la zona portuària. El mapa degradat de colors permet visualitzar també zones de màxims relatius de concentració, que es concentra principalment al centre històric de la ciutat, i s'estén cap a la zona portuària, com a nucli potencial d'emissions addicionals, i cap a l'est-nord-est (vegeu el node de la xarxa perifèrica) com l'efecte del plomall urbà sota l'efecte dels vents dominants del segon quadrant. També apunten màxims relatius a la presència de les grans vies de trànsit, si bé amb el tractament de la informació original no s'hi dibuixen amb nitidesa els focus. Quantitativament les mitjanes absolutes aconsegueixen valors fins a 80 µg/m^3 en el node més contaminat i, en gran manera, se situen per damunt del valor de referència legal dels 40 µg/m^3, sempre amb la precaució de tindre en compte que aquestes mesures no compleixen els requisits legals per a l'avaluació de la qualitat de l'aire. Encara que aquesta representació tampoc esgota la variabilitat dels nivells d'immissió de diòxid de nitrogen en el context urbà, en què els gradients resulten molt marcats, proporciona una visió molt més pròxima a la realitat que la derivada dels mesuraments automàtics oficials, i descriu amb molt més detall la relació intrínseca entre les fonts d'emissió (principalment vehicles rodats), l'estructura urbana (disposició i alternança de carrers, edificis, espais oberts, etc.) i l'efecte de la dispersió atmosfèrica (al seu torn fortament determinada per l'aerologia de la zona i per la interacció del vent amb la configuració urbana mateixa).

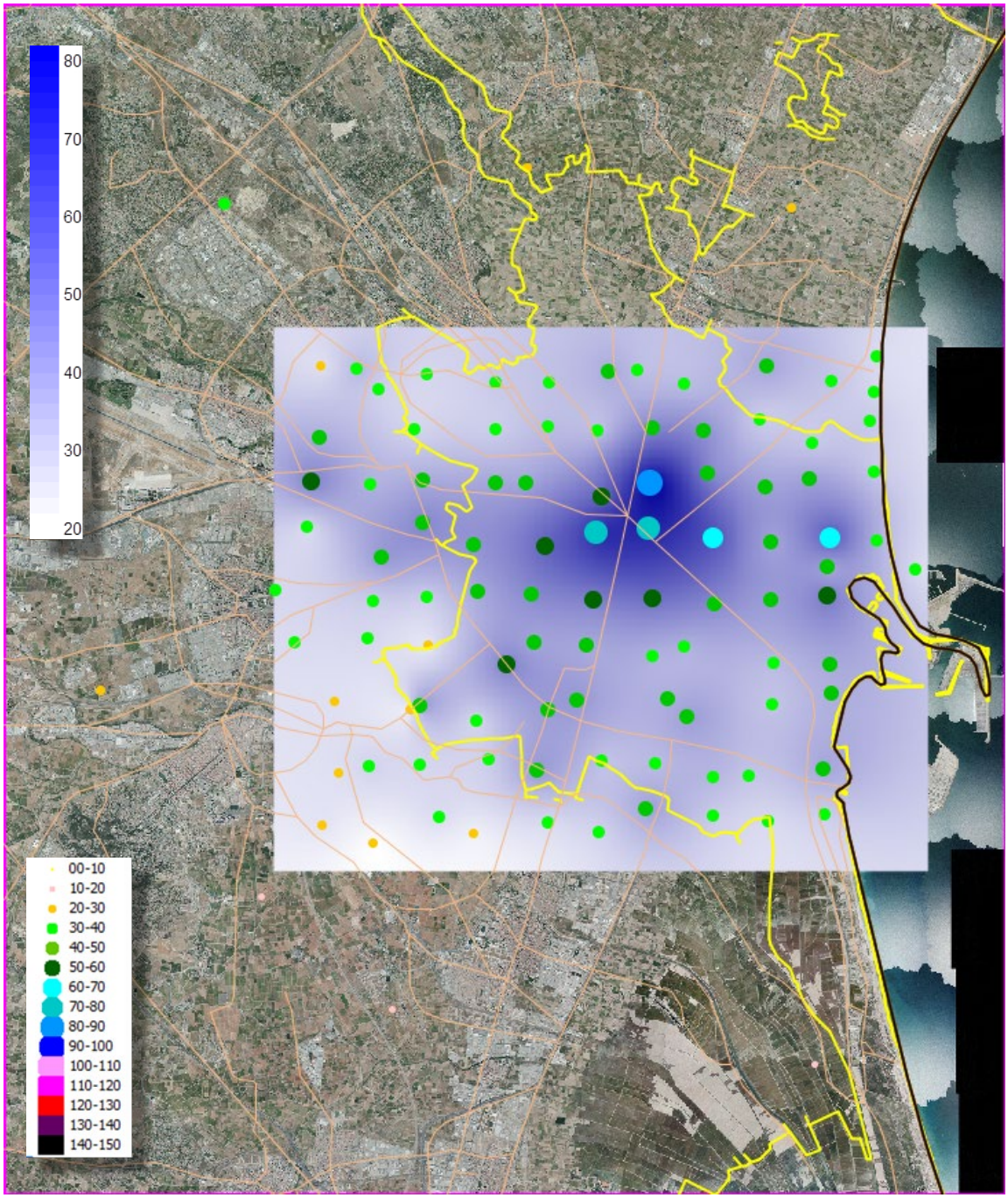


Figura 16. Composició dels nivells mitjans de NO_2 (puntuals i distribuïts espacialment) a l'entorn de la ciutat de València (xarxa semiregular i xarxa perifèrica).

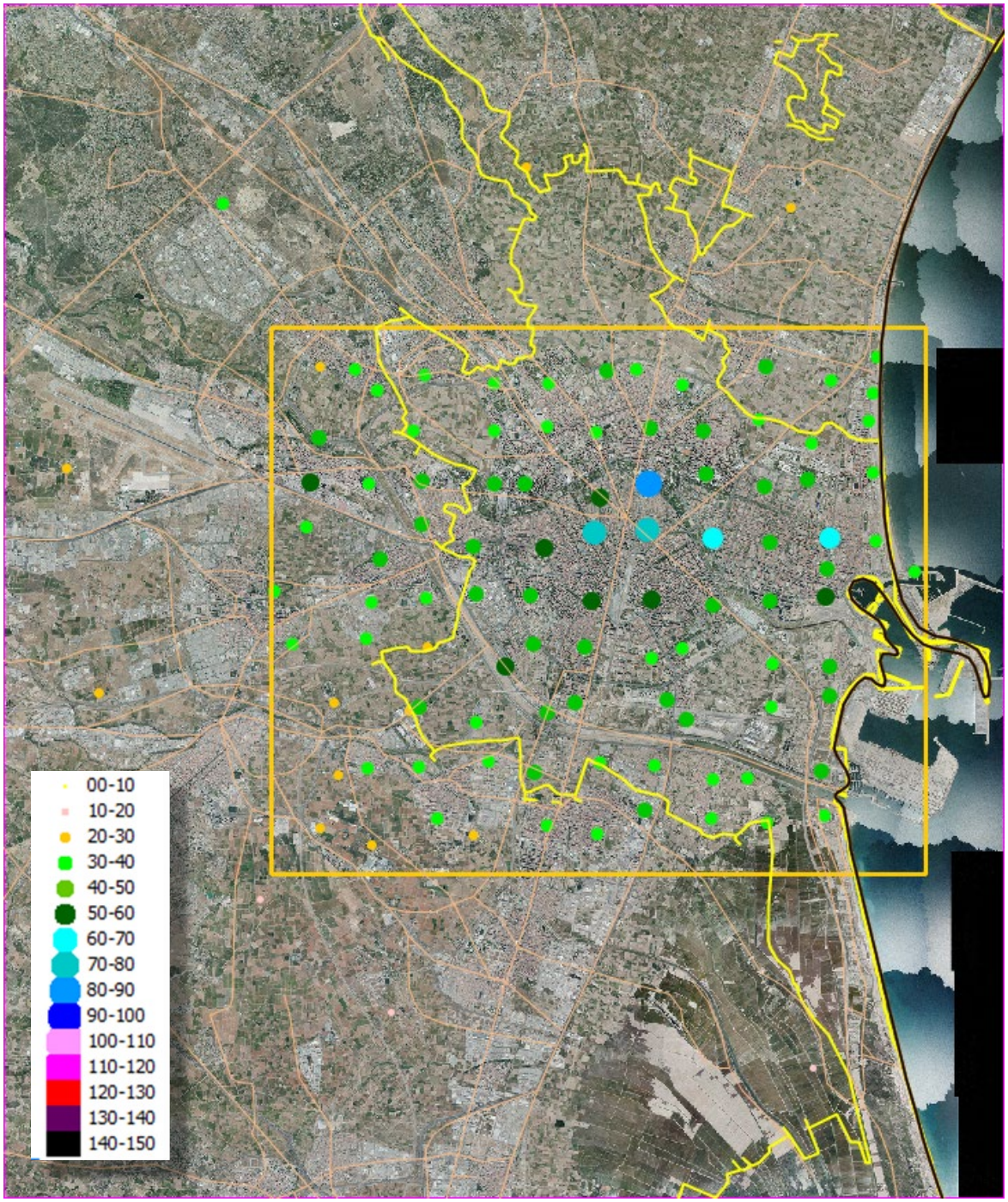


Figura 17. Distribució mitjana dels nivells dosimètrics puntuals en la xarxa regular i en la perifèrica.

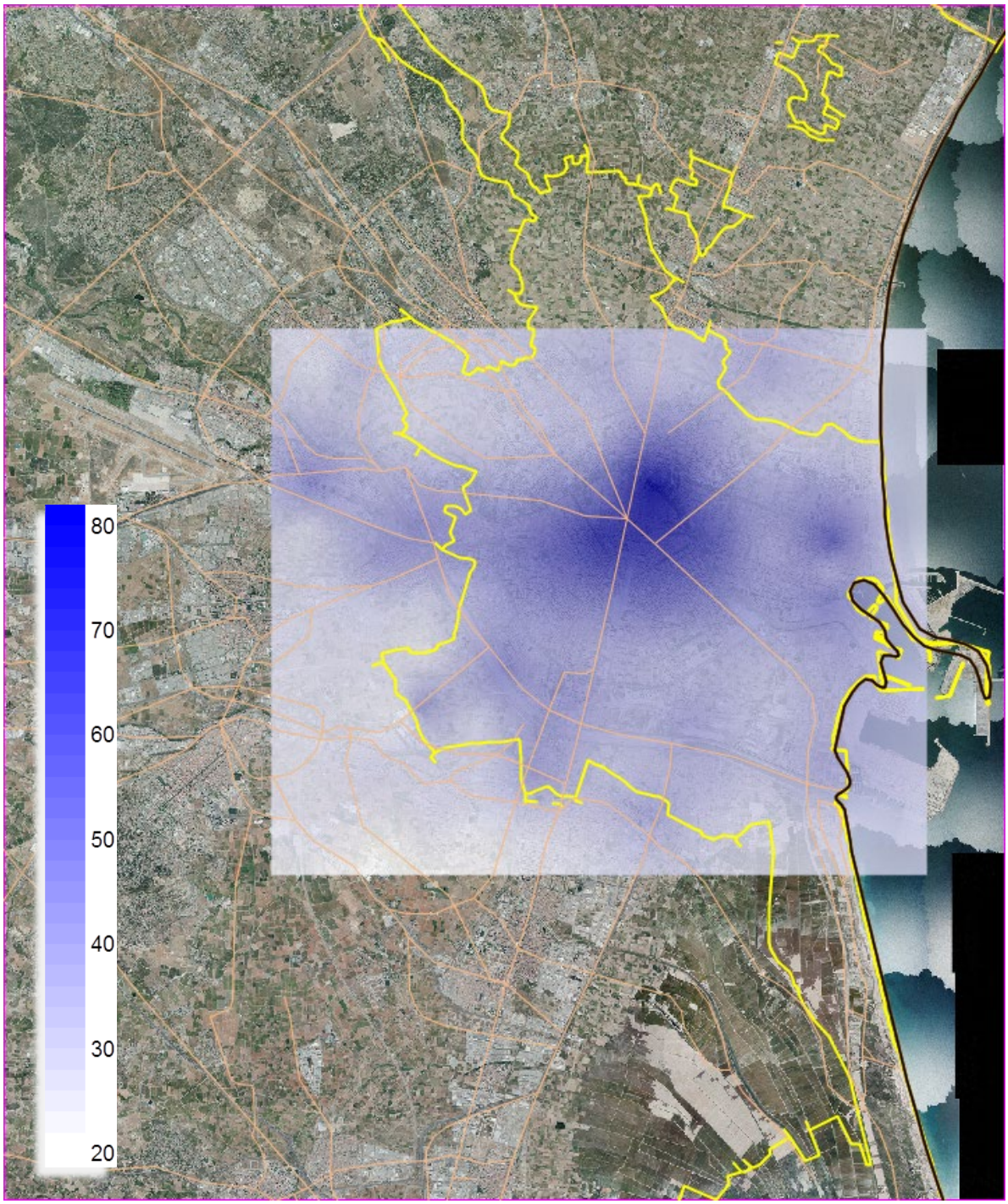


Figura 18. Distribució espacial de la concentració dosimètrica mitjana estimada per als nodes de la xarxa regular.

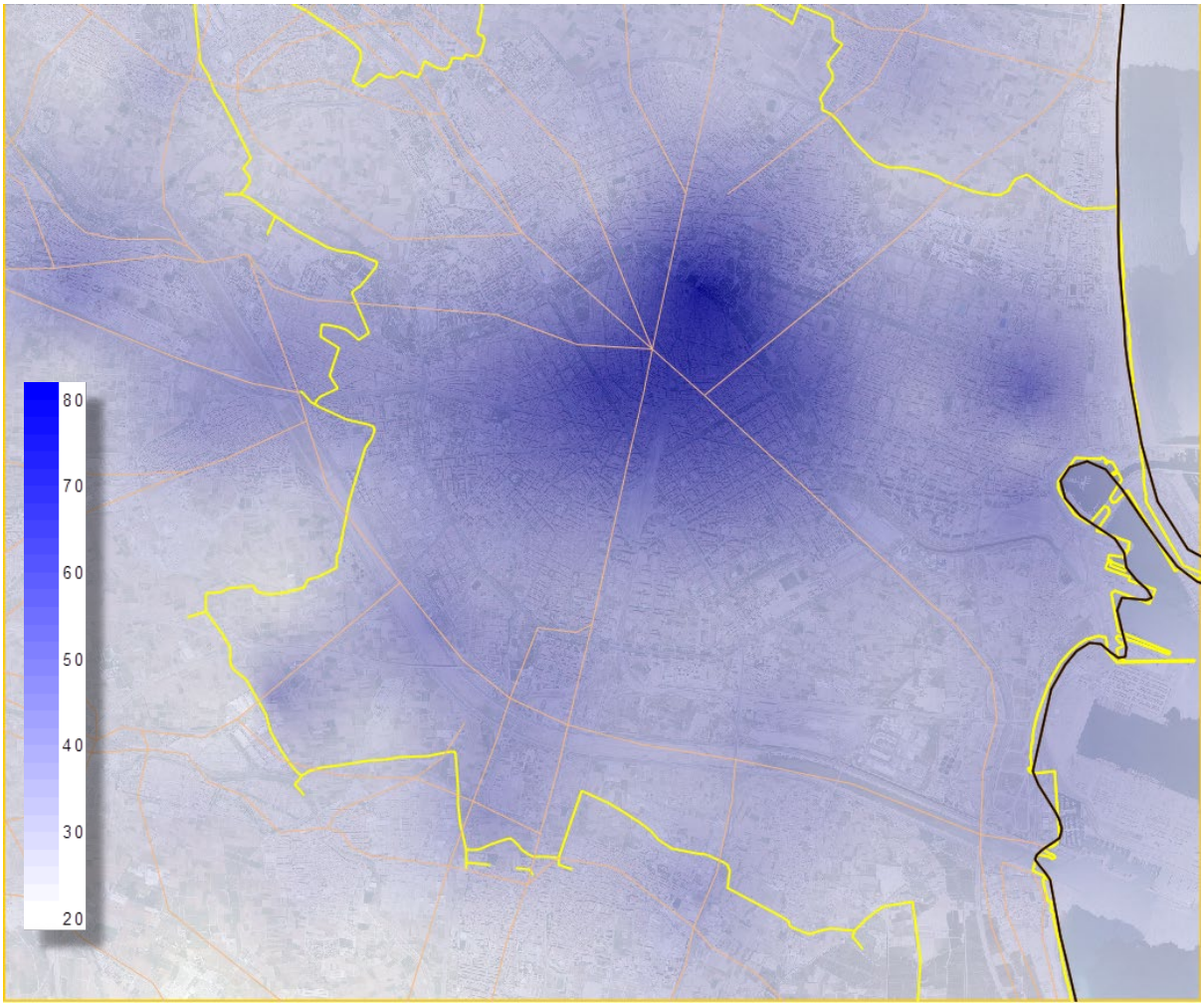


Figura 19. Semblant a la figura anterior. Distribució espacial àmplia de la concentració dosimètrica mitjana estimada per als nodes de la xarxa regular.

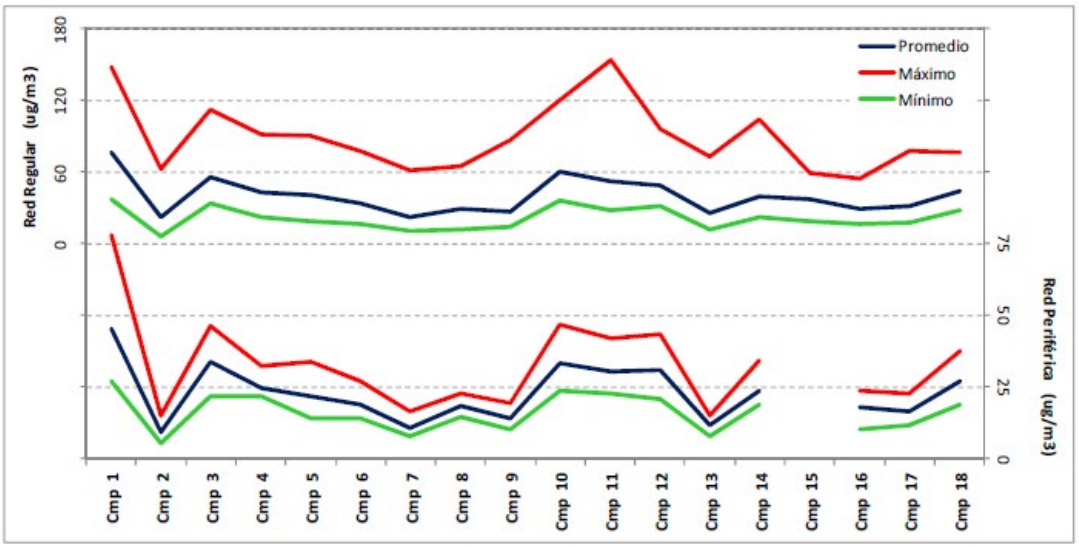


Figura 20. Variació dels nivells de diòxid de nitrogen registrats per a les diverses campanyes dosimètriques, segons les dues xarxes (la seqüència temporal dels mostrejos no és equidistant).

En la caracterització dels resultats dels mostrejos dosimètrics la seqüència temporal es mostra en la figura 20, i en forma d'anomalies en la 21; i en les dues s'ha de distingir entre la distribució perifèrica rural i la regular urbana. No s'observa una tendència definida en els nivells estadístics de les dues sèries, amb una diferència mitjana d'uns 20 µg/m^3 entre els dos nivells mitjans, que és molt més marcada en els màxims (50 µg/m^3). En els dos casos les variacions temporals són coherents, sense que es creuen els punts en cap dels casos (els màxims rurals sempre són menors que els mínims urbans), i això reforça la imatge del plomall urbà estés cap a les àrees rurals de sotavent.

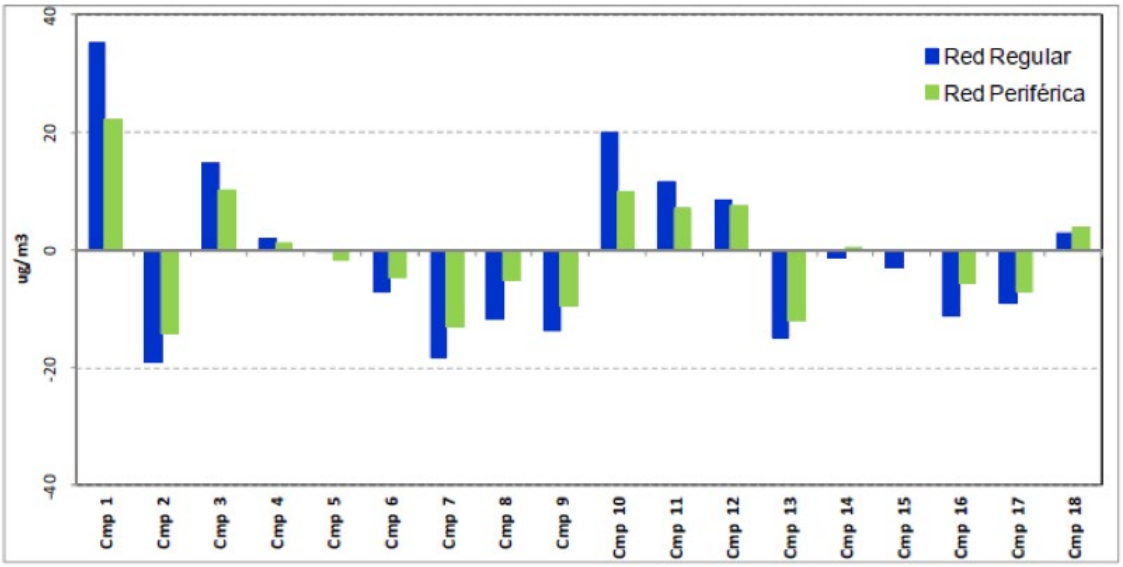


Figura 21. Anomalies dels nivells mitjans de cada campanya (segregades per a les dues xarxes, la regular i la perifèrica).

En el cas de les anomalies (figura 21), en les quals es posen de manifest les desviacions dels nivells mitjans de cada mostreig particular respecte de les mitjanes absolutes, aquesta diferència no mostra una tendència temporal, i se situa un interval general d'uns ±20 µg/m^3, i a més, sempre són del mateix sentit les variacions en les dues xarxes, alhora que també les oscil·lacions dels captadors perifèrics resulten inferiors a les dels urbans.

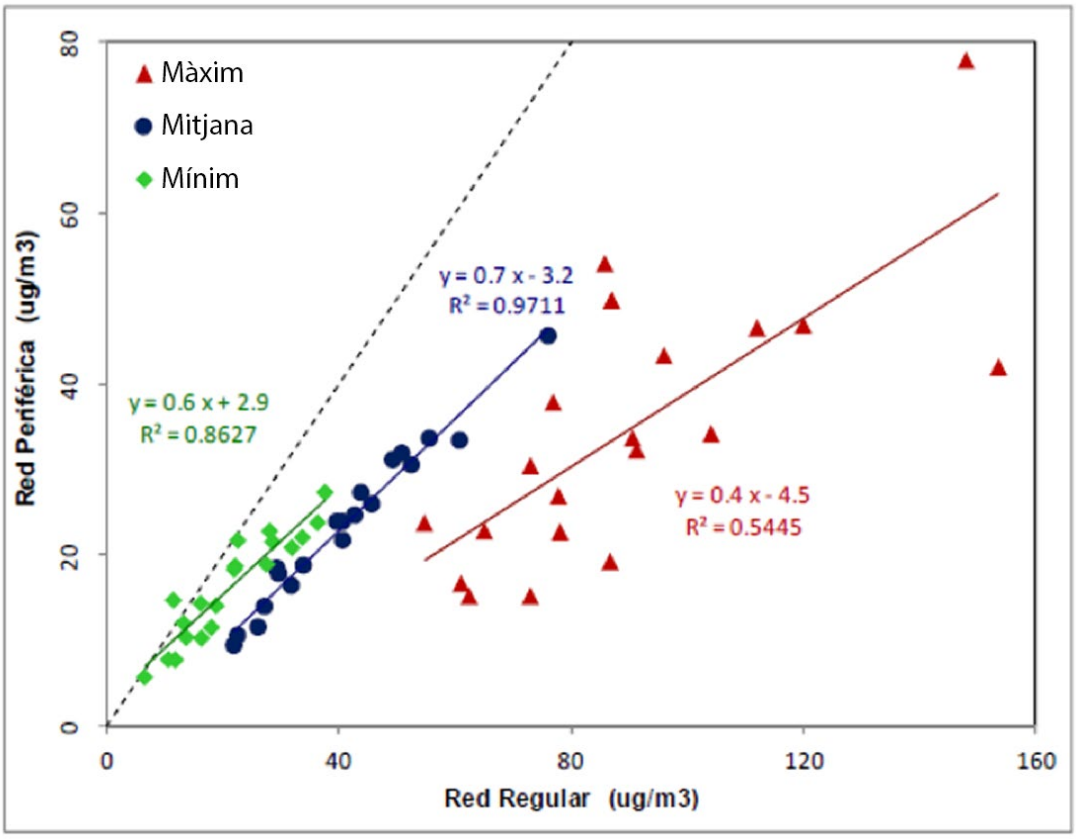


Figura 22. Correlació entre les mesures de la xarxa regular (preferentment urbana) i perifèrica (totalment rural) per als valors màxims, mitjans i mínims de les campanyes disponibles).

Aquesta correlació entre els resultats de les dues xarxes es mostra de manera més directa en la figura 22, en què es presenta la regressió dels nivells mitjans, mínims i màxims entre els resultats de les díhuit campanyes. La correlació és molt elevada per als nivells mitjans i mínims, amb una atenuació al voltant del 65 % dels valors de concentració mitjans, mentre que en el cas dels màxims la dispersió és més elevada, de la mateixa manera que la reducció urbana/rural corresponent, i es mostra ara per damunt d'un 40 % aproximadament. Aquestes diferències respondrien a la dinàmica mateixa de les emissions, que generaria un plomall urbà de fons dispers al llarg de tota l'àrea d'influència, i sobre el qual els episodis aguts de contaminació se superposen de manera més ocasional i més volàtil, i donen lloc a distribucions amb gradients espacials superiors. Aquesta naturalesa diferent de les dues poblacions de captadors, urbana i rural, s'il·lustra en les dues distribucions de la figura 23. En les gràfiques es mostren els nodes rurals més distribuïts simètricament al voltant de la moda, inferior que en el cas dels de la xarxa regular, que presenten al seu torn un coeficient d'asimetria més alt (skewness positiu) cap als rangs de més concentració.

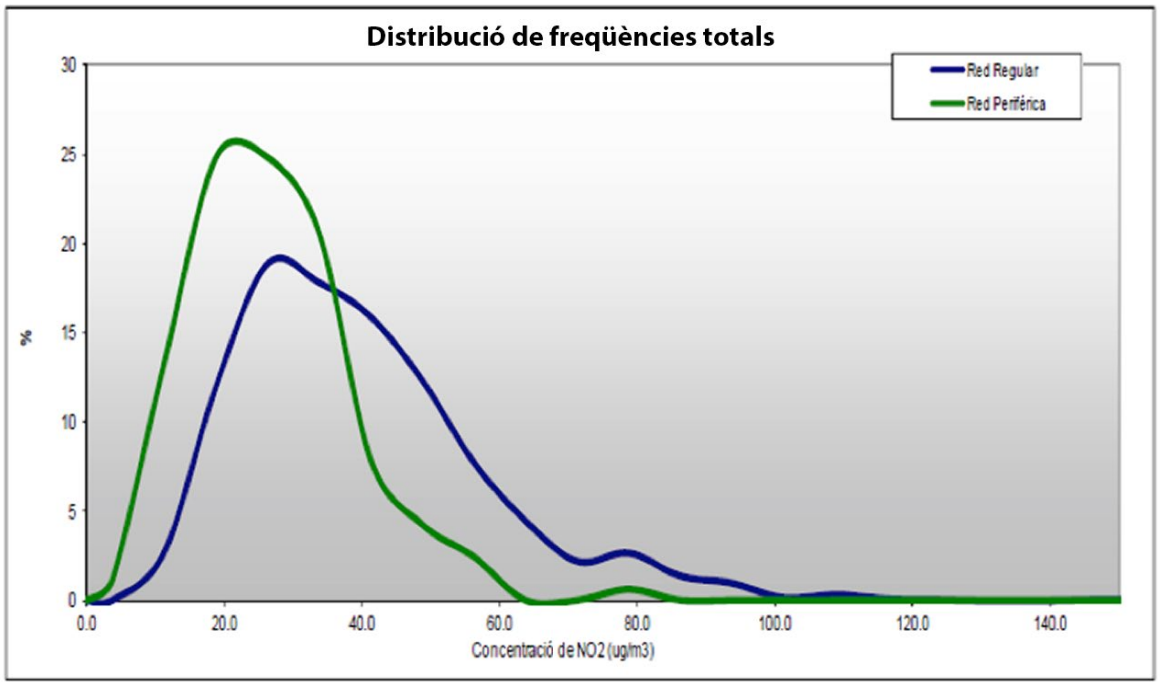


Figura 23. Distribució de les concentracions dosimètriques de NO_2 obtingudes durant tots els mostrejos fets (es distingeixen els de la xarxa regular i els de la perifèrica).

En una visión diferente de los muestreos, las figuras 25, 26 y 27 reflejan los registros segregados para cada uno de los noventa y siete nodos de medida que conforman la red semirregular, más los ocho del arco periférico.

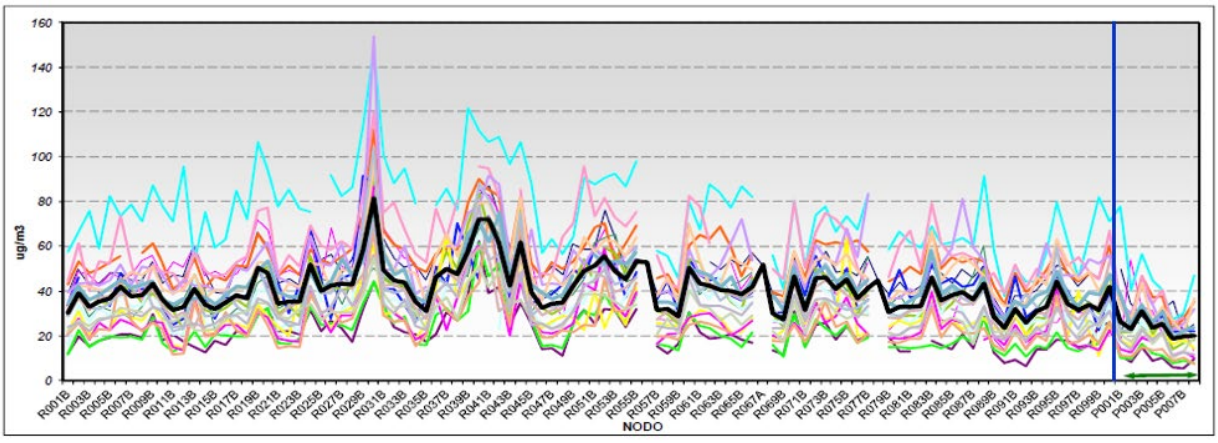


Figura 24. Composició dels resultats dosimètrics de tots els mostrejos per a cada un dels nodes; la línia negra gruixuda representa el valor mitjà (la línia vertical separa els nodes de les dues xarxes).

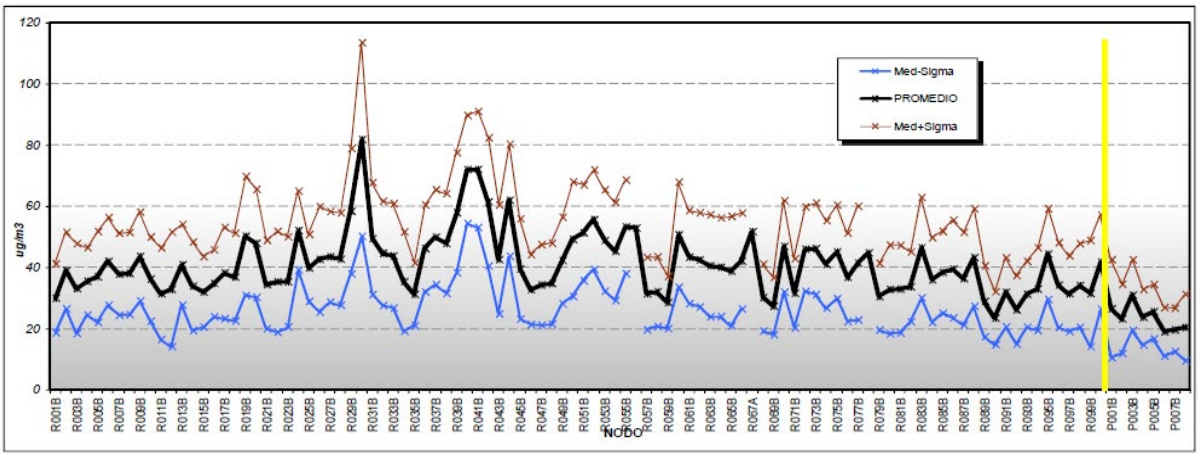


Figura 25. Semblant a la figura anterior, en la qual es mostra només el valor mitjà de la base de dades completa per a cada node, al costat dels marges de variabilitat donats per una sigma.

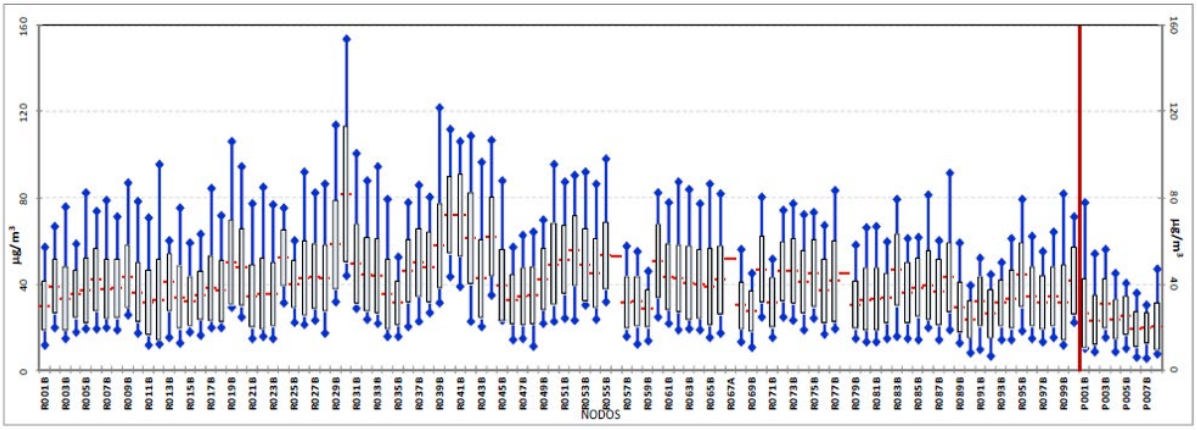


Figura 26. Semblant a la figura anterior. Es representen els màxims, els mínims, les mitjanes i l'interval de mitjana ± sigma per a cada node.

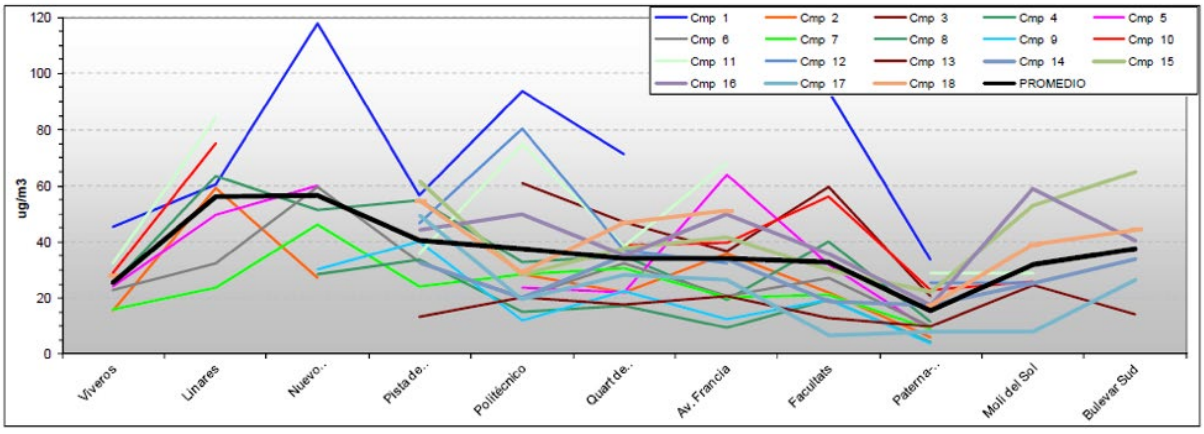


Figura 27. Variació per campanya dosimètrica dels nivells mitjans de concentració de NO_2 per a la xarxa de cabines automàtiques disponible en cada cas (la línia negra gruixuda en representa el valor mitjà).

La primera de les representacions proporciona una imatge envolupant de les diverses campanyes, encastades al voltant de la corba mitjana (més gruixuda) en què s'observa per a totes aquestes la uniformitat en la variabilitat entre nodes, i es diferencia, fonamentalment, pel nivell mitjà de les concentracions de cada mostreig (el que s'ha manifestat en les figures anteriors relatives a valors mitjans per campanya). Les tres representacions reflecteixen aquest comportament corresponent als diversos emplaçaments de mesura, la dispersió de concentracions intercampanyes dels quals (es presenten els marges de les mitjanes ± una sigma) és notablement semblant per a tots. Novament, els resultats reforcen la idea que el camp d'immissions de diòxid de nitrogen en el marc d'influència de la ciutat està determinat de manera invariant per l'estructura urbana i la distribució del parc automobilístic que hi circula, que determinen les variacions relatives entre nodes, i per la dinàmica atmosfèrica i la variació en la intensitat del trànsit, que modifiquen a l'alça o a la baixa, de manera uniforme, els nivells mitjans globals obtinguts sobre tota la xarxa.

La qüestió següent sorgeix al voltant de la comparació (i la comparabilitat) dels resultats dosimètrics amb les mesures oficials de les estacions automàtiques de la xarxa de vigilància valenciana. Aquesta relació es presenta en les figures de la 27 a la 30, en què s'han utilitzat els nivells mitjans de NO_2 registrats en les cabines corresponents per als períodes estrictament coincidents (a partir d'ara el concepte "cabines mitjanes" es referirà als valors mitjans de totes les estacions –onze– considerades en la taula 2 –utilitzant les disponibles en cada campanya–, mentre que el concepte "cabines regulars" es referirà només a les nou primeres de la taula –situades dins de l'àrea determinada per la xarxa regular–). De nou la figura 27, per a les estacions de mesura, equivalent a la figura 24, per als dosímetres, mostra, amb un poc més de variabilitat, l'evolució simultània de cada estació en cada període temporal. En aquest cas l'estructura determinada per les onze cabines (visualitzada per mitjà de la corba de nivells mitjans) resulta prou més uniforme que en el cas dels emplaçaments dels passius, i això resulta lògic, ja que les estacions de la xarxa han de complir determinats requisits d'ubicació que limiten els llocs excessivament esbiaixats des del punt de vista de la qualitat de l'aire.

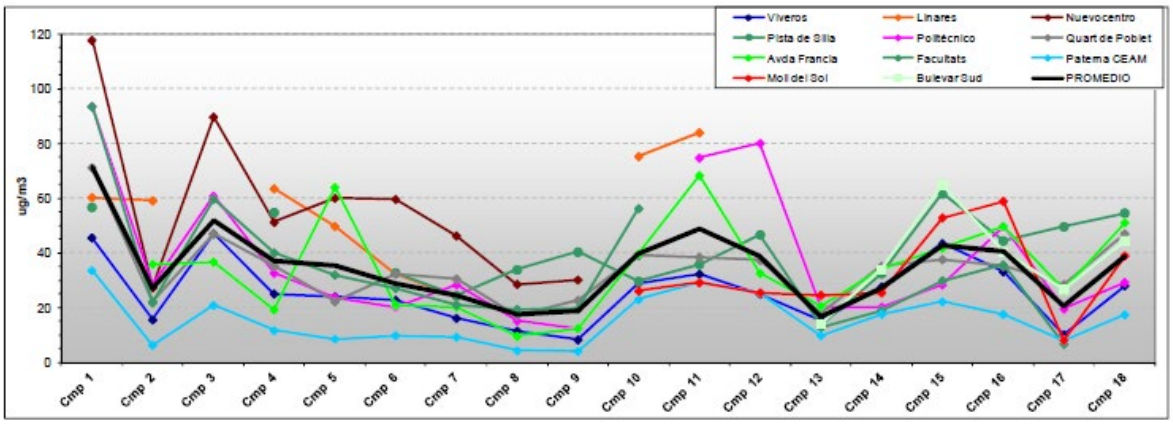


Figura 28. Variació temporal dels nivells de concentració de NO_2 mesurats en les diverses cabines de la xarxa de vigilància per als períodes coincidents amb els mostrejos dosimètrics (la línia negra gruixuda en representa el valor mitjà).

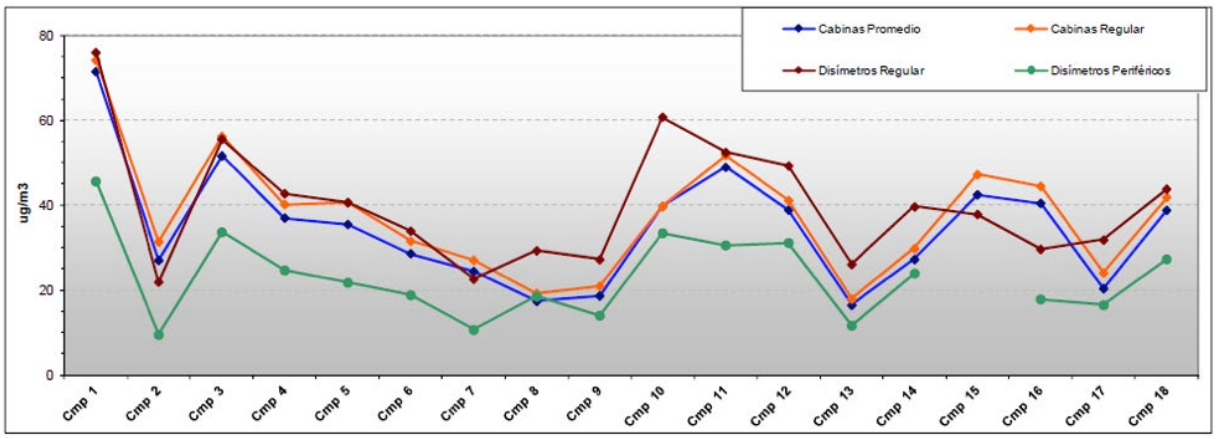


Figura 29. Comparació dels nivells dosimètrics i automàtics mitjans per a les diverses campanyes.

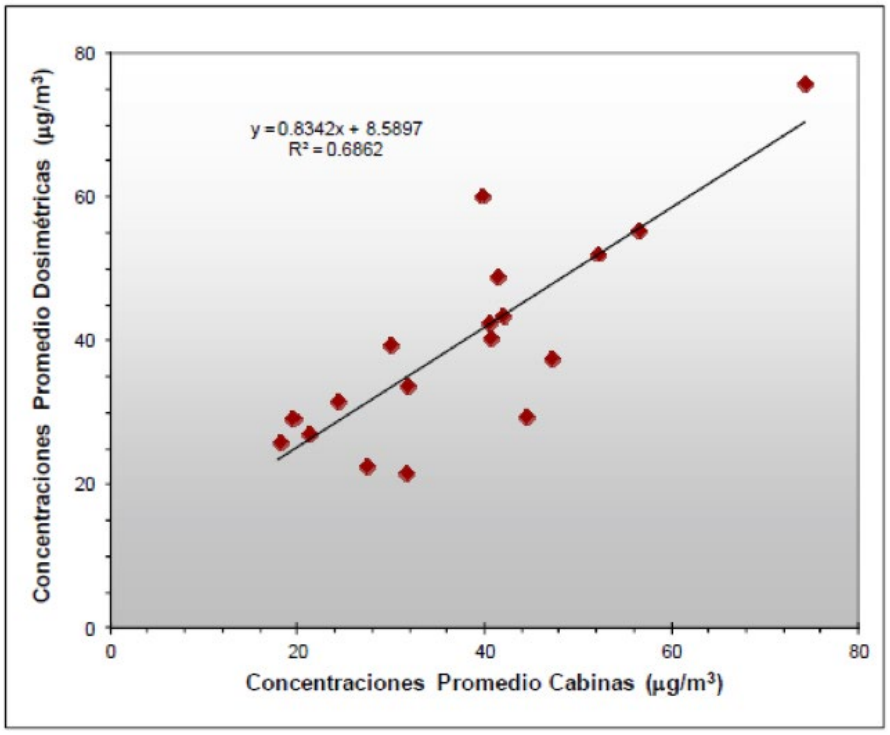


Figura 30. Correlació entre les concentracions dosimètriques mitjanes (xarxa regular) i les concentracions automàtiques mitjanes (només cabines dins de l'àrea regular) per als mostrejos disponibles.

Si es comparen ja les mitjanes dosimètriques amb les de les cabines (figura 30), s'observa una bona correlació, tant pel que fa a la morfologia de les corbes d'evolució temporal entre campanyes (es considera per al càlcul un conjunt o l'altre de les cabines) com en els valors absoluts de les concentracions mitjanes procedents dels dos bancs de dades. Així, la regressió mostra una correlació molt acceptable entre mesures dosimètriques i automàtiques (part de la dispersió pot ser deguda a la composició diferent de les mesures automàtiques –per canvis en la xarxa– al llarg de les diverses campanyes), amb un pes més gran dels mesuraments oficials (que s'explica per la inserció més centrada en entorns urbans, mentre que la xarxa dosimètrica, encara que tinga la distribució semiregular, conté també nombrosos emplaçaments periurbans, si no plenament rurals, que contribueixen a moderar les mitjanes).

En les figures 31 a 41 s'introdueixen ja estrictament les referències relatives al trànsit, a partir dels huit aforaments analitzats (vegeu la figura 14), i la seua variació anual al llarg dels últims sis anys considerats (material proporcionat pel Servei de Circulació, Transports i Infraestructures de l'Ajuntament de València –no s'hi inclou el 2016 perquè es troba incomplet en el moment de l'elaboració del document–).

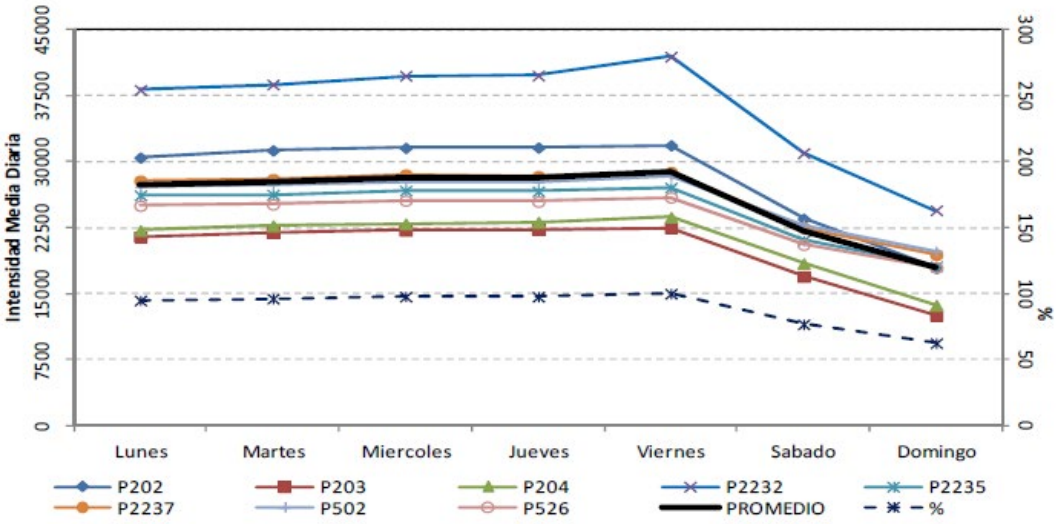


Figura 31. Segregació per tipus de dia de la setmana dels nivells de circulació per als huit aforaments considerats.

En una primera aproximació a la caracterització del trànsit urbà, sorgeix la qüestió de la variació d'intensitats en funció del dia de la setmana. Sobre valors mitjans, la figura 20 mostra les diferències per node per a cada dia de la setmana, amb una uniformitat notable en tots els aforaments. S'evidencia clarament en tots un augment del trànsit constant, però molt lleuger, durant els dies laborables, i cau de manera abrupta els caps de setmana en dos escalons aproximadament semblants; i els vehicles resulten durant la jornada dominical al voltant de la meitat dels que circulen diàriament. Es pot veure que el comportament relatiu de tots els aforaments és semblant de dilluns a dissabte, mentre que hi ha una diferència clara quant a la intensitat de la reducció dominical entre els dos grups de nodes dels dos carrers, la qual cosa suggereix que hi ha diferències en els dos trams quant als hàbits d'ús els dies festius que no s'aprecien durant els laborables.

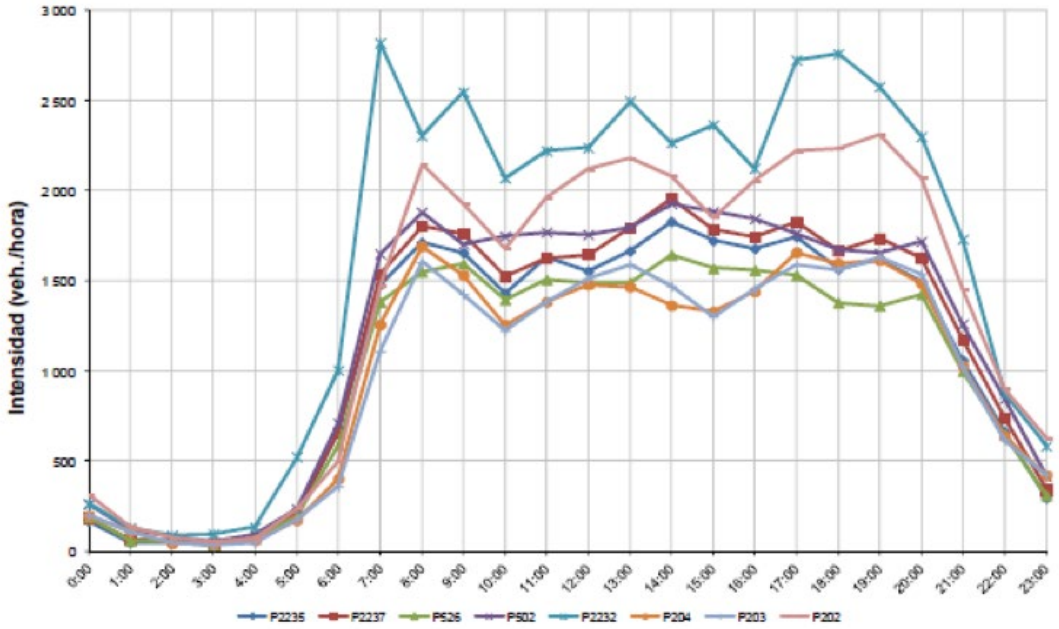


Figura 32. Patró diari d'evolució horària de la intensitat del trànsit per als huit aforaments seleccionats.

Si s'aprofundeix en aquesta anàlisi de la caracterització de la intensitat del trànsit circulatori, resulta d'un gran interés la descripció del patró diari de trànsit que, tal com es mostra en la gràfica de la figura 32, està representat en tots els casos per un altiplà ben definit durant les hores diürnes, amb un increment brusc al matí i un descens més moderat fins a les últimes hores de la jornada. Amb diferències xicotetes, no sembla que s'evidencie un màxim de vehicles a l'inici del matí i al final de la vesprada (més prompte la intensitat es tendeix a mantindre uniforme al llarg del dia, i fins i tot, amb alguns màxims relatius moderats en les hores centrals). I això contrasta amb el característic doble pic de l'ona diària de NO_2 (matinal i vespertí), amb un marcat mínim central, lligat a condicions de dispersió atmosfèrica més que a variacions en les emissions a causa de pics de circulació.

Si es combina la resolució horària amb la segregació per dia de la setmana, les quatre gràfiques de la figura 33 i 34, revelen l'existència de patrons horaris clars ben diferenciats. Així els dies laborables presenten aproximadament l'estructura d'altiplà mitjà descrita anteriorment, en la qual es marquen més nítidament tres màxims relatius al llarg del dia i amb diferències també relatives entre els diversos nodes les quals estan millor marcades. Com que se centra en els dissabtes, la baixada d'intensitats general s'acompanya també amb la presència de dos únics màxims, un de matinal, més tardà, i un altre que es prolonga cap a les hores nocturnes, separats per un mínim central marcat. El diumenge s'observa un comportament horari prou semblant al sabatí, bimodal. En canvi, el màxim vespertí resulta en general més alt que el matinal, i a més, es produeix més prompte que el que s'identifica per al dissabte. Aquests diversos modes es compendien bé en la gràfica inferior dreta de la figura, en què es mostren els tres modes dels dies laborables (coincideixen pràcticament amb les mitjanes absolutes) en contrast amb els dos del cap de setmana i amb les diferències relatives entre els dos, que ja s'han comentat.

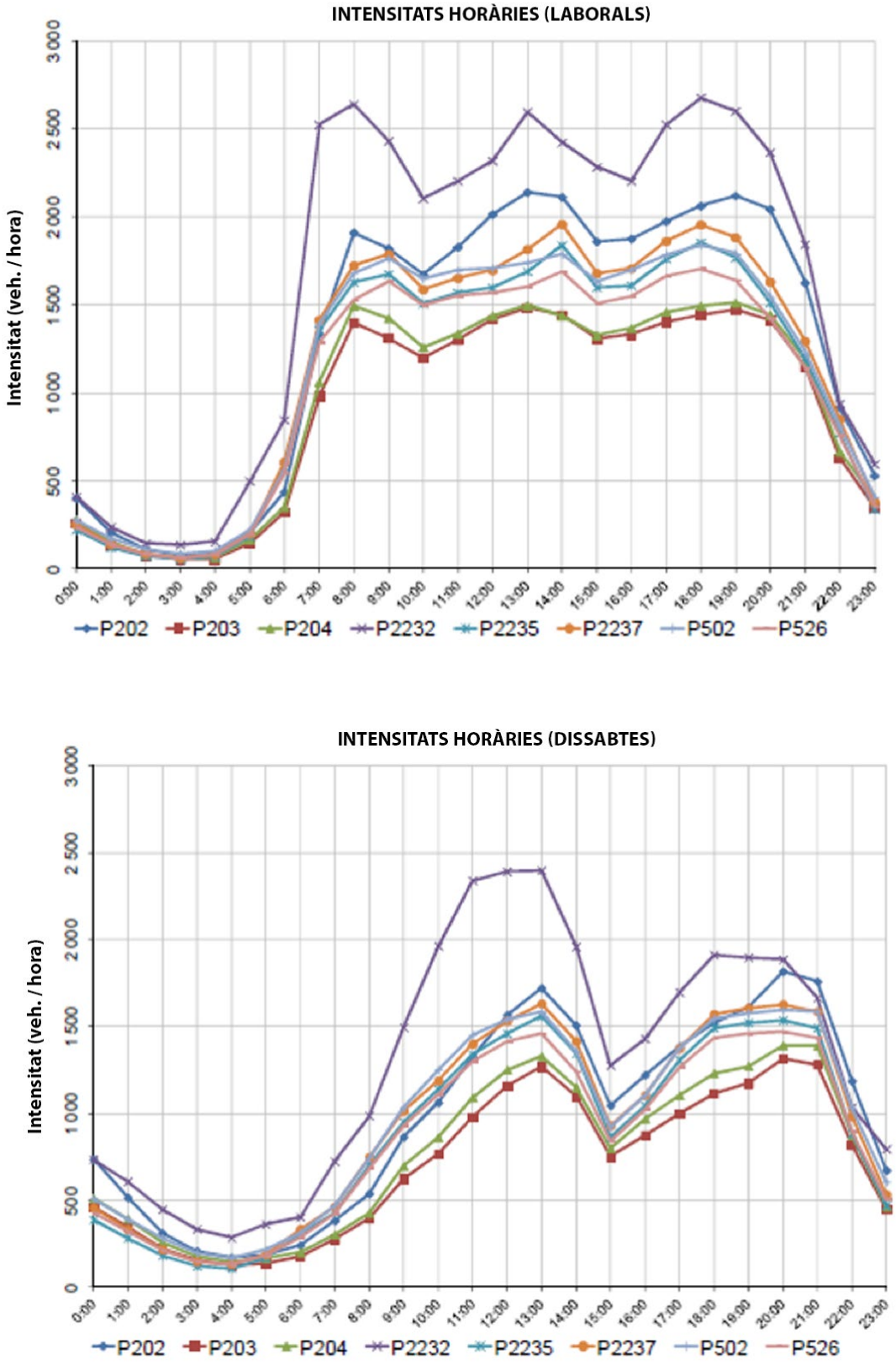
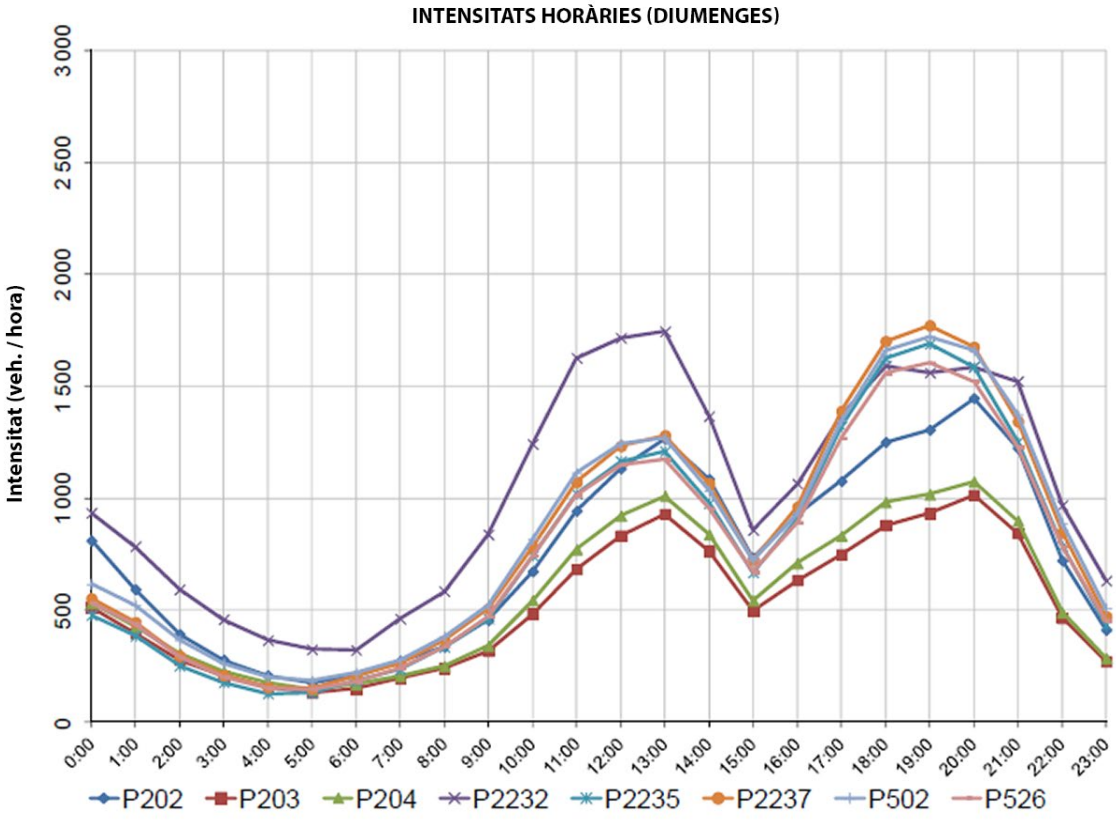


Figura 33. Segregació per tipus de dia de la setmana de la variació horària de les intensitats de trànsit (laborables i dissabtes).



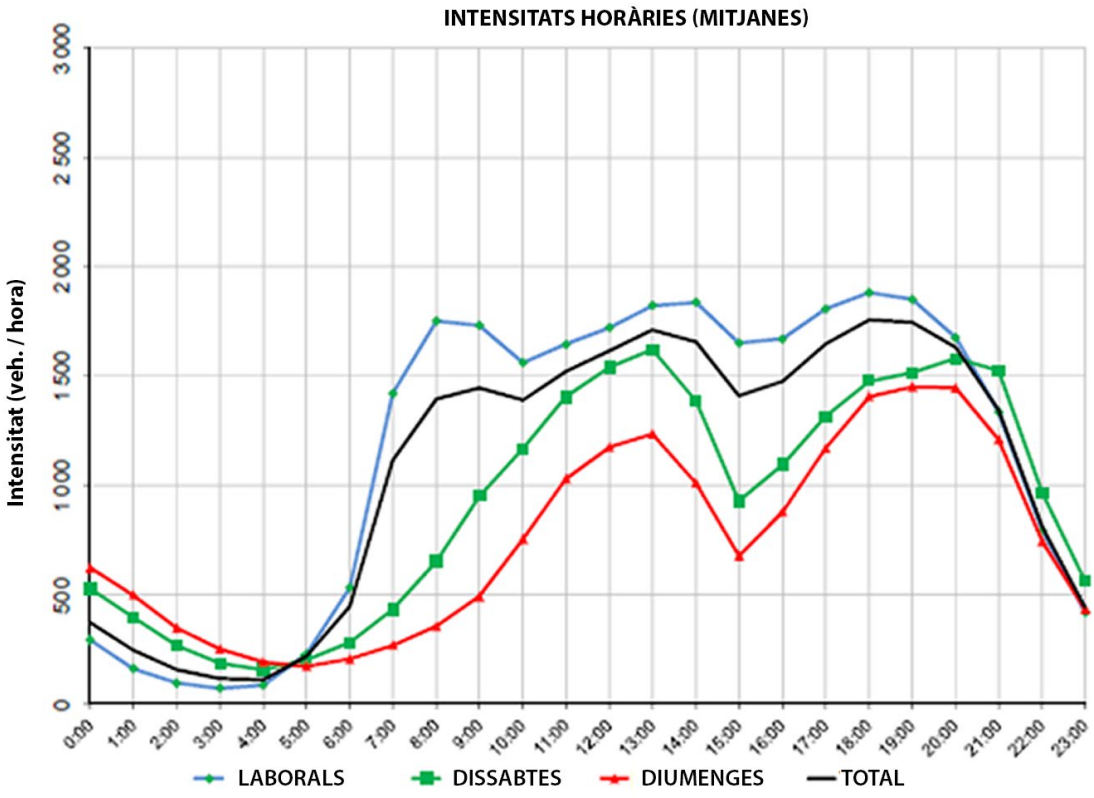


Figura 34. Segregació per tipus dia de la setmana de la variació horària de les intensitats de trànsit. (Diumenges i mitjanes).

La variabilitat interanual de les intensitats es reflecteix de diverses maneres en les figures de la 35 a la 38, les quals proporcionen representacions diferents d'aquesta evolució, per a un període en el qual s'incrusta la crisi econòmica experimentada en l'àmbit global. Fins i tot situant-se sobre les mateixes dues vies com passa amb els nodes que s'hi reporten, s'aprecien diferències en el balanç del nombre de vehicles entre aforaments, i això alerta de la complexitat del sistema circulatori urbà, en què no només el mateix carrer, sinó les travessies, poden introduir diferències notables en el recompte de vehicles.

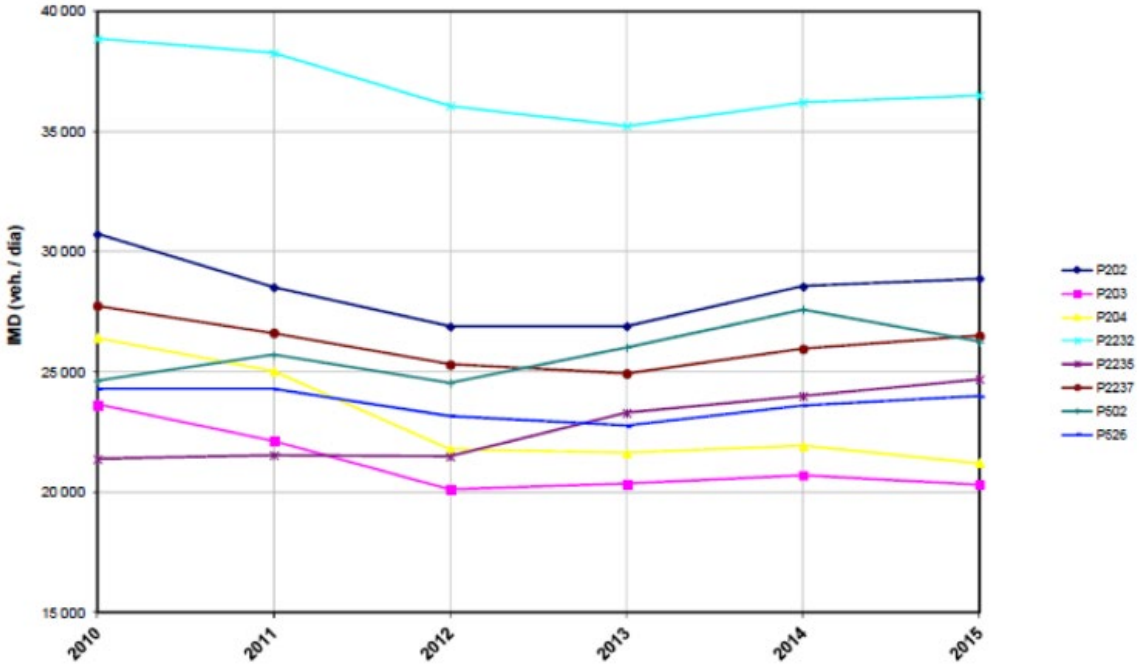


Figura 35. Evolució anual dels nivells mitjans d'IMD per als huit aforaments seleccionats.

Dos aspectes addicionals destaquen especialment: d'una banda, el que sembla una variació xicoteta en termes absoluts pel que fa al balanç total de vehicles anuals (en un interval de canvis màxims al voltant del 15 %); i d'altra banda, l'absència d'una tendència clara, en què alguns punts tendeixen a augmentar les intensitats, mentre que 'altres ho fan a la baixa, en un comportament en el qual es puguen incloure possibles canvis en l'estructura circulatòria de la ciutat, a més de la variació neta del trànsit en la xarxa viària. En una anàlisi més detallada d'aquests canvis en les intensitats circulatòries, es podria apreciar un mínim relatiu entre els anys 2012 i 2013, visible tant en les intensitats mitjanes diàries com en els absoluts anuals. A partir d'això, s'observa un repunt lleuger els dos anys següents en els nodes d'Ausiàs March, que, no obstant això, no arriben a superar el punt de partida, mentre que en alguns dels del carrer Colón la tendència decreixent és persistent durant tots els períodes.

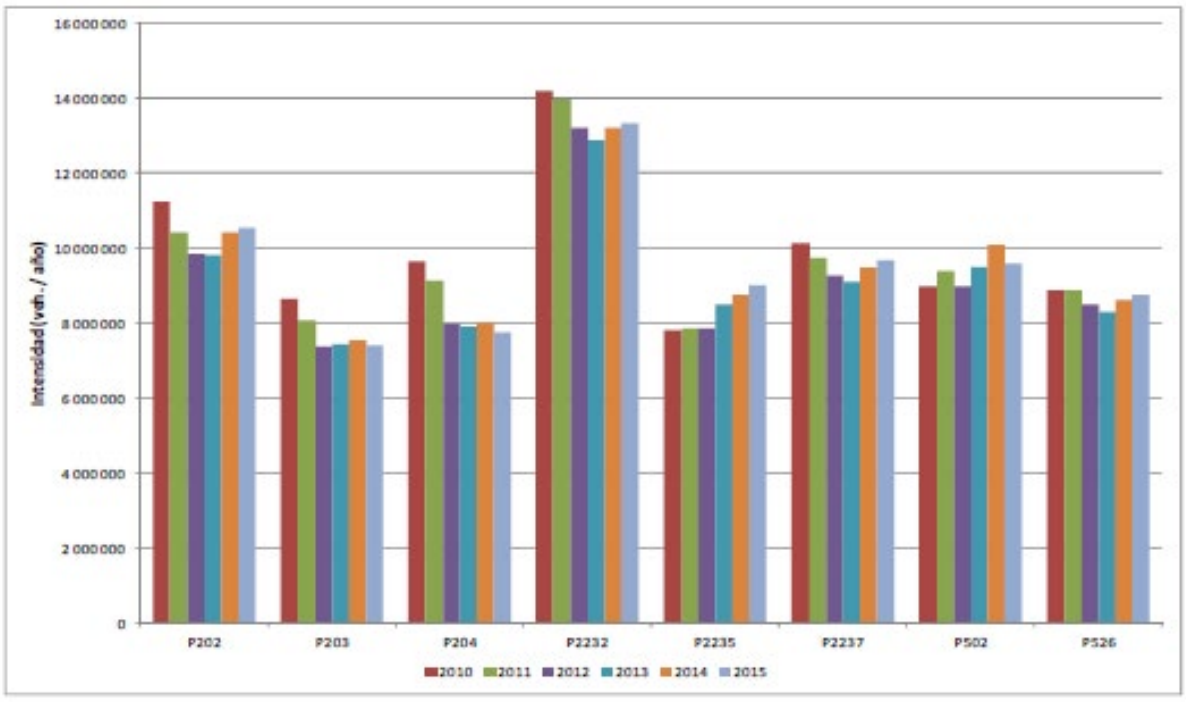


Figura 36. Variació interanual del nombre de vehicles circulants en cada un dels huit aforaments seleccionats.

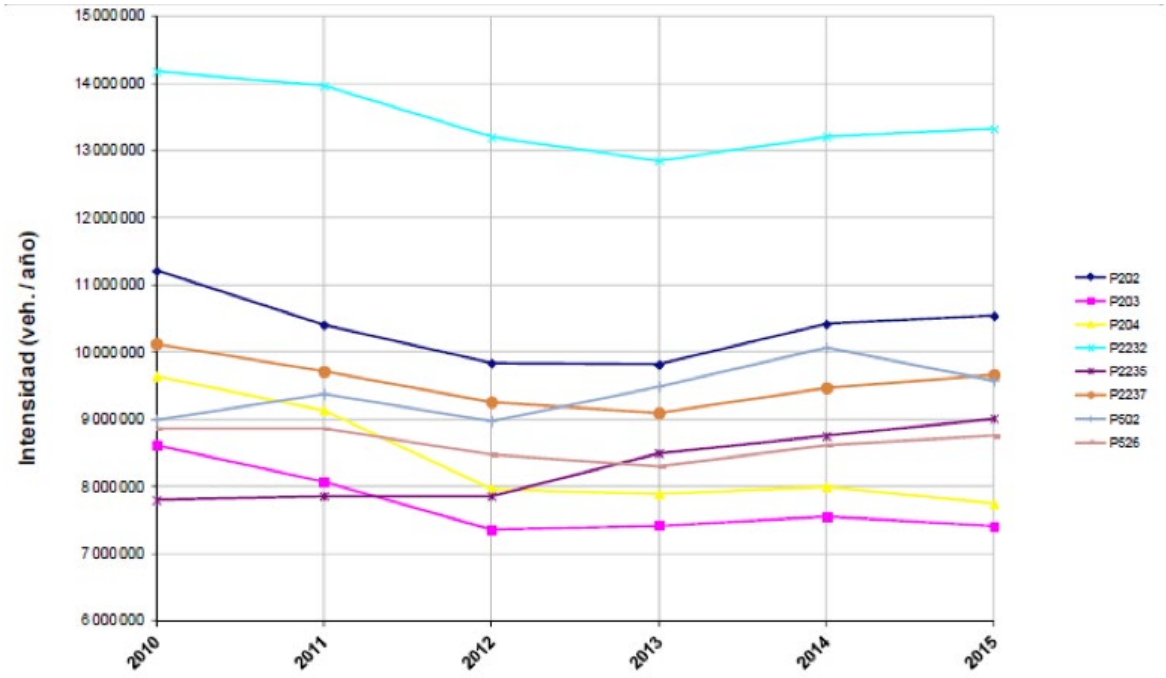


Figura 37. Evolució anual del nombre de vehicles circulants per als huit aforaments seleccionats.

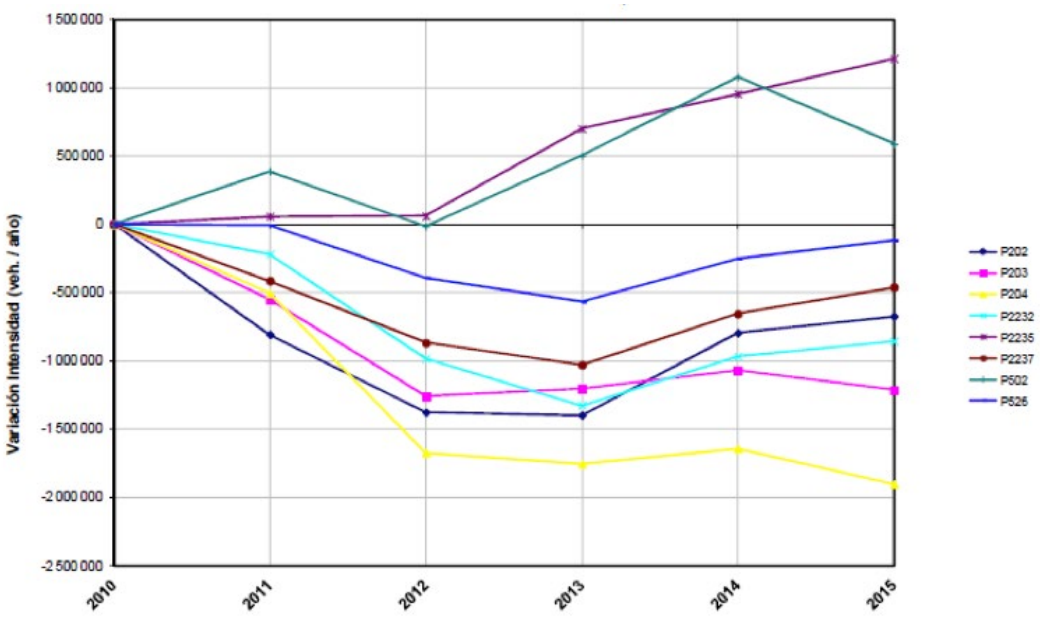


Figura 38. Variació absoluta de la intensitat del trànsit anual referida a l'any 2010 com a referència base.

El reflex a les estacions de la xarxa de vigilància, per als nivells de concentració ambient de NO_2 en el mateix període i temps d'integració (figura 39), mostra un comportament més erràtic, sense una tendència clara en els nivells de concentració anuals per a aquest període, però en tot cas amb poca variació mitjana al llarg dels sis anys. L'intent de correlació dels valors anuals mitjans de trànsit i de concentració ambient de la figura 40 no revelen, al capdavall, una relació explicativa mínima per a la informació manejada (concentracions mitjanes anuals de les estacions urbanes de València). En una comparació semblant per als períodes de mostrejos dosimètrics coincidents en el període 2010/2016 disponible, la variació d'intensitats de trànsit, concentracions mitjanes de NO_2 dosimètriques i automàtiques es mostren en la figura 41.

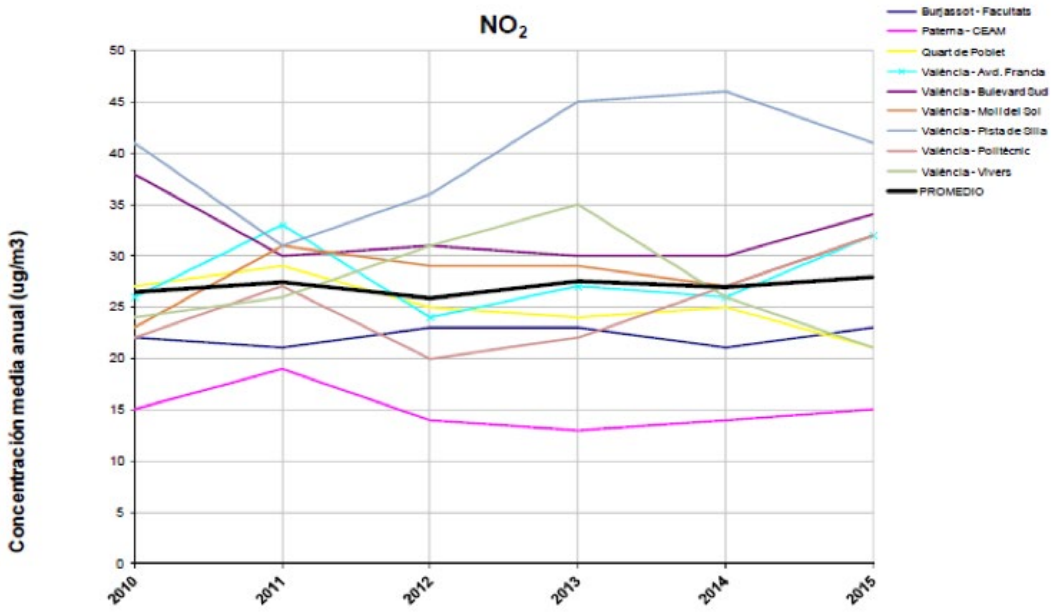


Figura 39. Evolució anual de la concentració mitjana anual de NO2 en les estacions automàtiques de la XVVC-CA a València i l'entorn.

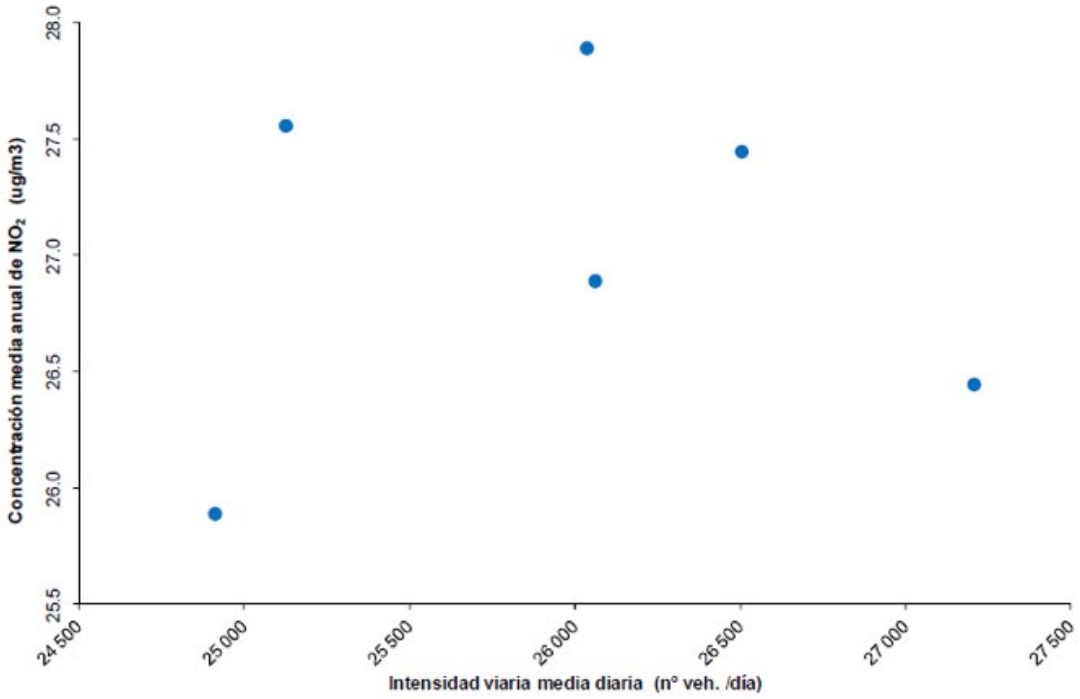


Figura 40. Correlació entre els nivells anuals mitjans de NO_2 en les cabines automàtiques i les corresponents intensitats mitjanes diàries de vehicles en els aforaments d'anàlisi.

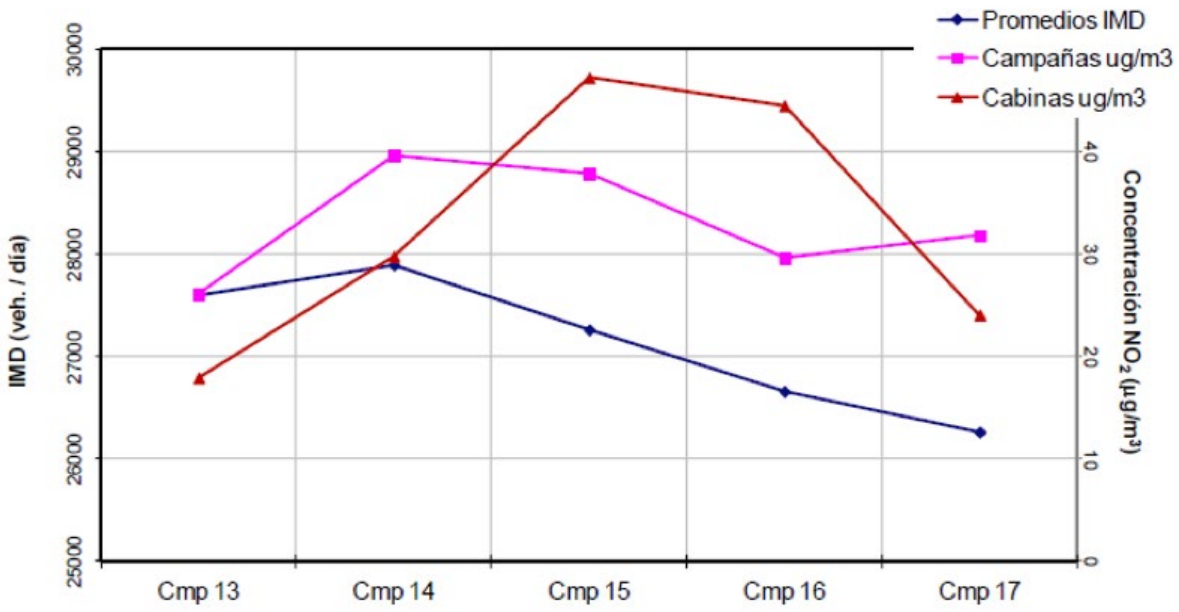


Figura 41. Relació entre els nivells de trànsit mitjans i les concentracions ambients de NO_2 registrades en les campanyes dosimètriques mitjanes i en la xarxa automàtica per als mateixos períodes temporals.

Encara que ara els períodes de mitjana són més curts (al voltant dels sis/set dies de durada de les campanyes amb passius) la relació no resulta tampoc directa, en un reflex de la complexitat del sistema atmosfèric urbà. El fet que no siga possible establir una correlació clara entre les variables anteriors (valors mitjans de trànsit, concentracions dosimètriques i automàtiques) indica la superposició de forçaments d'escala menor que es perden en integrar períodes de temps i/o espai grans, així com factors meteorològics que modifiquen l'impacte de les emissions directes. Si s'analitza justament la variabilitat relativa potencial de les fonts (trànsit) durant els períodes d'exposició dels mesuradors passius, per si hi ha canvis substantius que puguen explicar les diferències en els nivells d'immissió observats, es comprova que les intensitats de trànsit resulten molt constants (figura 42) durant les cinc campanyes comparables. En general les IMD resulten un poc superiors als valors mitjans (quasi tots els nodes se situen per damunt de la bisectriu, i la distribució dels aforaments segueix una tendència pràcticament constant en totes. No resulta evident, per tant, identificar, a partir de la informació manejada, les diferències en els nivells de qualitat de l'aire observats amb les variacions en les intensitats del trànsit registrades.

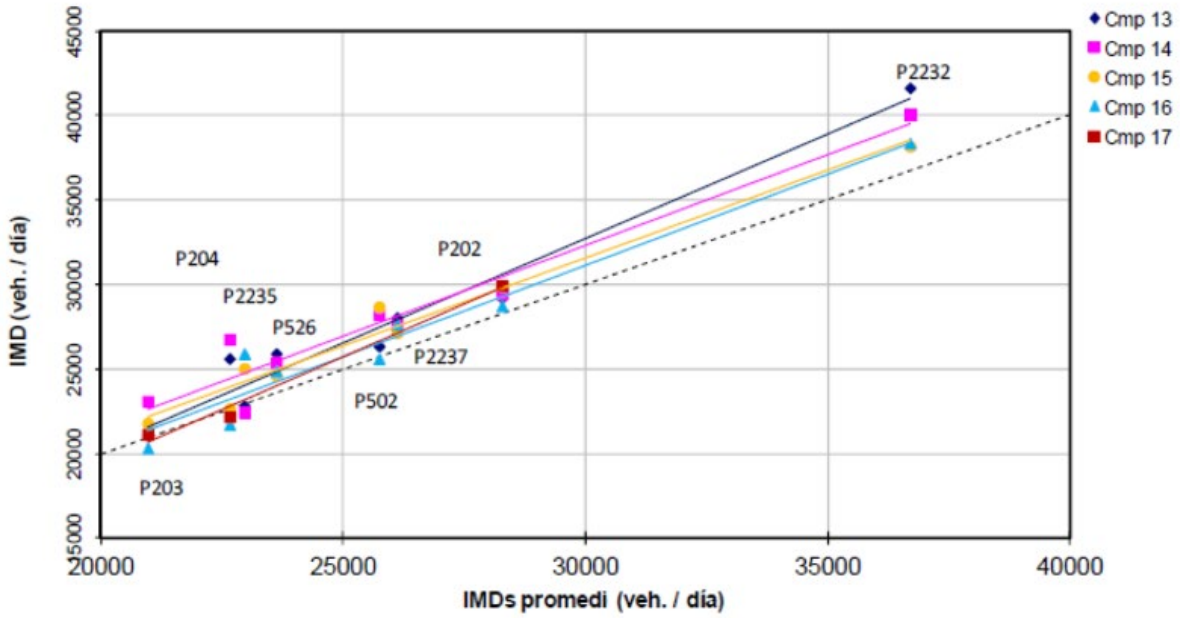


Figura 42. Variabilitat de les intensitats de trànsit per a cada aforament mitjà durant cada campanya, en relació amb els nivells mitjans circulatoris.

4.2. Conclusions de les campanyes de dosimetria

Els treballs que s'inclouen aborden l'explotació del banc de mesures dosimètriques disponibles fins ara (díhuit mostrejos en total) per a l'entorn de la conurbació de València, que proporcionen una informació de millor resolució espacial que l'obtinguda de les xarxes oficials de vigilància mateixes, com a complement precisament d'aquests mesuraments en el diagnòstic de la situació real de l'estat de contaminació per diòxid de nitrogen a l'aglomeració de l'Horta, i en què s'ha inclòs informació preliminar relativa al trànsit urbà. Algunes de les conclusions que es poden formular són les següents:

- La informació de les campanyes dosimètriques proporciona informació espacial d'interés que no és possible obtindre només a partir del nombre limitat de cabines automàtiques, informació que posa de manifest la influència de l'estructura urbana, el trànsit i la meteorologia sobre el camp d'immissions de diòxid de nitrogen.

- Hi ha una bona correlació en els nivells mitjans entre les dades de concentració obtingudes amb captadors passius i els automàtics registrats per als mateixos períodes, i això indicaria que les modificacions dels nivells en funció de la informació dosimètrica tindrien previsiblement un reflex en les mesures amb els equips de referència.

- La base de dades dosimètrica reflecteix una variació temporal molt esbiaixada tenint en compte la distribució temporal, intermitent i irregular, sense que en la disponible siga possible apreciar cap tendència manifesta.

- La informació sobre trànsit amb què s'ha treballat reflecteix una evolució dels nivells de circulació en els punts analitzats amb una variació molt moderada per al conjunt d'anys considerat i, a més, amb tendències dispars segons els nodes.

- Les dades disponibles sembla que indiquen un patró horari de trànsit ben diferenciat entre dies laborables i caps de setmana; els primers amb intensitats diürnes sense grans canvis, i els segons, amb una distribució bimodal. En els dos casos és la influència de la dispersió atmosfèrica la justificant del típic doble pic dels registres de concentració ambient de diòxid de nitrogen.

- Encara que les variacions de trànsit entre dies laborables i caps de setmana estarien en consonància amb la baixada d'immissions durant aquests últims, amb el grau de desagregació espacial i temporal de les intensitats de trànsit treballades no és possible establir una correlació clara amb els nivells de concentració proporcionades per les mesures de concentració ambient de NO_2.

- Les anàlisis suggereixen una dinàmica complexa de les emissions en el conjunt urbà, amb una superposició de processos a xicoteta escala en una envolupant que està condicionada, a més, per factors atmosfèrics/dispersius.

RECOMANACIONS DESPRÉS DE LES CAMPANYES DE DOSIMETRIA

Tenint en compte el treball sobre les tres fonts d'informació analitzades, campanyes denses amb captadors passius de NO_2, concentracions procedents de les xarxes automàtiques de vigilància i intensitats de trànsit en determinats aforaments de la xarxa urbana de València, cal formular les recomanacions següents:

- Les campanyes dosimètriques proporcionen una informació espacial acceptable, però la cobertura temporal encara és pobra per al banc de dades analitzat, per la qual cosa si es pretén aconseguir una mínima representativitat temporal i una bona complementació de les mesures automàtiques, cal fer un mostreig sistemàtic durant un període de temps ampli.

- La incorporació del trànsit, fins i tot en forma de paràmetres primaris, com són les intensitats de circulació, requereix un grau de desagregació espacial i temporal molt més fi, si es vol incorporar com a element explicatiu en el diagnòstic de l'estat de la qualitat de l'aire proporcionat per les mesures ambientals.

- En una aproximació futura cap a la incorporació del trànsit com a element potencial de gestió de la qualitat de l'aire ambient urbà, seria necessari un treball més detallat de les mesures disponibles, així com la incorporació progressiva del parc automobilístic i de models d'emissions.

5. EMISSIONS I MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE A VALÈNCIA

5.1. Dades bàsiques

L'estructura territorial de la Comunitat Valenciana presenta un desequilibri poblacional elevat. Segons dades de l'Estratègia territorial de la Comunitat Valenciana, el 82 % de la població viu per davall de la cota 100 i un 1,5 de la població està agrupada en el 32 % del territori que està considerat com a sistema rural.

Quant a l'Àrea Metropolitana de València, les dinàmiques demogràfiques recents, associades a un període de crisi econòmica de gran abast, mostren una situació similar a les grans àrees urbanes espanyoles, que es caracteritzen per una atonia, si no un decreixement de població, que coincideix amb la finalitat de la forta pulsació immigratòria (nacional i estrangera), que ha sigut la que ha causat el gran creixement poblacional dels últims anys, tenint en compte la precarietat del creixement vegetatiu, que ja es troba des de fa uns anys en xifres negatives.

Aquesta situació de canvi de tendència, afecta naturalment les prediccions demogràfiques fetes per les institucions oficials, que, en el millor dels escenaris, preveuen un estancament de la població per a l'Àrea Metropolitana de València. Aquesta situació restringiria notablement les demandes de nou sòl per a activitats residencials o per a activitats econòmiques, encara més si es té en compte la gran extensió de sòls que es troben ja urbanitzats però sense consolidació per a l'edificació, o només planificats. En aquest sentit, de les dades disponibles en el Departament d'Ordenació del Territori de l'Administració autonòmica, i utilitzant la font SIOSE (Sistema d'Informació sobre Ocupació del Sòl a Espanya), a l'Àrea Metropolitana de València hi ha 895 hectàrees de sòl urbanitzat sense edificar de vocació residencial, amb capacitat d'acollir 22.375 habitatges nous, i 1.280 hectàrees de sòls industrials i terciaris en les mateixes condicions de desenvolupament, capaços d'acollir 51.200 ocupacions noves. A diferència de les prediccions anteriors, molt expansives en el període de bonança econòmica, l'Estratègia territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) preveu un increment moderat de població per als pròxims anys, i això fa recomanable mantindre aquest escenari, almenys com el més optimista, però que s'ha de preveure en la planificació per a cobrir totes les eventualitats possibles.

Les previsions a vint anys basades en les metodologies de l'antic Institut Valencià d'Estadística (IVE), així com les de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) a curt termini, estimen un decreixement a la comarca de l'Horta d'un poc menys de 135.000 habitants en el cas més desfavorable. Alhora, l'ETCV mostra un escenari optimista d'uns 250.000 habitants d'increment per a la comarca, que en situa la població en quasi 1.800.000 d'habitants.

La ciutat de València en l'actualitat té un parc automobilístic aproximadament de 498.000 vehicles i una xarxa viària principal de 300 km de longitud, i es va detectar un repunt de la mobilitat privada des de 2013 paral·lel a l'increment del creixement del PIB.

El model de mobilitat que impera a les àrees urbanes, fonamentalment influenciades pels desplaçaments en vehicle privat de combustió, és la principal pressió sobre la qualitat de l'aire en aquests entorns metropolitans i, per tant, el transport és la primera font d'emissió d'òxids de nitrogen en l'àmbit comunitari. (AEMA, 2009)

Quant a les emissions de contaminants, en concret, per òxids de nitrogen, generades al nostre territori, a continuació es mostren les tones per any d'òxids de nitrogen (t) emeses a la província de València. (Font: Ministeri de Medi Ambient, Agricultura, Pesca i Alimentació)

SECTORS EN L'ÀMBIT DE GRUP		2010	2012	2013	2014	2015
01	Combustió en la producció i la transformació d'energia	1.331	836	763	904	862
02	Plantes de combustió no industrial	2.058	2.006	1.831	1.630	1.529
03	Plantes de combustió industrial	8.366	8.501	10.365	10.687	9.767
04	Processos industrials sense combustió	78	72	44	48	53
07	Transport per carretera	20.463	18.362	16.639	16.074	15.779
08	Altres modes de transport i maquinària mòbil	6.327	5.478	5.247	4.083	5.034
09	Tractament i eliminació de residus	4	7	6	232	268
10	Agricultura	556	542	533	547	547
11	Altres fonts i embornals (naturalesa)	307	120	2.606	70	696
TOTAL SECTORS		**39.491**	**35.922**	**38.032**	**34.276**	**34.534**

Taula 4. Inventari d'emissions del 2010-2015. Ministeri d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient.

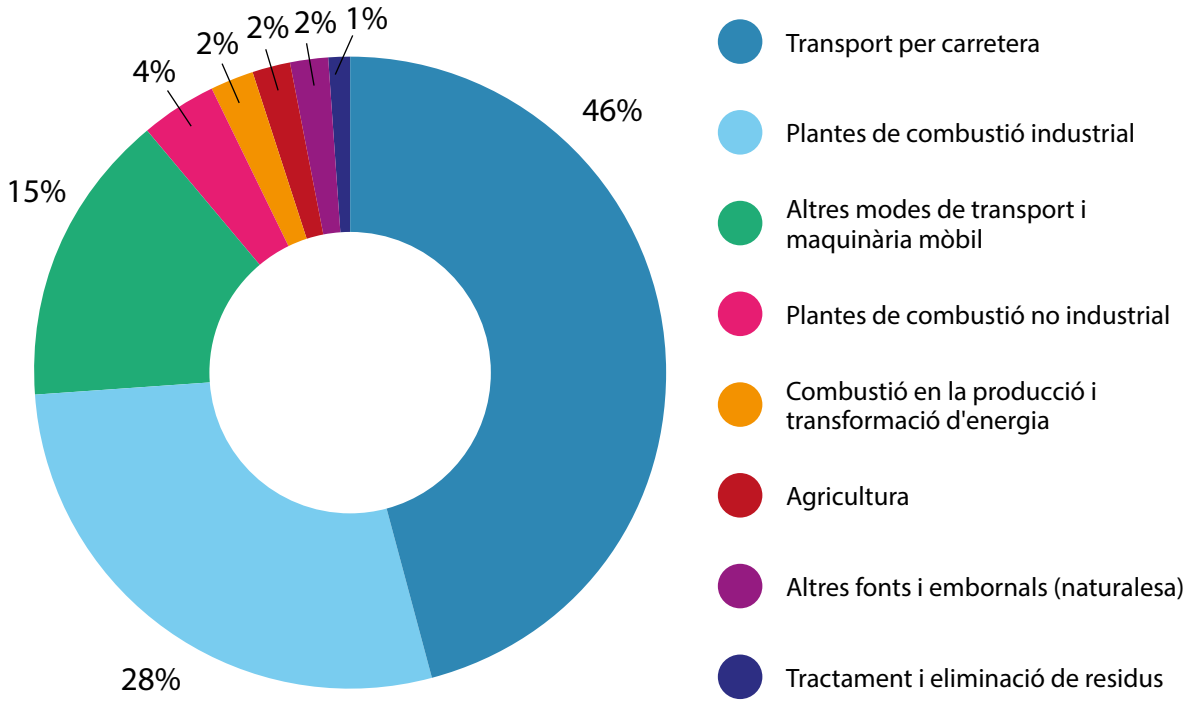


Figura 43. Emissions de NO_x per sectors a la Comunitat Valenciana per a l'any 2014 (t).

D'acord amb l'inventari nacional d'emissions de 2014, com es pot observar en la figura anterior, el transport per carretera, així com altres mitjans de transport i maquinària mòbil, representen el 61 % de les emissions d'òxids de nitrogen emesos a la província de València.

Un 49 % dels desplaçaments de la Comunitat Valenciana es duen a terme amb mitjans de transport motoritzats. Les emissions que generen aquests desplaçaments estan lligades, en gran manera, a la tecnologia dels vehicles utilitzats. La immensa majoria dels vehicles que componen el parc mòbil de la Comunitat Valenciana, de fet més del 99 % d'aquest, està compost per vehicles dièsel o de gasolina. El percentatge del parc format per vehicles elèctrics, de gas liquat del petroli (GLP) o de gas natural vehicular (GNV) no arriba al 0,1 %.

A continuació es poden observar els tipus de vehicles matriculats a la ciutat de València el 2015:

	Turismes i tot terrenys	Camions i furgonetes	Motocicletes i ciclomotors	Autobusos, tractors i altres
Total	14.158	834	2.594	286
Gasolina	6.388	6	2.594	0
Gasoil	7.698	811	0	286
Elèctric	37	13	0	0
GLP	14	1	0	0
No consta	21	3	0	0

Font: Direcció General de Trànsit Ministeri de l'Interior. Dades provisionals.

Taula 5. Tipus de vehicles i combustible utilitzat.

D'acord al Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València, a l'àrea metropolitana de València, es realitzen un total de 4.878.430 viatges diaris, dels quals 2.114.632 (43,3%) són no mecanitzats i 2.763.798 són mecanitzats (56,7%). València concentra el 37% dels desplaçaments de l'Àrea Metropolitana; A més, un 18% dels viatges es fan entre València i l'Àrea Metropolitana, el que significa gairebé 900.000 desplaçaments d'entrada i sortida de la ciutat al dia.

Quant a les maneres de desplaçaments sostenibles, la bicicleta representa un 2,4% dels viatges metropolitans (i prop del 5% a la ciutat de València), en canvi el transport públic no arriba a suposar el 14% dels desplaçaments. Finalment, el 41,3% del total de desplaçaments es fan encara en vehicle privat, el que clarament constitueix un repte per millorar les condicions de mobilitat de l'àrea.

L'eficiència dels diferents trams de les grans artèries metropolitanes confirmen una millor situació relativa de l'Àrea Metropolitana de València, ja que el 94% dels mateixos són d'alta eficiència individual (velocitat s'aproxima a la màxima permesa), el 3,6% és eficient socialment (velocitat i nombre de vehicles òptims) i només el 2,4 és congestiva (velocitat baixa). Un altre aspecte a destacar són les grans dotacions de transport públic pel que fa als desplaçaments de tipus radial, que contrasten amb una oferta escassa i poc eficient en els desplaçaments transversals, de la mateixa manera que succeeix en moltes àrees metropolitanes espanyoles i europees.

A la vista d'aquestes dades, i dels que s'actualitzen en el Pla de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València (PMoMe), és evident que en l'àmbit de la planificació d'infraestructures no es pot esperar una proposta que augmente substancialment el nombre de grans elements viaris metropolitans de gran capacitat; Més aviat al contrari, el realment important i urgent és gestionar les demandes de viatges des d'una òptica sostenible, incrementant el transvasament d'usuaris del vehicle privat als mitjans de transport públic i sistemes no motoritzats, així com la reducció de les disfuncions que de manera puntual es presenten a la xarxa viària valenciana.

5.2. Actividades Industriales Sometidas a Autorización Ambiental Integrada

A continuació es relacionen els sectors que hi ha a l'aglomeració de l'Horta que disposen d'autoritzacions ambientals integrades d'acord amb el *Reial decret legislatiu 1/2016, de 16 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de prevenció i control integrats de la contaminació*, a l'aglomeració de l'Horta, així com la Llei 6/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, de prevenció, qualitat i control ambiental d'activitats a la Comunitat Valenciana.

ALBORAIA

- **AGROALIMENTÀRIA FARINES ANIMALS. EPÍGRAF 9.2.**
- **TRACTAMENT DE SUPERFÍCIES. EPÍGRAF 10.1.**

ALMÀSSERA

- **AGROALIMENTÀRIA VEGETAL PRODUCTES JARDINERIA. EPÍGRAF 9.1.**

BONREPÒS I MIRAMBELL

- **METALLS TRACTAMENT SUPERFÍCIES. EPÍGRAF 2.6.**

GODELLA

- **METALLS TRACTAMENT SUPERFÍCIES. EPÍGRAF 2.6.**

VALÈNCIA

- **GESTIÓ DE RESIDUS PERILLOSOS VALORITZACIÓ. EPÍGRAF 5.1.**
- **AGROALIMENTÀRIA ESCORXADOR. EPÍGRAF 9.1.**

ALAQUÀS

- **METALLS TRACTAMENT SUPERFÍCIES. EPÍGRAF 2.6.**

ALDAIA

- **GRANGES PORCÍ. EPÍGRAF 9.3.**
- **AGROALIMENTÀRIA LACTIS. EPÍGRAF 9.1.**
- **METALLS TRACTAMENT SUPERFÍCIES. EPÍGRAF 2.6.**

MANISES

- **TRACTAMENT RESIDUS URBANS. EPÍGRAF 5.3.**
- **QUÍMIQUES INORGÀNIQUES COLORS. EPÍGRAF 4.2.**

MISLATA

- **PAPER CARTÓ PAPERERA. EPÍGRAF 6.1.**

PATERNA

- **QUÍMIQUES ORGÀNIQUES CAUTXÚ. EPÍGRAF 4.1.**
- **DISSOLVENTS ORGÀNICS IMPRESSIÓ FLEXOGRÀFICA. EPÍGRAF 10.1.**
- **COMBUSTIO ESTACIÓ COMPRESSIÓ GAS. EPÍGRAF 1.1.**

QUART DE POBLET

- **TRACTAMENT RESIDUS URBANS. EPÍGRAF 5.3.**
- **AGROALIMENTÀRIA VEGETAL BEGUDES. EPÍGRAF 9.1.**

TORRENT

- **AGROALIMENTÀRIA ESCORXADOR. EPÍGRAF 9.1.**
- **AGROALIMENTÀRIA ANIMAL PRODUCTES CARNIS. EPÍGRAF 9.1.**
- **MATÈRIES PLÀSTIQUES. EPÍGRAF 4.1.**

ALBAL

- **METALLS TRACTAMENT SUPERFÍCIES. EPÍGRAF 2.6.**

CATARROJA

- **GRANJA PORCÍ. EPÍGRAF 9.3.**
- **METALLS TRACTAMENT SUPERFÍCIES. EPÍGRAF 2.6.**

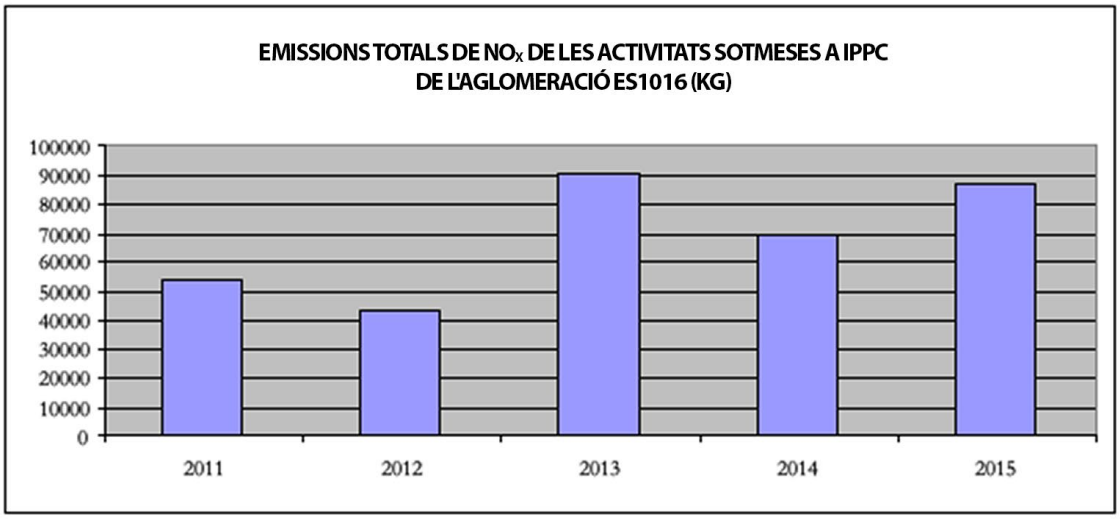


Figura 44. Dades: PRTR 2011-2015 Comunitat Valenciana. atos: PRTR 2011-2015. Comunitat Valenciana.

Com es pot observar, fins i tot tenint en compte que les emissions originades pel trànsit es troben en l'àmbit provincial, les aportacions de les emissions d'aquest contaminant a l'aglomeració de l'Horta a causa de les activitats industrials són d'un ordre molt inferior a les emissions generades pel trànsit.

6. MEDIDAS Y ACTUACIONES MUNICIPALES



6.1. ACCIONS PER A LA MILLORA I LA REGULACIÓ DE L'APARCAMENT A DIVERSES ZONES DE LA CIUTAT

CODI **1**

DESCRIPCIÓ	La mesura consisteix en la posada en marxa de diverses accions per a regular l'aparcament de vehicles de dues rodes i per a millorar l'estacionament de vehicles en general.
ACTUACIONS	**A.** Posada en funcionament de l'aparcament a la plaça de la Ciutat de Bruges **B.** Creació de places d'estacionament de motocicletes a la calçada a diverses zones de la ciutat **C.** Modificació de l'Ordenança de circulació per a regular l'estacionament de motos a les voreres **D.** Estudi de les necessitats d'estacionament per a residents als barris de la ciutat **E.** Instal·lació d'elevadors als accessos per a vianants dels aparcaments subterranis que no en tenen **F.** Recàrrega vehicle elèctric. Projecte "Red.es" **G.** Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics motoritzats i auditats amb l'ús de les TIC en el Cabanyal-Canyamelar-Cap de França
OBJECTIUS	**Específic:** Reorganitzar l'espai dedicat a l'estacionament. **General:** Eliminar obstacles en els itineraris per a vianants i evitar el trànsit associat a la cerca d'aparcament.
RESPONSABLE	**Regidoria/es:** Mobilitat Sostenible

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
X		

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

COMENTARI: S'estima en diversos milions d'euros l'execució de les accions descrites, encara que no es disposa d'una xifra aproximada.

ESCALA ESPACIAL

NACIONAL	REGIONAL	LOCAL	AGLOMERACIÓ
		X	X

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2016
FI	2019

INDICADOR

Grau d'execució de les obres

<table>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td>
<table>
<tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td>
<table>
<tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació urbana/territorial</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">A. Posada en funcionament aparcament pl. Ciutat de Bruges</td><td>CODI
1-A</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la posada en marxa d'un aparcament subterrani a la plaça Ciutat de Bruges a la ciutat de València que done servei als usuaris del Mercat Central, residents i altres usuaris.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Condicionament i explotació de l'aparcament subterrani Mercat Central a la plaça de Ciutat de Bruges a València</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Eliminar el trànsit associat a la cerca d'aparcament.
General: Calmar el trànsit al centre de la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2018</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de l'obra</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">B. Crear places d'estacionament de motos en calçada</th><th>CODI
1-B</th></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la creació de places d'estacionament per a motocicletes a la calçada a diverses zones de València.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Senyalització de places d'aparcament a diverses zones de la ciutat</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reorganitzar l'espai dedicat a l'estacionament.
General: Eliminar obstacles en els itineraris per a vianants i evitar el trànsit associat a la cerca d'aparcament.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2018</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de places d'aparcament noves per a motocicletes fins a l'any 2019</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">C. Modificació de l'Ordenança de circulació per a regular l'estacionament de motos a les voreres</td><td>CODI
1-C</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la modificació de l'Ordenança de circulació de València per a impedir l'estacionament de les motos a les voreres.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Modificació de l'ordenança municipal i aprovació per la corporació municipal</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Eliminar obstacles en els itineraris per a vianants.
General: Millorar el trànsit per a vianants en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>Inici 2018</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Aprovació de la modificació de l'Ordenança de circulació</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">D. Estudi de les necessitats d'estacionament per a residents als barris de la ciutat</td><td>CODI
1-D</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">Aconseguir una ciutat més sostenible, tecnològica, connectada, social i participativa, que millore la qualitat de vida i el benestar de la ciutadania i de les persones visitants.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Desenvolupament d'un conjunt de projectes que acceleren la consecució de les metes per a València en el Pla estratègic de ciutat intel·ligent</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reorganitzar l'espai dedicat a l'estacionament.
General: Evitar el trànsit associat a la cerca d'aparcament.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de mesures posades en marxa per a millorar l'estacionament de residents</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">E. Instal·lació d'elevadors als accessos per a vianants dels aparcaments subterranis en què no n'hi ha</td><td>CODI
1-E</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la instal·lació d'ascensors als accessos per a vianants dels aparcaments subterranis de la ciutat en què no n'hi ha per a permetre-hi l'accés a persones amb mobilitat reduïda.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Instal·lació d'elevadors als accessos per a vianants dels aparcaments subterranis en què no n'hi ha</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reorganitzar l'espai dedicat a l'estacionament.
General: Eliminar obstacles en els itineraris per a vianants i evitar el trànsit associat a la cerca d'aparcament.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2018</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de les obres</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">F. Recàrrega vehicle elèctric. Projecte "Red.es"</td><td>CODI
1-F</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">El projecte "IMPULS VLCi", presentat per l'Ajuntament de València, ha sigut seleccionat com a beneficiari de la "II Convocatòria de Ciutats Intel·ligents" del Ministeri d'Energia, Turisme i Agenda Digital. Té un pressupost de 5.998.733,46 euros, que aportarà en un 70 % el Ministeri, per mitjà de "Red.es", i en un 30 % per l'Ajuntament de València, amb el cofinançament del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER), en el marc del Programa operatiu creixement intel·ligent (POCInt).</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Entre altres actuacions, de les que poden implicar una millora de la qualitat de l'aire a la ciutat, destaca la implantació d'un sistema intel·ligent i integral de gestió de recàrrega de vehicles elèctrics a la ciutat de València.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Aconseguir una ciutat més sostenible, tecnològica, connectada, social i participativa, que millore la qualitat de vida i el benestar dels ciutadans i visitants.
General: Desenvolupar un conjunt de projectes que acceleren la consecució de les metes per a València en el Pla estratègic de ciutat intel·ligent.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2018</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de les obres</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">G. Instal·lar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics monitorats i auditats per mitjà de l'ús de les TIC al Cabanyal-Canyamelar-Cap de França</td><td>CODI
1-G</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics associats als aparcaments veïnals.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Instal·lació de connexió de servei i punts de recàrrega per a vehicles elèctrics associats als aparcaments veïnals</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reorganitzar l'espai dedicat a l'estacionament.
General: Promoure l'ús del vehicle elèctric.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2018</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de les obres</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

6.2. IMPULS DE LA BICICLETA COM A MITJÀ DE TRANSPORT NET I SOSTENIBLE EN LA CIUTAT	CODI 2
DESCRIPCIÓ	La mesura consisteix en la posada en marxa de diverses accions per a impulsar l'ús de la bicicleta a la ciutat de València.
ACTUACIONS	**A.** Ampliació del nombre de places d'estacionament per a bicicletes en tota la ciutat **B.** Execució de dèsset nous quilòmetres de carril bici per al 2016. Carril bici de la Carrera de Malilla. **C.** Execució de dèsset nous quilòmetres de carril bici per al 2016. Carril bici de la Ronda Interior **D.** Impuls de l'ús de bicicletes elèctriques com a mode de desplaçament del personal de mobilitat sostenible **E.** Posada en marxa de campanyes i accions d'educació, formació i control de l'ús de la bicicleta **F.** Introducció en el Parc Infantil de Trànsit de la ciutat l'escola de la bicicleta **G.** Posada en marxa d'un programa de manteniment de la xarxa ciclista de la ciutat (paviment i senyalització) **H.** Redacció de nous projectes de carril bici per a la ciutat (al llarg de quatre anys) **I.** Senyalització de passos zebra a les interseccions del carril bici amb els passos de vianants **J.** Estudi de models d'estacionaments segurs de bicicletes en els intercanviadors modals de transport públic de la ciutat **K.** Posada en marxa d'actuacions contra el robatori de bicicletes (prohibició de venda de bicicletes de segona mà al rastre, instal·lació de codis d'identificació en les bicicletes, etc.) **L.** Execució carrils bici 2016 **M.** Execució carrils bici 2017
OBJECTIUS	**Específic:** • Continuar amb el desenvolupament de la xarxa de vies ciclistes. • Mantindre i millorar la xarxa ciclista existent. • Afavorir la intermodalitat amb la bicicleta. **General:** Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual dels valencians i les valencianes.
RESPONSABLE	**Concejalía/s:** Regidoria de Mobilitat Sostenible, Oficina Tècnica d'Infraestructures
NIVELL ADMTIU.	LOCAL: X; NACIONAL: ; REGIONAL:

<table>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td>
<table>
<tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr>
<tr><td>X</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td>
<table>
<tr><td>ESTIMAT</td><td>3.000.000 d'euros</td></tr>
<tr><td>FINAL</td><td>Sense informació</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td>
<table>
<tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td>
<table>
<tr><td>INICI</td><td>2015</td></tr>
<tr><td>FI</td><td>2019</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td>Nombre d'usuaris de bicicleta a la ciutat anualment (IMD, enquestes)
Nombre de quilòmetres de carril bici en la ciutat (comparació 2015-2019)</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td>
<table>
<tr><td>SO_2</td><td>NO_2</td><td>O_3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr>
<tr><td>X</td><td>X</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td>
<table>
<tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Formació, planificació urbana/territorial, conscienciació</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">A. Ampliació del nombre de places d'estacionament per a bicicletes per la ciutat</td><td>CODI
2-A</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la instal·lació de noves places d'estacionament per a bicicletes a la ciutat.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Selecció de punts d'instal·lació de nous estacionaments
• Instal·lació de nous estacionaments</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Oferir a les persones usuàries de la bicicleta més places d'estacionament a la ciutat.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de places d'estacionament noves/any</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">B. Execució projecte carril bici Carrera Malilla</td><td>CODI
2-B</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la licitació i l'execució d'un carril bici amb un espai diferenciat de x quilòmetres al llarg de la carretera Malilla.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Licitació pública i adjudicació a l'oferta millor valorada.
• Execució de les obres per part de l'adjudicatària.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Continuar amb el desenvolupament de la xarxa de vies ciclistes.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>FINAL</td><td>202.500,59</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau execució de l'obra
IMD de desplaçaments en bicicleta en la ciutat</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">C. Execució projecte carril bici Ronda Interior</td><td>CODI
2-C</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la licitació, l'adjudicació i l'execució d'un carril bici per a la Ronda Interior de la ciutat (carrers Colón i Guillem de Castro).</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Licitació i adjudicació de l'obra a l'oferta millor valorada.
• Execució de les obres.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Continuar amb el desenvolupament de la xarxa de vies ciclistes.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>FINAL</td><td>907.469,35</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau execució de l'obra
IMD bicicleta</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">D. Ús de bicicletes elèctriques com a mode de desplaçament del personal del servei de circulació i transports</td><td>CODI
2-D</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la posada en marxa d'un projecte pilot de transport sostenible per al personal del servei de circulació i transports que consisteix en l'ús de bicicletes elèctriques per als desplaçaments.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Selecció de models de bicicletes.
• Posada en marxa del servei.
• Avaluació del servei al cap d'un any d'haver-se posat en marxa.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Afavorir la intermodalitat amb la bicicleta.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2016</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de persones usuàries de bicicleta elèctrica en el servei de circulació i nombre desplaçaments/any.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">E. Campanyes i accions d'educació, formació i control de l'ús de la bicicleta</td><td>CODI
2-E</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la posada en marxa d'una campanya d'informació per a usuaris de bicicletes llogades a la ciutat amb consells d'ús i de circulació.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Disseny de la campanya i elaboració de material.
• Repartiment del material a les botigues de lloguer de bicicletes de la ciutat.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Afavorir i controlar el bon ús de la bicicleta entre les i els turistes.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2016</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de materials repartits</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Formació, planificació urbana/territorial, conscienciació</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">F. Introduir en el Parc Infantil de Trànsit de la ciutat l'escola de la bicicleta</td><td>CODI
2-F</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la introducció de l'escola municipal de la bicicleta a les instal·lacions actuals del Parc Infantil de Trànsit.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Compra de bicicletes i posada en marxa de l'escola</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Formar la població infantil en l'ús de la bicicleta.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria/es: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de persones usuàries de l'escola a l'any</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">G. Programa de manteniment de la xarxa ciclista</td><td>CODI
2-G</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la posada en marxa de mesures per a millorar la xarxa ciclista actual amb la reparació de desperfectes i la repintada de les línies.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Vigilància de la xarxa ciclista
• Posada en marxa d'accions de reparació i repintada</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Mantindre i millorar la xarxa ciclista existent.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de persones usuàries de l'escola a l'any</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">H. Redacció nous projectes carril bici</td><td>CODI
2-H</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la incorporació de nous projectes de carril bici per a la ciutat provinents dels pressupostos participatius posats en marxa per l'Ajuntament.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Aprovació de projectes de carril bici inclosos en els pressupostos participatius</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Continuar amb el desenvolupament de la xarxa de vies ciclistes.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMADO</td><td>120.000</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de quilòmetres de carril bici nous projectats en els plànols nous</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">I. Millora de la senyalització en interseccions del carril bici amb passos de vianants</td><td>CODI
2-I</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la senyalització de passos zebra en interseccions del carril bici amb passos de vianants per a evitar accidents i millorar la circulació de la bicicleta i els itineraris per a vianants.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Senyalització de passos zebra en totes les interseccions de vies ciclistes amb passos de vianants.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Mantindre i millorar la xarxa ciclista existent.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de passos de vianants senyalitzats.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">J. Estudiar l'estacionament segur de bicicletes en intercanviadors intermodals</td><td>CODI
2-J</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en l'estudi de diverses mesures dirigides a evitar el robatori de bicicletes estacionades en intercanviadors intermodals de transport públic.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Estudi de mesures i proposta d'implementació.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Controlar el robatori de bicicletes.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>Sin información</td></tr><tr><td>FI</td><td>Sin información</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució dels estudis</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">K. Actuacions contra el robatori de bicicletes</th><th>CODI
2-K</th></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en l'estudi i la posada en marxa de diverses mesures encaminades a evitar el robatori de bicicletes a la ciutat.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Estudi de mesures i implementació.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Controlar el robatori de bicicletes.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Regidoria: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>Sin información</td></tr><tr><td>FI</td><td>Sin información</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de passos de vianants senyalitzats</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">L. Execució carril bici 2016</td><td>CODI
2-L</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la licitació i l'execució de carril bici amb espai diferenciat a diversos punts.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Execució carril bici a l'av. Burjassot
• Execució carril bici a l'av. la Constitució
• Execució carril bici a l'av. Suècia
• Execució carril bici al c. Dr. Manuel Candela
• Execució carril bici a l'av. Burjassot</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Continuar amb el desenvolupament de la xarxa de vies ciclistes.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Regidoria: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>FINAL:</td><td>1.535.616,12</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau execució de l'obra.
IMD de desplaçaments en bicicleta en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">M. Execució carrils bici 2017</td><td>CODI
2-M</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la licitació i l'execució de carril bici amb espai diferenciat a diversos punts.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Execució carrils bici a l'av. Joan XXIII.
• Execució carrils bici a l'av. Institut Obrer de València.
• Execució carrils bici a l'av. Mestre Rodrigo.
• Execució carril bici al c. Sants Just i Pastor, entre el c. Manuel Candela i el c. Serreria.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Continuar amb el desenvolupament de la xarxa de vies ciclistes.
General: Facilitar i normalitzar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i habitual de les valencianes i els valencians.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Regidoria: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>FINAL:</td><td>840.000</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2018</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau execució de l'obra.
IMD de desplaçaments en bicicleta en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

6.3. MILLORA DELS ITINERARIS PER A VIANANTS EN TOTA LA CIUTAT

CODI **3**

DESCRIPCIÓ

La mesura consisteix en la posada en marxa de diverses accions per a millorar l'accessibilitat i l'experiència de vianants en la ciutat i per a pacificar el trànsit.

ACTUACIONS

- **A.** Instal·lació d'avisadors acústics per a persones discapacitats visuals en passos de vianants amb semàfor.
- **B.** Creació de camins escolars a diverses zones de la ciutat.
- **C.** Instal·lació de descomptadors de temps en passos de vianants amb semàfor.
- **D.** Creació d'itineraris per a vianants recollits pel PMUS (Pla de Mobilitat Urbana Sostenible).
- **E.** Substitució de passarel·les per a vianants a l'av. el Cid per a passos de vianants a nivell.
- **F.** Creació de passos de vianants amb semàfor a l'av. les Gavines - Perelló-net.
- **G.** Senyalització de passos de vianants a zones de la ciutat que no en tinguen.
- **H.** Instal·lació de passos de vianants sobreelevats.
- **I.** Substitució i instal·lació de proteccions per a vianants a zones escolars i a interseccions de la ciutat.
- **J.** Condicionament del pas de vianants al pas inferior Gran Via Germanies - Ramón y Cajal.

OBJECTIUS

Específic:

- Crear grans itineraris principals de preferència per a vianants així com itineraris complementaris.
- Fer millores per a vianants al centre de la ciutat de València.
- Efectuar intervencions estratègiques que milloren els desplaçaments de vianants a diversos barris de la ciutat.
- Incrementar els nivells de seguretat en els desplaçaments a peu.
- Millorar-hi l'accessibilitat.

General: Potenciar els desplaçaments per a vianants i guanyar espai al cotxe.

RESPONSABLE

Regidoria: Mobilitat Sostenible

Servei: Mobilitat Sostenible

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
X		

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

<table>
<tr><td>COST (€)</td><td>
<table>
<tr><td>ESTIMAT</td><td>Aprox. 5.000.000</td></tr>
<tr><td>FINAL</td><td>---</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td>
<table>
<tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td>
<table>
<tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr>
<tr><td>FI</td><td>2019</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td>Grau d'execució de les obres.</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td>
<table>
<tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td>
<table>
<tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació urbana</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">A. Instal·lació d'avisadors acústics per a invidents a passos per a vianants amb semàfor</td><td>CODI
3-A</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la instal·lació d'avisadors acústics per a persones invidents a diversos passos de vianants amb semàfor.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Estudi i selecció de passos de vianants susceptibles d'acollir avisadors acústics.
• Instal·lació d'avisadors acústics a diversos semàfors de la ciutat.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic:
• Incrementar els nivells de seguretat en els desplaçaments a peu.
• Millorar-hi l'accessibilitat.
General: Potenciar els desplaçaments de vianants.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr></table>COMENTARI: No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>Sin información</td></tr><tr><td>FI</td><td>Sin información</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de nous passos de vianants amb semàfors amb avisadors acústics.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">B. Camins escolars</td><td>CODI
3-B</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la senyalització de camins escolars en un districte de la ciutat que uneix quatre centres educatius i facilita els desplaçaments a peu fins a aquests.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Instal·lació de senyalitzacions de camins escolars en quatre rutes inter-connectades.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic:
• Fer intervencions estratègiques que milloren els desplaçaments de via-nants a diversos barris de la ciutat.
• Increment dels nivells de seguretat en els desplaçaments a peu.
General: Potenciar els desplaçaments de vianants.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de nous escolars que van a peu al centre</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">C. Instal·lació de descomptadors de temps en passos de vianants amb semàfor</td><td>CODI
3-C</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la instal·lació de descomptadors de temps en passos de vianants amb semàfor que suposen un recorregut llarg de vorera a vorera.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Estudi i selecció de passos de vianants susceptibles d'acollir avisadors acústics.
• Instal·lació de descomptadors de temps.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Incrementar els nivells de seguretat en els desplaçaments a peu.
General: Potenciar els desplaçaments de vianants.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td></td></tr></table>COMENTARI: No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2018</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de semàfors nous amb descomptador de temps</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">D. Creació itineraris de vianants recollits pel PMUS</td><td>CODI
3-D</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la creació de grans itineraris de vianants que connecten els barris de la perifèria amb el centre de la ciutat.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Ampliació de voreres, creació de zones d'ombra, instal·lació d'arbratge, conversió de carrers en zona de vianants i senyalització d'itineraris de vianants.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Crear grans itineraris principals de preferència de vianants i itineraris complementaris.
General: Potenciar els desplaçaments de vianants.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>Sense informació</td></tr><tr><td>FI</td><td>Sense informació</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de la mesura</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">E. Substitució de passarel·les de vianants a l'av. el Cid per passos de vianants a nivell</td><td>CODI
3-E</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en l'eliminació de les passarel·les sobreelevades de vianants a l'av. el Cid i la seua substitució per passos de vianants a nivell amb semàfor.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Eliminació de totes les passarel·les sobreelevades que hi ha a l'av. el Cid.
• Instal·lació de passos de vianants amb semàfor.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic:
• Fer intervencions estratègiques que milloren els desplaçaments de vianants a diversos barris de la ciutat.
• Millorar-hi l'accessibilitat.
General: Potenciar els desplaçaments de vianants.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Urbanisme
Servei: Manteniment d'Infraestructures</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2018</td></tr><tr><td>FI</td><td>2018</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de l'obra</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">F. Creació de passos de vianants amb semàfor a l'av. les Gavines - Perellonet</td><td>CODI
3-F</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la instal·lació de passos de vianants amb semàfor a l'avinguda de les Gavines - Perellonet.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Instal·lació de passos de vianants amb semàfor al voltant de les parades d'autobús a l'av. les Gavines - Perellonet.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Incrementar el nivells de seguretat en els desplaçaments a peu.
General: Potenciar els desplaçaments de vianants i l'ús de l'autobús 25.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>175.293</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>Final 2016</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de l'obra</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">G. Implantació de passos de vianants a zones en què no n'hi ha</td><td>CODI
3-G</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la implantació de passos de vianants a les vies de la ciutat en què no n'hi haja.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Estudi, selecció i senyalització progressiva de passos de vianants</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic:
• Fer intervencions estratègiques que milloren els desplaçaments de vianants a diversos barris de la ciutat.
• Increment de nivells de seguretat en els desplaçaments a peu.
General: Potenciar els desplaçaments per als vianants.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>0</td></tr></table>COMENTARI: Aquesta mesura no comporta cap cost.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de passos de vianants senyalitzats</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">H. Passos de vianants sobreelevats</td><td>CODI
3-H</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la instal·lació de passos de vianants amb semàfor a l'avinguda de les Gavines - Perellonet.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Selecció d'eixos viaris on intervindre.
• Execució de l'obra.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic:
• Fer intervencions estratègiques que milloren els desplaçaments de vianants a diversos barris de la ciutat.
• Incrementar els nivells de seguretat en els desplaçaments a peu.
General: Potenciar els desplaçaments de vianants.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>Finales 2016</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de passos de vianants sobreelevats instal·lats</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">I. Substitució i instal·lació de proteccions per a vianants</td><td>CODI
3-I</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la instal·lació i la substitució de tanques protectores de vianants a zones d'intersecció de carrers i a zones escolars.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Substitució de tanques en mal estat.
• Estudi i instal·lació de tanques noves on no n'hi haja.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Incrementar els nivells de seguretat en els desplaçaments a peu.
General: Potenciar els desplaçaments de vianants.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de l'obra</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">J. Condicionament del pas de vianants al pas inferior Gran Via Germanies - Ramón y Cajal</td><td>CODI
3-J</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en el condicionament i la millora del pas de vianants al pas inferior de la Gran Via de Germanies - Ramón y Cajal.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Instal·lació de pantalles acústiques
• Pintura i millora del paviment
• Instal·lació d'elevadors</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic:
• Efectuar intervencions estratègiques que milloren els desplaçaments de vianants a diversos barris de la ciutat.
• Increment de nivells de seguretat en els desplaçaments a peu.
• Millorar-hi l'accessibilitat.
General: Potenciar els desplaçaments de vianants i guanyar espai al cotxe.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>411.720</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de l'obra</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

6.4. MILLORA I FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC EN LA CIUTAT	CODI 4
DESCRIPCIÓ	La mesura consisteix en la posada en marxa de diverses accions coordinades per a augmentar, millorar i facilitar l'ús del transport públic en la ciutat.
ACTUACIONS	**A.** Ampliació de la malla de carril bus que hi ha a la ciutat a un ritme de 5 km addicionals cada any Ampliació de l'amplària útil del carril bus. **B.** Eliminació de recorreguts ineficients per mitjà de canvis de sentit de circulació de carrers o implementació de contracarrils d'ús exclusiu de bus. **C.** Instal·lació de carrils de bus dobles en zones d'alta freqüència de pas. **D.** Instal·lació de carrils segregats per a l'autobús. **E.** Definir un nou esquema tarifari coordinat que facilite l'ús fàcil de la xarxa de manera global per al client. **F.** Creació d'ones verdes i revisió de fases semafòriques d'acord amb la velocitat de circulació dels autobusos. **G.** Reordenació dels recorreguts de les línies 1, 8, 29, 73, 81, 41 de l'EMT per a fer-les més eficients i ràpides. **H.** Posada en marxa de la línia Bulevard Sud per a connectar el Palau de Congressos amb l'estació del Cabanyal. **I.** Implantació d'una xarxa de línies d'alta capacitat i eficiència que permeten un augment de la cobertura espacial de la ciutat amb menys temps de viatge. **J.** Adaptació i millora d'intercanviadors. **K.** Creació d'una agència metropolitana de transport per a la integració tarifària i la coordinació d'EMT-FGV-MetroBus. **L.** Posada en marxa de nous serveis en l'aplicació mòbil de l'EMT que permeten augmentar el coneixement i l'ús del transbord. **M.** Instal·lació de nous serveis de canal de TV a bord que optimitzen el temps de transbord i la intermodalitat. **N.** Remodelació de tota la informació sobre transport públic (esquemes, horaris, mapes, etc.) per a fer-los més simples i útils a l'usuari o usuària. **O.** Instal·lació d'un sistema d'informació específic per als punts de transbord en la ciutat. **P.** Campanya d'informació sobre els canvis que es produïsquen en la xarxa de transport públic.

<table>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td>
Específic:
Adaptar la xarxa de l'EMT a les noves necessitats i demandes de la mobilitat dels ciutadans
• Reordenació i nou disseny de la xarxa d'autobusos.
• Millora dels nivells d'accessibilitat de la xarxa d'autobusos.
• Millora de la informació i coneixement sobre la xarxa d'autobusos.
Millorar la competitivitat del servei de transport urbà / Millora de la velocitat comercial
• Prioritització de la circulació del transport en superfície en la ciutat.
Potenciar la intermodalitat, la coordinació i la integració del transport públic urbà i interurbà
• Coordinació amb el transport metropolità.
• Integració efectiva de MetroBus en la ciutat.
• Millora de la intermodalitat.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.
</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td>Regidoria/es: Mobilitat Sostenible, EMT, FGV</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td>
<table>
<tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr>
<tr><td>X</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td>
<table>
<tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr>
<tr><td>X</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td>
<table>
<tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr>
<tr><td>FINAL</td><td>Sense informació</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td>
<table>
<tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td>
<table>
<tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr>
<tr><td>FI</td><td>2019</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td>Temps de freqüència de pas dels autobusos (2015-2019)
Nombre d'usuaris anuals de transport públic
Enquestes de satisfacció als usuaris i usuàries
Grau d'execució de les obres</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td>
<table>
<tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td></td><td>X</td><td>X</td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA	TIPUS	*Planificació urbana/territorial, formació, conscienciació*			
	FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT
					x

<table>
<tr><td colspan="2">A. Ampliació amplària útil de carril bus</td><td>CODI
4-A</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en l'ampliació de l'amplària útil del carril bus actual en la ciutat que estableix un calibre mínim de 3,15 metres d'amplària.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Execució de l'ampliació de l'amplària útil del carril bus a raó de 5 quilòmetres a l'any.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic:
• Permetre que el carril bus siga més practicable i efectiu.
• Prioritització de la circulació del transport en superfície en la ciutat.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Concejalía: Mobilitat Sostenible
Servicio: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>x</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>x</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>0</td></tr><tr><td>FINAL</td><td>0</td></tr></table>COMENTARI: Aquesta mesura no comporta cost.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de quilòmetres de carril bus executats/any</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">B. Eliminació de recorreguts ineficients d'autobusos</td><td>CODI
4-B</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en l'eliminació de recorreguts ineficients en les línies d'autobús de la ciutat per mitjà de canvis en el sentit de circulació d'alguns carrers i de la implementació de contracarrils d'ús exclusiu per a autobusos.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Estudi de recorreguts ineficients i execució dels canvis (2 emplaçaments/any).</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reordenació i nou disseny de la xarxa d'autobusos.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible i EMT
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr></table>COMENTARI: Mesura no avaluable</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Temps d'espera mitjà dels autobusos en les línies afectades</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">C. Carrils bus dobles en zones d'alta freqüència de pas de busos (2 km/any)</td><td>CODI
4-C</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la implantació de carrils d'autobús dobles a les zones d'alta freqüència de pas d'autobusos.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Implantació de 8 quilòmetres de carril bus doble en la ciutat</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Priorització de la circulació del transport en superfície en la ciutat.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI (més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI (1 any)</td><td>A CURT TERMINI (menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>100.000</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de nous carrils dobles de bus/any.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">D. Carrils protegits/segregats per al bus (4 emplaçaments/any)</td><td>CODI
4-D</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la instal·lació d'elements de segregació que separen el carril bus de la resta de la via.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Estudi de vies susceptibles de ser segregades.
• Execució de les obres.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Priorització de la circulació del transport en superfície en la ciutat.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>200.000</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de quilòmetres de carril bus segregat instal·lats</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">E. Definir un nou esquema tarifari coordinat que facilite l'ús fàcil de la xarxa de manera global per al client</td><td>CODI
4-E</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en l'estudi, la planificació i la posada en marxa d'un nou esquema tarifari en coordinació amb tots els serveis de transport públic que facilite l'ús de la xarxa de manera global per als usuaris.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Estudi i definició d'un nou esquema tarifari.
• Instal·lació del nou suport visual informatiu.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Millora de la intermodalitat.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: EMT</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No avaluable</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau execució de la mesura
Nombre d'usuaris anuals del transport públic en la ciutat</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">F. Creació d'ones verdes i revisió de fases semafòriques</td><td>CODI
4-F</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la creació d'ones verdes i de la revisió de les fases semafòriques en funció de la velocitat de circulació dels autobusos per a evitar parades en semàfors.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Estudi i selecció d'eixos viaris per a instal·lar ones verdes.
• Instal·lació d'ones verdes (5 eixos de circulació/any).
• Revisió de les fases semafòriques en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Prioritització de la circulació del transport en superfície en la ciutat.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td></td></tr><tr><td>FI</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de les mesures</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL
RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">G. Reordenació dels recorreguts de diverses línies d'autobús</td><td>CODI
4-G</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la reordenació dels recorreguts de sis línies d'autobús en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Procés d'informació pública sobre els canvis.
• Canvi de retolació i de parades d'autobús en les línies 1, 8, 29, 73, 81 i 41</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reordenació i nou disseny de la xarxa d'autobusos.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible i EMT
Servei: EMT
Secció:</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No avaluable</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2016</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Estadístiques sobre usuaris de les línies afectades</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">H. Posada en marxa línia d'autobús Bulevard Sud</td><td>CODI
4-H</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la posada en marxa d'una nova línia d'autobús (línia Bulevard) que connecte el Palau de Congressos (barri de Malilla) amb l'estació de tren del Cabanyal.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Instal·lació d'infraestructures (parades).
• Assignació d'autobusos i retolació.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reordenació i nou disseny de la xarxa d'autobusos.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: EMT</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No avaluable</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2016</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre d'usuaris de la nova línia</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">I. Implantació d'una xarxa de línies d'autobús d'alta capacitat i eficiència</td><td>CODI
4-I</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la implantació d'una xarxa de línies d'autobús d'alta capacitat i eficiència (busos articulats, més distància interparades, ús de vies d'alta velocitat, freqüència al voltant dels 6 minuts) que permeten més cobertura espacial de la ciutat amb menys temps de viatge.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Estudi i selecció de les línies afectades.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Millorar la competitivitat del servei de transport urbà / Millora de la velocitat comercial.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No avaluable</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2018</td></tr><tr><td>FI</td><td>2018</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Freqüència de pas dels autobusos de les línies implementades.
Nombre d'usuaris globals de la xarxa d'autobusos.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">J. Adaptació/Millora entorn de diversos intercanviadors</td><td>CODI
4-J</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">Habilitació de diversos intercanviadors per a les diferents línies de l'EMT.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic:
• Millora dels nivells d'accessibilitat de la xarxa d'autobusos.
• Coordinació amb el transport metropolità.
• Millora de la intermodalitat.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>500.000</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de l'obra</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">K. Integració tarifària EMT-FGV-METROBUS</td><td>CODI
4-K</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la integració tarifària dels tres ens gestors dels transports públics de l'aglomeració de València, l'EMT (autobusos urbans), FGV (Metrovalencia) i MetroBus, per mitjà de la creació de l'agència metropolitana de transports.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Creació de l'agència metropolitana de transports que s'encarregarà de coordinar la integració tarifària.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Potenciar la intermodalitat, la coordinació i la integració del transport públic urbà i interurbà.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Concejalía: Mobilitat Sostenible
Servicio: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No avaluable</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre d'usuaris globals de la xarxa de transport públic/any.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">L. Nous serveis en l'aplicació mòbil que permeten augmentar el coneixement i l'ús del transbord</td><td>CODI
4-L</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la implementació de nous serveis en l'aplicació per a telèfons intel·ligents de l'EMT que permeten un millor coneixement de la xarxa per a millorar l'experiència de l'usuari o usuària.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Contractació d'un servei per a la millora de l'aplicació mòbil (informació, alarmes en temps real, etc.)</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Adaptar la xarxa de l'EMT a les noves necessitats i demandes de la mobilitat dels ciutadans.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: EMT</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2016</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre d'usuaris de l'aplicació mòbil.
Enquesta de satisfacció per a usuaris de l'aplicació mòbil.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">M. Nous serveis de canal de TV a bord (estimació d'arribada de línies a pròxima parada, mapa de recorreguts comuns) que optimitzen el temps de transbord i la intermodalitat</td><td>CODI
4-M</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la posada en marxa de nous serveis en el canal de televisió dels autobusos de l'EMT que oferisquen informació a l'usuari o usuària sobre temps d'espera, transbords, etc.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Disseny i implementació de nous serveis de canal de TV a bord.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Adaptar la xarxa de l'EMT a les noves necessitats i demandes de la mobilitat dels ciutadans
• Millora dels nivells d'accessibilitat de la xarxa d'autobusos.
• Millora de la informació i coneixement sobre la xarxa d'autobusos.
• Millora de la intermodalitat.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: EMT</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI (més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI (1 any)</td><td>A CURT TERMINI (menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Enquesta de satisfacció a l'usuari</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">N. Replantejament de tota la informació actual de la xarxa de transport públic tradicional</td><td>CODI
4-N</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en l'elaboració de nou material gràfic d'informació sobre la xarxa de transport públic de València (esquemes, horaris, mapes de xarxa, etc.) per a fer-los més simples i útils de manera que prevalga la intermodalitat i el transbord.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Disseny del nou esquema i impressió i instal·lació de nous materials.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Millora de la informació i coneixement sobre la xarxa d'autobusos.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: EMT</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No disponible</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Enquesta de satisfacció a l'usuari.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">O. Definir una informació especial i específica per als "punts de transbord"</td><td>CODI
4-O</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la posada en marxa d'un nou sistema d'informació específic per als "punts de transbord" de transport públic en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Disseny d'un nou sistema d'informació i implementació.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Millora de la informació i coneixement sobre la xarxa d'autobusos.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: EMT</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Enquesta de satisfacció a l'usuari.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">P. Campanya de llançament de cada un dels canvis que s'hagen de fer en la xarxa d'autobusos</td><td>CODI
4-P</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la posada en marxa de campanyes informatives a la ciutadania sobre el transport públic pel que fa als canvis que es produïsquen en el funcionament de la xarxa d'autobusos (informació fora de línia i en línia, presència de 'jaquetes roges' informatives).</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Disseny d'accions d'informació.
• Posada en marxa de campanyes d'informació.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Millora de la informació i coneixement sobre la xarxa d'autobusos.
General: Millora del transport públic per a incrementar-ne l'ús.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: EMT</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de campanyes/any</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

6.5. ACCIONS PER A LA PLANIFICACIÓ, LA REGULACIÓ I LA MILLORA DEL REPARTIMENT COMERCIAL EN LA CIUTAT

CODI 5

DESCRIPCIÓ

La mesura consisteix en la posada en marxa d'estudis i accions per a regular i crear zones de càrrega i descàrrega, i per a descarregar la ciutat del trànsit relacionat amb el repartiment comercial.

ACTUACIONS

- **A.** Realització d'un cens de vehicles de repartiment que operen en la ciutat.
- **B.** Creació de centres de repartiment en aparcaments subterranis
- **C.** Impuls al repartiment d'última milla.
- **D.** Creació de zones de càrrega i descàrrega en diverses zones de la ciutat on no n'hi haja.

OBJECTIUS

Específic:

- Actuar sobre els punts de dèficit de places de càrrega i descàrrega.
- Introduir noves formes de gestió de la càrrega i descàrrega que reduïsquen el pas de vehicles motoritzats en la ciutat.

General: Millorar la càrrega i la descàrrega en la ciutat.

RESPONSABLE

Regidoria/es: Mobilitat Sostenible

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
X		

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

ESTIMAT	Sense informació

ESCALA ESPACIAL

NACIONAL	REGIONAL	LOCAL	AGLOMERACIÓ
		X	X

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2016
FI	2019

INDICADOR

Nombre de zones de càrrega i descàrrega en la ciutat.
Nombre de vehicles de repartiment usuaris de centres de repartiment.
Nombre d'empreses vinculades al repartiment d'última milla i vehicles de repartiment involucrats.

<table>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td>
<table>
<tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td>
<table>
<tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">A. Fer un cens dels vehicles de repartiment que operen en la ciutat de València</td><td>CODI
5-A</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la realització d'un cens dels vehicles de repartiment que operen actualment en la ciutat de València.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Enquestes a les empreses operadores.
• Realització d'un inventari.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Obtindre informació amb vista a la posada en marxa de noves mesures de reordenació del trànsit de repartiment en la ciutat.
General: Calmar i reduir el trànsit en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No disponible</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2018</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Cens actualitzat</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">B. Creació de zones de càrrega i descàrrega en diverses zones de la ciutat on no n'hi haja</td><td>CODI
5-B</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la creació de centres de repartiment localitzats en aparcaments subterranis de la ciutat per a centralitzar el lliurament de mercaderies i impulsar el repartiment d'última milla.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Selecció d'aparcaments en funció de criteris de mobilitat sostenible i creació de centres de repartiment en aquests.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reduir el trànsit en la ciutat associat al repartiment comercial.
General: Calmar i reduir el trànsit en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No disponible</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2018</td></tr><tr><td>FI</td><td>—</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució del projecte.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">C. Impuls al repartiment d'última milla</td><td>CODI
5-C</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en l'impuls de centres de repartiment localitzats en els centres de cada barri de la ciutat des d'on els vehicles motoritzats depositen la mercaderia centralitzada, per a repartir-la posteriorment en vehicles més sostenibles (bicicletes, motocicletes).</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Creació de centres de repartiment en centres de barri</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reduir el trànsit en la ciutat associat al repartiment comercial.
General: Calmar i reduir el trànsit en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>No disponible</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2018</td></tr><tr><td>FI</td><td>—</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució del projecte.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">D. Creació de zones de càrrega i descàrrega en diverses zones de la ciutat on no n'hi haja</td><td>CODI
5-D</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la creació de noves zones de càrrega i descàrrega en diverses zones de la ciutat on no n'hi haja.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Senyalització de zones de càrrega i descàrrega en diverses zones de la ciutat on no n'hi haja.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Ordenar el trànsit relacionat amb el repartiment comercial i reduir els obstacles en les vies de trànsit motoritzat en les vies de vianants.
General: Calmar i reduir el trànsit en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMADO</td><td>No disponible</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2018</td></tr><tr><td>FI</td><td>—</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució del projecte</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

6.6. AUGMENTAR LES ZONES DE VIANANTS EN EL CENTRE DE LA CIUTAT

CODI 6

DESCRIPCIÓ

La mesura consisteix en la transformació en zona de vianants de la plaça de la Reina, en la transformació en zona de vianants de la plaça de l'Ajuntament un cap de setmana al mes, i en la transformació en zona de vianants de l'entorn de la Llotja.

ACTUACIONS

- **A.** Transformació en zona de vianants de l'entorn de l'edifici de la Llotja de València, i del carrer Bosseria, i també l'ampliació de l'espai per a vianants i la reducció dels carrils i l'aparcament per a vehicles.
- **B.** Canvis en la senyalització l'últim cap de setmana de cada mes per a impedir l'accés a la plaça de l'Ajuntament a vehicles motoritzats.
- **C.** Disseny, licitació i execució del projecte de transformació en zona de vianants de la plaça de la Reina, que inclou la pacificació del trànsit al carrer de la Pau i la transformació en zona de vianants del carrer Corretgeria.
- **D.** Transformació en zona per a vianants del carrer dels Serrans i reordenació de l'entorn.
- **E.** Reordenació barri del Carme.
- **F.** Transformació en zona de vianants pont Sant Josep.

OBJECTIUS

Específic: Fer millores per als vianants al centre de la ciutat de València.
General: Alliberar grans zones del centre de trànsit.

RESPONSABLE

Regidoria/es: Projectes i Secció Senyalització

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
X		

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

ESTIMAT	5.000.000

ESCALA ESPACIAL

NACIONAL	REGIONAL	LOCAL	AGLOMERACIÓ
		X	X

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2015
FI	Indefinidament

INDICADOR

Grau d'execució de les obres.
Nombre de vehicles que circulen per les zones esmentades (IMD dels carrers adjacents).

<table>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td>
<table>
<tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td></td><td>X</td><td>X</td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td>
<table>
<tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">A. Transformació en zona de vianants entorn edifici la Llotja i Mercat</td><td>CODI
6-A</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la transformació en zona de vianants de l'entorn de l'edifici de la Llotja de València, i del carrer Bosseria, així com l'ampliació de l'espai de vianants i la reducció dels carrils i aparcament per a vehicles.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Transformació total en zona de vianants de la part frontal i posterior de l'edifici històric declarat Patrimoni de la Humanitat, i el redisseny viari de la resta de vies amb l'ampliació de l'espai de vianants i la transformació en zona per a vianants del carrer Bosseria.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reduir el trànsit de pas a l'av. Maria Cristina i a la plaça del Mercat, i alliberar de trànsit l'entorn de la Llotja.
General: Alliberar grans zones del centre de trànsit.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria:</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMADO</td><td>0</td></tr><tr><td>FINAL</td><td></td></tr></table>COMENTARI: No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2016</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de l'obra.
IMD dels carrers afectats per la mesura.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">B. Transformació en zona de vianants de la plaça de l'Ajuntament</th><th>CODI
6-B</th></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la transformació en zona per a vianants de la plaça de l'Ajuntament l'últim diumenge de cada mes i utilitzar-la per a activitats a l'aire lliure.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Canvis en la senyalització l'últim cap de setmana de cada mes per a impedir l'accés a la plaça de l'Ajuntament a vehicles motoritzats.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reduir el trànsit en l'entorn de la plaça de l'Ajuntament
General: Alliberar grans zones del centre de trànsit</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Aquesta mesura no comporta cost</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2015</td></tr><tr><td>FI</td><td>Indefinidament</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de les obres.
Nombre de vehicles que circulen per les zones esmentades (IMD dels carrers adjacents).</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">C. Transformació en zona per a vianants de la plaça de la Reina</td><td>CODI
6-C</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix a transformar en zona per a vianants la plaça de la Reina i el carrer Corretgeria, així com restringir al trànsit el carrer de la Pau i permetre així el pas només a vehicles de residents i transport públic.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Construcció de nous accessos al pàrquing públic des del carrer de la Pau.
• Remodelació completa de la plaça de la Reina.
• Noves senyalitzacions als carrers Corretgeria i la Pau.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Eliminar el trànsit de pas a l'entorn del carrer de la Pau i la plaça de la Reina.
General: Alliberar de trànsit grans zones del centre de la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>5.000.000</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>Indefinidament</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">IMD dels carrers adjacents afectats per les mesures.
Grau d'execució de les obres.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">D. Transformació en zona per a vianants del carrer dels Serrans i reordenació de l'entorn
E. Reordenació barri del Carme
F. Transformació en zona per a vianants pont de Sant Josep</td><td>CODI
6-D.E.F.</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la transformació en zona per a vianants i l'ordenació de l'entorn.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Zona residencial (20 km/h i prioritat per a vianants i estacionament permés només en llocs indicats amb senyals o marques).
• Cinc portes d'accés lliure amb les eixides corresponents. El trànsit té com a destinació un punt dins de l'itinerari interior de cada bucle.
• Canvi de sentit de la circulació dels carrers de Quart, Ripalda, Pinzón i Mare de Déu de la Misericòrdia.
• Nous espais per a vianants. De vianants: Plaça de Santa Úrsula, tram de carrer Alt, carrer del pintor Fillol i del pare d'Òrfens.
• Noves zones de càrrega i descàrrega en diversos punts.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">General: Alliberar de trànsit grans zones del centre de la ciutat.
Específic: Consolidar els barris del Carme, el Pilar i el Mercat, com a zona residencial.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI (més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI (1 any)</td><td>A CURT TERMINI (menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>5.000.000</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>Indefinit</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">IMD dels carrers adjacents afectats per les mesures.
Grau d'execució de les obres.</td></tr>
</table>

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA	TIPUS	*Planificació Urbana/Territorial*			
	FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT
					X

6.7. PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT EN DIVERSES ZONES DE LA CIUTAT

CODI **7**

DESCRIPCIÓ

La mesura consisteix en la posada en marxa de diverses accions coordinades en tota la ciutat per a descarregar i alentir el trànsit motoritzat.

ACTUACIONS

- **A.** Modificació de l'Ordenança municipal de circulació per a limitar a 30 km/h la velocitat als carrers que només tinguen un carril.
- **B.** Disseny i execució d'un pla de mobilitat segura per a la ciutat.
- **C.** Reordenació de sentits de circulació a la zona centre per a eliminar trànsit de pas.
- **D.** Modificació de la coordinació semafòrica per a reduir la velocitat de circulació en grans eixos viaris en horaris de baixa intensitat de trànsit.
- **E.** Remodelació de les línies d'EMT per a descarregar de trànsit el carrer de la Pau i la plaça de l'Ajuntament.

OBJECTIUS

Específic:

- Aconseguir una circulació ordenada i estructurada en la ciutat.
- Facilitar les mesures de prioritització del transport públic en superfície.
- Jerarquitzar el viari de la ciutat des de criteris d'una mobilitat més sostenible.

General: Calmar el trànsit als barris de la ciutat.

RESPONSABLE

Regidoria/es: Mobilitat Sostenible

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
X		

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

INICI	Sense informació
FI	Sense informació

COMENTARI: No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.

ESCALA ESPACIAL

NACIONAL	REGIONAL	LOCAL	AGLOMERACIÓ
		X	X

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2016
FI	2019

<table>
<tr><td>INDICADOR</td><td>IMD als carrers de la Pau i plaça de l'Ajuntament.
Percentatge de carrers a la ciutat amb limitació a 30 km/h.</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td>
<table>
<tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td>
<table>
<tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial, Control</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">A. Modificació de l'Ordenança de circulació per a limitar a 30 km/h la velocitat en carrers amb un carril i una planificació d'àrees amb límit 30 km/h</td><td>CODI
7-A</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la modificació de l'Ordenança municipal de circulació actual per a establir una limitació de velocitat a 30 km/h als carrers que només tinguen un carril per al trànsit de vehicles motoritzats.
La mesura també comporta l'estudi i la planificació d'àrees amb límit de 30 km/h en diverses zones de la ciutat, a través de la posada en marxa d'un procés participatiu amb la ciutadania per a recollir informació sobre àrees potencialment afectades per la limitació, i l'estudi i la planificació posteriors.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Pacificar el trànsit als carrers amb un únic carril i en altres àrees de la ciutat, perquè el vianant estiga més segur i afavorir el trànsit de vianants.
General: Calmar el trànsit als barris de la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>0</td></tr><tr><td>FINAL</td><td>0</td></tr></table>COMENTARI: No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>Final 2016-inici 2017</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nombre de carrers a la ciutat amb limitació a 30 km/h.
Nombre de controls i sancions per incompliment de la normativa.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">B. Pla de mobilitat segura</td><td>CODI
7-B</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en el disseny d'un pla de mobilitat segura per a la ciutat que augmente la seguretat viària i la seguretat dels vianants.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Jerarquitzar el viari de la ciutat des de criteris d'una mobilitat més sostenible.
General: Calmar el trànsit als barris de la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>0</td></tr><tr><td>FINAL</td><td>0</td></tr></table>COMENTARI: Aquesta mesura no comporta cost</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Estadístiques sobre accidents a la ciutat</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Control</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">C. Reordenació del trànsit en la ciutat</td><td>CODI
7-C</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la reordenació dels sentits de circulació del trànsit en les entrades i eixides de la zona centre cap a la resta de la ciutat per a eliminar el trànsit de pas. La mesura també inclou la reordenació dels fluxos de trànsit en diverses entrades i eixides de la ciutat cap a altres poblacions eliminant carrils duplicats, dobles entrades, etc.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic:
• Aconseguir una circulació ordenada i estructurada en la ciutat.
• Jerarquitzar el viari de la ciutat des de criteris d'una mobilitat més sostenible.
General: Calmar el trànsit als barris de la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMADO</td><td>0</td></tr><tr><td>FINAL</td><td>0</td></tr></table>COMENTARI: No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">IMD a les zones afectades per la mesura.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial, Control</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">D. Modificació de coordinació semafòrica</td><td>CODI
7-D</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la modificació de la coordinació semafòrica que evite grans trams de carril en verd per a reduir la velocitat de circulació de trànsit en grans eixos viaris en horaris de baixa intensitat de trànsit.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Reduir la velocitat dels vehicles en grans eixos viaris en horaris de baixa intensitat de trànsit.
General: Calmar el trànsit de la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMADO</td><td>0</td></tr><tr><td>FINAL</td><td>0</td></tr></table>COMENTARI: No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Mitjana de velocitat del trànsit en hores de baixa intensitat.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Control</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">E. Remodelació de les línies d'EMT per a descarregar de trànsit el carrer de la Pau i la plaça de l'Ajuntament</td><td>CODI
7-E</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la remodelació dels recorreguts de les línies d'autobusos de l'Empresa Municipal de Transports que passen pel carrer de la Pau i per la plaça de l'Ajuntament. La remodelació consisteix en l'eliminació del trànsit que passa pel carrer de Sant Vicent Màrtir i el trasllat d'aquest al carrer del poeta Querol de manera que s'allibera de trànsit tot l'eix del carrer de la Pau, plaça de la Reina i carrer de Sant Vicent, inclosa la plaça de l'Ajuntament.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Jerarquitzar el viari de la ciutat des de criteris d'una mobilitat més sostenible.
General: Calmar el trànsit als barris de la ciutat.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr><tr><td>FINAL</td><td>Sense informació</td></tr></table>COMENTARI: No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2018</td></tr><tr><td>FI</td><td>2018</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">IMD als carrers de la Pau i plaça de l'Ajuntament.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial, Control</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

6.8. PARTICIPACIÓ CIUTADANA PER A LA MOBILITAT

CODI **8**

DESCRIPCIÓ

La mesura consisteix en la posada en marxa de diverses accions per a impulsar la participació ciutadana en la presa de decisions i el disseny de mesures en tots els temes que afecten la mobilitat en la ciutat.

ACTUACIONS

A. Posada en marxa de processos participatius que avaluen les necessitats dels barris en matèria de mobilitat.

B. Impuls de la mesa de la mobilitat en la ciutat.

C. Setmana Europea de la Mobilitat 2017, 2018 i 2019.

OBJECTIUS

Específic:

- Identificació i potenciació de les centralitats de barri.
- Estructuració de superilles i eixos multifuncionals per a alliberar zones de trànsit de pas.
- Recuperar i posar en valor els espais públics urbans i les petites centralitats de mobilitat.

General: Comunicar i promoure la mobilitat sostenible, i recuperar els espais públics per a vianants fent partícip la ciutadania.

RESPONSABLE

Regidoria/es: Mobilitat Sostenible

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
X		

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

ESTIMAT	100.000
FINAL	

ESCALA ESPACIAL

NACIONAL	REGIONAL	LOCAL	AGLOMERACIÓ
		X	X

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2016
FI	2019

INDICADOR

Nombre d'accions per a la participació de posades en marxa.
Nombre de participants estimat en les accions dutes a terme.

<table>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td>
<table>
<tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td>
<table>
<tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Conscienciació; formació; planificació urbana/territorial</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">A. Posada en marxa de processos participatius que avaluen les necessitats dels barris en matèria de mobilitat</td><td>CODI
8-A</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la posada en marxa de processos participatius amb la ciutadania en les juntes de districte de la ciutat de València per a avaluar les necessitats dels barris de la ciutat en matèria de mobilitat.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Disseny, planificació i execució de processos participatius en les juntes de districte.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Fer partícip la ciutadania de les polítiques en matèria sostenible.
General: Comunicar i promoure la mobilitat sostenible, i recuperar els espais públics per a vianants fent partícip la ciutadania.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>0</td></tr><tr><td>FINAL</td><td>0</td></tr></table>COMENTARI: No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Resultats dels processos participatius als barris: nombre de mesures executades per l'Ajuntament que provenen d'aquests processos.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">B. Mesa de la Mobilitat</td><td>CODI
8-B</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="3">La mesura consisteix en la posada en marxa de la Mesa de la Mobilitat a la ciutat de València, que integra diversos actors rellevants relacionats amb la mobilitat en la ciutat.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="3">• Posada en marxa de la Mesa de la Mobilitat.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="3">Específic: Coordinar la política de mobilitat fent partícips els actors rellevants relacionats amb la matèria de la mobilitat.
General: Comunicar i promoure la mobilitat sostenible, i recuperar els espais públics per a vianants fent partícip la ciutadania.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="3">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="3"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="3"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="3">COMENTARI: Aquesta mesura no comporta cost</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="3"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="3"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="3">Informes de l'activitat de la Mesa de la Mobilitat.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="3"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">Grau d'execució de les mesures</th><th>CODI
8-C</th></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La mesura consisteix en la posada en marxa de la Setmana Europea de la Mobilitat.</td></tr>
<tr><td>ACTUACIONS</td><td colspan="2">• Disseny i execució d'accions proposades dins de la Setmana de la Mobilitat</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Específic: Involucrar la població en activitats de promoció de la mobilitat sostenible.
General: Comunicar i promoure la mobilitat sostenible, i recuperar els espais públics per a vianants fent partícip la ciutadania.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Regidoria: Mobilitat Sostenible
Servei: Mobilitat Sostenible</td></tr>
<tr><td>NIVELL ADMTIU.</td><td colspan="2"><table><tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI
(més d'1 any)</td><td>A MITJÀ TERMINI
(1 any)</td><td>A CURT TERMINI
(menys d'1 any)</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2"><table><tr><td>ESTIMAT</td><td>Sense informació</td></tr></table>COMENTARI: No es considera la provisió d'un pressupost extra per a l'execució de les mesures, ja que es duran a terme com a part de les activitats assignades als serveis responsables de les mesures.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>2019</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Grau d'execució de les mesures.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

7. ACTUACIONS EN L'ÀMBIT AUTONÒMIC



D'acord amb l'anàlisi feta en aquest document, es plantegen una sèrie de necessitats que es plasmen en les actuacions de la Generalitat per als pròxims anys i que es concreten bàsicament en els objectius següents:

- Programes per a la vigilància i el control de la qualitat de l'aire de l'aglomeració d'òxids de nitrogen i partícules.
- Desenvolupament d'aplicacions per a millorar la informació sobre qualitat de l'aire a la ciutadania.
- Ampliació, millora i actualització dels punts de mesura i dels contaminants en l'aglomeració.
- Control, vigilància i inspecció de les emissions a l'atmosfera de les activitats industrials sotmeses a AAI. Plans i programes de vigilància. Autoritzacions d'emissions a l'atmosfera.
- Necessitat de planejament territorial d'escala metropolitana. Elaboració d'instruments d'ordenació del territori capaços de coordinar el planejament municipal a escala metropolitana.
- Transport segur i sostenible. Disposar d'un pla de serveis de transport públic que resolga les necessitats de mobilitat amb models sostenibles que preserven la cohesió social de manera transparent cap a la ciutadania. Promoure la intermodalitat del sistema de transport públic.
- Ciutats calmades, participatives i intel·ligents.
- Governança activa de la modalitat. Gestió integrada del sistema de transport públic a la Comunitat Valenciana.
- Oferta de transport urbà, metropolità i interurbà, a partir d'un pla de serveis basat en criteris territorials i de demanda. Potenciació de l'ús del transport públic. Reduir el cost generalitzat del sistema de transports, i millorar-ne les prestacions.

Les actuacions que cal tindre en compte, a fi d'assolir aquesta reducció principalment dels nivells d'òxids de nitrogen en la ciutat es planteja, per tant, segons les línies d'actuació següents:

7.1. Principales líneas de actuación en Calidad Ambiental:

- 7.1.1. Ampliar la XVVCCA: Incrementar amb un punt de mesurament d'òxids de nitrogen, monòxid de nitrogen, diòxid de nitrogen i partícules: PM10 i PM2,5, per mitjà de la instal·lació d'una estació de mesura que pertany a la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica en el centre de la ciutat de València.
- 7.1.2. Reorganitzar la XVVCCA: Reavaluació de la selecció dels emplaçaments de l'aglomeració, segons el que s'estableix en la normativa sobre qualitat de l'aire, revisió dels procediments per a la selecció dels emplaçaments, així com registrar la informació que justifique el disseny de la xarxa i l'elecció de la ubicació de tots els punts de mesurament. Actualització i revisió de la documentació perquè els criteris de selecció, el disseny de la xarxa i la ubicació dels punts de mesurament continuen sent vàlids i òptims al llarg del temps.

- 7.1.3. Programes de mesures intensives: desenvolupament de campanyes de mesura de dosimetria en la ciutat de València
- 7.1.4. Desenvolupament d'una aplicació mòbil, "App Qualitat Aire GenVal", per a informar dels nivells de la qualitat de l'aire en qualsevol punt de la Comunitat Valenciana
- 7.1.5. Elaboració d'un model d'ordenança de la qualitat de l'aire per als municipis de l'àrea metropolitana
- 7.1.6. Elaboració d'un inventari d'emissions en la ciutat de València i l'àrea metropolitana
- 7.1.7. Impuls i desenvolupament d'actuacions per al control de les emissions del sector industrial

7.1.1. AMPLIACIÓ DE LA XARXA VALENCIANA DE VIGILÀNCIA I CONTROL DE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA	CODI GV_1.ARVVCCA

DESCRIPCIÓ

Instal·lació d'una estació de mesurament de la qualitat de l'aire, que pertany a la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica, amb equips d'òxids de nitrogen i partícules: PM10 i PM2,5, segons els resultats obtinguts en les successives campanyes de dosimetria passiva fetes en l'aglomeració de l'Horta. Se situarà a la pl. de l'Ajuntament, al costat de l'estàtua de Francesc de Vinatea.

OBJECTIUS

Conéixer si es compleixen els valors objectiu i límits establits en la normativa sobre qualitat de l'aire per a òxids de nitrogen i partícules en la zona centre de la ciutat, on, d'acord amb els resultats dosimètrics, s'obtenen les concentracions d'òxids de nitrogen més elevades.

RESPONSABLE

Conselleria: Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural

Direcció General: Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental

Subdirecció General: Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental

Servei: Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI	A MITJÀ TERMINI	A CURT TERMINI
	X	

COST (€)

55.000

ESCALA ESPACIAL

NACIONAL	REGIONAL	LOCAL	AGLOMERACIÓ
		X	

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2017
FI	2018

INDICADOR

Resultats dels estadístics fets a partir dels mesuraments i el percentatge de dades obtingudes.

CONTAMINANT AFECTAT

SO2	NO2	O3	CO	PM10	PM2,5
	X			X	X

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA

TIPUS	Gestió Ambiental			
FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT
		X		X



Figura 45. Situació de la futura estació de mesurament de la XVVCCA

Les campanyes de dosimetria passiva que fa la Fundació CEAM han ratificat, en cada una de les campanyes, que la zona centre de la ciutat és on es registren principalment les concentracions més elevades d'òxids de nitrogen, a causa de les condicions meteorològiques (microclima) que s'associen a aquest tipus de morfologia urbana (carrers estrets i amb poca renovació d'aire). Per això, es decideix juntament amb l'Ajuntament de València, la instal·lació d'una estació de mesura que pertany a la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica a la zona centre.

Després d'una anàlisi detallada, per part dels tècnics de l'Ajuntament, es decideix instal·lar-la en aquest punt. L'estació mesurarà NO_2, NO, NOx i partícules (PM10 i PM2,5)

<table>
<tr><td colspan="2">7.1.2. REVISIÓ DELS EMPLAÇAMENTS DE LA XARXA VALENCIANA DE VIGILÀNCIA I CONTROL DE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA</td><td>CODI
GV_2.RERVVCCA</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La modificació del Reial decret 102/2011, per mitjà del Reial decret 39/2017, de 27 de gener, estableix que la documentació referent als procediments per a la selecció dels emplaçaments de les zones i aglomeracions, així com la informació que justifique el disseny de la xarxa i l'elecció de la ubicació dels punts de mesurament, s'haurà d'actualitzar, si resulta necessari, i revisar almenys cada cinc anys.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Comprovar si els criteris de selecció, el disseny de la xarxa i la ubicació dels punts de mesurament continuen sent vàlids i òptims al llarg del temps.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Conselleria: Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural
Direcció General: Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental
Subdirecció General: Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental
Servei: Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera</td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI</td><td>A MITJÀ TERMINI</td><td>A CURT TERMINI</td></tr><tr><td>X</td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2">Col·laboració Generalitat Valenciana i la Fundació CEAM.</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2021</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Informe fet sobre l'aglomeració ES1016 i conclusions obtingudes.</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td colspan="2"><table><tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr><tr><td>X</td><td>X</td><td>X</td><td>X</td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Gestió Ambiental</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

7.1.2. Revisió dels emplaçaments de la xarxa valenciana de vigilància i control de la contaminació atmosfèrica

El Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, defineix les actuacions que han de fer totes les administracions públiques implicades en la gestió de la qualitat de l'aire. Així mateix, per a cada un dels contaminants, tret de l'amoníac, estableix objectius de qualitat de l'aire que s'han d'assolir, per mitjà d'una planificació i una presa de mesures adequada, en les dates que es fixen amb la determinació dels valors límit o objectiu corresponents. Igualment determina els mètodes i criteris comuns per a fer l'avaluació de la qualitat de l'aire que, segons els nivells dels contaminants, s'haurà de fer per mitjà de mesuraments, una combinació de mesures i modelització o només modelització i, segons els resultats obtinguts en aquesta avaluació, determina els criteris de gestió per a assolir el manteniment de la qualitat de l'aire o la millora quan calga, d'acord amb els plans d'actuació que s'hi adopten, i que inclouen, així mateix, les mesures més severes previstes per als episodis en què es puguen superar els llindars d'alerta o informació determinats.

L'RD 39/2017, de 27 de gener, pel qual es modifica l'RD 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, modifica l'apartat IV de l'annex III, referent a la documentació i reavaluació de la selecció de l'emplaçament. En la nova normativa s'estableix que la documentació s'haurà d'actualitzar si resulta necessari i revisar almenys cada cinc anys perquè els criteris de selecció, el disseny de la xarxa i la ubicació dels punts de mesurament continuen sent vàlids i òptims al llarg del temps.

En aquest sentit, la Direcció General de Qualitat Ambiental, en col·laboració amb la Fundació CEAM, farà una revisió del disseny de la xarxa a partir de de la zonificació vigent actualment. Aquesta revisió es plasmarà en un informe que analitzarà, en una primera fase, la zonificació i el disseny de la xarxa, a fi d'establir, en una segona fase, si la situació dels punts de mesurament continuen sent vàlids i òptims. La intenció és iniciar la segona fase en l'estudi dels punts de mostreig de les aglomeracions, començant per l'Horta, Castelló i Alacant.

<table>
<tr><td colspan="2">7.1.3. CAMPANYES DE DOSIMETRIA PER NO2 EN L'AGLOMERACIÓ DE VALÈNCIA</td><td>CODI
GV_3.CD</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">Tindre un diagnòstic de les concentracions de diòxid de nitrogen i l'evolució d'aquestes, amb una resolució espacial més detallada en l'entorn urbà de València i la seua àrea metropolitana, per mitjà de quatre campanyes anuals.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Interpretació més detallada dels nivells d'immissió en relació amb l'estructura urbana i els nivells de trànsit per a establir mesures d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a la ciutat de València.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Conselleria: Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural i CEAM
Direcció General: Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental
Subdirecció General: Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental
Servei: Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera</td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI</td><td>A MITJÀ TERMINI</td><td>A CURT TERMINI</td></tr><tr><td>X</td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2">10.000/campanya</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2002</td></tr><tr><td>FI</td><td>—</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Campanyes de dosimetria fetes en l'aglomeració ES1016 cada any</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td colspan="2"><table><tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Gestió Ambiental</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
</table>

7.1.3. Programes de mesures intensives: desenvolupament de campanyes de mesura de dosimetria a la ciutat de València

Com a complement de l'avaluació de la qualitat de l'aire de l'aglomeració, interessa tindre un diagnòstic de les concentracions de diòxid de nitrogen, amb una resolució espacial més detallada en l'entorn urbà de València i la seua àrea metropolitana, que acompanyat d'una anàlisi de les condicions meteorològiques regnants, ens proporcione informació addicional sobre aquest contaminant a València i el seu entorn.

Realització de campanyes de mesura amb dosimetria passiva de diòxid de nitrogen a la ciutat de València i entorn metropolità amb motiu de proporcionar informació dels nivells de concentració de diòxid de nitrogen en l'entramat urbà amb una resolució espacial superior al que proporcionen les xarxes de vigilància automàtiques actuals. Aquesta informació permet una interpretació més detallada dels nivells d'immissió en relació amb l'estructura urbana i els nivells de trànsit, els dos amb una morfologia complexa i una distribució amb forts gradients espacials. Amb això es persegueix establir mesures d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire.

Els treballs que es proposen consisteixen en la realització de campanyes de mesurament amb dosimetria passiva de diòxid de nitrogen. Cada campanya de mostreig es fa sobre una xarxa de captadors passius de NO_2 a l'entorn de la ciutat de València.

La xarxa de mesures dosimètriques sobre la qual es treballa té dues subxarxes, una s'estén sobre un rectangle aproximat d'11x10 km, centrat al nucli urbà, i on es distribueixen de manera quasi aleatòria un total de no menys de 97 punts de mesura, i se n'assegura un per cada cel·la d'1x1 km. Al seu torn hi ha una segona subxarxa de distribució perifèrica, constituïda per no menys de 8 punts addicionals de mesura, que conformen un arc al voltant de la ciutat i que se situen en ambients estrictament rurals.

En tots els casos s'assegura que els microemplaçaments complisquen una sèrie de requisits mínims per a evitar el biaix de les mesures, com ara una bona ventilació, allunyament de fonts i emissions directes sobretot. El temps d'exposició dels dosímetres als llocs establits és, com a mínim, de 7 dies. La col·locació i la retirada dels equips de mesurament es fa de manera simultània.

Una vegada fetes les campanyes, s'elabora un informe final de resum que inclou la totalitat de les accions executades, una descripció de la xarxa de mesura, així com una anàlisi que integre els aspectes meteorològics dels dies d'interés, i es fa un diagnòstic complet i detallat dels resultats obtinguts. En la pàgina web de qualitat de l'aire es poden visualitzar les últimes campanyes que s'han fet a la ciutat de València i l'entorn metropolità.

http://www.agroambient.gva.es/web/calidad-ambiental/campanas-de-dosimetria

Campanyes fetes des de 2010 fins a l'actualitat:

CAMPANYA	INICIO	FINAL	Captadors regulars	Captadors perifèrics
12	*14/02/11*	*02/03/11*	47	7
13	*17/06/11*	*27/06/11*	96	8
14	*20/10/11*	*25/10/11*	97	8
15	*18/02/14*	*25/02/14*	95	
16	*18/11/15*	*24/11/15*	94	8
17	*13/09/16*	*20/09/16*	95	8
18	*15/11/16*	*21/11/16*	95	8
19	*14/02/17*	*21/02/17*	97	8

Es faran, per tant, quatre campanyes de dosimetria a l'any, a fi d'avaluar l'evolució dels nivells d'òxids de nitrogen a la ciutat de València i les mesures adoptades en aquest Pla de millora. Això ens proporcionarà un indicador detallat per a conéixer a quines zones s'ha aconseguit reduir els nivells i les mesures que més puguen haver incidit o siguen més efectives de totes les propostes i executades, recollides en el Pla de millora de la qualitat de l'aire que tractem.

<table>
<tr><td colspan="2">7.1.4. DISSENY D'UNA APLICACIÓ DE MÒBIL DE QUALITAT DE L'AIRE. "AIRE GENVAL"</td><td>CODI
GV_4.AM</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">Desenvolupament d'una aplicació mòbil, "App Qualitat Aire GenVal", per a informar dels nivells de la qualitat de l'aire en qualsevol punt de la Comunitat Valenciana.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">El ciutadà pot accedir a la informació sobre els nivells de contaminants en qualsevol punt de la Comunitat Valenciana, de manera ràpida, intuïtiva i fàcilment interpretable.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Conselleria: Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural
Direcció General: Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental
Subdirecció General: Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental
Servei: Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera</td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI</td><td>A MITJÀ TERMINI</td><td>A CURT TERMINI</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2">30.000</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2018</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Informes fets dels punts de mesurament de l'aglomeració ES1016</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td colspan="2"><table><tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr><tr><td>X</td><td>X</td><td>X</td><td>X</td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Informació ambiental</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
</table>

7.1.4. Disseny d'una aplicació de mòbil de qualitat de l'aire, "aire genval"

D'acord amb l'article 28 de l'RD 102/2011 relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, les administracions públiques, segons les seues competències, posaran periòdicament a disposició del públic i de les organitzacions interessades la informació següent relativa a la qualitat de l'aire ambient:

a) Concentracions en l'aire ambient de diòxid de sofre, diòxid de nitrogen i òxids de nitrogen, partícules, plom, benzé, monòxid de carboni, ozó, arsènic, cadmi, mercuri, níquel, benzo(a)piré i els altres hidrocarburs aromàtics policíclics esmentats en l'article 9, expressades com els valors mitjans per al càlcul de la mitjana establit en l'annex I.

b) La informació sobre les concentracions de diòxid de sofre, diòxid de nitrogen, partícules, almenys PM10, ozó i monòxid de carboni en l'aire ambient s'actualitzarà, com a mínim, cada dia, i sempre que siga factible, cada hora.

Així mateix, estableix en el punt 9 d'aquest article que la informació disponible pel públic i per les organitzacions en virtut del que es disposa en els apartats anteriors haurà de ser clara, comprensible i accessible i s'haurà de facilitar a través de mitjans de difusió apropiats, com ara ràdio, televisió, premsa, pantalles d'informació, serveis de xarxes informàtiques, pàgines web, teletext, telèfon o fax.

En aquest sentit, és important desenvolupar un sistema d'informació que permeta traslladar les mesures que s'obtenen en les diferents estacions de la Xarxa Valenciana de Vigilància de la Contaminació, a una aplicació per a dispositius mòbils de manera que el ciutadà puga accedir a aquesta informació de manera ràpida, intuïtiva i fàcilment interpretable.

Partint d'aquest disseny inicial que ja s'ha dut a terme, la DGTI (Direcció General de Tecnologies de la Informació) de la Generalitat Valenciana podrà dur a terme el desenvolupament de l'aplicació.

L'objectiu del disseny d'aquesta aplicació és facilitar en tot moment al ciutadà els valors de qualitat de l'aire de la Comunitat Valenciana, per mitjà de gràfiques i icones que visualment de manera senzilla i àgil proporcionen la informació demanada on s'inclouen les diferents concentracions dels contaminants i es reflecteix la qualitat de l'aire per mitjà d'una escala de colors d'acord amb la normativa vigent.

7.1.5. SIGNATURA D'UN CONVENI DE COL·LABORACIÓ ENTRE LA GENERALITAT I L'AJUNTAMENT DE VALÈNCIA	**CODI GV_5.CC**

DESCRIPCIÓ

Es vol formalitzar un conveni de col·laboració entre la Generalitat i l'Ajuntament de València, per a col·laborar en matèria de protecció del medi ambient atmosfèric a la ciutat de València. Les actuacions van encaminades a les tasques següents, dins del terme municipal:

1. Intercanvi de dades en temps real de les estacions de la XVVCCA.
2. Col·laboració en el disseny, revisió de la XVVCCA.
3. Coordinació per a la selecció de nous emplaçaments.
4. Posada en marxa i actualització dels plans de millora de la qualitat de l'aire.
5. Intercanvi de resultats de treballs d'investigació en matèria de qualitat de l'aire.
6. Obtenció d'informació relativa al trànsit en la ciutat de València.

OBJECTIUS

Regular normativament, la col·laboració i els mecanismes de coordinació entre la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural i l'Ajuntament de València, per a la realització d'activitats de vigilància i millora de la qualitat de l'aire al terme municipal de València.

RESPONSABLE

Conselleria: Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural
Direcció General: Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental
Subdirecció General: Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental
Servei: Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI	A MITJÀ TERMINI	A CURT TERMINI
X		

COST (€)

No comporta cost econòmic

ESCALA ESPACIAL

NACIONAL	REGIONAL	LOCAL	AGLOMERACIÓ
		X	

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2017
FI	Indefinit

INDICADOR

Nombre d'actuacions que s'han dut a terme conjuntament.

CONTAMINANT AFECTAT

SO2	NO2	O3	CO	PM10	PM2,5
X	X	X	X	X	X

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA

TIPUS	Gestió Ambiental			
FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT

7.2. Principals línies d'actuació en infraestructura i transports:

- Formular el Pla d'acció territorial de l'Àrea Metropolitana de València.
- Desenvolupar instruments de coordinació metropolitana en l'àmbit de València.
- Planificació conjunta dels serveis de transport contractats per la Generalitat amb participació ciutadana.
- Reordenació del mapa concessional de transport per carretera a la Comunitat.
- Subvenció per a atendre les necessitats de funcionament a FGV.
- Atendre les necessitats de les polítiques tarifàries integrades.
- Elaboració d'estudis viables, sectorials i integrals, per a la solució de problemes puntuals del sistema de transports.
- Estendre i millorar els sistemes metropolitans de transport públic a les àrees de València.
- Impulsar la coordinació de Renfe Rodalia amb els sistemes de transport públic de la Generalitat.
- Posada en marxa d'una autoritat de transport metropolità per a València.
- Impuls als modes no motoritzats en el medi urbà i en els nous desenvolupaments urbanístics; sense oblidar en aquests el transport públic.
- Actuacions de mobilitat sostenible: intercanviadors de transport, aparcaments dissuasius, vies reservades i prioritat semafòrica al transport públic.
- Constitució i gestió activa del Fòrum de la Mobilitat Sostenible de la Comunitat Valenciana.
- Suport a la creació de fòrums de mobilitat d'àmbit municipal i metropolità.
- Creació de l'Observatori de la Mobilitat de la Comunitat Valenciana.
- Promoció d'hàbits de mobilitat sostenible entre la població i difusió d'iniciatives (Setmana Europea de la Mobilitat, etc.)
- Reordenació dels accessos viaris, supressió de passos a nivell, adaptació de la velocitat de circulació de l'entorn.
- Suport a la utilització de modes de transport més eficients energèticament i menys contaminants.
- Reconversió en vies verdes dels traçats ferroviaris en desús. Parc Central.
- Creació d'una xarxa de vials per a vianants-bicicletes a la Comunitat connectada amb el sistema de transport públic.
- Impuls amb l'AGE del corredor mediterrani com a eix prioritari transeuropeu de mercaderies
- Cooperació amb l'AGE i els municipis afectats en les operacions "Parc Central de València".

<table>
<tr><td colspan="2">7.2.1. PLA D'ACCIÓ TERRITORIAL</td><td>CODI
GV_6.A_PAT</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">Elaboració i desenvolupament del Pla d'acció territorial de l'Àrea Metropolitana de València.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Consolidar l'Àrea Metropolitana de València i, per extensió, l'àrea funcional, com un referent nacional i internacional en matèria d'adaptació d'un territori a les necessitats del nou model productiu en matèria de sòl.
Definir àmbits estratègics metropolitans i rurals en funció de les vocacions del territori, així com reduir la pressió dels usos i les activitats de naturalesa urbanística sobre l'Horta de València, i orientar els creixements més grans de sòl residencial i d'activitats econòmiques cap a la segona corona metropolitana.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Conselleria: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
Direcció General: Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge
Servei: Planificació Territorial i Infraestructura Verda</td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI</td><td>A MITJÀ TERMINI</td><td>A CURT TERMINI</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2">—</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2020</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Actuacions en l'aglomeració ES1016</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td colspan="2">NO2, NO, NOX, PM10 i PM2,5, O3, CO, SO2, NH3, BTX, metalls</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Gestión Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td>X</td><td>X</td><td>X</td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

El desenvolupament d'un **pla d'acció territorial metropolità de València** és un instrument d'ordenació territorial integral d'escala supramunicipal. Com a pla d'acció territorial de caràcter integrat regulat en l'article 16 de la LOTUP (Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació, urbanisme i paisatge, de la Comunitat Valenciana). La Generalitat està iniciant l'elaboració i la tramitació del pla que comprén 90 municipis de l'entorn de la ciutat de València amb dos àmbits: el primer, el metropolità, vinculat a la corona metropolitana de València (A-7 i CV-50); i el segon, l'àrea funcional, que inclou, a més, les comarques dels Serrans i la Foia de Bunyol. En total comprén una població aproximada d'1.800.000 habitants i 3.897 km^2, i això suposa més del 35 % de la població total de la Comunitat Valenciana. El pla té com a funcions, en l'àmbit d'actuació, les següents:

- Concretar i completar els objectius, principis, criteris i propostes de l'Estratègia territorial de la Comunitat Valenciana, i adaptar-los a la realitat territorial de l'Àrea.

- Funcional de València.

- Coordinar la planificació urbanística municipal de caràcter estructural per a assolir els objectius de sostenibilitat territorial d'aquest pla d'acció territorial.

- Definir els criteris territorials per a les actuacions sectorials de les diferents administracions públiques amb competències a la Comunitat Valenciana.

- Definir i harmonitzar la infraestructura verda en l'àmbit de l'Àrea Funcional de València i establir fórmules participatives de gestió d'aquesta.

- Proposar accions, projectes, directrius i fórmules de governança territorial, per a assegurar un desenvolupament de l'Àrea Funcional de València eficient i racional.

Aquestes funcions del PATEVAL s'articulen a través d'una sèrie d'objectius desenvolupats en tres grans blocs temàtics, com ara: la infraestructura verda del territori, el sistema d'assentaments urbans i les infraestructures de mobilitat.

Des del punt de vista de la infraestructura verda els objectius del pla d'acció territorial són:

1. Dissenyar un sistema d'espais oberts que tinga com a principals elements d'articulació el mar Mediterrani, l'Albufera, el corredor verd del riu Túria i l'Horta de València, i garantir-ne la connectivitat ecològica i territorial amb la resta de l'Àrea Funcional de València.

2. Garantir la preservació del patrimoni natural, paisatgístic i cultural de l'Àrea Funcional de València, la conservació i la lluita contra el canvi climàtic, la protecció davant dels riscos i la millora de la qualitat del medi ambient.

3. Evitar una fragmentació excessiva del territori i afavorir-ne la continuïtat territorial i visual, així com el manteniment d'espais agrícoles (green belts) al voltant dels nuclis urbans per a millorar la integració paisatgística i mantindre la personalitat urbana.

4. Desenvolupar un sistema de preferències pel que fa a la implantació d'usos i activitats en el territori, i dirigir els nous desenvolupaments cap als espais de menys valor ambiental i menys afecció de riscos naturals i induïts.

5. Definir un conjunt de connexions i itineraris per a fomentar l'ús públic sostenible dels espais oberts metropolitans, tant els rurals com els urbans, i que permeten l'accés en sistemes de mobilitat no motoritzada als recursos paisatgístics de més valor.

Des del punt de vista del sistema d'assentaments els objectius són:

1. Consolidar l'Àrea Metropolitana de València i, per extensió, l'àrea funcional, com un referent nacional i internacional en matèria d'adaptació d'un territori a les necessitats del nou model productiu en matèria de sòl.

2. Prioritzar la rehabilitació, la renovació i la regeneració dels teixits urbans que hi ha a l'àrea davant dels nous desenvolupaments al territori que siguen consumidors de sòl.

3. Definir àmbits estratègics metropolitans i rurals en funció de les vocacions del territori, així com reduir la pressió dels usos i les activitats de naturalesa urbanística sobre l'Horta de València, i orientar els creixements més grans de sòl residencial i d'activitats econòmiques cap a la segona corona metropolitana.

4. Actuar sobre els sectors de sòl urbanitzable que presenten una marcada insostenibilitat per la disconformitat amb els criteris de desenvolupament territorial i urbà sostenibles determinats en la legislació vigent i en aquest pla d'acció territorial.

5. Potenciar una àrea metropolitana policèntrica, amb nodes urbans compactes i d'usos mixtos, i amb massa crítica suficient per a fer viables els sistemes de transport públic d'altes prestacions.

6. Afavorir la integració dels creixements i de les dotacions, combatre els riscos de segregació urbana i garantir el principi d'equitat pel que fa a l'accés als equipaments de la societat del benestar.

7. Racionalitzar la implantació dels usos i les activitats de naturalesa econòmica al territori en funció de la sostenibilitat ambiental, l'accessibilitat, la connectivitat en transport públic i les demandes de la nova economia.

8. Adoptar criteris d'actuació respecte de les peces del territori especialitzades en usos residencials de baixa densitat i allunyades dels teixits urbans compactes.

Des del punt de vista de les **infraestructures de mobilitat**, els objectius són:

1. Propiciar un canvi de l'estructura de la mobilitat actual en favor dels modes de transport més sostenibles, amb especial incidència en el transport públic i la mobilitat no motoritzada.

2. Assegurar unes condicions òptimes de connectivitat i intermodalitat per al conjunt metropolità i de l'àrea funcional que permeta millorar l'eficiència global d'aquest territori respecte de les demandes de mobilitat.

3. Vincular l'accessibilitat en sistemes de transport públic d'alta capacitat als nous usos del territori, i potenciar els models urbans compactes i amb un equilibri adequat en termes de residència, ocupació i dotacions.

4. Gestionar eficaçment la mobilitat i el sistema d'estacionament dissuasiu en congruència amb les polítiques de transport públic i els modes no mecanitzats de viatges.

5. Facilitar els mecanismes de governança metropolitana en termes de tarifes, intercanvi modal, millora de l'accessibilitat i reducció de l'accidentalitat.

6. Dissenyar les infraestructures de mobilitat de manera que minimitzen els efectes barrera, eviten duplicitats que propicien un consum innecessari de sòl i incorporen en el disseny les alternatives de mobilitat en transport públic o en mitjans no motoritzats.

7. Assegurar unes condicions òptimes de vertebració externa i, especialment, la implantació d'un corredor mediterrani ferroviari en condicions d'una elevada qualitat dels serveis tant per a passatgers com per a mercaderies.

Un altre dels grans objectius del pla d'acció territorial en aquesta matèria és el de millorar el pes del transport públic dins de l'estructura general de mobilitat, i és en aquest camp, on encara hi ha un important marge de millora per a l'Àrea Metropolitana de València. Així, segons dades de l'últim informe de l'Observatori de Mobilitat Metropolitana del Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient, el percentatge del transport públic respecte del total de viatges és del 31 % en l'Àrea Metropolitana de Madrid, o del 20 % en la de Barcelona, i del 10 % en àrees metropolitanes de grandària més semblant a València com ara Sevilla o Màlaga. L'última dada coneguda per a València és de 2010, corresponent a l'estudi de mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València, elaborat pel departament de la Generalitat competent en mobilitat, i aquest percentatge és del 17 %; en concret, uns 665.000 viatges durant un dia laborable en transport públic, davant d'un total de 3.850.000. No obstant això, dades més recents, semblen confirmar unes xifres lleugerament superiors al 17 %, ja que el descens entre 2008-2014 de la mobilitat privada (-5 %) ha sigut superior al descens del transport públic (-2,9 %) en aquest període. També s'ha detectat un repunt de la mobilitat privada des de 2013 paral·lel a l'increment del creixement del PIB.

<table>
<tr><td colspan="2">7.2.2. PLA DE MOBILITAT METROPOLITANA DE VALÈNCIA</td><td>CODI
GV_7.A_PMoMe</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">Desenvolupament d'un pla metropolità que complisca el que s'estableix dins del marc de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de mobilitat de la Comunitat Valenciana.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Impulsar la mobilitat sostenible en l'Àrea Metropolitana de València, és a dir, el dret dels ciutadans a triar formes de desplaçar-se respectuoses amb la salut i la seguretat, adaptades als límits físics i ambientals de la ciutat, que fomenten l'ús dels modes de transport més eficients, que garantisquen l'accessibilitat de tots en temps i en costos raonables i que permeten el creixement econòmic i el benestar de la població a llarg termini.
Establir els criteris generals destinats a promoure la mobilitat en el marc del màxim respecte possible per la seguretat, els recursos energètics i la qualitat de l'entorn urbà i del medi ambient.
Consolidar, a partir de la condició d'àrea metropolitana, una regió urbana policèntrica que facilite els intercanvis àgils de persones i mercaderies imprescindibles per a garantir el desenvolupament i el benestar de la població.
Reduir emissions de contaminants i soroll i garantir un consum energètic més eficient.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Conselleria: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
Direcció General: Obres Públiques, Transport i Mobilitat
Servei: Mobilitat Urbana</td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI</td><td>A MITJÀ TERMINI</td><td>A CURT TERMINI</td></tr><tr><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2">128.095.500,00 €</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr><tr><td>FI</td><td>2020</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Compliment de les mitjanes recollides en el Pla en l'aglomeració ES1016</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td colspan="2">NO2, NO, NOX, PM10 i PM2,5, O3, CO, SO2, NH3, BTX, metalls</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Gestió Ambiental</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

7.2.3. PACTE VALENCIÀ PER LA MOBILITAT SEGURA I SOSTENIBLE



Signat per la consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori de la Generalitat Valenciana, els presidents de les diputacions de Castelló, València i Alacant, el president de la Federació Valenciana de Municipis i Províncies, així com els alcaldes i alcaldesses de diferents municipis. Van adoptar un pacte i el van donar a conéixer a tots els ciutadans, així com a la resta de responsables polítics i institucionals.

S'hi considera que:

1. L'energia consumida pel sector del transport representa més del 40 % de l'energia total, i és un dels principals responsables del creixement de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle.

2. La deterioració de la qualitat de l'aire és creixent, especialment en àmbits urbans i metropolitans, amb concentracions preocupants de diòxid de nitrogen (NO_2) i partícules, tant PM10 com PM2,5.

3. Els perjudicis per a la salut de la població són palpables tant en termes de soroll excessiu, que afecta quasi un terç de la població, com per la contaminació atmosfèrica ja comentada, sense oblidar en cap cas el sedentarisme que impera en molts dels nous hàbits socials.

4. Les xifres d'accidents amb víctimes mortals causades pels accidents de trànsit urbà són inacceptables, perquè es tracta d'un hàbitat amb velocitat molt limitada, trànsit fortament regulat i itineraris coneguts per l'usuari.

5. El repartiment de l'espai públic en la ciutat és injust i insolidari; ja que resulta radicalment favorable al vehicle privat a pesar que la majoria dels desplaçaments es continuen fent a peu i en transport públic. I tot això sense tindre en compte tampoc la xifra elevada de veïns que o bé no tenen permís de conduir o bé no disposen de cotxe per a desplaçar-se.

6. El model de mobilitat urbana actual no assegura a la ciutadania un entorn que garantisca el seu dret a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades, segures i amb el mínim impacte ambiental possible. Per a canviar-ho, a més, es necessitarà el concurs de totes les administracions, especialment la implicació activa de l'Administració autonòmica i local.

Els objectius:

1. Promoure la més àmplia participació ciutadana en l'elaboració i l'aplicació de la política de mobilitat. Informar i educar la població, especialment els més joves, en els avantatges de desenvolupar hàbits de mobilitat més sostenibles.

2. Humanitzar les ciutats. Convertir l'espai públic urbà (carrers, places, bulevards, etc.) més en un lloc de reunió, en un node de convivència social, que en una artèria de connexió o trànsit.

3. Potenciar el transport públic. Millorar la cobertura, la qualitat, la seguretat i l'accessibilitat del servei. Fomentar la intermodalitat i transvasar usuaris del vehicle privat al sistema de transport col·lectiu.

4. Gestionar eficaçment el trànsit i el sistema d'estacionament en congruència amb les polítiques de potenciació del transport públic i dels modes no mecanitzats de desplaçament.

5. Millorar les operacions de càrrega, distribució i descàrrega de mercaderies per a mantindre'n la funció essencial amb el mínim perjudici possible per a la resta d'usuaris de l'espai públic.

6. Millorar la seguretat dels desplaçaments. Reduir l'accidentalitat i focalitzar les actuacions amb especial atenció a l'usuari més vulnerable.

7. Crear estratègies de mobilitat segura i sostenible en els desplaçaments laborals que tendeixen a eliminar desplaçaments innecessaris (bàsicament per mitjà de polítiques d'organització del temps de treball), l'acurtament dels desplaçaments que hi ha (acordant polítiques de mobilitat geogràfica) i el foment dels modes de desplaçament sostenibles (rutes d'empresa i llançadores, polítiques dissuasives d'aparcament, promoció del cotxe compartit, foment de les rutes de vianants i ciclistes, flexibilitat horària, flexibilitat retributiva amb les targetes de transport públic…).

8. Suprimir barreres als desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda (accessibilitat universal).

9. Reduir emissions contaminants i soroll i garantir un consum energètic més eficient en l'àmbit de la mobilitat.

10. Introduir progressivament noves tecnologies aplicades a la mobilitat per a reduir viatges no desitjats, facilitar la coordinació tarifària, l'intercanvi modal, la millora de l'accessibilitat, la reducció de l'accidentalitat, la informació en temps real i la comoditat de l'usuari.

11. Facilitar criteris de mobilitat sostenible per a una política urbanística i territorial que aposte per la ciutat compacta mediterrània, amb barris i districtes equilibrats en termes de residència, ocupació, terciari i equipaments.

Els compromisos

1. Aprovar i executar plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) i plans supramunicipals de mobilitat sostenible, d'àmbit comarcal o metropolità, adaptats a la grandària i a la complexitat de la mobilitat de cada àmbit territorial i amb un procés rigorós de participació ciutadana que incloga tant l'etapa de redacció com la de gestió i seguiment.

2. Guanyar globalment, cada any, espai públic en la ciutat per al vianant i el ciclista; o almenys, no perdre'l en detriment del vehicle privat.

3. Prioritzar en l'expansió urbanística els sòls contigus a la ciutat existent, amb densitats mitjanes i que permeten la mescla equilibrada d'usos compatibles. Localitzar els equipaments més freqüentats en un radi d'acció òptim per a accedir-hi a peu o en bicicleta.

4. Analitzar i millorar, de manera constant, la seguretat viària actuant, particularment, a impedir els trànsits de pas oportunistes pel centre urbà i facilitar les activitats comercials desenvolupades a la via pública urbana.

5. Renovar progressivament la flota amb vehicles menys contaminants (híbrids, elèctrics, etc.).

6. Reduir o congelar l'oferta de places d'aparcament a la via pública del centre urbà per als no residents.

7. Discriminar l'impost de circulació per a afavorir els vehicles més nets.

8. Dotar d'aparcabicis els punts principals de generació i atracció de viatges al nucli urbà.

9. Augmentar o no disminuir el percentatge de vies 30 al centre de la població (calmar el trànsit).

10. Exigir en els nous edificis d'ús residencial emplaçaments específics, segurs i protegits, per a un nombre de bicicletes almenys igual al doble del nombre d'habitatges, en una ubicació que permeta l'accés còmode i fàcil des de la via pública.

11. Educar i difondre els principis de la mobilitat urbana sostenible; i participar, entre altres, en els actes de celebració de la Setmana Europea de la Mobilitat.

12. Transformar les àrees o departaments de trànsit en àrees o departaments de mobilitat; amb tot el que això comporta en termes d'atenció al vianant, al ciclista i a l'usuari del transport públic.

13. Crear fòrums de participació ciutadana tant en l'àmbit autonòmic com comarcal, metropolità o local que supervisen el compliment dels objectius de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de mobilitat de la Comunitat Valenciana, i que donen suport a l'execució de les accions incloses en els plans de mobilitat.

14. Revisar anualment el compliment dels compromisos del pacte i l'actualització eventual d'aquest. Procurar l'adhesió a aquest d'altres administracions i institucions.

7.2.4. AJUDES PER A LA INSTAL·LACIÓ D'INFRAESTRUCTURES DE RECÀRREGA PER A VEHICLES ELÈCTRICS	**CODI GV_7_IIVE**

DESCRIPCIÓ

Es pretén incorporar un incentiu econòmic que anime les entitats i empreses a implantar estacions de recàrrega de vehicles elèctrics que contribuïsquen a millorar la qualitat ambiental de les ciutats, de manera que es disminuïsquen les emissions de gasos nocius i incrementar l'eficiència energètica en aquest sector.

Aquesta actuació va en consonància amb el que s'estableix en la Directiva 2014/94/UE, del Parlament Europeu i del Consell, relativa a la implantació d'una infraestructura per als combustible alternatius, que estableix que els estats membres faran el que calga perquè es cree un nombre adequat de punts de recàrrega accessibles al públic abans del 31 de desembre de 2020, perquè els vehicles elèctrics puguen circular almenys en les aglomeracions urbanes o suburbanes.

Les actuacions subvencionables estan dirigides a:

1. Estacions de recàrrega ràpida d'accés públic per a vehicles elèctrics.
2. Estacions de recàrrega semiràpida d'accés públic per a vehicles elèctrics
3. Estacions de recàrrega privades per a vehicles elèctrics

OBJECTIUS

Cal portar a terme polítiques actives d'estalvi i eficiència energètica en aquest sector, que contribuïsquen a la reducció del consum d'energia.
Aquesta actuació s'emmarca dins de l'estratègia de la Comunitat Valenciana en matèria d'estalvi i eficiència energètica en aquest sector transport per a l'horitzó 2020 i en el Pla d'impuls del vehicle elèctric i desenvolupament de la infraestructura de recàrrega a la Comunitat Valenciana.

RESPONSABLE

IVACE. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius...

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI	A MITJÀ TERMINI	A CURT TERMINI
	X	X

COST (€)

500.000 euros/any

ESCALA ESPACIAL

NACIONAL	REGIONAL	LOCAL	AGLOMERACIÓ
			X

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2017
FI	2020

INDICADOR

Subvencions concedides als projectes presentats.

CONTAMINANT AFECTAT

NO2, NO, NOX, PM10 i PM2,5, O3, CO, SO2, NH3, BTX, metalls

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA

TIPUS	Gestión Territorial			
FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT
				X

<table>
<tr><td colspan="2">7.2.5. PREMIS DE LA SETMANA EUROPEA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE A LA COMUNITAT VALENCIANA</td><td>CODI
GV_7_AIRVE</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La Setmana Europea de la Mobilitat (SEM) és organitzada anualment per la Comissió Europea del 16 al 22 de setembre i l'últim dia, el 22, coincideix amb el dia de "La ciutat sense el meu cotxe!".
Recuperar la ciutat per al vianant i el ciclista, fer el transport accessible per a tothom, disminuir les emissions nocives per a la salut i tindre nivells de seguretat cada vegada més alts són objectius que la Generalitat propugna des de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de mobilitat de la Comunitat Valenciana.
En aquest sentit, es convoquen els premis de la Setmana Europea de la Mobilitat Sostenible, destinats a entitats territorials i agents socials que hagen destacat per les seues accions o mesures a favor de la mobilitat sostenible.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Premiar i fomentar el desenvolupament de les bones pràctiques que promoguen la mobilitat sostenible en l'àmbit de la Comunitat Valenciana.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori</td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI</td><td>A MITJÀ TERMINI</td><td>A CURT TERMINI</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2">Sin dotación económica</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>Sense data límit</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Premis concedits</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td colspan="2">NO2, NO, NOX, PM10 i PM2,5, O3, CO, SO2, NH3, BTX, metalls</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Gestió Ambiental</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">7.2.6. MESURES DE REDUCCIÓ DE LES EMISSIONS DE LES OBRES DE CONSTRUCCIÓ/DEMOLICIÓ</th><th>CODI
GV_7_OBRAS</th></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓ</td><td colspan="2">La construcció/demolició pot provocar impactes sobre la qualitat de l'aire en l'entorn pròxim a les obres, sobretot de partícules i/o òxids de nitrogen, que repercutiran en major o menor manera en les concentracions d'aquests contaminants en l'aire ambient. La planificació dels impactes que poden generar aquestes obres i les mesures per a reduir-los s'han de considerar abans de començar el projecte.</td></tr>
<tr><td>OBJECTIUS</td><td colspan="2">Minimitzar l'increment dels nivells de partícules i òxids de nitrogen en l'aire ambient.
Incorporar les recomanacions de la Guia de mesures per a millorar la qualitat de l'aire urbà (AIRUSE), que detalla les mesures que s'haurien de tindre en compte en obres de construcció/demolició que s'executen a la Comunitat Valenciana, en una guia de bones pràctiques en l'àmbit autonòmic que puguen incorporar els ajuntaments en les seues ordenances municipals.</td></tr>
<tr><td>RESPONSABLE</td><td colspan="2">Ajuntaments i Generalitat Valenciana</td></tr>
<tr><td>ESCALA TEMPORAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>A LLARG TERMINI</td><td>A MITJÀ TERMINI</td><td>A CURT TERMINI</td></tr><tr><td></td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>COST (€)</td><td colspan="2">No computable</td></tr>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td colspan="2"><table><tr><td>NACIONAL</td><td>REGIONAL</td><td>LOCAL</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td>X</td><td></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td colspan="2"><table><tr><td>INICI</td><td>2016</td></tr><tr><td>FI</td><td>Sense data límit</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td colspan="2">Nivells de qualitat de l'aire a les estacions de l'entorn</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td colspan="2">NO2, NO, NOX i PM10 i PM2,5</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td colspan="2"><table><tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Gestión Territorial</td></tr><tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr><tr><td></td><td>X</td><td></td><td>X</td></tr></table></td></tr>
</table>

8.8. ACTUACIONS ESTATALS



8.1. PLA NACIONAL DE QUALITAT DE L'AIRE I PROTECCIÓ DE L'ATMOSFERA 2013-2016. Pla AIRE

L'article 16 de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, estableix que el Govern, en l'àmbit de les seues competències, a fi de complir la normativa comunitària i els compromisos que es deriven dels acords internacionals dels quals Espanya siga part, aprovarà els plans i programes d'àmbit estatal que calguen per a previndre i reduir la contaminació atmosfèrica i els seus efectes transfronterers, així com minimitzar-ne els impactes negatius. Aquests plans i programes fixaran objectius específics, les mesures necessàries per a la consecució d'aquests i el procediment per a revisar-los, i s'elaboraran i actualitzaran amb la participació de les comunitats autònomes.

Així, el dia 12 d'abril de 2013, el Consell de Ministres va acordar l'aprovació del Pla nacional de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera 2013-2016: **Pla AIRE**, que compta amb la col·laboració de les comunitats autònomes, entitats locals i departaments ministerials implicats, així com de la comunitat científica.

D'acord amb això, una de les mesures que proposa el Pla són els sistemes de transport públic i privat menys contaminants, per mitjà de la implementació d'un sistema de classificació de vehicles en funció del potencial contaminador.

Són quatre els distintius ambientals creats segons l'impacte mediambiental dels vehicles i aquests classificaran i graduaran el 50 % del parc més eficient.

Aquesta categorització té l'origen en el Pla nacional de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, en què s'afirma que tant les partícules com el diòxid de nitrogen tenen en el trànsit rodat la principal font d'emissió a les grans ciutats i proposa la classificació dels vehicles en funció dels nivells de contaminació que emeten.

La classificació del parc té com a objectiu discriminar positivament els vehicles més respectuosos amb el medi ambient i ser un instrument eficaç al servei de les polítiques municipals, tant restrictives de trànsit en episodis d'alta contaminació, com de promoció de noves tecnologies a través de beneficis fiscals o relatius a la mobilitat i el medi ambient.

La col·locació del distintiu és voluntària. No obstant això, facilita la identificació ràpida dels vehicles menys contaminants.

Els vehicles que es matriculen des de la implantació de cada un dels distintius ambientals rebran el distintiu juntament amb el permís de circulació, en el moment que es matriculen. En el cas dels vehicles ja matriculats, la DGT he fet arribar als titulars de vehicles els distintius ambientals corresponents.



1. Emissions O

Ciclomotors, tricicles, quadricicles i motocicletes; turismes; furgonetes lleugeres, vehicles de més de 8 places i vehicles de transport de mercaderies classificats en el Registre de Vehicles de la DGT com a vehicles elèctrics de bateria (BEV), vehicle elèctric d'autonomia estesa (REEV), vehicle elèctric híbrid endollable (PHEV) amb una autonomia mínima de 40 quilòmetres o vehicles de pila de combustible.

Vehicles L, M1, N1, M2, M3, N2 i N3 classificats en el Registre de Vehicles com a vehicles elèctrics de bateria (BEV), vehicle elèctric d'autonomia estesa (REEV), vehicle elèctric híbrid endollable (PHEV) amb una autonomia mínima de 40 quilòmetres o vehicles de pila de combustible.

2. Eco

Turismes, furgonetes lleugeres, vehicles de més de 8 places i vehicles de transport de mercaderies classificats en el Registre de Vehicles com a vehicles híbrids endollables amb autonomia inferior a 40 km, vehicles híbrids no endollables (HEV), vehicles propulsats per gas natural, vehicles propulsats per gas natural comprimit i gas liquat (GNC i GNL) o gas liquat del petroli (GLP). En tot cas, els vehicles de la categoria ECO han de complir addicionalment els criteris de l'etiqueta C.

Vehicles M1 i N1 classificats en el Registre de Vehicles com a vehicles híbrids endollables amb autonomia <40km, vehicles híbrids no endollables (HEV), vehicles propulsats per gas natural, vehicles propulsats per gas natural comprimit (GNC) o gas liquat del petroli (GLP). En tot cas, han de complir els criteris de l'etiqueta C. Vehicles M2, M3, N2 i N3 classificats en el Registre de Vehicles com a híbrids endollables amb autonomia

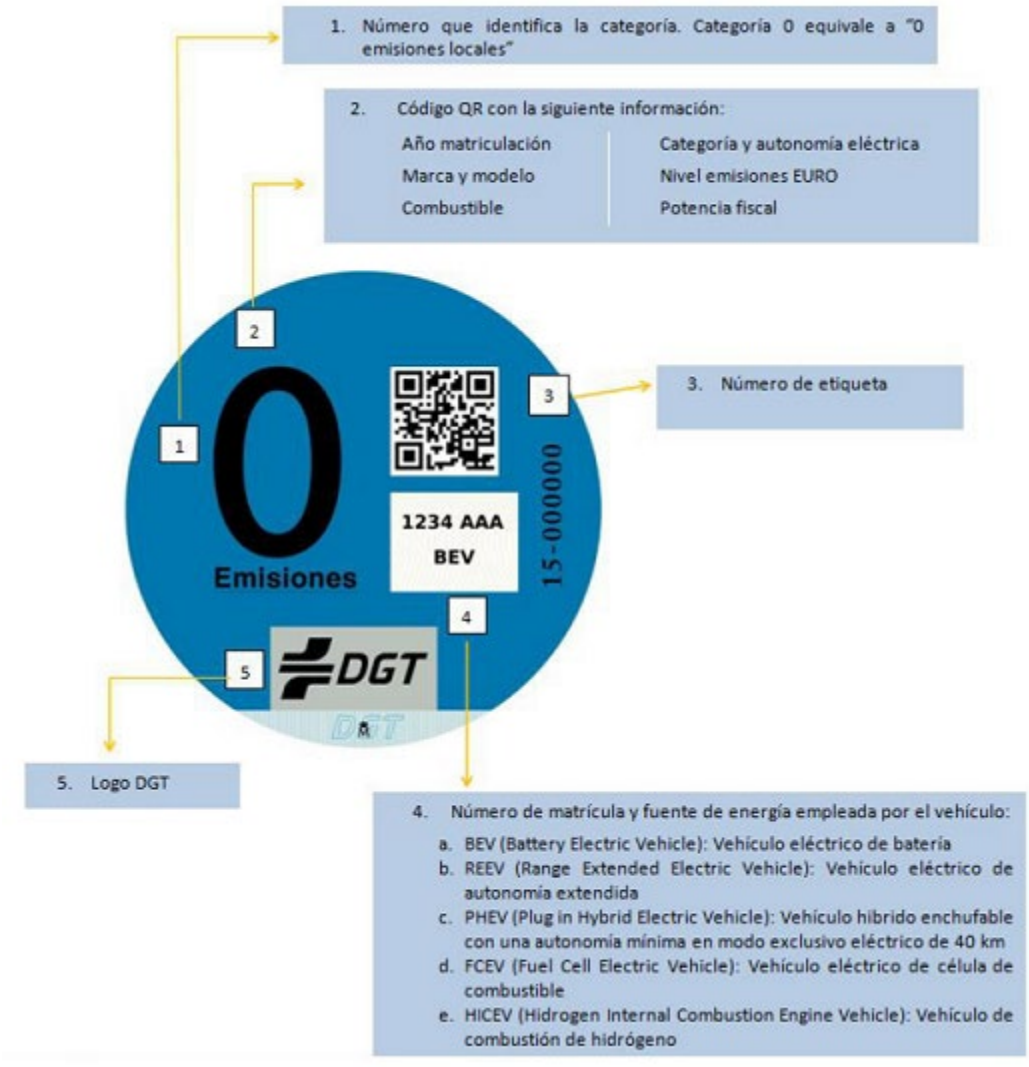
3. C:

Turismes i furgonetes lleugeres de gasolina matriculats a partir de gener de 2006 i dièsel a partir de 2014. Vehicles de més de 8 places i de transport de mercaderies, tant de gasolina com de dièsel, matriculats a partir de 2014. Per tant, els de gasolina han de complir la norma Euro 4, 5 i 6, i en dièsel, l'Euro 6. És a dir, vehicles M1 i N1 classificats en el Registre de Vehicles com a gasolina EURO 4/IV, 5/V o 6/VI o dièsel EURO 6/VI. Vehicles M2, M3, N2 i N3 classificats en el Registre de Vehicles com a gasolina Euro VI/6 o dièsel Euro VI/6.

4. B:

Turismes i furgonetes lleugeres de gasolina matriculades a partir de gener de l'any 2000 i dièsel a partir de gener de 2006. Vehicles de més de 8 places i de transport de mercaderies, tant de gasolina com de dièsel, matriculats a partir de 2005. Per tant, els de gasolina han de complir la norma Euro 3 i en dièsel, l'Euro 4 i 5. Vehicles M2, M3, M1 i N1 classificats en el Registre de Vehicles com a gasolina EURO 3/III o dièsel EURO 4/IV o 5/V. Vehicles M2, M3, N2 i N3 classificats en el Registre de Vehicles com a gasolina Euro VI/4 o V/5 o dièsel Euro VI/4 o V/5.

Etiqueta ambiental o blava



La DGT permet ja circular pel carril bus-VAO a vehicles de la categoria **"0 emissions"** (vehicles amb l'etiqueta de color blau), fins i tot amb un sol ocupant.

La col·locació del distintiu ambiental no és obligatòria però es recomana posar l'adhesiu en l'angle inferior dret del parabrisa davanter o en qualsevol altre lloc visible del vehicle sense que comporte reducció de visibilitat al conductor.

Segurament no tarden a aparéixer més avantatges en breu (descomptes, exempcions, prioritats, etc.), així que és totalment recomanable utilitzar aquests adhesius perquè les autoritats corresponents puguen identificar fàcilment que el vehicle compleix les condicions d'eficiència energètica per a gaudir dels avantatges previstos en cada moment.

El Pla nacional de qualitat de l'aire facilita l'eina perquè els ajuntaments creen als seus municipis zones urbanes d'atmosfera protegida on es limite l'accés en aquestes als vehicles més contaminants, i definir els mecanismes pertinents d'exempció per a residents. Els municipis tindran la potestat de fixar els nivells de restricció i les fases d'aplicació. En la primera fase, es recomana impedir l'accés a les ZUAP si el vehicle està etiquetat amb l'adhesiu roig. En la segona fase i successives, es limitaria l'accés als vehicles amb adhesius taronja o groc segons l'interés de la ZUAP.

L'etiquetatge, així mateix, es podria utilitzar per a restriccions temporals de vehicles més contaminants en períodes on la contaminació per diòxid de nitrogen pot ser més elevada.

Les ciutats també hauran de disposar en aquestes zones d'aparcament regulat amb distinció tarifària entre residents i no residents. A la perifèria de la ZUAP s'haurà de disposar d'aparcament regulat amb tarifa variable en funció de la distància a la ZUAP, per a evitar que es produïsca un aparcament massiu als límits de la zona. Així mateix, s'hauran de construir aparcaments dissuasius gratuïts perifèrics associats al transport públic interurbà, que seran obligatoris en totes les estacions de ferrocarril de rodalies en municipis de les àrees metropolitanes.

Els cotxes menys contaminants han de tindre beneficis amb aparcaments gratuïts o de baix cost per a fomentar l'increment d'aquest tipus de cotxes.

Altres mesures per a tindre en compte consistiran en actuacions per a l'eliminació de trànsit en zones escolars, elaboració del protocol d'actuació en cas d'episodis de contaminació de l'aire per diòxid de nitrogen i les campanyes de conscienciació i informació sobre recomanacions d'ús del vehicle privat.

Amb aquesta classificació, per tant, l'Ajuntament de València pot començar actuacions de restricció de trànsit (zones urbanes d'atmosfera protegida) en les zones problemàtiques de la ciutat de València, i actuar d'acord amb les prioritats que s'establisquen.

9. ACTUACIONS DE L'AUTORITAT PORTUÀRIA

valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia



A l'Àrea Metropolitana de València hi ha el port de València, que és, sens dubte, el més important del Mediterrani, i el cinquè d'Europa i el 29 en el rànquing mundial.

València canalitza trànsit de pràcticament qualsevol tipus de mercaderia de tots els sectors de l'economia. Entre els principals clients destaquen els sectors: moble i fusta, tèxtil, calçat, agroramader i alimentari (cereals i pinsos, vins i begudes, conserves, fruites, etc.), energètic (gasoil, gasolina, carbons, etc.), químic, automòbil (Ford, Fiat, Land Rover, Jaguar, etc.), de la construcció (ciment i clínquer, taulells, marbre, etc.), maquinària, etc.

El port de València acull també un trànsit regular de passatge amb les illes Balears i Itàlia i protagonitza, durant els últims anys, un dels creixements més continuats i sòlids en el trànsit de creuers del Mediterrani.

L'Autoritat Portuària de València té assignada la gestió i l'explotació ferroviària dins del port de València com estableix la Llei 39/2003, del sector ferroviari, que planteja un nou model, que permet així mateix la participació d'empreses privades en el transport de mercaderies.

Actuacions com el Pla estratègic per a l'impuls del transport ferroviari de mercaderies o la inclusió del port de València al corredor mediterrani i en projectes como Ferrmed, permetran posicionar el port de València com a plataforma logística intercontinental.

L'Autoritat Portuària de València (APV), com a gestora d'una de les principals àrees portuàries de la regió mediterrània, assumeix com un objectiu prioritari, dins de la seua estratègia, el desenvolupament sostenible, que conjuga el respecte a l'entorn amb el creixement econòmic i social de l'activitat portuària, als ports de la seua competència. Amb aquesta finalitat, l'APV es compromet al manteniment d'un sistema de gestió ambiental que, a més d'integrar en les responsabilitats de la gestió sostenible tots els components de la seua organització, tendisca a estendre aquest compromís ètic a totes les empreses implantades en el domini públic que gestiona i faça partícip d'aquesta política ambiental clients, proveïdors i, a més, empreses del sector. Aquest compromís es reflecteix, concretament, en:

- Integrar les consideracions ambientals en els processos de planificació, ordenació, gestió i conservació del domini públic portuari.

- Analitzar i avaluar, sistemàticament i periòdicament, les activitats, els productes i els serveis de l'empresa que puguen interactuar amb el medi ambient, amb la finalitat de conéixer i gestionar el risc ambiental que puga generar.

- Racionalitzar el consum de recursos naturals i energia, i incorporar criteris d'ecoeficiència en general i d'eficiència energètica en particular.

- Complir els requisits legals ambientals i altres requisits subscrits que hi siguen aplicables, i intentar, quan siga possible, anar més enllà del que és estrictament reglamentari.

- Previndre i minimitzar les emissions, els abocaments, el soroll i els residus generats com a conseqüència de la seua activitat, i tractar de valoritzar al màxim possible els residus generats.

- Usar i propiciar l'ús de les millors tecnologies que siguen viables en cada activitat.

Un dels eixos per a la materialització dels objectius esmentats en la política ambiental i energètica és la participació en projectes d'I+D amb finançament europeu, a través dels quals l'APV promou:

– La reducció de les emissions procedents dels vehicles pesats que transiten pel port.

A través de la promoció de l'ús del GNL en camions i maquinària portuària. Fruit del projecte finançat pel programa CEF (Connecting Europe Facilities) de la CE, es preveu la instal·lació d'una estació de subministrament de GNL al port de València. S'ha fet un estudi de demanda potencial d'aquest tipus de combustible considerant la flota actual de camions que circulen diàriament pel port de València i s'ha conclòs que en l'horitzó 2025 hi haurà uns 300 camions circulant amb GNL a les instal·lacions del port de València, i això equival aproximadament entre un 10 % i un 15 % del total.

També s'està treballant en l'estandardització dels plecs per a la regulació de les operacions de proveïment de combustible (*bunkering*) de GNL o subministrament de GNL a vaixells, tant per a motors principals com per a motors auxiliars, de manera que cremen aquest tipus de combustible durant la navegació o en l'estada d'aquests al port, segons el cas. Aquesta acció està enquadrada en el projecte GAINN4MOS, finançat pel programa CEF (Connecting Europe Facilities) de la CE.

– La reducció de les emissions procedents dels vaixells durant l'estada al port.

A través de la participació en un projecte, liderat per Ports de l'Estat, i l'objectiu del qual és la realització d'estudis que justifiquen la inversió en tecnologia *Cold Ironing* (connexió elèctrica de vaixells a la xarxa elèctrica mentre estan atracats). En aquest projecte està involucrada la principal naviliera que treballa al port de València i es faran els estudis econòmics i d'amortització necessaris per a poder escometre la inversió en el mínim termini possible. En una primera fase es pretén connectar a la xarxa els vaixells que fan les rutes amb Itàlia i el Mediterrani amb càrrega rodada i en una segona fase es pretén escometre el trànsit d'alta mar (*deep sea*) amb els grans portacontenidors.

– Implantació gradual de fonts de generació d'energies renovables en l'entorn portuari.

Actualment ja hi ha una instal·lació de generació d'energia solar fotovoltaica al port de València, i s'està implementant una segona fase sobre les marquesines dels aparcaments públics de l'APV.

D'altra banda, està en fase d'estudi la implementació d'un altre tipus de tecnologies, com la de generació eòlica i de les ones.

Una altra iniciativa és l'establiment d'objectius voluntaris de reducció de consums naturals, i entre aquests, els combustibles fòssils, a les terminals del port. Aquesta iniciativa s'emmarca dins del concepte Ecoport II, que desenvolupa l'APV des de fa més de 15 anys i que per a l'any 2017 estima una reducció potencial de 600.000 litres de combustible fòssil.

A més, l'APV ha elaborat un estudi de mobilitat sostenible que ha resultat en un pla d'acció, i una de les primeres actuacions ha sigut la creació de la Comissió de Mobilitat Sostenible en el Treball de l'APV i el nomenament d'un gestor de Mobilitat.

Els objectius d'aquesta comissió són impulsar l'accés segur i sostenible al centre de treball dels treballadors, desenvolupar i fomentar el Pla de mobilitat sostenible que hi ha i dur a terme polítiques actives que reduïsquen la dependència de l'automòbil privat, incentivar les mesures que puguen afavorir l'ús del transport públic, bicicletes i vehicles no contaminants, amb la conseqüent disminució de les emissions contaminants a l'atmosfera.

Entre les primeres accions executades per l'APV hi ha l'elaboració d'una eina d'accés públic per a compartir vehicle en els trajectes amb origen i/o destinació el port de València i la instal·lació d'un aparcament de bicicletes d'accés restringit i vigilat, i fomentar que els treballadors acudisquen al centre de treball en aquest mitjà de transport, i la construcció d'un vestidor per al personal esmentat.

9.1. INSTAL·LACIÓ D'UNA ESTACIÓ DE SUBMINISTRAMENT DE GAS NATURAL LIQUAT AL PORT DE VALÈNCIA

CODI
AP_GNL

DESCRIPCIÓ

COM A RESULTAT DEL PROJECTE "CORE LNG AS HIVE" S'INSTAL·LARÀ AL PORT DE VALÈNCIA UNA ESTACIÓ DE SUBMINISTRAMENT DE GNL PER A VAIXELLS I VEHICLES PESATS.

L'objectiu del projecte és desenvolupar una cadena logística integrada, segura i eficient per al subministrament del GNL com a combustible en el sector transport, especialment marítim, A la península Ibèrica. Preveu la realització de 20 estudis, impulsats pels socis, per a l'adaptació de les infraestructures i el desenvolupament logístic i comercial, que permeta la prestació de serveis de proveïment a petita escala (*small scale*) i proveïment de GNL com a combustible per a vaixells (*bunkering*).

En línia amb la Directiva 2014/94, de la UE, d'infraestructures de combustibles alternatius (Clean Power for Transport), aquest projecte contribuirà a la descarbonització dels corredors del Mediterrani i de l'Atlàntic. El GNL és un dels combustibles fòssils més respectuosos amb el medi ambient, ja que genera al voltant d'un 30 % menys d'emissions de CO2 que el petroli i els derivats d'aquest. A més, contribueix a la reducció de les emissions d'òxids de sofre (SOx), partícules (PM) i òxids de nitrogen (NOx), i això permetrà complir la normativa mediambiental, perquè millora la qualitat de l'aire als entorns portuaris.

La península Ibèrica, amb 8 plantes de regasificació, té una posició geoestratègica i un saber fer (*know-how*) en la logística del GNL, claus per al desenvolupament del projecte i per a la consolidació d'aquesta com a referent europeu en aquest àmbit.

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
	X	

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

ESTIMADO	2 milions

ESCALA ESPACIAL

LOCAL	NACIONAL	CIUDAD	AGLOMERACIÓ
		X	

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2017
FI	2019

INDICADOR

REDUCCIÓ DE SO_2, NOx I PARTÍCULES

<table>
<tr><td>REDUCCIÓ D'EMISSIONS (Tn/any)</td><td>Considerant l'estudi de demanda teòrica de GNL de vehicles pesats, la reducció estimada seria:
SO_2: 30 Tn/any
NOx: 67.650 Tn/any
Partícules: 3.180 Tn/any</td></tr>
<tr><td>IMPACTE PREVIST EN EL NIVELL DE LA CONCENTRACIÓ</td><td>Disminució de la concentració tant de SOx, com de NOx i partícules.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td>
<table>
<tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">TECNOLÒGICA</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td></td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

9.2. INCENTIVAR L'ÚS DEL FERROCARRIL PER A LA CÀRREGA IMPORT/EXPORT AL PORT DE VALÈNCIA

CODI
AP_FCPV

DESCRIPCIÓ

PER MITJÀ DE LA PARTICIPACIÓ DE L'APV EN EL PROJECTE CONNECT VALENCIAPORT, FINANÇAT PEL PROGRAMA CEF (CONNECTING EUROPE FACILITIES) DE LA CE, ES VA POTENCIAR L'ÚS DEL FERROCARRIL AL PORT DE VALÈNCIA.
L'objectiu principal d'aquest projecte és incrementar la capacitat d'explotació dels trens que entren i ixen del port de València i augmentar-ne la interoperabilitat entre la infraestructura ferroviària i el corredor mediterrani.
Aquest projecte està compost de diverses activitats, entre les quals cal destacar-ne tres:

- Activitat 1: electrificació del traçat de vies dins del recinte portuari. La línia general de ferrocarril serà electrificada des de l'entrada del port fins al moll d'aquest (aproximadament 6.000 m). El sistema d'electrificació ferroviària serà (3000 V de corrent continu) per a ser interoperable amb la xarxa ferroviària nacional.
- Activitat 2: consta de les obres necessàries per a l'allargament de les vies fèrries amb la finalitat de permetre el funcionament de trens fins a 750 m de longitud a la terminal de contenidors del moll de Llevant.

  La nova disposició dels terminals ferroviaris consistirà en una via de ferrocarril general i dues més en operacions de càrrega i descàrrega situades al costat del terminal de contenidors. El traçat del ferrocarril general existent s'estendrà 202 m i s'adaptarà per a donar cabuda a l'ampliació dels carrils de càrrega/descarrega existents, que s'allargaran de 330 i 435 fins a 799 i 804 metres respectivament.

  Les noves extensions de la via general de ferrocarril (202 m) i una de les vies de càrrega/descàrrega (de 330 a 799 m) es duran a terme amb doble galga (ibèrica i UIC).
- Activitat 3: la via de ferrocarril general que hi ha i dues vies d'operació s'adaptaran a l'ample dual i la longitud s'augmentarà (de 626 m, 629 m i 614 m) fins a 933 m, 895 m i 895 m respectivament. S'incrementarà la longitud de les altres dues vies del tren de servei (ample ibèric) (de 617 m i 601 m) fins a 905 metres cada una.

  Finalment, aquesta activitat també inclou l'actualització a doble ample i l'adaptació necessària del sistema d'electrificació de la connexió existent (aproximadament 1.500 m) fins a la porta d'entrada del port.

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
	X	

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

17,5 milions d'euros

<table>
<tr><td>ESCALA ESPACIAL</td><td>
<table>
<tr><td>LOCAL</td><td>NACIONAL</td><td>CIUDAD</td><td>AGLOMERACIÓ</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>X</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ</td><td>
<table>
<tr><td>INICI</td><td>2017</td></tr>
<tr><td>FI</td><td>2020</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>INDICADOR</td><td>NÚM. TEU I/E (*) que circulen en FFCC/NÚM. TEU I/E total del port
Actualment: 151.306/2.211.416 = 6,84 %
(*) la unitat de mesura utilitzada és la d'un contenidor de 20 peus</td></tr>
<tr><td>REDUCCIÓ D'EMISSIONS (t/any)</td><td>Menys consum de gasoil en uns 600.000 l/any</td></tr>
<tr><td>IMPACTE PREVIST EN EL NIVELL DE LA CONCENTRACIÓ</td><td>Reducció dels nivells de concentració de SOx, NOx i partícules en passar les locomotores a utilitzar el corrent elèctric en lloc del gasoil.</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td>
<table>
<tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">TECNOLÓGICA</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td></td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

9.3. EXISTÈNCIA DE XARXA DE CONTROL DE QUALITAT ATMOSFÈRICA AL PORT DE VALÈNCIA

CODI
AP_RCCA

DESCRIPCIÓ

El port de València té una xarxa de monitoratge de qualitat de l'aire del recinte. Aquesta xarxa proporciona en temps real mesures de diòxid de sofre, diòxid de nitrogen, ozó, monòxid de carboni, PM10 i PM2,5

L'**Autoritat Portuària de València** fa la vigilància de la qualitat de l'aire a través d'una xarxa de control de qualitat de l'aire composta per:

- Tres estacions meteorològiques.
- Dos captadors de partícules.
- Una estació automàtica de mesura que proporciona en temps real mesures de diòxid de sofre, diòxid de nitrogen, ozó, monòxid de carboni, PM10 i PM2,5.

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
	X	

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

ESTIMADO	> 15.000 euros/any manteniment

ESCALA ESPACIAL

LOCAL	NACIONAL	CIUDAD	AGLOMERACIÓ
		X	

INDICADOR

Els propis de cada contaminant (nombre de superacions de llindar, valors mitjans anuals…)

IMPACTO PREVISTO EN EL NIVEL DE LA CONCENTRACIÓN

Seguiment de nivells de principals contaminants atmosfèrics.

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA

TIPUS	TECNOLÒGICA			
FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT
		X		X

9.4. SUBSTITUCIÓ DE LA FLOTA DE VEHICLES DE SERVEI PER VEHICLES ELÈCTRICS I HÍBRIDS

CODI
AP_VEAP

DESCRIPCIÓ

L'AUTORITAT PORTUÀRIA DE VALÈNCIA ESTÀ EN PROCÉS DE SUBSTITUCIÓ DELS VEHICLES DE SERVEI PER UNS ALTRES DE MENYS CONTAMINANTS.
L'**Autoritat Portuària de València** està en procés de substitució de la seua flota de vehicles de servei per uns altres vehicles menys contaminants, en concret, elèctrics i híbrids.

Aquest programa es va iniciar l'any 2015 i té l'objectiu d'anar gradualment augmentant el percentatge de vehicles "verds" sobre el total de la flota.

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
	X	

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

ESTIMAT	200.000 euros

ESCALA ESPACIAL

LOCAL	NACIONAL	CIUDAD	AGLOMERACIÓ
		X	

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2015
FI	

INDICADOR

Nre. vehicles elèctrics + híbrids de servei/Nre. total de vehicles APV
Actualment: 8/62 = 12, 9 %

IMPACTE PREVIST EN EL NIVELL DE LA CONCENTRACIÓ

Reducció de contaminants NOx, SOx i partícules

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA

TIPUS	TECNOLÒGICA			
FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT
		X		X

9.5. BONIFICACIÓ ALS VAIXELLS QUE UTILITZEN COMBUSTIBLES MÉS NETS DURANT L'ESTADA EN PORT

CODI
AP_BONBU

DESCRIPCIÓ

Per a incentivar l'ús de combustibles més nets als vaixells durant l'estada en port, des de l'APV, i en compliment del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, s'aplica una bonificació del 5 % sobre la taxa del vaixell als que demostren un respecte al medi ambient de manera que superen les exigències emanades dels convenis internacionals signats pels països de bandera.

A més, la mateixa referència normativa, aplica un 50 % de reducció de la mateixa taxa si els vaixells utilitzen GNL durant l'estada en port o si es connecten al corrent elèctric de la xarxa general durant aquesta.

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
	X	

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

ESTIMADO	825.000 euros/any

ESCALA ESPACIAL

LOCAL	NACIONAL	CIUDAD	AGLOMERACIÓ
		X	

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2011
FI	

INDICADOR

Nre. escales bonificades/Nre. escales total
Actualment: 2.654/6.232 = 42,6 %

IMPACTE PREVIST EN EL NIVELL DE LA CONCENTRACIÓ

Baixada de la concentració de SOx i partícules procedents dels vaixells durant les escales al port

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA

TIPUS	TECNOLÒGICA			
FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT
		X		X

9.6. BONIFICACIÓ A LES TERMINALS DE MERCADERIES QUE UTILITZEN COMBUSTIBLES MÉS NETS EN LES SEUES OPERACIONS DE MANIPULACIÓ DE CÀRREGA

CODI
AP_BONTE

DESCRIPCIÓ	Per a incentivar l'ús de combustibles més nets en les operacions de manipulació de mercaderies a les terminals portuàries, des de l'APV, i en compliment del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, s'aplica una bonificació del 15 % al 20 % sobre la taxa d'activitat als que desmostren un respecte al medi ambient de manera que superen les exigències emanades del compliment de la legislació en vigor per mitjà de la signatura d'un conveni de bones pràctiques ambientals entre l'operador i l'autoritat portuària. A més, els operadors, a través de la signatura del conveni s'obliguen a reinvertir un percentatge de la bonificació rebuda, que varia entre el 35 % i el 45 %, en millores de l'exercici ambiental a la seua terminal.
NIVELL ADMTIU.	LOCAL: — / NACIONAL: X / REGIONAL: —
ESCALA TEMPORAL	A LLARG TERMINI (més d'1 any): X / A MITJÀ TERMINI (1 any): — / A CURT TERMINI (menys d'1 any): —
ESCALA ESPACIAL	LOCAL: — / NACIONAL: — / CIUDAD: X / AGLOMERACIÓ: —
PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ	INICI: 2011 / FI: Sense determinar
INDICADOR	Quantitat invertida en millora ambiental/Tones manipulades en port Actualment: 600.000[9] € / 64.361.045 tm = 0,9 %
REDUCCIÓ D'EMISSIONS (t/any)	Al voltant de 1.000 tnCO_2/any
IMPACTE PREVIST EN EL NIVELL DE LA CONCENTRACIÓ	Baixada de la concentració de SOx, NOx i partícules procedents de les operacions portuàries a les terminals.

9. Dada obtinguda de les xifres estimades corresponents a l'any 2016. És una xifra que varia en funció de l'activitat de les terminals.

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA	TIPUS	TECNOLÒGICA			
	FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT
			X		X

9.7. INSTAL·LACIÓ D'UN PÀRQUING PER A BICICLETES EN L'AUTORITAT PORTUÀRIA DE VALÈNCIA

CODI
AP_PARBI

DESCRIPCIÓ

Es tracta d'una de les primeres accions concretes que es porten a terme al port de València, fruit del Pla d'acció associat a l'Estudi de mobilitat sostenible fet per l'APV. Consisteix en la instal·lació d'un aparcament de bicicletes d'accés restringit i vigilat, per a fomentar que els treballadors vagen al centre de treball en aquest mitjà de transport, i la construcció d'un vestidor amb les dutxes corresponents per al personal esmentat.

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
X		

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
		X

COST (€)

ESTIMAT	10.000 €

ESCALA ESPACIAL

LOCAL	NACIONAL	CIUDAD	AGLOMERACIÓ
X			

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2017
FI	2018

INDICADOR

Nre. de treballadors que accedeixen a l'APV amb bicicleta respecte del total.

REDUCCIÓ D'EMISSIONS (t/any)

Estalvi total estimat és de 20,88 tep/any. (tona equivalent de petroli/any)

IMPACTE PREVIST EN EL NIVELL DE LA CONCENTRACIÓ

Baixada de la concentració de NOx i partícules procedents dels vehicles dels treballadors de l'APV al Port de València

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA

TIPUS	TECNOLÒGICA			
FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT
		X		X

9.8. CREACIÓ D'UNA EINA PER A COMPARTIR COTXE EN L'ACCÉS A LES INSTAL·LACIONS DEL PORT DE VALÈNCIA

CODI
AP_COMCAR

DESCRIPCIÓ

Es tracta d'una altra de les actuacions fruit del pla d'acció associat a l'Estudi de mobilitat sostenible elaborat per l'APV. Consisteix en l'elaboració d'una eina disponible des de l'ordinador o des de dispositius mòbils en els quals es donen d'alta usuaris i trajectes que recorren per a anar al recinte portuari de València o tornar-ne. Gràcies a aquesta eina es pot reduir el nombre de vehicles privats que accedeixen al port diàriament.

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
X		

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

COST (€)

ESTIMAT	9.500 €

ESCALA ESPACIAL

LOCAL	NACIONAL	CIUDAD	AGLOMERACIÓ
X			

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2014
FI	2016

INDICADOR

Sense avaluar encara

REDUCCIÓ D'EMISSIONS (t/any)

Depén del tipus de vehicle i del recorregut. Estimació recorregut mitjà diari 15 km, vehicle dièsel lleuger (200 gCO_2/km). 5 vehicles compartits/dia (5 vehicles menys al dia). 300 dies/any. Resultat: 0,9 tCO_2/any

IMPACTE PREVIST EN EL NIVELL DE LA CONCENTRACIÓ

Baixada de la concentració de NOx i partícules procedents dels vehicles dels treballadors de l'APV al port de València

CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA

TIPUS	TECNOLÒGICA			
FONT AFECTADA	AGRICULTURA	COMERCIAL RESIDENCIAL	INDÚSTRIA	TRANSPORT
		X		X

10. ACTUACIONS COORDINADES ENTRE DIFERENTS ADMINISTRACIONS



10.1. PARC CENTRAL

CODI
PC

DESCRIPCIÓ

L'Actuació València Parc Central constitueix, com a operació ferroviària i urbana, el projecte de més transcendència que escomet actualment la ciutat de València. Des del punt de vista ferroviari, València ha passat ja a formar part de la xarxa de ciutats espanyoles connectades per alta velocitat i, quan finalitze aquesta actuació, tindrà més capacitat de serveis de rodalies. En el vessant urbanístic, gràcies al soterrament del ferrocarril, es recupera una part del centre de la ciutat amb un nou parc de 230.000 m^2 i nous equipaments públics i es facilita, a més, la integració de barris ara separats pel ferrocarril.

La informació actualitzada de la realització de les obres d'execució del Parc Central, en el que competeix a l'Ajuntament de València, està disponible en la pàgina web d'Urbanisme de l'Ajuntament de València.

ACTUACIONS GENERALS

- Tanca l'Eixample històric
- Reforça la centralitat del centre històric
- Integra entre si els barris del sud de la ciutat
- Proporciona dos importants actius urbans, el Parc Central i el Bulevard García Lorca
- Uneix en superfície, per mitjà de grans places, dos trams importants de la xarxa viària estructurant de la ciutat, les Grans Vies i les avingudes de Giorgeta i Peris i Valero, ara unides per un pas inferior i viaducte, respectivament.

OBJECTIUS

- Transformar la zona en nou quilòmetres de túnel ferroviari, quatre noves estacions de pas connectades a la xarxa de metro i de tramvia, 425.000 metres quadrats de zones verdes i nous equipaments.
- El Parc Central de València serà un nou pol vertebrador de la ciutat i recuperarà un espai que fins ara la dividia en dos. La llum, l'aigua i el verd són els principals elements d'aquest gran parc urbà de 23 hectàrees.

RESPONSABLE

Societat Parc Central

NIVELL ADMTIU.

LOCAL	NACIONAL	REGIONAL
X	X	X

ESCALA TEMPORAL

A LLARG TERMINI (més d'1 any)	A MITJÀ TERMINI (1 any)	A CURT TERMINI (menys d'1 any)
X		

ESCALA ESPACIAL

NACIONAL	REGIONAL	LOCAL	AGLOMERACIÓ
		X	

PERÍODE TEMPORAL D'IMPLEMENTACIÓ

INICI	2016
FI	2020

<table>
<tr><td>INDICADOR</td><td>Grau d'execució de les obres.</td></tr>
<tr><td>CONTAMINANT AFECTAT</td><td>
<table>
<tr><td>SO2</td><td>NO2</td><td>O3</td><td>CO</td><td>PM10</td><td>PM2,5</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td>X</td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>CLASSIFICACIÓ DE LA MESURA</td><td>
<table>
<tr><td>TIPUS</td><td colspan="4">Planificació Urbana/Territorial</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FONT AFECTADA</td><td>AGRICULTURA</td><td>COMERCIAL RESIDENCIAL</td><td>INDÚSTRIA</td><td>TRANSPORT</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td>X</td><td>X</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

Descripció de les fases d'execució:

La Societat Parc Central, entitat formada pel Ministeri de Foment, l'Ajuntament de València i la Generalitat, desenvoluparà el soterrament dels accessos ferroviaris a la ciutat i la creació d'una zona verda a l'espai alliberat per les vies.

La primera fase del Parc Central de València suposa la urbanització de 110.826 metres quadrats, per mitjà de la construcció de jardins, zones verdes, vials i rehabilitació d'edificis.

L'execució d'aquesta infraestructura suposarà l'eliminació de les vies actuals que divideixen la ciutat entre Malilla i el carrer de Sant Vicent, la creació del bulevard enjardinat Federico García Lorca i la demolició de l'actual pont de Giorgeta. Cost: 339 milions d'euros (50 % estatal, 25 % comunitat autònoma, 25 % Ajuntament).

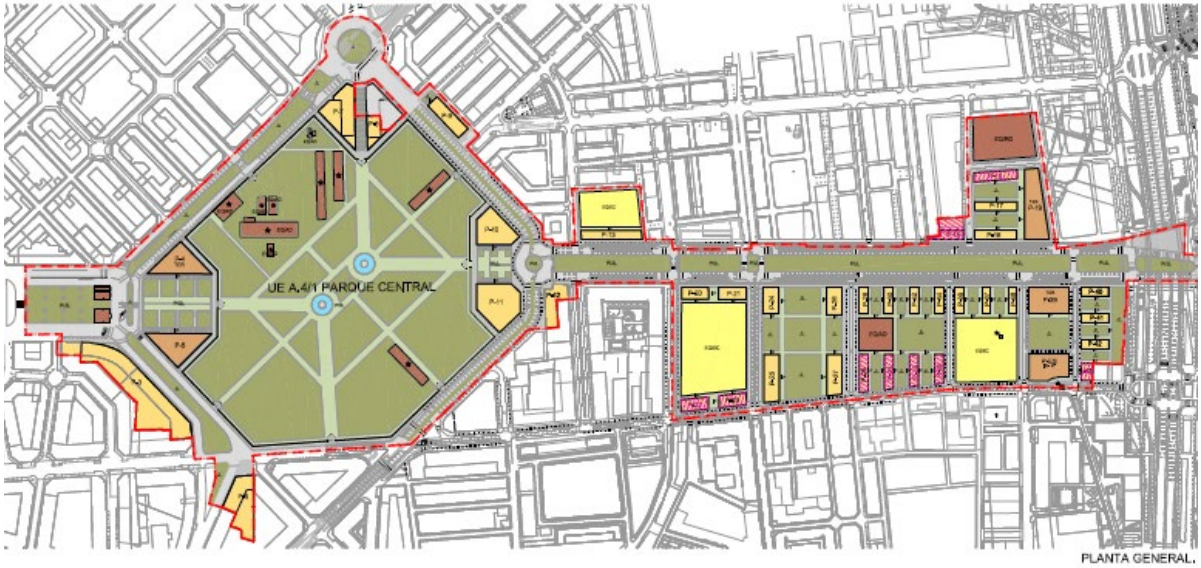
En una segona fase, es farà l'actualització de l'estudi informatiu i posterior avaluació ambiental del túnel de pas de sis quilòmetres que ha de donar eixida als trens cap al nord des de l'estació central subterrània projectada per César Portela, que se situaria a l'altura de les Grans Vies.

En el cas del túnel de pas i les estacions corresponents, projectades a l'avinguda d'Aragó i a Tarongers, el cost estimat és de 850 milions d'euros que sufragarà íntegrament el Govern central "perquè es tracta d'una obra purament ferroviària vinculada al corredor mediterrani".

El global de l'actuació, és a dir, les dues fases del projecte ferroviari juntament amb el parc dissenyat en superfície, del qual s'està finalitzant la part sense activitat ferroviària (un 40 % del total), tenen un cost de 2.200 milions d'euros i un termini d'execució de 15 anys.

Aquest és el nou termini aprovat per la Societat València Parc Central, promotora de les obres i integrada pel Govern central, la Generalitat i l'Ajuntament. Aquesta primera fase suposa l'habilitació del 40 % del nou pulmó verd de València, que és la part no afectada per l'ús ferroviari.

Àmbit d'actuació integrada.



PLANTA GENERAL

DOTACIONS PÚBLIQUES

P-QL	JARDINS XARXA PRIMÀRIA
JL+IP	JARDINS + ITINERARIS VIANANTS
EQ/EC	EQUIPAMENT EDUCATIU - CULTURAL
EQ	EQUIPAMENT SENSE DETERMINAR
EQ/RD	EQUIPAMENT RECREATIU-ESPORTIU
EQ/AD	EQUIPAMENT ADMINISTRATIU
P/ID-F	EQUIPAMENT XARXA PRIMÀRIA INFRAESTRUCTURA SERVEI URBÀ + FERROVIARI
P/ID-F	XARXA VIÀRIA PRIMÀRIA I SECUNDÀRIA
★	ELEMENT PROTEGIT

APROFITAMENT PRIVAT
ILLES I / O PARCEL·LES EDIFICABLES

EQ/EC	ÚS RESIDENCIAL NOVA PLANTA
	VPP - HABITATGE DE PROTECCIÓ PÚBLICA
TER	ÚS TERCIARI

ÀMBIT D'EXECUCIÓ

ÀMBIT DE LA UNITAT D'EXECUCIÓ PRI

ÀMBIT D'EXECUCIÓ
PROJECTE D'URBANITZACIÓ

SUP ÀMBIT UNITAT D'EXECUCIÓ SEGONS PRI = 632.825 m²
(Veure nota)

SUP. ÀMBIT UNITAT D'EXECUCIÓ SEGONS PROJECTE D'URBANITZACIÓ = 633.412 m²

NOTA: SUPERFÍCIE MESURA SOBRE PLANS DE PRI, DIFEREIX DE LA INCLOSA EN LA TAULA DEL PRI DE LA PÀGINA 42

11. ANNEX I. Informació addicional

11.1. Informació en la web municipal

11.1.1. Foment de l'ús de la bicicleta

L'Ajuntament de València treballa per a recuperar els carrers com un espai de convivència i afavoreix la mobilitat que menys impacte genera: la mobilitat sostenible.

En aquest pla s'inclouen 20 km nous de carrils bici que s'estan construint a la ciutat. Carrils amplis per a acollir amb seguretat un gran nombre de persones, emplaçats en calçada (baixant les bicis de les voreres i portant-les al seu espai natural), i segregats dels vehicles de motor.

Entre aquests, hi ha l'anomenat anell ciclista que abraça tot el perímetre del centre històric de la ciutat, que per la centralitat que presenta, resultarà d'una enorme utilitat per a tota la ciutadania.

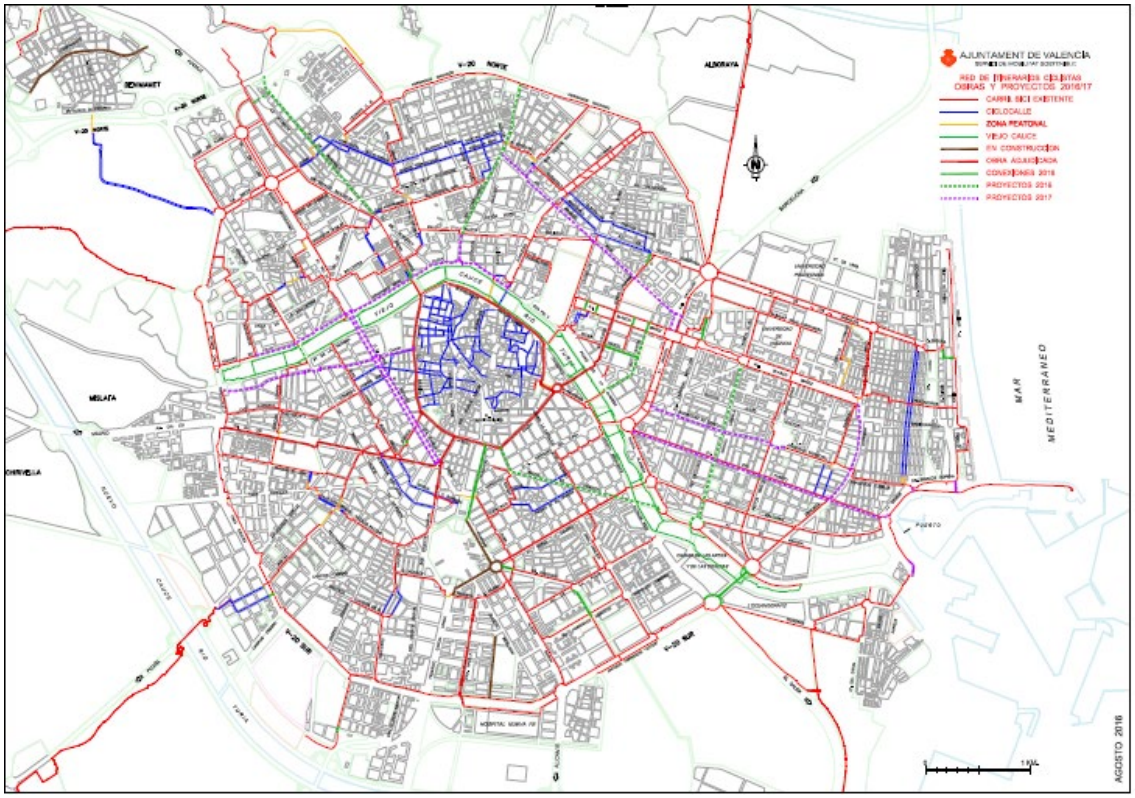


Figura 46. L'Ajuntament ha disposat una nova web, www.anellciclista.com, a fi d'explicar i posar a disposició de la ciutadania tota la informació sobre aquest tema: plànols, plans d'obra o fins i tot punts d'interés historicoartístic pròxims als itineraris establits.

L'ANELL CICLISTA ALLIBERARÀ DE MOTOS LES VORERES DE TOTA LA RONDA INTERIOR

Des de la Regidoria de Mobilitat Sostenible de l'Ajuntament s'ha detectat que en vies molt transitades, com és el cas del carrer Colón, hi ha una acumulació massiva de motocicletes estacionades a la vorera, cosa que, a més de reduir l'espai per al vianant, provoca que alguns conductors circulen amb el motor en marxa per damunt d'aquestes.

Es tracta d'un problema històric que, segons els responsables municipals, té les hores comptades gràcies a l'alternativa que el consistori ofereix als usuaris de la moto a partir de demà, amb les noves places d'estacionament i càrrega i descàrrega en aquest entorn.

La remodelació del disseny viari fet amb l'actuació de l'anell ciclista ha previst la solució a aquesta circumstància a tota la ronda interior. A partir de demà estaran operatives les noves places d'estacionament i de càrrega i descàrrega en el tram del carrer Colón comprés entre la Porta de la Mar i el carrer d'Isabel la Catòlica.

La solució consisteix en l'establiment en calçada de noves places d'estacionament d'ús exclusiu per a motocicletes entre les 7.30 i les 22.00 hores, franja horària en què es produeix una gran demanda d'espai per a aparcar motocicletes, que passen a ser d'ús compartit a partir d'aquesta hora i fins al matí següent, i on poden aparcar cotxes, motos o altres vehicles.

Aquesta ampliació en calçada de més de 200 noves places per a moto, totes al marge esquerre del carrer en sentit del trànsit, anirà acompanyada del final de la permissivitat a aparcar motos sobre la vorera, amb la qual cosa se satisfà la demanda de veïns i comerciants de la zona de posar fi a l'estacionament i la circulació de motocicletes per damunt de les voreres.

Aquesta mesura, presa en coordinació entre les regidories de Mobilitat Sostenible i Seguretat Ciutadana, s'anirà aplicant de manera escalonada a totes les voreres de tota la ronda interior a mesura que s'habiliten les noves places d'aparcament de moto. En particular al carrer Colón, l'espai destinat a aparcament diürn de motocicletes donarà cabuda a més de 200 motocicletes.

Finalment, cal recordar que a l'entorn de Colón, concretament als carrers adjacents, també hi ha més places d'aparcament legal per a motocicletes creades fa uns mesos per l'Ajuntament així com la presència de desenes d'aparcaments en l'entorn.



CREACIÓ D'UN NOU CARRIL BICI ALS CARRERS CLARIANO I PALÀNCIA

Fins ara, a l'altura de l'encreuament entre els carrers Clariano i Palància, el carril bici circulava sobre vorera i creuava el pas de vianants d'acord amb una lògica tortuosa per a la seguretat en la mobilitat dels agents més vulnerables de l'espai públic. Amb la possibilitat, ara, de prosseguir la circulació pel carrer Clariano fins a Blasco Ibáñez, i desplaçar l'antic tram del carrer Palància perquè el pas de vianants mantinga tot l'espai, es millora la circulació tant de ciclistes com de vianants.

POSADA EN SERVEI DEL PAS PER A VIANANTS I CICLISTES DE LA PASSAREL·LA DEL CUC DE LLUM AL GRAU

L'itinerari arranca des de la zona enjardinada del carrer Suïssa i transcorre per la passarel·la Cuc de Llum, convenientment habilitada amb un pas aproximadament de quatre metres d'ample. El recorregut, en arribar al circuit de la F1, continua per un vial paral·lel a l'antic llit fins a arribar al cementeri del Grau, on s'han reorganitzat i reaprofitat les barreres del circuit per a permetre un corredor transitable i poder així connectar amb el carrer d'Eivissa. En el recorregut final, s'ha instal·lat també una tanca metàl·lica de protecció que impedeix el pas cap a les vies del ferrocarril i s'ha creat una plataforma de formigó per a permetre un ús en condicions de seguretat.

L'ANELL CICLISTA ESTRENA UN NOU TRAM DES DEL PONT DE FUSTA

Ni calçada completament segura ni vorera suficientment ampla per a compartir espai amb els vianants, fins ara. El Servei de Mobilitat Sostenible de l'Ajuntament ha trencat hui amb un dels radials més impenetrables per a circular amb bicicleta gràcies a l'obertura de la marginal dreta de l'antic llit del riu Túria des del pont de Fusta fins al pont del Real, un tram que consta d'un total de 550 metres.

Això significa que els ciclistes ja disposen d'un tram de carril bici protegit, de 3,2 quilòmetres, des de la Ronda Nord, a la porta d'Alboraia, fins a la plaça de Tetuan passant per Alfauir, Almassora i pont de Fusta, que es poden recórrer en uns 15 minuts. No hem d'oblidar que en aquest eix s'uneixen connexions de carrils bici com la dels carrers de Reus i Ruaya.

L'estrena també implica la connexió de la ronda interior amb Blasco Ibáñez pel pont del Real, una unió fins a la plaça de Tetuan i el futur anell interior complet que passarà per Colón, Xàtiva i Guillem de Castro.

A més, seguint els criteris de seguretat establits per a tot l'anell ciclista, s'ha pintat de roig el tram de carril bici paral·lel al pas de vianants que se situa a l'accés al pont de la Trinitat. En aquest encreuament, el semàfor es manté en ambre intermitent i és extremadament necessari marcar la visibilitat del tram per a evitar incidents amb els agents més vulnerables de la via pública.

NOVES CONNEXIONS A BENIMACLET

El Servei de Mobilitat Sostenible suma a l'obertura d'aquest tram d'anell ciclista, dues connexions més de carril bici. Aquesta vegada a Benimaclet i a la zona sud de la ciutat.

En el cas de Benimaclet, es tracta de l'enllaç que va pel carrer de Ramón Asensio unint el carril provinent del Campus de Blasco Ibáñez i l'Hospital Clínic amb Dr. Vicent Zaragozà i el cicloclarrer germans Villalonga.

La novetat d'aquesta connexió és que, si bé abans passava per damunt de la zona enjardinada paral·lela a Ramón Asensio, ara baixa a la calçada i es distribueix l'espai sense perjudici per als vianants, ciclistes i amb respecte total pel medi ambient i les zones enjardinades que, en aquest cas, a més, inclouen un parc infantil.

El tram permet l'estacionament en paral·lel per als vehicles i s'ha assenyalat amb pintura roja el pas de vianants sobre carril per criteris de seguretat i per a donar més visibilitat de l'encreuament.

NOVES ACTUACIONS

- Tres noves connexions de la xarxa ciclista de València: Blasco Ibáñez, Tres Creus i l'av. del Port
- Connexió per carril bici Benimaclet-centre de València
- Connexió carril bici av. de Tarongers i els carrers Eugènia Viñes i Pavia.
- Obres carril bici av. Burjassot
- Obres carril bici av. Constitució
- Obres carril bici Manuel Candela
- Obres carril bici Regne de València

- Obres carril bici Suècia-Conca-Campanar
- Obra carril bici marginal esquerra: av. de Tamarindes-Almassora
- Obra carril bici av. Primat Reig
- Obra carril bici Rodríguez de Cepeda
- Obra carril bici Serreria
- Obra carril bici Castán Tobeñas
- Obra carril bici Ferran el Catòlic

LA REGIDORIA DE MOBILITAT SOSTENIBLE DE L'AJUNTAMENT DE VALÈNCIA HA INCORPORAT DOTZE BICICLETES ELÈCTRIQUES COM A NOU MITJÀ DE TRANSPORT PER AL PERSONAL DEL DEPARTAMENT PERÒ QUE SERÀ EXTENSIBLE PER A TOTS ELS TREBALLADORS DEL CONSISTORI

El regidor Giuseppe Grezzi ha defensat que amb aquesta mesura València "avança cap a una ciutat verda, intel·ligent i neutral de CO2" i són "els primers que donen exemple del foment de la bicicleta com a transport urbà alternatiu i sostenible, amb la disminució de l'emissió de gasos contaminants i la contaminació acústica".

Segons un comunicat del consistori, per a triar l'empresa adjudicatària, la Regidoria ha valorat aspectes com la proximitat, perquè tant el disseny, com el muntatge i l'acoblament de les bicis elèctriques són propis d'una empresa valenciana.

Grezzi ha destacat que el servei "suposarà un estalvi econòmic important a les arques municipals, i reduirà la despesa en la compra de carburant i les reparacions als tallers mecànics, tot i que fonamentalment incidim en l'ús d'aquestes bicicletes com a vehicle ecològic".

Es tracta d'un mitjà de transport sostenible pensat per a ús urbà i que inclou un sistema antirobatori de qualitat, una bossa portadocuments, bateria recarregable i tots els dispositius exigits per llei pel que fa a enllumenat, timbres i altres accessoris, a més d'incorporar un espill retrovisor.

Tal com estableix la normativa europea, aquestes bicicletes tenen un motor elèctric d'una potència inferior als 250 watts que no supera els 25 quilòmetres per hora i, de fet, quan s'arriba a aquesta velocitat, el motor deixa de funcionar de manera automàtica i cal passar a pedalejar.

Agència Efe Comunitat Valenciana

11.1.2. Foment de l'ús del transport públic

■ A FINAL D'ANY ES POSARAN EN FUNCIONAMENT 35 NOUS VEHICLES HÍBRIDS I DOS D'ELÈCTRICS

L'EMT ES COMPROMET A REDUIR UN 30 % LES EMISSIONS CONTAMINANTS ABANS DE 2030.

EMT València s'ha convertit en la primera empresa de transport públic col·lectiu inscrita en el registre de la petjada de carboni del Ministeri de Medi Ambient, amb l'objectiu de reduir les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle tant en la flota d'autobusos com en les cotxeres i oficines. De manera paral·lela, i amb la voluntat de reduir encara més els consums energètics, la companyia també passa a ser pionera a l'hora d'implantar la normativa internacional ISO 50001.

Com a resultat dels dos compromisos, l'Empresa Municipal de Transport ha dissenyat un protocol d'actuació integral, gràcies al qual cada any emetrà 600 tones menys de CO2 a l'atmosfera. L'objectiu a mitjà termini és reduir un 30 % les emissions contaminants el 2030.

La flota d'autobusos és la que més consum genera, el 97 % del total, i és en aquest punt on se centren les principals actuacions durant els pròxims mesos. El protocol marcat per l'EMT preveu la renovació dels autobusos més antics per uns altres de més ecològics. A curt termini seran autobusos híbrids. De fet, està prevista la incorporació de 35 nous vehicles d'aquestes característiques enguany.

Per tant, a final d'any, la companyia tindrà en la seua flota un total de 42 autobusos híbrids. Aquests vehicles, propulsats alternativament per motors elèctrics i dièsel, consumeixen un 28 % menys de combustible i redueixen en la mateixa proporció les emissions de CO2. També disminueixen altres contaminants com el monòxid de carboni, els òxids de nitrogen, els hidrocarburs i les partícules en suspensió.

A mitjà termini, l'aposta de l'EMT són els autobusos elèctrics que poden circular sense emetre gasos contaminants a l'atmosfera.

EMT València també preveu implantar, a partir d'ara, olis lubrificants d'última tecnologia i baixa viscositat, que redueixen un 6 % el consum de combustible. A més, preveu establir un sistema de gestió energètica intel·ligent que reduirà un 5 % els consums gràcies a la sensorització i els nous paràmetres de conducció eficient i manteniment preventiu. Els conductors han iniciat ja cursos de formació per a adquirir hàbits de conducció que reduïsquen notablement els consums energètics.

En l'àmbit general, la companyia també ha previst la renovació integral d'equipament en les instal·lacions fixes com ara il·luminació, compressors, climatització, etc.

PROJECTE PILOT PER A DISMINUIR EL CONSUM DE COMBUSTIBLE

Durant l'any 2014 es va completar la primera fase de la prova dels olis de baixa viscositat en vehicles d'EMT València. En primera fase s'han recorregut 30.000 km, utilitzant els olis seleccionats en els vehicles involucrats i que es correspon amb el període estàndard de canvi d'oli. Els olis utilitzats en la prova finalment han sigut, com a olis de referència, Repsol THPD 15W40 i el Repsol UHPD MID SAPS 10W40, davant de les noves formulacions candidates de baixa viscositat: Repsol VHPD 5W30 i Repsol VHPD MID SAPS 5W30, utilitzats en funció de les demandes sol·licitades pels fabricants dels vehicles involucrats.

Després d'una detallada anàlisi dels consums obtinguts, amb un esforç compartit entre els membres de l'àrea tècnica d'EMT de València i l'Institut CMT-Motors Tèrmics de la Universitat Politècnica de València, s'han pogut obtindre els primers resultats sobre comparatives de consums, que es mouen entre el 0,56 % i el 2,51 % en funció del tipus de motor, de manera que es comença a corroborar la potencialitat d'aquests productes i tenim una quantificació de la prova en servei real. El projecte continuarà durant l'any 2015 i principi del 2016, amb una segona fase de proves, amb 30.000 km més d'ús, que permetran l'obtenció d'una quantitat superior de dades per a una anàlisi estadística posterior encara més fiable i la combinació amb l'ús d'olis de baixa viscositat també en la cadena cinemàtica, específicament en el diferencial, per tal d'avaluar si hi ha efectes sinèrgics amb vista a l'estalvi de combustible".

AUTOBUSOS HÍBRIDS

El Consell d'Administració d'EMT el dia 2 d'agost de 2013 va aprovar l'adquisició de 2 autobusos híbrids. Després de l'obertura de les corresponents pliques de les empreses participants en el concurs públic convocat a aquest efecte, aquestes dues noves unitats es van adjudicar a les signatures MAN i IVECO i la incorporació d'aquestes al servei va tindre lloc al llarg del primer semestre de l'any 2014. Aquesta iniciativa s'emmarca dins del projecte Electrobús, en el qual EMT València participa juntament amb els transports públics de Madrid i Barcelona i l'objectiu del qual és contribuir a la reducció del consum energètic i l'impacte ambiental dels autobusos.

Electrobús està subvencionat dins del programa d'ajudes econòmiques subscrites amb el Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç i l'Institut de Diversificació i Estalvi de l'Energia (IDAE) i és, per tant, un projecte estratègic destinat a facilitar la incorporació de nous vehicles d'eficiència energètica millorada respecte dels autobusos convencionals. Prisma 3 és un projecte finançat pel Fons Europeu d'Inversió Local (FEIL), que des del mes de juliol de 2012, data en la qual va començar a funcionar, s'ha consolidat com l'eina informàtica integral del manteniment de la flota, la gestió de les compres i del magatzem i l'operativa de sol·licitud de material per al manteniment dels autobusos.

MOBILITAT SOSTENIBLE COMENÇA A PROTEGIR EL CARRIL EMT/TAXI PER A MILLORAR LA CIRCULACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC



Segregació del carril bus.

Aquest dimecres s'ha conclòs el procés de segregació del carril reservat a EMT i taxi als carrers dels Centelles i Maties Perelló, paral·lels a Peris i Valero, amb la introducció de senyalització horitzontal i la instal·lació de dispositius de cautxú reciclat adherits al sòl, amb la finalitat de garantir l'agilitat del transport públic i evitar l'estacionament indegut.

La demanda de mesures per a instaurar el respecte al funcionament normal del carril d'ús exclusiu d'EMT i taxi ha sigut una de les més reiterades en les diverses meses de mobilitat sostenible per part d'entitats socials i veïnals, així com per representants del sector del taxi i la mateixa EMT, a causa de les molèsties que genera el funcionament normal i eficient del transport públic col·lectiu i a l'accés dels ciutadans a aquest, especialment els que pel motiu que siga tenen minvades les condicions per a fer-ho.

L'elecció d'aquests carrers per a la instal·lació d'aquestes primeres mesures de segregació —que en qualsevol cas han de garantir l'accés als guals situats ací— s'ha pres per consens entre els tècnics municipals i els responsables de l'EMT, ja que reuneixen tant les dimensions necessàries per a poder acollir-les i són unes vies en les quals es produïa especialment la parada i l'estacionament il·legal durant les 24 hores del dia. Cal recordar en aquest sentit que l'aparcament en carril bus només està permés on s'indica explícitament amb senyalització i no era el cas d'aquestes vies, de manera que no en canvia la naturalesa: ni estava permés aparcar fins ara ni tampoc es permet a partir d'ara.

Abans de la instal·lació definitiva de la segregació, els tècnics de l'Ajuntament de València van fer les proves oportunes i finalment la senyalització definitiva consisteix en una banda de pintura groga per a separar el carril reservat de la resta i, paral·lels a aquesta, els delimitadors de plàstic amb bandes reflectores i la capacitat d'absorció d'impactes i una segona banda blanca. Els dispositius, emprats també en la delimitació d'alguns carrils bici de la ciutat, "es poden sobrepassar en cas de necessitat i són desmuntables", tal com indiquen des del servei. De la mateixa manera, cal assenyalar que —com s'ha trans-

més des de la delegació a les associacions més representatives del sector— en aquestes vies els taxis podran circular tant per fora com per dins del carril, segons la situació i les necessitats en cada moment, encara que la parada per a la recollida i descàrrega de passatgers s'ha de fer d'acord amb el que s'indica en les ordenances municipals.

L'EMT REGISTRA UN AUGMENT DEL 9,1 % DEL NOMBRE DE PASSATGERS, EL MÉS ALT DE TOTA ESPANYA SEGONS L'INE

València és la ciutat d'Espanya que ha registrat un increment de passatgers més alt, segons les dades de l'INE (Institut Nacional d'Estadística), amb un augment del 9,1 % durant el mes d'octubre. Segons l'INE, l'EMT va registrar l'increment esmentat del 9,1, amb un total de 8.653.000 passatgers transportats. Si ens atenim al conjunt de l'any, l'increment mitjà acumulat en el transport urbà en autobús públic a la nostra ciutat era del 6,1 %, el segon més alt, després de Madrid, registrat entre les grans ciutats espanyoles.

El Ple de l'Ajuntament ha aprovat les noves tarifes per a 2017, que preveuen mantindre les tarifes dels bons socials (*Bono Oro*, Amb Tu, Família nombrosa, EMTJove i Bo Infantil) i ampliar la cobertura del títol de transport destinat als pensionistes. També s'inclouran totes les persones amb una discapacitat de més del 65 %, i es posarà en marxa una eina de control "per a evitar el frau i garantir que el transport en la ciutat de València siga universal".

Durant el 2017 "l'autobús continuarà sent el mitjà de transport més barat a València, amb noves mesures i ajudes a qui tinga dret a aquestes per a garantir la universalitat del servei", ha afegit. A principi d'aquest mes de desembre eren 113.473 els usuaris de l'EMT que viatjaven amb *Bono Oro*, 23.410 persones tenen la targeta Amb Tu, 12.834 amb Bo Jove i 8.965 amb Bo Infantil.

PROJECTE CARRIL EMT NAVARRO REVERTER I CARRER PALAU DE JUSTÍCIA. INTERCANVIADOR PORTA DE LA MAR

Les obres que consisteixen en la implantació a l'av. de Navarro Reverter d'un carril d'ús exclusiu per al transport públic en sentit contrari a l'actual, i amb el manteniment del sentit que hi ha per a la resta de carrils de circulació.

Habilitar com a rotonda la circulació de la plaça Porta de la Mar i crear tres noves parades d'autobús, una amb ús d'intercanviador amb altres línies de l'EMT.

Establir un carril bus en sentit contrari al carrer Palau de Justícia.

La circulació de la plaça Porta de la Mar com a rotonda millorarà la mobilitat del trànsit de vehicles procedents de la marginal dreta del riu i del pont del Real ja que permetrà tots els moviments d'una manera ordenada.

Es millora així l'accés dels autobusos urbans de l'EMT, i estableix un itinerari alternatiu al centre comercial des de la zona est de la ciutat i es millora, a més, la capacitat de regulació.

11.1.3. Creació d'itineraris de vianants

ITINERARIS DE VIANANTS DE PATRAIX I TRES FORQUES

Aquesta mesura està dirigida a millorar la seguretat dels escolars en els recorreguts diaris fins als col·legis i "fomentar que els alumnes puguen acudir al col·legi amb la màxima seguretat possible i, a poc a poc, puguen fer-ho de manera independent". El pressupost és de 194.256 euros i el termini d'execució, de 4 mesos.

Ahir es va aprovar el projecte global, però la primera fase està a punt de finalitzar als dos barris, dins dels pressupostos participatius de 2016, amb un cost de 50.000 euros. El cost total és de 245.000 euros.

LA CONCEJALÍA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE HA ESTRENADO ESTA SEMANA OTRA DE LAS IMPORTANTES MEJORAS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL QUE HA INCORPORADO EN SU ACTUACIÓN DEL ANILLO CICLISTA. SE TRATA DEL NUEVO ITINERARIO PEATONAL EN EL ENTORNO DE LA PLAZA DE SAN AGUSTÍN, QUE CONSISTE EN LA MEJORA DE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS ITINERARIOS PARA PEATONES.

La novetat rau en el desplaçament del pas de vianants, que fins ara partia de l'illot situat a Sant Vicent Màrtir amb Guillem de Castro fins a l'intercanviador de l'EMT de la plaça de Sant Agustí, i que ara s'ha desplaçat 20 metres en direcció a Àngel Guimerà, de manera que els dos costats de Guillem de Castro queden connectats a l'altura de l'església de Sant Agustí.

Aquesta modificació comportarà la inhabilitació de l'illot que fins ara exercia de punt d'espera per als vianants, penalitzats amb un doble encreuament per a travessar una única via. A més, aquesta situació generava perill per a les persones a l'espera del verd del semàfor amb el consegüent risc que suposa quedar-se al centre d'una calçada tan transitada en un espai reduït. Es va fer una actuació molt semblant fa poques setmanes a la intersecció entre els carrers de Colón, Sorní i Jorge Juan.

Convivència a la via pública

Paral·lelament, i quan les obres d'ampliació de la xarxa ciclista arriben a l'altura de l'anell ciclista de Guillem de Castro des de l'avinguda del Cid, es reduirà la superfície de l'illot esmentat per a permetre, també, un únic pas de vianants directe entre les dues voreres del carrer Sant Vicent Màrtir; un canvi que s'executarà paral·lel a les obres del carril bici que quedarà situat al carril esquerre del carrer, en el sentit de la circulació, i connectarà Sant Vicent Màrtir amb la ronda interior.

Les dues modificacions suposen una millora en la convivència entre els diferents agents de la via pública, especialment els més vulnerables de la mobilitat urbana.

Els alumnes del Col·legi Públic Doctor López Rosat han estrenat aquest dilluns noves rutes escolars. El Servei de Mobilitat Sostenible de l'Ajuntament de València, en col·laboració amb l'associació Colecamins, ha dut a terme els treballs de senyalització corresponents pels dos itineraris més transitats pel seu alumnat cap a l'escola; el 64 % del qual viu a menys de 500 metres de l'escola; i el 94 %, a menys d'un quilòmetre.

Es tracta, en primer lloc, de la que comença des del carrer Mariano Ribera amb Mestre

Bellver, creua arxiduc Carles i accedeix per músic Ayllón i Vicente Maroto fins a arribar al centre. En segon lloc, la ruta que comença en Beat Nicolás Factor des de l'encreuament amb el carrer de Conca, segueix per Salabert i creua arxiduc Carles i Tres Forques per a arribar finalment, pel carrer Vicente Maroto, fins al col·legi.

En els dos itineraris s'han pintat marques viàries en forma de petjades grogues de 40 per 40 cm sobre les voreres, els símbols de cada ruta escolar en cada aproximació als passos de vianants i s'han instal·lat quatre banderoles en forma de llapis amb la indicació de la ruta escolar.

Aquesta és una novetat de senyals de la ciutat, introduïda per la Regidoria de Mobilitat Sostenible, que —com apunta el regidor de l'àrea, Giuseppe Grezzi— espera que ajude a fer que aquesta iniciativa, "fruit del treball inicial i de l'obstinació dels pares i mares del centre perquè l'alumnat accedisca al centre d'una manera més segura i lliure de fums, s'exporte a la resta de la ciutat".

Sumant accions

En línia amb l'execució de rutes escolars adequades, i també dins dels pressupostos participatius, el passat mes d'octubre Mobilitat Sostenible va reforçar la senyalització que adverteix els conductors de la presència d'escolars amb un rectangle fluorescent i reflector com a senyal, que inclou, a més, la paraula "atenció" en lletres majúscules. Aquesta senyalització vertical està situada tant a l'avinguda de l'arxiduc Carles com al carrer Vicente Maroto, les dues a la intersecció amb músic Ayllón.

Entre final de novembre i principi de desembre passats també es van definir reserves d'estacionament per a motos als laterals dels passos de vianants com a mesura de millora de la visibilitat.

No hem d'oblidar que, durant el passat mes de març, es va establir protecció mixta en el pas de vianants d'Enguera amb arxiduc Carles i Enguera amb l'avinguda del Cid. Amb la protecció mixta, semàfors que es mantenien en ambre intermitent per als conductors, mentre es mostrava el verd per als vianants, ara es mantenen de color roig uns segons abans de passar a ambre.

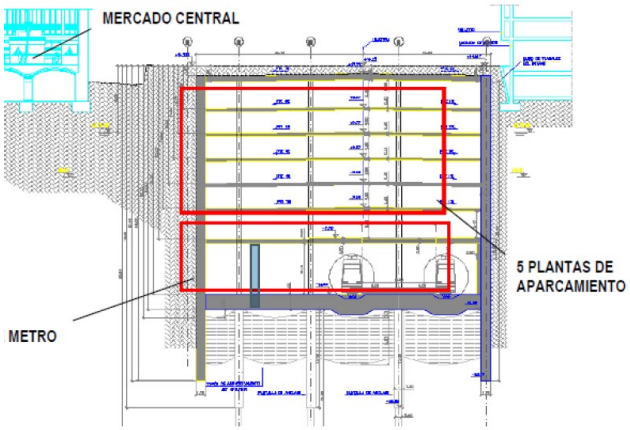
RUTES ESCOLARS PER A DIAGNOSTICAR LA MOBILITAT

La mobilitat escolar està constituïda pels desplaçaments que fan els estudiants, mares, pares i el professorat per a arribar a l'escola i eixir-ne. Normalment, sobretot en escoles públiques, aquests desplaçaments són de proximitat i solen fer-se a peu. L'objectiu de millorar la mobilitat escolar és aconseguir augmentar l'autonomia dels xiquets en millorar l'espai urbà del barri; és a dir, possibilitar que els escolars es desplacen de casa a l'escola sols i amb seguretat.

Per a aconseguir-ho, no es tracta tan sols de visibilitzar les rutes amb marques viàries, sinó que s'han fet una sèrie d'actuacions en col·laboració amb l'AMPA, professors, alumnes i Administració per a diagnosticar les situacions de perillositat i, així, incloure accions per a reduir la velocitat de la circulació, millorar la visibilitat en els encreuaments i donar continuïtat i confort als itineraris de vianants.

11.1.4. Annex actuació 6.1. Informació addicional

6.1.A. PROJECTE DE L'APARCAMENT CIUTAT DE BRUGES-MERCAT CENTRAL



L'aparcament se situa sobre la futura estació de Mercat de la línia T2 del metro de València, a la plaça de la ciutat de Bruges, davant del Mercat Central.

L'obra civil es troba en l'actualitat construïda, i falten per executar els elements arquitectònics, equipaments, instal·lacions, l'adequació del vestíbul del soterrani1, una rampa d'accés i dues connexions amb el soterrani del mercat.

L'estacionament constarà de cinc plantes i tindrà un total de 369 places distribuïdes de la manera següent: 88 en el segon soterrani, 93 en el tercer, 96 en el quart i 92 en el cinqué. El primer soterrani es reserva per a usos logístics del mercat.

L'aparcament tindrà dos accessos de vianants des de la superfície, per mitjà d'escales, que permeten l'accés a totes les plantes. Aquests accessos estan situats al nord i centre de la plaça.

Hi ha un tercer accés de vianants, amb escales, compartit amb l'estació de metro per a accés al vestíbul d'aquest, que no es posarà en funcionament en aquesta fase.

A més, l'aparcament consta d'accés de vianants per mitjà de quatre ascensors, situats al centre de la plaça, amb parades a totes les plantes. Dels quatre ascensors d'accés a l'aparcament des del carrer, un compartirà l'accés al vestíbul de l'estació de metro en un futur.

Pel que fa a l'accés del trànsit rodat, l'eixida es farà a través de la rampa ja construïda, situada al costat oest de la plaça de la ciutat de Bruges i orientada cap a l'av. Baró de Càrcer. L'entrada es farà a través d'una rampa de nova construcció, a la qual s'accedirà pel carrer de l'editor Manuel Aguilar.

La comunicació entre l'aparcament i el mercat es materialitzarà per mitjà de sengles passos que s'han de construir, el primer, de vianants, se situa davall de la porta que dona a l'avinguda de l'Oest. El segon, per a vehicles, s'ha d'obrir al costat de la rampa que actualment és l'accés al soterrani del mercat.

Les comunicacions interiors entre plantes de l'aparcament es faran a través de les rampes de pujada i baixada situades a la zona nord d'aquest.

La Coordinadora d'Entitats de Ciutat Vella sol·licita canvis en les entrades al pàrquing (Ajuntament de València-Notícies GREZZI REUNEIX ELS ARQUITECTES DEL PÀRQUING DE BRUGES AMB TOTS ELS AGENTS SOCIALS DEL BARRI.

11.2. Informació en la web de la Generalitat

OBRES PÚBLIQUES TRAU A LICITACIÓ EL PROJECTE DEL TRAM OEST DE L'ANELL VERD METROPOLITÀ DE VALÈNCIA

Aquest tram té quasi 16 km de longitud i circularà entre Aldaia i Massarrojos

Forma part del corredor, de més de 52 km, destinat a vianants i ciclistes, que unirà les comarques de l'Horta

Des d'Aldaia, la via continuarà per Quart de Poblet, Paterna, Campus Universitari de Burjassot-Paterna, Godella i Rocafort, fins a connectar en Massarrojos amb el tram nord de l'anell verd metropolità

(**22/05/2017**). La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori ha tret a licitació la redacció del projecte de construcció del tram oest: Aldaia-Massarrojos de l'anell verd metropolità de València, segons publica el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana, DOGV.

El pressupost base de licitació és de 244.420 euros.

El director general d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat, Carlos Domingo, ha explicat que la Generalitat "continua avançant en el projecte de l'anell verd metropolità de València, el corredor circular de més de 52 km, destinat als vianants i ciclistes, que travessarà i unirà les comarques de l'Horta".

En aquest sentit, Domingo ha indicat que "el tram oest tindrà quasi 16 km de longitud i s'iniciarà al terme municipal d'Aldaia, a la glorieta que uneix les carreteres CV-409 i 403, des d'on es dirigirà cap al nucli urbà d'Aldaia vorejant-lo i continuant en direcció nord cap a Quart de Poblet, Paterna, Campus Universitari de Burjassot-Paterna, Godella i Rocafort, fins a connectar a Massarrojos amb el tram nord de l'anell verd metropolità".

Tram oest

Segons ha descrit el director general, "l'anell travessarà Quart de Poblet recolzat en les voreres i carrils bici de la població, connectant amb el carril bici que uneix amb Manises, fins a arribar al parc fluvial del Túria, on caldrà ampliar la passarel·la que hi ha per a creuar el riu, per a després córrer pels camins de l'horta fins al molí de Batà, i accedir a Paterna per l'avinguda de vianants de Pérez Galdós. L'itinerari transcorrerà per llocs emblemàtics de Paterna com les coves de Batà i les coves de la Torre, així com per diversos espais verds, fins a dirigir-se cap al nord, i travessarà Valterna i arribarà al Campus Universitari de Burjassot-Paterna".

En el tram final s'accedirà al nucli urbà de Godella, el travessarà pel viari local fins a la séquia de Moncada, on la via ciclista i de vianants tornarà a circular per l'horta, en paral·lel al ferrocarril fins a arribar al camí de servei del barranc del Palmaret, punt d'unió amb el tram nord de l'anell verd.

El director general de Mobilitat ha assenyalat que la implantació del corredor en aquest tram "està dificultada per la presència de notables barreres viàries, com són l'autovia A-3, la CV-35 i altres infraestructures d'alta intensitat de trànsit". Per a poder salvar aquestes infraestructures, s'han localitzat els passos a diferent nivell existents aptes per a disposar

l'anell verd, sense que l'itinerari es veja penalitzat a escala global. També s'han de creuar dues vegades les línies ferroviàries de FGV.

L'anell verd metropolità de València

Segons Domingo, "l'anell verd metropolità de València serà l'eix que estructure la futura malla metropolitana, integrada pels carrils bici ja existents, més les actuacions que es desenvolupen en l'àmbit municipal i comarcal. Així, unirà municipis contigus i permetrà recorreguts de més longitud".

Amb aquesta via ciclista i de vianants, el departament que dirigeix María José Salvador vol fomentar l'ús de la bicicleta amb la finalitat de reduir la utilització dels vehicles privats i contribuir a la reducció de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle. D'altra banda, es pretén satisfer la demanda d'aquest tipus de vies per a un ús lúdic i d'oci saludable.

També es pretén disposar d'una via ambientalment integrada que aproxime els ciclistes i vianants als paisatges i espais naturals rellevants com l'horta de València, el Parc Natural de l'Albufera i el Parc Fluvial del Túria, i als altres elements del patrimoni natural i cultural de l'entorn.

L'anell verd metropolità de València és una de les actuacions prioritàries que es desenvoluparan dins del programa Feder 2014-2020 de la Unió Europea, que té un capítol corresponent a les noves actuacions en matèria de senderes ciclables i carrils bici per a desenvolupar la Generalitat en tot l'àmbit territorial de la Comunitat Valenciana, dotat amb 34,8 milions d'euros, dels quals la Unió Europea finança el 50 %.

La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, a través de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat ja té en redacció els projectes de construcció del tram nord, entre Moncada i Port Saplaya (Alboraia) a l'Horta Nord, i els del tram de l'Horta Sud, que circula entre Pinedo i Alaquàs.

"Després d'anys d'inacció, es produirà una eclosió de la planificació de la mobilitat a la Comunitat"

La consellera d'Habitatge ha presidit l'acte de constitució del Fòrum de la Mobilitat de la Comunitat Valenciana, format per representants de la societat valenciana.

Anuncia la pròxima adjudicació dels plans de mobilitat sostenible per a les àrees metropolitanes de València, Castelló i Alacant-Elx.

(**04/05/2017**) La consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, María José Salvador, ha afirmat que, en els pròxims anys, es produirà una "eclosió de la planificació de la mobilitat" després d'anys d'inacció, amb la posada en marxa de diverses iniciatives. Així s'ha referit durant l'acte de constitució del Fòrum de la Mobilitat de la Comunitat Valenciana, format per representants de la societat valenciana, per a analitzar l'evolució de la mobilitat, així com abordar conjuntament les accions i mesures necessàries per a promoure desplaçaments àgils, segurs, energèticament eficients, menys contaminants i perfectament adaptats a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda.

"L'objectiu és aconseguir ciutats més sanes, tranquil·les i integradores", ha assenyalat durant l'acte, al qual han assistit més de 40 persones procedents de diferents àmbits de la

societat de la Comunitat Valenciana, des de les institucions com l'autonòmica, l'estatal, provincials i locals, així com empreses públiques de transport com Adif, Renfe, FGV, EMT, i també organitzacions socioeconòmiques, la patronal i els sindicats i els col·legis professionals, associacions de consumidors, ecologistes, conductors, transportistes, persones amb mobilitat reduïda, taxistes, usuaris de la bici i experts en mobilitat.

El fòrum és un òrgan de participació ciutadana que s'hauria d'haver creat el 2011 amb la Llei de mobilitat de la Comunitat però que, no obstant això, "l'anterior govern no va constituir", ha assenyalat Salvador. Davant d'això, la consellera ha apuntat que "l'actual govern de la Generalitat fa 20 mesos que aplica mesures que afavoreixen la mobilitat, no només per mitjà de les innombrables obres que estem executant en molts municipis de la Comunitat per a millorar la seguretat viària, l'accessibilitat i la mobilitat sostenible en carreteres de la Generalitat, sinó també per mitjà de la revisió del mapa concessional de transport, la creació de l'autoritat metropolitana del transport de València, el Pacte Valencià per la Mobilitat Sostenible i Segura signat per més de 70 ajuntaments, la redacció dels plans de mobilitat sostenible de les àrees metropolitanes o la creació d'aquest fòrum".

Plans de mobilitat metropolitana per al 60 % de la població

En aquest sentit, Salvador ha assegurat que les eines més importants per a aconseguir els objectius marcats per l'actual Generalitat són els plans de mobilitat i ha anunciat que, en breu, s'adjudicaran els tres plans de mobilitat metropolitana (PMoMe) de València, Alacant-Elx i Castelló.

Amb aquests es promouran "accions concretes de mobilitat sostenible per a més del 60 % de la població de la Comunitat i justament en els 83 municipis en què la relació cost-eficàcia de les mesures serà més favorable", ha indicat.

Els PMoMe s'elaboraran amb la més àmplia participació i es concertaran amb els municipis per a treballar i analitzar els resultats de les enquestes de mobilitat, que hauran de servir per a actualitzar o redactar per primera vegada els plans municipals de mobilitat urbana en cada localitat.

A més, la consellera també ha recordat que s'està treballant en l'elaboració d'un nou mapa concessional de transport perquè l'anterior govern va deixar el 80 % de les concessions caducades. "Cal adaptar les línies de transport interurbà a les necessitats actuals i reals en cada zona, així com modernitzar el transport públic a les àrees metropolitanes per a captar un nombre de viatgers molt superior, en detriment del vehicle privat".

"El nostre objectiu —ha dit— és millorar la qualitat de l'aire de les nostres àrees metropolitanes perquè la principal font de contaminació en aquestes és el trànsit rodat i la repercussió que té sobre la salut és molt greu".

Finalment, la consellera ha indicat que el Fòrum de la Mobilitat ha de servir com a "canal de participació i coordinació de les diferents accions" i ha instat els participants a aportar "tots els suggeriments, peticions i inquietuds que hi haja en matèria de mobilitat".

12. SEGUIMENT I REVISIÓ DEL PLA

A partir del conveni de col·laboració entre la Generalitat i l'Ajuntament de València, en matèria de protecció del medi ambient atmosfèric al terme municipal de València, i amb la finalitat de fer un seguiment de la implantació de les mesures i les actuacions establides en l'actualització del Pla de millora de la qualitat de l'aire, es proposa que el grup de treball que ha elaborat aquest pla es conforme com a comissió de seguiment, sense perjudici d'altres organismes i/o agents interessats que en puguen formar part.

Actualment, la comissió està formada per la persona responsable i tècnics del Servei de Qualitat i Anàlisi Mediambiental, Control Acústic i Platges i per la persona responsable i tècnics del Servei de Circulació, Transports i Infraestructures de l'Ajuntament de València. En la Generalitat Valenciana, formarà part la persona responsable de la Subdirecció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental, així com la responsable i els tècnics del Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural i del Servei de Mobilitat Urbana de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori. A més, participen en la comissió dos investigadors de la fundació del Centre d'Estudis Ambientals del Mediterrani (Fundació CEAM).

La comissió tindrà, principalment, les funcions següents:

1. Fer el seguiment i l'avaluació del compliment de les mesures i actuacions establides en el Pla. Per a fer-ho es tindran en compte els indicadors associats a cada actuació i el període determinat de compliment. D'acord amb el punt 5 de l'article 16 de la Llei 34/2007 de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, per a la revisió dels plans es tindran en compte, entre altres aspectes, els indicadors ambientals a què fa referència l'article 19.

2. Proposar l'actualització del Pla, si és el cas i s'acorda, a fi d'incorporar situacions que no s'hagen previst en l'actualitat o hi ha constància que amb les mesures aplicades no s'assoliran els objectius de qualitat en els terminis establits, d'acord amb la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera.

13. BIBLIOGRAFIA I REFERÈNCIES

https://www.valencia.es/

http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/vDocumentosTituloAux/Centro%20Gestion%20Trafico-Introducci%C3%B3n

http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/vDocumentosTituloAux/13E8AC560711B1ADC1257C5B0041648A?OpenDocument&bdOrigen=ajuntament%2Ftrafico.nsf&idapoyo=&lang=1&nivell=6

http://www.valenciaparquecentral.es/

http://www.agroambient.gva.es/web/calidad-ambiental/calidad-del-aire

http://www.prtr-es.es/

http://www.habitatge.gva.es/web/calidad-ambiental/registro-de-instalaciones-de-la-comunitat-valenciana-55450

http://www.habitatge.gva.es/ca/web/movilidad-urbana

http://www.habitatge.gva.es/ca/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde

http://www.ceam.es/GVAceam/programas/METEO/meteo.htm

http://www.mapama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/

http://www.eea.europa.eu/es/themes/air

http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/airbase-the-european-air-quality-database-7

www.eea.europa.eu/es/publications/

Mantilla, E., 2016. Influencia de los procesos mesoescalares en el impacto regional de las emisiones a la atmósfera y sus implicaciones desde el punto de vista de la gestión de la calidad del aire. *Doctor en Ciències Físiques per la Universitat Miguel Hernández d'Elx. Departament de Física i Arquitectura de Computadors*.

Xavier Querol, Fulvio Amato. Institut de Diagnòstic Ambiental i Estudis de l'Aigua (IDAEA), Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC). La Guia, mesures per a millorar la qualitat de l'aire urbà.



CEAM
FUNDACIÓN CENTRO DE ESTUDIOS AMBIENTALES DEL MEDITERRÁNEO

GENERALITAT VALENCIANA

AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

Aprovat pel Consell en data 29-03-2019