

# Document Inicial Estratègic

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE [PMUS] DE FONTANARS DELS ALFORINS

# PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE FONTANARS DELS ALFORINS (VALÈNCIA)

Vàlencia, 2022

---

## PROMOTOR



## EQUIP REDACTOR

### COORDINACIÓ:

IGNACIO DÍEZ TORRIJOS, enginyer agrònom col·legiat 2585, màster en arquitectura del paisatge, doctor per la UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

ANNA BONET ASENSI, arquitecta, màster en arquitectura del paisatge

### SUPPORT TÈCNIC

JULIO DÍAZ GARCÍA, geògraf

IVÁN RAMÓN NAVARRO, geògraf

---

**cercle** Territorio, Paisaje y Arquitectura Coop. V.



**Mcrit** Multicriteria Planning



---

## PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE FONTANARS DELS ALFORINS

---

1. Introducció
2. Abast i contingut del pla
3. Relació amb altres plans i programes: incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials
4. Diagnosi ambiental del sistema de mobilitat
5. Objectius ambientals i indicadors del PMUS
6. Descripció d'alternatives
7. Desenvolupament previsible del pla
8. Potencials impactes ambientals considerant el canvi climàtic



1

## Introducció

---

El present Document Inicial Estratègic (DIE) forma part del procediment d'Avaluació Ambiental Estratègic simplificada del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Fontanars dels Alforins (PMUS d'ara en endavant), en compliment al que estableix la Llei 21/2013 d'Avaluació Ambiental Estratègica, així com a la Llei 05/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana.

Els preceptes pels quals el municipi està obligat a redactar el seu PMUS són els següents:

- La Llei 6/2011, de l'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana estableix el requisit d'elaborar plans de mobilitat urbana en aquells municipis de més de 20.000 habitants, essent el cas del municipi de Fontanars.

L'Avaluació Ambiental Estratègica, EAE, té per objectiu promoure un desenvolupament sostenible mitjançant la integració dels aspectes mediambientals, estudi i proposició d'alternatives i aplicació de mesures en els plans, programes i projectes que puguin tenir efectes significatius en el medi ambient.

L'objectiu primordial de totes les propostes que es plantegen en el PMUS per a Fontanars és el d'avançar cap a una mobilitat sostenible, que suposa una millora en la qualitat de vida dels ciutadans, actuals i futurs, atenent les seves necessitats i proposant un model sostenible de mobilitat on es té en compte els impactes que es generen, tenint en compte el canvi climàtic.

S'analitzen aspectes com el consum de combustibles, emissions generades pel transport i solucions per variar el repartiment modal del municipi, garantint l'accessibilitat de vianants i contribuint al desenvolupament econòmic, social i mediambiental de Fontanars.

El present document es lliura juntament amb l'esborrany del pla per donar inici al procediment simplificat d'elaboració i aprovació de plans.

Atenent al que estableix l'article 18 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental, des de l'inici de la fase de redacció i elaboració del pla o programa, s'avalua:

- Els objectius del Pla.
- L'abast i contingut del pla, al costat dels seus alternatives raonables, tècniques i ambientalment viables.
- Les incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents
- El desenvolupament previsible del Pla.
- Els potencials impactes ambientals tenint en compte el canvi climàtic.



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE FONTANARS DELS ALFORINS



## 2 Abast i contingut del pla

---

Segons l'article 10 de la Llei 6/2011, d'1 d'abril de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, "Els plans municipals de mobilitat inclouran una anàlisi dels paràmetres essencials que defineixin la mobilitat en el moment en què es formulin amb respecte al principi d'accessibilitat universal, els objectius en relació amb la seva evolució a mitjà i llarg termini i aquelles determinacions necessàries per assolir aquests objectius".

Sota aquesta premissa, el PMUS de Fontanars considera escenaris a curt termini de 4 anys, a mig termini fins a 8 anys. Per això, s'establirà que l'abast temporal del present document serà 2030 (tenint en compte que s'aprova a finals de 2019).

Quant a l'abast de l'anàlisi del municipi en matèria de mobilitat, el mateix article de la Llei de mobilitat determina: "Les determinacions dels plans de mobilitat s'estendran al disseny i dimensionament de les xarxes viàries i de transport públic, a les infraestructures específiques per a vianants i ciclistes, a les condicions de seguretat i eficàcia per a la circulació de vianants i ciclista, al sistema d'estacionament i als aspectes de l'ordenació urbana rellevants a l'hora de determinar aspectes quantitius i qualitius de la demanda de transport, com ara les densitats urbanístiques, la integració d'usos, la localització de serveis i altres usos atractors de transport, i altres semblants". Aquestes determinacions s'han seguit en la redacció del document d'anàlisi i diagnòstic del PMUS de Fontanars.

El PMUS, per tant, és l'instrument per planificar la mobilitat del municipi de Fontanars tenint present tots els modes de transport que en formen part, tant de persones com de mercaderies.

El Pla vol aconseguir que els desplaçaments siguin el màxim de sostenibles, eficients i adaptats a les necessitats de la ciutadania.

En els plans de mobilitat urbana s'hauran d'establir aquelles mesures que van en la línia següent

- a) Configuren un model de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu.
- b) Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- c) Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- d) No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- e) Aporten més seguretat en els desplaçaments.
- f) Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

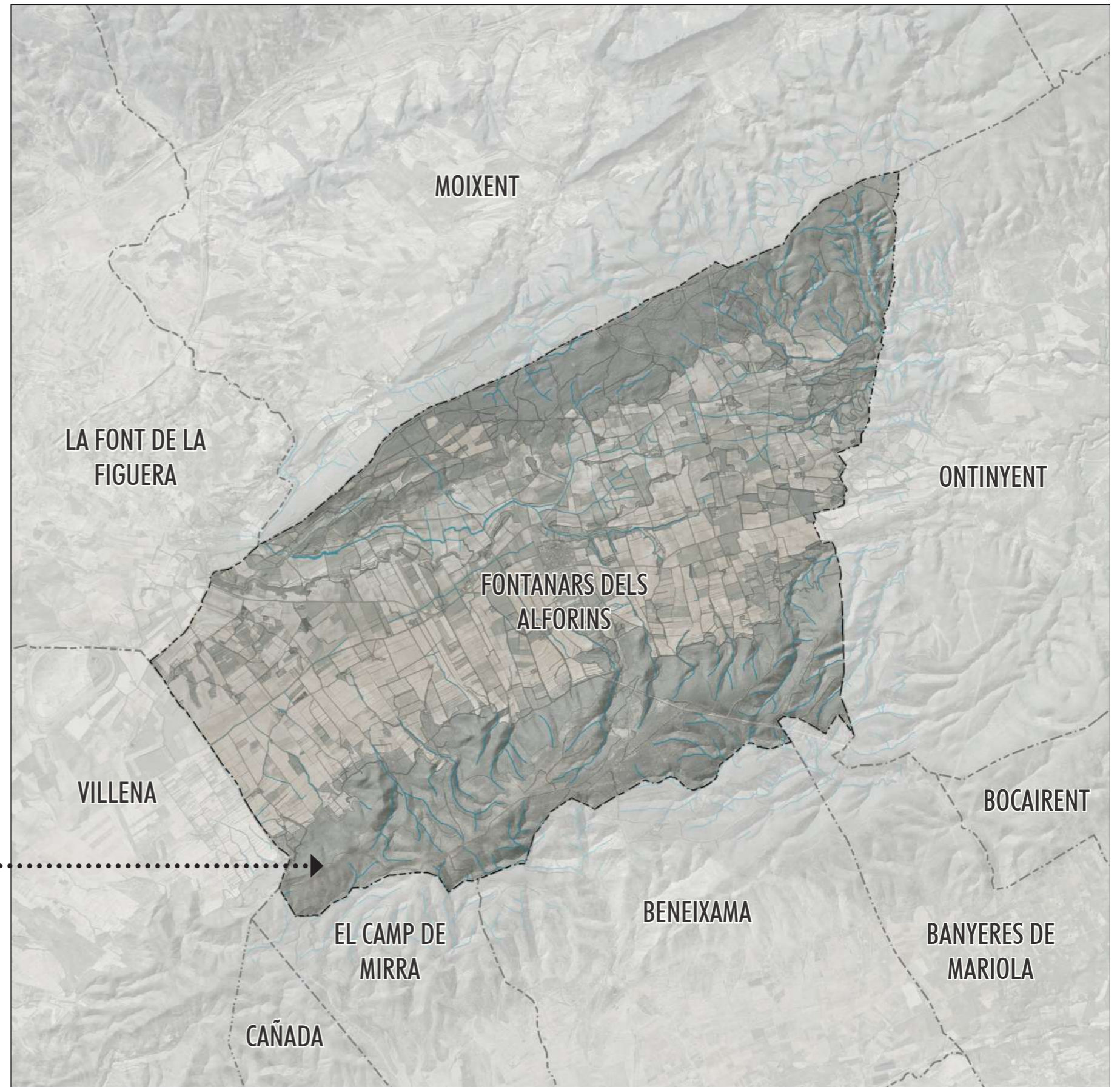
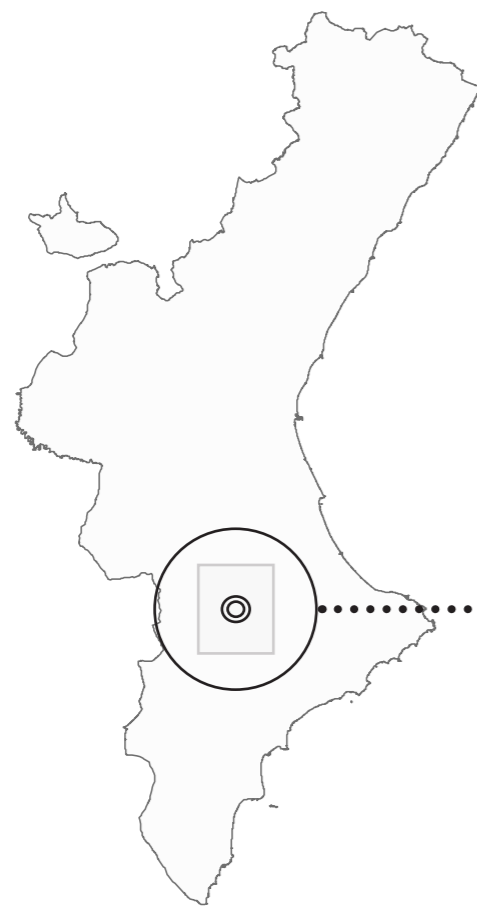
El PMUS de Fontanars detallarà les actuacions de competència municipal a realitzar a la ciutat en matèria de mobilitat.

Els objectius estratègics específics del PMUS de Fontanars, en els quals s'emmarquen les propostes del Pla d'acció del present PMUS, són els següents:

- **Potenciar els desplaçaments a peu** afavorint les condicions per a la mobilitat dels vianants destinant major superfície a l'espai públic, de major qualitat en termes d'accessibilitat i seguretat.
- **Fomentar l'ús de la bicicleta**, tant a nivell urbà com intramunicipal, creant les condicions infraestructurals, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per la seva utilització.
- **Millorar la xarxa de transport públic** per fer-la més eficient, segura, accessible, confortable i ben connectada.
- **Fomentar la intermodalitat amb el transport públic.**
- **Racionalitzar l'ús del vehicle privat** i assegurar l'ús adequat i segur.
- **Garantir una distribució àgil i ordenada de la càrrega i descàrrega de mercaderies.**
- **Educar, informar i sensibilitzar** la ciutadania cap a uns valors de mobilitat sostenible, saludable i segura.
- **Fomentar els combustibles i tecnologies menys contaminants.**

L'actuació que suposa el present Pla de Mobilitat Urbana Sostenible pretén afectar la totalitat del terme municipal de Fontanars dels Alforins.

Fontanars és un dels municipis menys poblats de la Comunitat Valenciana, en concret, de la província de València, a la comarca de la Vall d'Albaida. Al nord limita amb els municipis de La Font de la Figuera i Moixent, a l'est amb Ontinyent, al sud amb Banyeres de Mariola, Beneixama i El Camps de Mirra, i a l'oest amb Villena.



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE FONTANARS DELS ALFORINS

3

Relació amb altres plans i programes: incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials

---

### 3. Relació amb altres plans i programes: incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials



Per a justificar l'incidència del PMUS sobre altres plans sectorials i territorials, com s'ha recollit tant en l'esborrany del Pla, com en el present document, les propostes definides en el present PMUS se focalitzen en la zona urbana sent l'àmbit principal d'actuació de competència municipal.

Així doncs, el PMUS d'ha de coordinar-se amb les diferents plans supramunicipals, normatives i recomanacions que realitzen, altres administracions, en l'àmbit de la planificació de la mobilitat.

A continuació es fa una síntesi de les principals normatives sobre mobilitat i medi ambient de rang superior que s'han considerat per a la elaboració del PMUS de Fontanars. S'indica en primera instància el marc europeu en el qual la política de transports ha sigut un eix de la cooperació europea per al desenvolupament sostenible del transport i la referència continua que es fa millorar la mobilitat dels ciutadans, a fomentar els modes de desplaçament més sostenibles, a reduir la petjada ambiental, a elaborar plans de mobilitat urbana. Posteriorment s'esmenen el marc legal i plans de l'àmbit estatal, autonòmic i local.

#### MARC EUROPEU

El **Llibre Blanc del Transport**: "La política europea de transports de cara al 2010" publicat al 2001 i posteriorment la nova versió de 2011 **Llibre Blanc del Transport "Full de ruta per a l'Àrea Única del Transport Europea-Cap a un sistema de transport competitiu i de recursos eficients"**, des d'Europa es vol avançar cap a una política de suport a la mobilitat i a la reducció de la petjada ambiental en el sector de transports. La política de transports es basa en la necessitat de creació d'un espai únic europeu del transport que permeti una major accessibilitat i mobilitat dels ciutadans.

El Llibre Blanc, a més de l'estratègia, fa propostes d'accions concretes a desenvolupar en diferents àrees. En matèria de mobilitat urbana integrada fa propostes com els **Plans de Mobilitat Urbana** (COM (2011) 144 final).

Altres estratègies i plans en matèria de transport i mobilitat:

- **Pla d'Acció de Mobilitat Urbana** (COM(2009) 490 final), que estableix un marc coherent per a iniciatives de la UE sobre mobilitat urbana, fomentant i donant suport a el desenvolupament de polítiques de mobilitat urbana sostenible que contribuïsquen a aconseguir els objectius generals de la UE.
- **EUROPA 2020, "Una estratègia per a un creixement intel·ligent, sostenible i integrador"**, (COM 2010), El desenvolupament d'un nou sistema de transport intel·ligent, ecològic i integrat és un dels set reptes socials identificats per la Comissió Europea en el programa Horitzó 2020. L'objectiu fonamental d'aquest repte és aconseguir un sistema europeu de transport més eficaç en l'ús dels recursos, que siga respectuós amb el clima i el medi ambient i funcione amb seguretat i sense fissures en benefici de tots els ciutadans, l'economia i la societat. I en aquest context, s'incideix en la millora del transport i la mobilitat en les zones urbanes.
- **Llibre Verd, "Cap a una nova cultura de la mobilitat urbana"** (COM (2007) 551), nascut a partir de la revisió intermèdia del Llibre blanc del transport 2001, que pretén aprofitar al màxim l'ús de totes les maneres de transport i organitzar la «comodalitat» entre les diferents maneres de transport col·lectiu (tren, tramvia, metre, autobús i taxi) i entre les diverses maneres de transport individual (a peu, amb automòbil i bicicleta).

#### MARC ESTATAL

El marc legal estatal que regula en l'actualitat el transport terrestre està basat en la **Llei 16/1987 d'Ordenació dels Transports Terrestres** (LOTT), de 30 de juliol i el seu corresponent Reglament aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, així com, a efectes competencials, en la Llei orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de Delegació de Facultats de l'Estat en les Comunitats Autònomes

en relació amb els transports per carretera i per cable (Disposició Addicional Primera i Segona sobre la vigència dels Convenis de 1950). B.O.E. de 31 de juliol. La LOTT i el seu Reglament constitueixen el marc normatiu general del transport terrestre a Espanya incloent, en part, l'urbà.

La **Llei 2/2011, de 4 de març, d'Economia Sostenible** recull en el seu Títol III disposicions relatives a la sostenibilitat ambiental, en concret, en el Capítol III es detallen les mesures d'impuls per a transformar el sector del transport, una de les quals és **l'elaboració de plans de mobilitat** com a eina per a fomentar l'ús de maneres de transport amb un menor cost social, ambiental i energètic.

**L'Estratègia Espanyola de Mobilitat Sostenible (EMMS)** introdueix la figura dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible amb la finalitat d'impulsar un conjunt d'actuacions per a aconseguir desplaçaments més sostenibles (a peu, bicicleta i transport públic), que siguin compatibles amb el creixement econòmic, aconseguint amb això una millor qualitat de vida per als ciutadans i futures generacions. Implantar plans de mobilitat en tots els nuclis que presten el servei de transport públic, sense excloure la possibilitat d'aplicació en ciutats de xicoteta grandària.

#### MARC AUTONÒMIC

- **Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana**. [2011/3979], encàrrec a les administracions públiques autonòmiques un paper central de cara a impulsar patrons equilibrats de mobilitat i, en particular, l'ús del transport públic i la potenciació dels desplaçaments amb bicicleta i a peu.

La llei incloïa els Plans de Mobilitat com queda reflectit al Capítol III. Art.9: "Els plans de mobilitat són els instruments que concreten, en un àmbit o implantació determinada, els objectius plantejats en aquesta llei, i en particular el gradual progrés cap a patrons més equilibrats de mobilitat, amb participació creixent de les maneres no motoritzades i del transport públic. Tals plans defineixen igualment les accions i

estratègies a emprendre amb vista a aconseguir tals objectius, servint per tant de marc de referència a la planificació concreta en matèria de serveis públics de transport, d'infraestructures i de la resta d'accions en relació amb el condicionament de l'espai urbà".

- **Estratègia Valenciana davant el Canvi climàtic 2013-2020** aprovada pel Consell de la Generalitat el 22 de febrer de 2013, i la seua revisió on es defineixen mesures en matèria de reducció de les emissions contaminants, millora de la mobilitat, distribució modal i vehicles.

EL PMUS actuarà per a portar en davant els objectius fixats per l'EVCC.

- **Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, La Vall d'Albaida (2011)**. L'objectiu de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) a La Vall d'Albaida és aprofitar els oportunitats territorials, millorar la qualitat de vida dels ciutadans i el desenvolupament sostenible del territori a través d'una visió estratègica amb horitzó al 2030. Entre els objectius específics destaquen: consolidar la infraestructura verda; desenvolupar un sistema d'assentaments que ocupi el territori de manera racional; dissenyar un esquema d'infraestructures de comunicació, hídriques i energètiques; i desenvolupar activitats econòmiques basades en la qualificació del territori i la innovació.

Des de l'ETCV s'incentiva als ajuntaments a desenvolupar actuacions que permeten millorar la mobilitat sostenible a la comarca de La Vall d'Albaida. Concretament, per a tractar de fomentar fórmules innovadores de l'activitat turística a la comarca, des de l'ETCV es proposa per a Fontanars la creació d'una ruta que mostre el procés d'elaboració integral del vi, i una ruta d'artesanía.

Respecte a les infraestructures de comunicació, l'ETCV fa propostes per al conjunt de La Vall d'Albaida que afecten el municipi de Fontanars, com:

1. Culminar l'autovia central (A-7).
2. Culminar l'autovia CV-60 Gandçia-L'Olleria.
3. Actuacions AEROPAT a la comarca.
4. Configurar una xarxa ciclista de La Vall d'Albaida.

- **Pla d'Acció Territorial de les Comarques Centrals (Esborrany, 2019)**. Aquest pla té com a objectiu marc la consecució d'un espai resilient i equilibrat, basat en un model territorial articulat entorn d'una xarxa de ciutats mitjanes ben distribuïdes en el territori, i on els processos de cooperació entre elles i els seus actors socioeconòmics han de ser l'element que defineixi la seua posició. Les funcions del pla s'articulen en objectius desenvolupats en tres grans blocs temàtics: la infraestructura verda del territori, el sistema d'assentaments urbans i les infraestructures de mobilitat.

Crear carrils VAO, fomentar l'ús del vehicle compartit o potenciar els desplaçaments per als vianants i amb bicicleta són algunes de les propostes que recull el pla en matèria de mobilitat.

## MARC LOCAL

### Pla General de Fontanars dels Alforins

El Pla General de Fontanars recull, en les seues Directrius relatives a la qualitat de vida dels ciutadans, aspectes relacionats amb el transport públic i la mobilitat enfocats a millorar la qualitat del medi ambient urbà. El PMUS donarà resposta als següents aspectes recollits en l'apartat 1.2.2.:

- "Protegir i reservar el sòl necessari per a les vies de comunicació en el municipi, conforme a la legislació sectorial sobre aquest tema, i incloure-les en la Xarxa Primària o Estructural de dotacions públiques.
- Dotar al nucli urbà i les seues ampliacions d'un vial perimetral que permeti accedir a les diferents àrees sense travessar la població.

- Condicionar recorreguts per als vianants i carrils-bici, separats del trànsit rodat i assegurances, que permeten la connexió interurbana i l'accés als equipaments i dotacions que conformen l'ordenació estructural.

- Dotar d'aparcaments per a bicicletes a les principals dotacions i àrees urbanes.

- Fomentar les connexions amb el transport públic, especialment amb el ferrocarril, i la intermodalitat amb la bici.

- Limitar el trànsit i aparcament de vehicles privats en el nucli urbà de la població, particularment en la zona de Nucli Històric Tradicional BRL, sense perjudici per als residents ni per a les activitats legalment establides en ell.

- Destinar a aparcament de vehicles àrees en els accessos a la població. Per a millorar la seua integració en el paisatge, enjardinar-les en les vores amb arbres de copa gruixuda i arbustos amb una certa densitat, permetent també el seu ús com a espai lliure quan no estiguen ocupats per vehicles.

- Dotar a les àrees urbanitzables confrontants amb zones forestals, d'eixides alternatives o d'emergència connectades a la xarxa viària principal del municipi i d'espais que permeten el gir en els vials amb una sola eixida per a vehicles, com a mesura de seguretat enfront d'incendis forestals i per a facilitar la seua accessibilitat".

A més, en el mateix article del Pla General, es proposa fomentar la implantació de serveis regulars de transport públic col·lectiu i d'instal·lacions que faciliten la intermodalitat en els mitjans de transport. Des del PMUS també es donarà resposta a aquesta reclamació estudiant possibilitats de transport col·lectiu i instant l'obertura de línies de transport públic.

De la mateixa manera, el Pla de Mobilitat preveu garantir el compliment dels següents articles recollits en el Pla General:

### 3. Relació amb altres plans i programes: incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials



- Article 10.1.2. Condicions Generals, apartat 3. "S'haurà de prohibir circular per zones urbanes a velocitat superior a 30 km/h i a vehicles pesants, excepte per circumstàncies degudament justificades i prèvia autorització municipal, compatibilitzant el trànsit motoritzat amb el ciclista i donant preferència a aquests últims (cicle-calles)".
- Article 10.1.2. Condicions Generals, apartat 4. "En el tram viari confrontant a la parcel·la educativa s'haurà de limitar la velocitat del trànsit al compatible amb aquest ús, d'acord amb l'administració competent en aquesta via, contribuint a la seguretat viària i a la reducció del soroll.
- Article 10.1.7. Condicions particulars per als carrils-bici:
  1. Hauran de tindre una amplària mínima de 3 m en vials interurbans, i de 2 m conforme a l'Art. 131.f del ROGTU en vials urbans. La zona de domini públic de les infraestructures interurbanes per a l'ús de vianants i ciclistes comprendrà l'àmbit assenyalat en l'Art. 75.1.b. de la L.Mobilitat.
  2. Hauran de trobar-se a diferent nivell de les calçades de trànsit motoritzat, o separades d'aquestes per tanca, vorada o marques viàries contínues, excepte en encreuaments senyalitzats. En vials interurbans, la separació serà obligatòriament mitjançant tanca d'arbustos, d'amplària mínima 1 m, i haurà de comptar amb arbratge d'alineació en la vora exterior.
  3. No podran situar-se a menys de 60 cm de les bandes d'aparcament.
  4. No podran reduir les amplàries mínimes establides per a voreres o passos per als vianants establides en l'Art.131.d. del ROGTU.
  5. Tota la seua amplària haurà d'estar senyalitzada amb paviment diferent al dels vials de trànsit motoritzat o per als vianants, excepte quan s'integren en zones verdes o rústiques,

sempre amb acabat no reflector i lliure d'obstacles, i drenatge de pluvials en sentit transversal al carril. Fora dels vials urbans, aquest paviment haurà de ser de material porós continu. En zones forestals haurà de ser de terra compacta amb acabat d'arena, igual que les pistes forestals.

6. Tots els encreuaments de calçades des del carril-bici hauran d'estar senyalitzades i comptar amb rampes, amb les condicions indicades per al nivell adaptat en la normativa en matèria d'accessibilitat al mig urbà (Ordre de 9-6-04 de la CTV).

7. En vials d'amplària superior a 15 m, entre el carril-bici i la calçada de trànsit motoritzat haurà d'existir arbratge d'alineació.

8. Hauran de comptar amb enllumenat quan comuniquen àrees urbanes o discórreguen per elles.

9. S'haurà de fomentar la intermodalitat de la bici amb el transport públic, especialment amb el ferrocarril, entre les estacions més pròximes i el nucli urbà de Fontanars dels Alforins.

10. Hauran de complir les condicions assenyalades en les disposicions sobre Senyalització de Vies ciclistes a la Comunitat Valenciana (Juny 2001, COPUT).

11. No es requerirà diferenciar el carril-bici de la calçada en les cicle-calles (de velocitat màxima no superior a 30 km/h i en les quals tenen preferència les bicicletes).

12. Els recorreguts ciclistes i per als vianants hauran de compatibilitzar els aspectes paisatgístics i d'ús públic amb els aspectes ambientals de preservació de la naturalesa i biodiversitat. Per a això hauran d'adaptar-se en la mesura del possible als camins existents i a la topografia, evitant alterar-la, realitzar-se amb materials concordats al seu entorn i limitar

el pas en les zones a preservar de l'accés públic per a la conservació dels seus valors ambientals.

#### Pla Urbà d'Actuació Municipal Fontanars dels Alforins

Els objectius del PMUS estan alineats amb els plantejats en el Pla Urbà d'Actuació Municipal de Fontanars dels Alforins, en concret:

- Ob.01. Planificar el verd urbà dones del punt de la infraestructura verda cercant la màxima connectivitat i una distribució equitativa en la trama urbana.
- Definir l'eixos principals per a convertir-els en corredors verds que connecten entre si els equipaments municipals i els espais públics existents amb els espais naturals de l'entorn.
- Ob.02. Implantar una ruta verda pel perímetre urbà amb prioritat per als vianants i ciclistes. Aquesta ruta pretén connectar els espais públics del nucli urbà (carrers, plaus, parcs i jardins) amb els espais naturals perifèrics pròxims (el Parterri, el Barranc de Fontanars, Les Piles, el Balcó, els Cellers, els Forns, etc.).
- Ob.03. Millorar la qualitat dels parcs i jardins existents al municipi. Introduint vegetació, generant espais d'estada amb ombra i equipant aquests espais per diferents grups d'edat (mobiliari, jocs, senyalística, il·luminació, etc.). Millorar la qualitat i permeabilitat dels superfícies.
- Ob.04. Dotar de caràcter, presència i unitat a totes els entrades al nucli urbà de Fontanars, ja que aquestes són la carta de presentació de la localitat.
- Ob.06. Transitar cap a un model de poble amb un espai públic que prioritzi clarament els vianants i sistemes de mobilitat sostenible reduint la presència del cotxe al mínim imprescindible. D'aquesta manera la imatge del poble, dones del seu espai públic de qualitat, seriosa més verda, agradable,



accessible i segura per als persones.

- Ob.07. Endreçar i racionalitzar al mínim imprescindible la circulació de pas i accés del vehicle privat a l'espai públic de forma progressiva.

Optimitzar i endreçar l'espai disponible a carrers per a aparcar vehicles privats.

- Ob.08. Re-equilibrar l'ús de l'espai públic donant més espai als medis no motoritzats, millorant l'accessibilitat i la seguretat als àrees de centralitat o de major afluència.

Millorar la xarxa de vianants del municipi de Fontanars.

- Ob.09. Fomentar els moviments a peu dins el propi nucli, pacificant els carrers, limitant l'arribada de vehicles privats al mínim imprescindible i afavorint l'ús de bicicletes i patinets a través d'itineraris segurs.



## 4 Diagnosi ambiental del sistema de mobilitat

---

### 4.1. VARIABLES TERRITORIALS AMB INCIDÈNCIA SOBRE LA MOBILITAT

- Fontanars se situa, a l'interior, en un punt mig aproximat entre les ciutats de València i Alacant. A més, disposa d'una connexió pròxima per autopista i està connectada per carretera amb altres ciutats d'importància a la comarca com la Font de la Figuera i Ontinyent.
- Localment la població es concentra en el nucli urbà de Fontanars. També trobem nuclis com el de Cases de Vidal i població disseminada pel municipi, encara que molt residual en comparació amb la que habita en el nucli urbà.
- Es constata el decreixement de la població de Fontanars. Dones de l'any 1996 fins a 2010, de manera general, és mostra una tendència a l'alça de la població. No obstant això, és mostra una certa tendència descendent dones de l'any 2010 (1.038 habitants), amb uns certs repunts en 2015 i 2017, fins a aconseguir la xifra actual de 959 habitants, la més baixa per als últims 26 anys. Esmentar que per a l'any 1997 no és tenen dades de població.
- Els equipaments públics se situen en el nucli de Fontanars, ja siguen centres educatius, esportius, de salut o edificis de l'administració.
- Al 2021 Fontanars dels Alforins presentava un índex de motorització de 918 vehicles/1.000 habitants, igual a la mitjana comarcal i superior a la mitjana valenciana (774 veh/1.000 hab).



## 4.2. MOBILITAT

### 4.2.1. Xarxes de mobilitat

#### VIANANTS I BICICLETES

- Manca de una xarxa estructurada de mobilitat per vianants i per ciclistes.
- Existeix una urgència de vertebració nord-sud en el nucli urbà mitjançant una xarxa per als vianants i ciclista segura, i amb arbratge.
- En els espais de centralitat, com la plaça Verge del Rosari i Alqueria dels Àlbers, seria necessari millorar la mobilitat per als vianants, especialment, per la proximitat de l'accés nord (CV-6551).
- És necessari millorar l'accés al Col·legi Públic Comte Salvaterra d'Àlava, especialment amb bicicleta. La seguretat és un aspecte clau de l'accessibilitat a les escoles.
- Falta una via o passeig arbrat, amb protagonisme per als vianants i ciclista, que funcione com una ronda del poble i que vertebrer les entrades a aquest.
- La gran majoria dels voreres de Fontanars mesura menys d'un metre (72,22% del total dels carrers).
- Les restants voreres (27,78%) compten almenys amb dos metres d'ample (quatre en Comte Salvaterra d'Àlava i la Ronda sud), és a dir, tenen la possibilitat de ser accessibles.
- Els voreres del municipi no estan adaptades per a vianants amb discapacitat. No presenten rampes en els encreuaments, ni paviments botonats per a persones invidents.

- Dels 23 encreuaments per als vianants comptabilitzats en el nucli urbà de Fontanars, 11 compten amb gual accessible (el 47,87% del total). Dels restants, 6 són guals per als vianants amb gual (26,09%) i els altres 6 guals per als vianants sense gual (26,09%).
- No existeixen en l'actualitat carrers amb 'prioritat invertida de trànsit', ni carrers amb delimitació 30.
- No existeix en el nucli urbà de Fontanars carril bici algun. Únicament trobem connexió ciclista entre el poble i Ca Vidal.
- Tampoc existeix en Fontanars aparcament de bicicleta en carrer.

#### TRANSPORT PÚBLIC

- Fontanars dels Alforins no disposa d'oferta de transport públic urbà ni interurbà.
- Existeix una marquesina en l'avinguda Comte Salvaterra d'Àlava 14 però el seu ús és per al servei d'autobús escolar que connecta el municipi amb Ontinyent.
- Inexistència d'un servei ferroviari.

#### VEHICLE PRIVAT

- Jerarquització funcional adequada de la xarxa viària en termes generals: el gruix de vehicles tendeix a concentrar-se en les vies millor preparades.
- L'estimació del grau de saturació posa de manifest que en un dia feiner tota la trama dels carrers funciona sense problemes

de congestió (veure plànol inferior). Cap dels carrers supera el 20% de grau de saturació de la seva capacitat.

- La carretera C-655, en el tram urbà de Fontanars dels Alforins és el punt amb un major grau de saturació amb un grau de saturació del 4,8%, seguit del c. Comte Salvatierra amb un 3,1% (a l'alçada de la intersecció amb el c. Rei Alfons XIII).

#### APARCAMENT

- No hi ha representativitat d'oferta regulada d'aparcament. El 97,2% són places lliures, i el restant 2,7% és aparcament tolerat.
- Únicament es disposa d'una plaça regulada per a persones de mobilitat reduïda.
- L'oferta d'aparcament en calçada no es correspon en cap manera amb la demanda d'aquest. Fent una estimació, en trobem en calçada més de 1.500 places d'aparcament (enfrent de 918 vehicles registrats i 959 habitants).

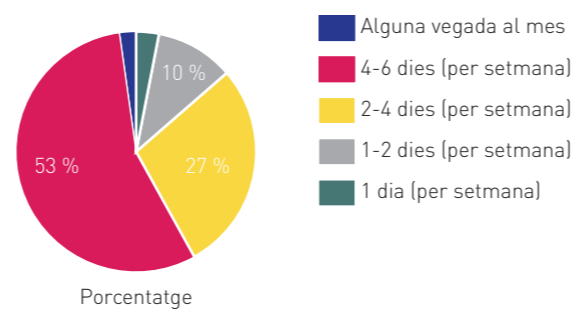
## 4.2.2. Fluxos de mobilitat

En l'enquesta de mobilitat en línia s'ha preguntat als enquestats si treballen dins o fora de Fontanars a fi de conèixer els patrons de mobilitat. Dels enquestats, el 41% declara treballar en Fontanars, mentre que el restant 59% ho fa en un altre terme municipal.

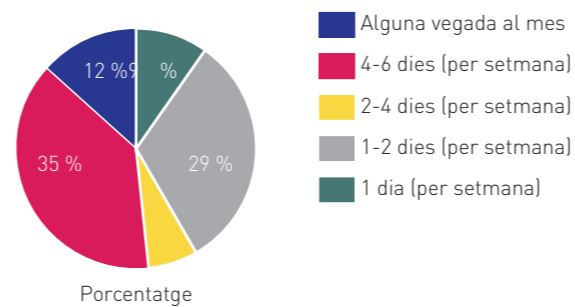
Dels quals treballen en Fontanars, únicament el 35% declara usar el cotxe entre 4-6 dies a la setmana. El 38% dels enquestats que treballen en Fontanars no usa el cotxe més de 2 dies a la setmana, i el 12% l'usa alguna vegada al mes o directament no l'usa.

No obstant això, dels que treballen en un altre terme municipal, el 53% usa el cotxe entre 4-6 dies a la setmana, i el 27% entre 2-4 dies. Únicament el 20% ho usa menys de 2 dies a la setmana.

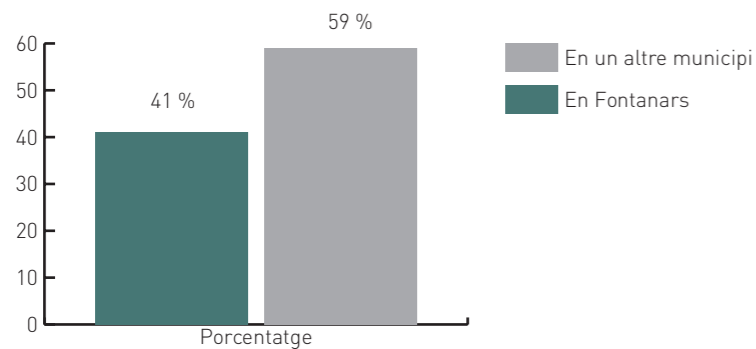
### Ús del cotxe en els desplaçaments externs



### Ús del cotxe en els desplaçaments interns



### Proporció de població enquestada segons lloc de treball



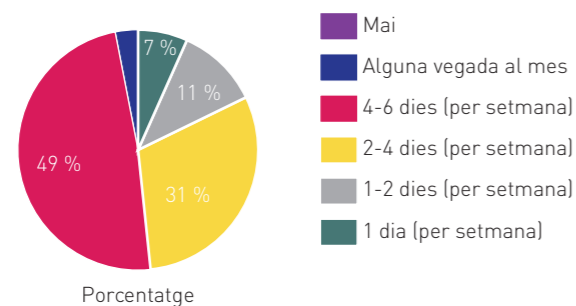
### 4.2.3. Repartiment modal

Gràcies a l'enquesta en línia duta a terme per a la realització de la Diagnosi podem conèixer el repartiment de cada manera de transport.

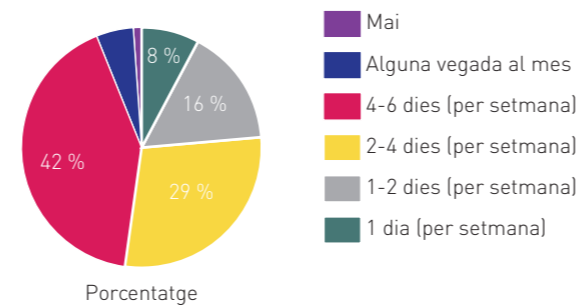
La majoria dels enquestats (80%) declara caminar com a mitjà de transport entre 2 i 6 dies a la setmana.

Un percentatge similar (71%) utilitza el cotxe com a mitjà de transport entre 2 i 6 dies a la setmana. Un 24% dels enquestats declara no usar el cotxe més de 2 dies a la setmana per a desplaçar-se en el municipi.

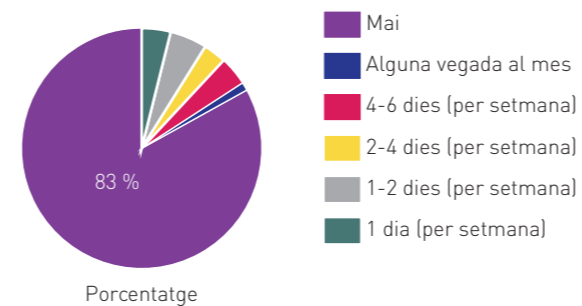
A peu



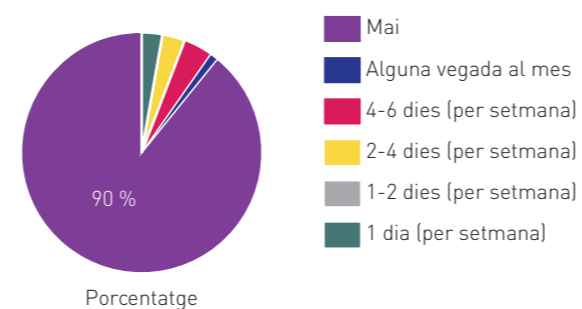
Cotxe



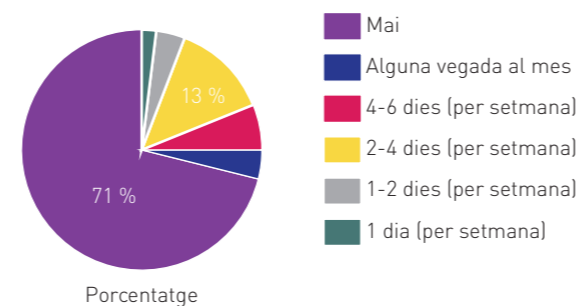
Moto



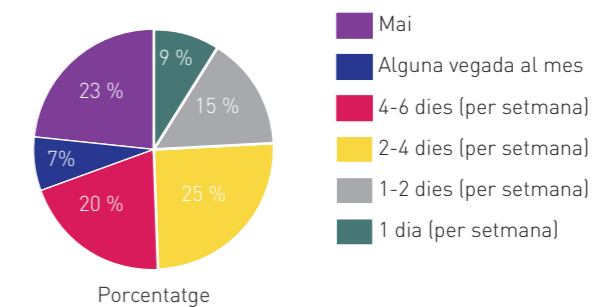
Vehicle de mobilitat personal (VMP)



Furgoneta



Bicicleta



Com es mostra en els gràfics, tant les motos com els vehicles de mobilitat personal com la furgoneta són els mitjans de transport menys utilitzats (entre un 71 i un 91% dels enquestats declara no usar-los mai). D'ells destaca la furgoneta, usada per un 13% dels enquestats entre 2 i 4 dies a la setmana.

Al no comptar Fontanars amb transport públic, els desplaçaments externs (cap a altres municipis) tenen lloc a través del vehicle privat motoritzat en la seua immensa majoria.

### 4.2.4. Accidentalitat

Segons les dades publicades per la Direcció General de Tràfic (DGT), al municipi de Fontanars dels Alforins durant el període de 2014-2019 no es va registrar cap tipus d'accident viari.

### 4.2.5. Ocupació de l'espai públic

Pel que fa a l'ocupació de l'espai públic per part dels modes no motoritzats, es presenten els següents indicadors:

- La superfície destinada al vianant en tot el municipi correspon a 22.419 m<sup>2</sup>.
- El 72,22% de les voreres no és accessible per a persones amb mobilitat reduïda (menys d'un metre d'ample), i les que són accessibles únicament es troba en la ronda sud i en Avinguda Comte Salvaterra d'Àlaba.
- Del total de passos per als vianants, el 47,87% estan adaptats per a persones de mobilitat reduïda.
- El municipi no compta amb xarxa de carril bici, ni aparcaments habilitats per a aquestes.



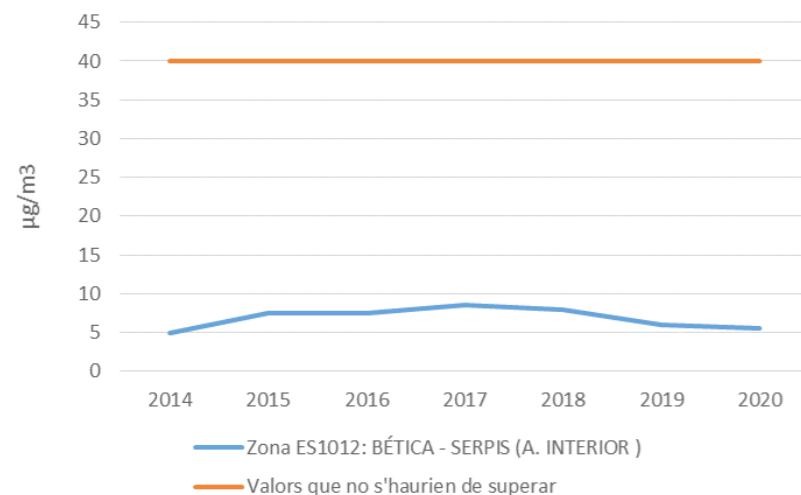
## 4.3. VECTORS AMBIENTALS

### 4.3.1. Qualitat de l'aire

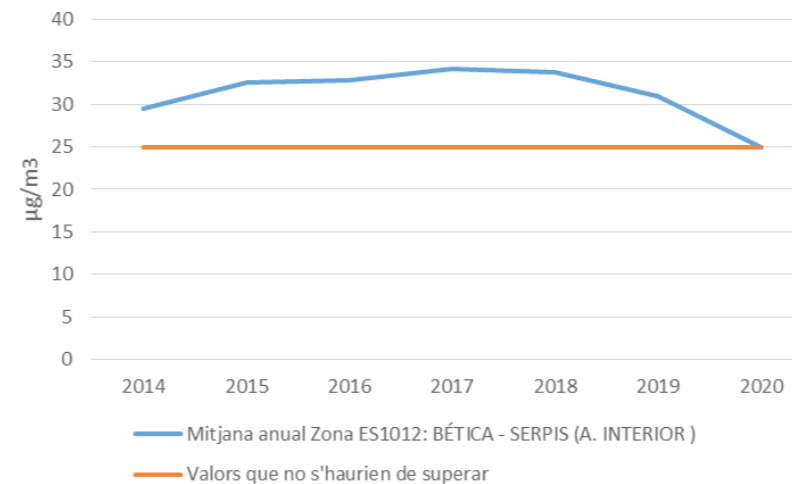
El municipi de Fontanars dels Aforins no disposa d'una estació de mesura de qualitat de l'aire, per això s'han tingut en compte els valors enregistrats a les estacions de l'estació de Alcoi i Ontinyent. Alcoi i junyent formen part de la Zona ES1012: Bética-Serpis (A.interior).

A la Zona ES1012: Bética-Serpis (A.interior), no s'han superat els nivells de qualitat de l'aire de diòxid de nitrogen (NO2) ni de partícules en suspensió (PM10). Com es pot veure a la figura que hi ha a continuació, pel que fa als valors d'ozó troposfèric (O3) es van superar els nivells durant els anys 2014 i 2020.

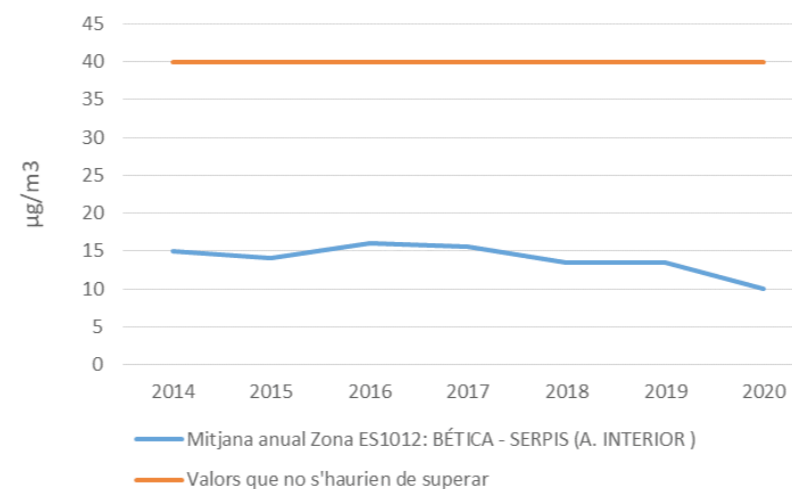
En general la tendència dels tres principals contaminants (NO2, O3 i PM10) és a disminuir durant els darrers anys.



Evolution of nitrogen dioxide NO2 at Alcoi and Ontinyent  
Font: RVVCCA. Generalitat Valenciana



Evolution of tropospheric ozone (O3) at Ontinyent  
Font: XVPCA. Generalitat Valenciana



Evolution of suspended particulate matter <10 microns (PM10) at Alcoi and Ontinyent  
Font: XVPCA. Generalitat Valenciana

En conclusió, les dades mostren que Fontanars dels Aforins es troba per sota dels nivells màxims legals de la UE quant a contaminants atmosfèrics. Tanmateix, cal tenir en consideració que, d'ençà setembre de 2021, l'Organització Mundial de la Salut (OMS) recomana reduir els límits límit saludables en determinades partícules:

| Contaminant | Llindar legal UE | Nou llindar OMS |
|-------------|------------------|-----------------|
|             |                  |                 |
|             |                  |                 |

Comparativa entre els límits legals establerts a la UE i els recomanats per la OMS  
Font: XVPCA. Generalitat Valenciana

## 4.3.2. Consums energètics i emissions de contaminants i GEH

A continuació es detalla la metodologia emprada pel càlcul del consum de combustible i les emissions de contaminants associades a la mobilitat:

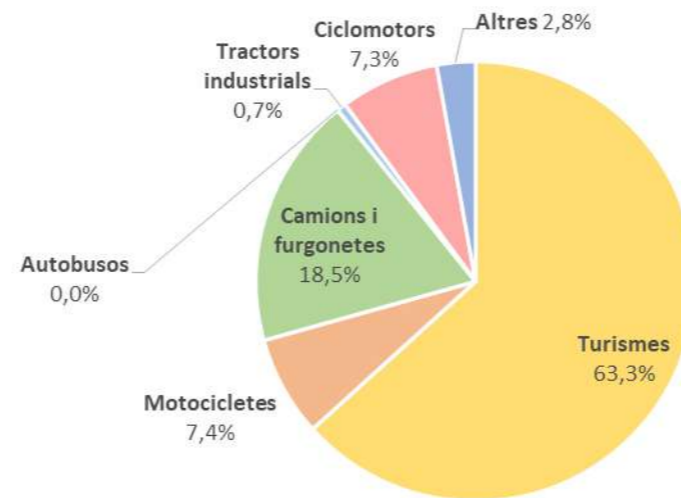
- Estimació del parc de vehicles que circula per la xarxa viària de Fontanars dels Aforins amb el detall del tipus de vehicle (turisme, furgoneta, moto, etc.), del tipus de combustible utilitzat (dièsel, gasolina, elèctric, etc.) i de la categoria Euro (Pre-Euro, Euro I-VI).
- Obtenció de les corbes mitjanes de consum i emissions del parc de vehicles del municipi.
- Determinació dels veh-km per modes.
- Càlcul del consum i de les emissions associades a la mobilitat per modes.

### Parc de vehicles

S'ha realitzat una estimació del parc de vehicles que circula per la xarxa viària de Fontanars amb el detall del tipus de vehicle (turisme, furgoneta, moto, etc.), del tipus de combustible utilitzat (dièsel, gasolina, elèctric, etc.) i de la categoria Euro (Pre-Euro, Euro I-VI). Les dades de la DGT es troben actualitzades per a 2022, a excepció de les que fan referència a l'antiguitat del parc (any de matriculació) i, per tant, tipologia del vehicle segons categoria Euro.

El tipus predominant són els turismes, que representen un 62,3%

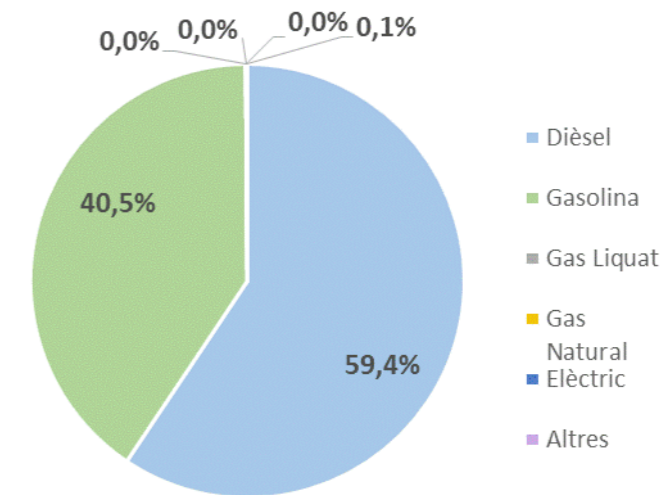
del parc de vehicles, seguits de les furgonetes i les motocicletes que suposen el 17,1% i el 9,0% del total. La resta de vehicles sumats representen el 11,6% restant del parc.



Distribució del parc de vehicles a Fontanars dels Alforins per tipus

Font: Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana (2021)

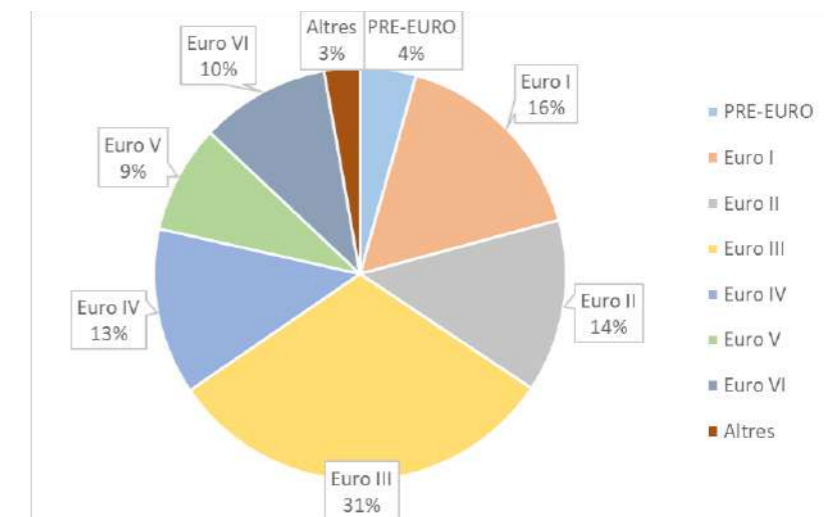
Els combustibles predominants són el dièsel (59,4%) i la gasolina (40,5%), mentre que els combustibles alternatius, com el gas líquat de petroli (GLP), el gas natural comprimit (GNC) i el elèctrics suposen agrupats un 0,0%.



Distribució del parc de vehicles a Fontanars dels Alforins per combustible

Font: DGT (2022)

Seguidament, es representa el parc de vehicles per categoria Euro:



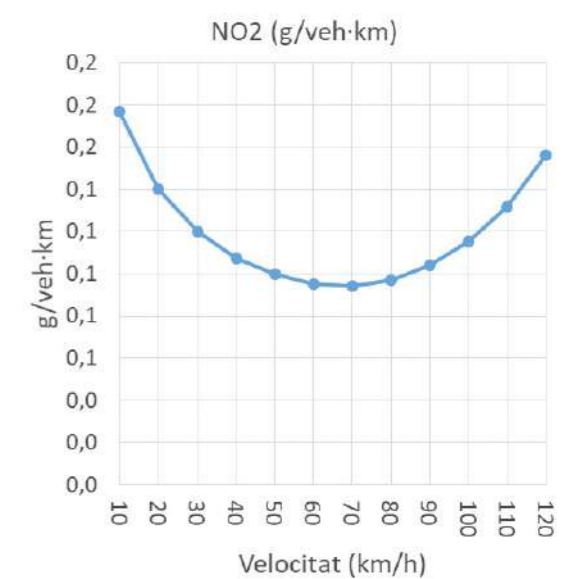
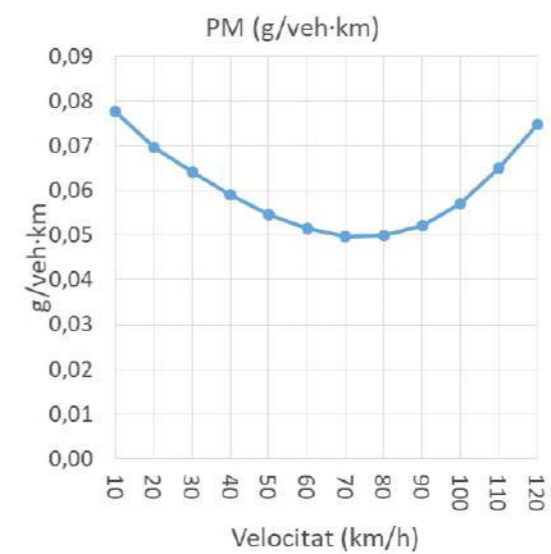
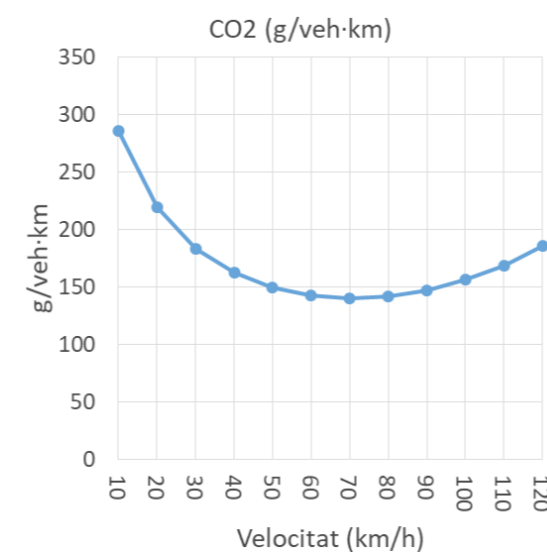
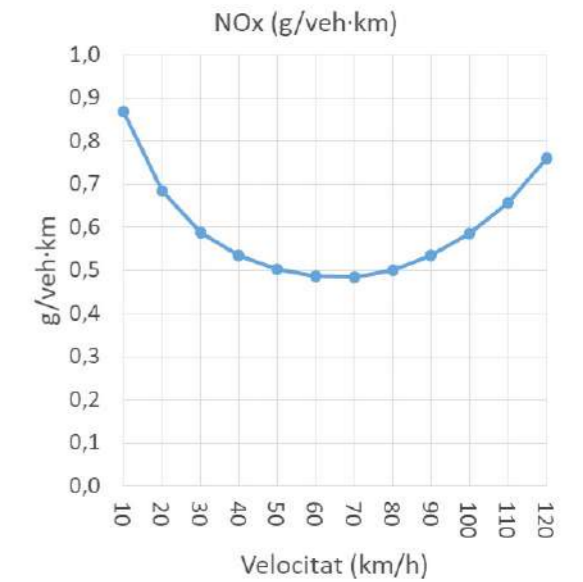
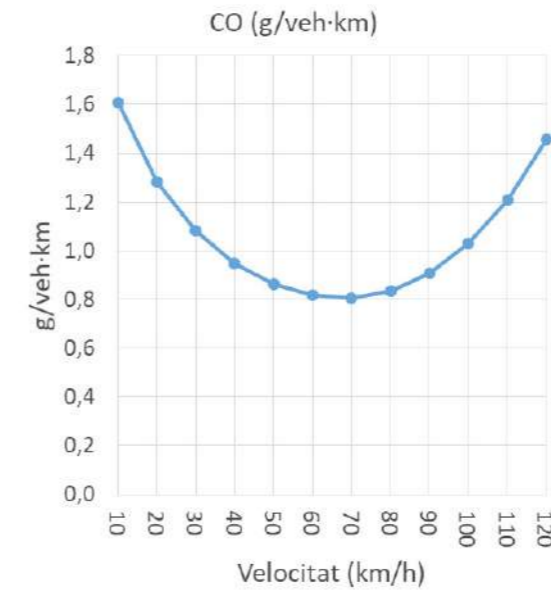
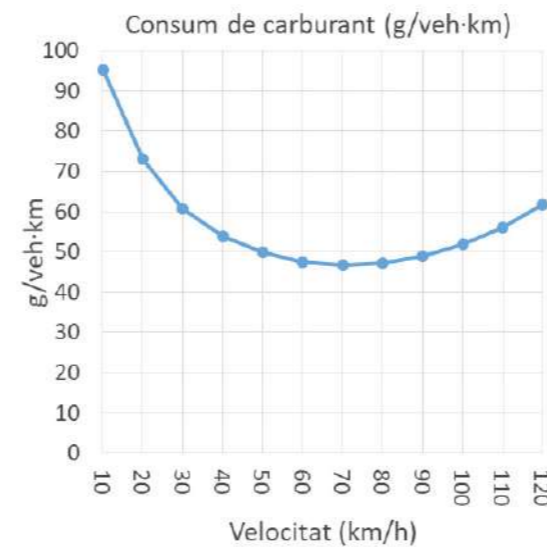
Distribució del parc de vehicles a Fontanars dels Alforins segons categoria Euro

Font: DGT (2017)

### Factors de consum i emissions

Un cop estimat el parc de vehicles, s'obtenen els factors de consum de combustible i emissions específics del parc.

La metodologia de càlcul dels factors de consum i emissions és l'establerta per l'Agència Europea del Medi Ambient a través de la publicació EMEP/EEA Corinair. Les expressions de cada contaminant varien entre tipologies de vehicle, cilindrada i combustible i depenen de la velocitat a la que se circula. Com més proporció de vehicles antics i contaminants hi hagi al parc, més elevats són aquests factors.



Corbes de consum i emissions del parc mitjà de vehicles de Fontanars

Font: DGT (2017)

## Veh-km per modes

A continuació s'estimen els veh-km realitzats a la xarxa viària del municipi. Per l'obtenció dels veh-km globals. S'utilitzen les dades d'intensitats mitjanes diàries de la xarxa, els desplaçaments diaris, obtinguts durant la campanya de camp i s'analitza el resultat multiplicant per 280 dies. S'obtenen un total de 1.314.192,08 veh-km anuals.

|                   | Veh-km anuals |
|-------------------|---------------|
| Vehicles lleugers |               |
| Vehicles pesants  |               |
|                   |               |

Càlcul de la mobilitat en vehicle privat  
Font: elaboració pròpia

## Càlcul del consum i de les emissions

La mobilitat s'ha distribuït entre 3 velocitats mitjanes de recorregut en funció de la xarxa on es produeix.

- 90 km/h: vies interurbanes com la CV-660
- 40 km/h: vies de la jerarquia primària, com la CV-567
- 30 km/h: xarxa urbana

Tot seguit, es presenta la distribució de vehicles-km desagregats per velocitat. A cada quantitat correspondrà un factor de consum i emissió diferent en funció de la velocitat.

|  | Milers Veh-km |  |  | cada velocitat |  |  |
|--|---------------|--|--|----------------|--|--|
|  |               |  |  |                |  |  |
|  |               |  |  |                |  |  |
|  |               |  |  |                |  |  |
|  |               |  |  |                |  |  |
|  |               |  |  |                |  |  |
|  |               |  |  |                |  |  |
|  |               |  |  |                |  |  |
|  |               |  |  |                |  |  |
|  |               |  |  |                |  |  |

Mobilitat, factors, consum i emissió desagregats per velocitat  
Font: elaboració pròpia

Finalment, es multiplica la mobilitat pel factor de consum i emissió associat a cada tipus de vehicle i velocitat mitjana de recorregut i s'obtenen el consum de combustible i les emissions anuals generats per la mobilitat en vehicle privat.

|                  | Consum i emissions (tn/anuals) |
|------------------|--------------------------------|
| Consum           | 73,09                          |
| CO <sub>2</sub>  | 219,75                         |
| CO               | 1,34                           |
| NO <sub>2</sub>  | 0,14                           |
| NO <sub>x</sub>  | 0,84                           |
| PM <sub>10</sub> | 0,09                           |

Valors anuals de consum de combustible i emissions  
Font: elaboració pròpia



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE FONTANARS DELS ALFORINS

## 5 Objectius ambientals i indicadors del PMUS

---

### 5.1. OBJECTIUS AMBIENTALS I INDICADORS DEL PMUS

Un cop analitzada la diagnosi ambiental del Pla s'estableixen els següents objectius ambientals específics per al PMUS de Fontanars dels Alforins:

- **Reduir la quota dels desplaçaments en vehicle privat tan a nivell urbà com interurbà.**

Indicadors:

1. Repartiment modal dels desplaçaments (%).
2. Veh-km recorregut en vehicle privat.

- **Reduir el consum de combustibles associats al transport:** s'estableix com a objectiu moderar el consum d'energia. Això hauria de ser possible racionalitzant l'ús dels mitjans de transport que més demanda tenen de combustible i millorant la eficiència de la seva utilització.

Indicadors:

1. Consum energètic total (Tep/any).

- **Reduir les emissions de CO<sub>2</sub>:** el transport és un dels principals emissors de gasos d'efecte hivernacle, i per tant la reducció d'aquests gasos és un dels objectius del PMUS.

Indicadors:

1. Emissions anuals de gasos d'efecte hivernacle en CO<sub>2</sub> equivalent (Tm/any).

- **Reduir les emissions dels contaminants NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub>:** els paràmetres més rellevants a l'hora de determinar la qualitat de l'aire són les partícules en suspensió (PM<sub>10</sub>) i els òxids de nitrogen (NO<sub>x</sub>), ambdós provinents principalment del trànsit rodat a la ciutat.

Indicadors:

1. Emissions anuals de PM<sub>10</sub> (Tm/any).
2. Emissions anuals de NO<sub>x</sub> (Tm/any).

- **Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat:** si bé, com hem vist, en els últims anys no s'han comptabilitzat accidents per temes de mobilitat en el cas de Fontanars, l'accidentalitat continua sent un dels principals efectes negatius de la mobilitat. Caldrà, doncs, que les mesures del PMUS vagin encaminades a aconseguir una reducció de l'accidentalitat d'acord el que preveuen els altres plans.

Indicadors:

1. Víctimes mortals anuals en accidents de trànsit (Morts/any).
2. Accidents anuals amb morts o ferits greus per vehicle/km (Accidents/milló de vehicle-km i any).

- **Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica:** el trànsit en les zones urbanes suposa un dels principals factors del soroll ambiental.

Indicadors:

1. Proporció de la població exposada a nivells diürns de soroll superior a 65 dBA.

- **Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat de motor:** optimització de l'espai públic mitjançant la reducció de l'ocupació dels espais destinats principalment al vehicle privat en favor dels espais prioritaris o exclusius per a vianants i transport públic.

Indicadors:

1. Carrers amb prioritat per a vianants, en les diferents modalitats (km).

2. km de carrers amb una amplitud útil de vorera superior a 2,5 m.
3. km de carrils bici.







## 6 Descripció d'alternatives

---

## 6.1. ALTERNATIVA ZERO: ESCENARI TENDENCIAL

En base a l'escenari actual s'ha definit un escenari tendencial ("Alternativa Zero") que mostrarà l'evolució dels diferents paràmetres ambientals associats a la mobilitat del municipi de Fontanars per a l'any 2030 en el cas que no es desenvolupés cap instrument de planificació de la mobilitat urbana.

L'anàlisi tendencial de creixement de la mobilitat es fa en base a la projecció de la població per a l'horitzó 2030. Segons dades de l'INE, el creixement anual mitjà de la població de Fontanars per al període 2012-2021 se situa en el -0,6 %. Si s'aplica a la població actual de Fontanars s'estima una població projectada pel 2030 de 905 habitants (decreixement acumulat del -4,9% respecte la situació actual).

Aquesta taxa de decreixement acumulat s'aplicarà a la mobilitat de vehicles lleugers de l'any base atès que no es preveuen canvis en els hàbits de mobilitat actual (es mantenen els repartiments modals i la ràtio d'ocupació dels vehicles). Per tant, el valor dels veh-Km lleugers estimats en l'escenari tendencial descendeix 1.2 milions de veh-Km anuals. Pel que fa als pesants, el valor descendeix a 43.287 de veh-Km anuals. La mobilitat en transport públic per carretera (veh-Km bus) es manté atès que no es preveuen modificacions en l'oferta.

A continuació es resumeixen els resultats obtinguts:

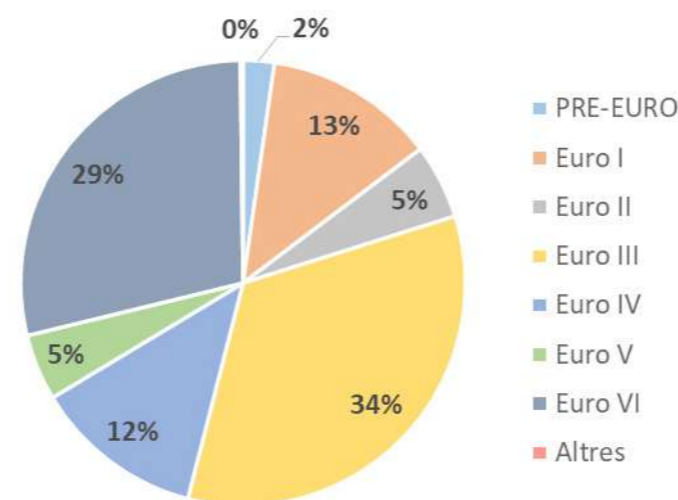
|                   | Veh·km anuals       |
|-------------------|---------------------|
| Vehicles lleugers | 1.206.271           |
| Vehicles pesants  | 43.287              |
| <b>Total</b>      | <b>1.249.557,92</b> |

Veh·km anuals segons tipus de vehicle (Escenari tendencial 2028)  
Font: elaboració pròpia

En relació al parc de vehicles, s'apliquen a Fontanars les previsions de renovació del parc de vehicles realitzades per l'Institut Cerdà per a la Regió Metropolitana de Barcelona, en el marc del PMMU. La renovació depèn de l'evolució històrica del parc de vehicles censats, de les matriculacions de cada tipus de vehicle, així com de l'evolució del PIB.

D'aquesta manera, les categories Euro més antigues van desapareixent del parc de vehicles, mentre que augmenten el nombre de vehicles de la categoria més nova (per exemple, en el cas dels turismes l'Euro VI), així com els vehicles que fan servir energies alternatives com els elèctrics o els GLP. Per al present cas, per a l'escenari 2030 encara s'observa una alta proporció de vehicles de categoria Euro III, degut al gran nombre de ciclomotors amb aquesta categoria.

Així, la distribució del parc en funció de la categoria Euro és la següent:



Distribució del parc de vehicles segons categoria Euro per a l'escenari tendencial 2030

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Institut Cerdà per a la Regió Metropolitana de Barcelona

### 6.1.1. Repartiment modal

Tal i com s'ha esmentat anteriorment, s'ha considerat que per a l'alternativa zero no es dona un canvi en el repartiment modal dels viatges, per tant el repartiment modal de l'alternativa zero es manté igual a l'actual.

### 6.1.2. Accidentalitat

Segons les dades publicades per la Direcció General de Tràfic (DGT), al municipi de Fontanars dels Alforins durant el període de 2014-2019 no es va registrar cap tipus d'accident viari.

S'espera que l'accidentalitat segueixi aquesta mateixa tendència d'accidentalitat nul·la, degut a les millores tecnològiques del parc de vehicles, que es dotarà cada vegada més de vehicles amb més elements de seguretat.

### 6.1.3. Fluxos ambientals

A continuació, es presenta una taula amb el resultats obtinguts en relació al consum energètic i a les emissions contaminants i de GEH a Mollerussa per l'any 2030 en l'escenari tendencial. La metodologia de càlcul ha estat la mateixa que per a l'estat actual.

|                  | Consum i emissions actuals<br>(tn/annuals) | Consum i emissions tendencials<br>(tn/annuals) | % var |
|------------------|--|--|-------|
| Consum           | 73,09                                      | 70,41  | -3,8% |
| CO <sub>2</sub>  | 219,75                                     | 211,67   | -3,8% |
| CO               | 1,34                                       | 1,29   | -3,9% |
| NO <sub>2</sub>  | 0,14                                       | 0,14   | 0,0%  |
| NO <sub>x</sub>  | 0,84                                       | 0,81   | -4,1% |
| PM <sub>10</sub> | 0,09                                       | 0,09   | 0,0%  |

Consum de combustible i emissions de contaminants anuals a  
Fontanars (Escenari tendencial 2030)

Font: elaboració pròpia

Tot i que els resultats dels vectors ambientals calculats per l'escenari tendencial presenten una millora respecte la situació actual, caldrà prendre'ls amb cautela ja que consideren una millora en la distribució del parc de vehicles segons el tipus de combustibles i la categoria Euro.

### 6.2. ALTERNATIVA UNO: ESCENARI DE DESENVOLUPAMENT DEL PMUS

Aquest escenari equival a l'opció de realitzar totes les actuacions de millora i promoció de la mobilitat sostenible al municipi de Fontanars, és a dir, el resultat d'implementar desenvolupament de les propostes d'actuació del PMUS que tenen com a principal objectiu fomentar el canvi modal dels viatges cap a modes més sostenibles.

L'alternativa escollida pel PMUS d'Oliva presenta un total de 16 actuacions de les quals totes tenen relació directa amb els objectius ambientals. Aquestes actuacions presenten mesures de correcció i de disminució dels impactes ambientals en tots els àmbits tractats dins del Pla: mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta, mobilitat en transport públic, mobilitat en vehicle privat motoritzat, aparcament i gestió de la mobilitat.

#### 6.2.1. Propostes del PMUS

El desplegament del PMUS s'estructura a través dels àmbits d'actuació, que correspon amb les xarxes dels diferents modes de mobilitat, o dels elements d'organització, gestió i promoció que han de permetre realitzar una implantació integrada i coherent en el temps. Per a cada camp d'actuació s'han definit una línia estratègica que contenen una llista d'accions específiques.

S'estableixen els 7 àmbits d'actuació següents:

1. Mobilitat a peu.
2. Mobilitat en bicicleta.
3. Mobilitat en transport públic.
4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat.
5. Aparcament.
6. Distribució urbana de mercaderies.
7. Gestió de la mobilitat.

| ÀMBIT D'ACTUACIÓ          | LÍNIA ESTRATÈGICA   | CODI  | ACTUACIÓ  |
|---------------------------|---|-------|---|
| VIANANTS                  | Extensió general de la xarxa de vianants  | V01   | Millora de la xarxa de voreres  |
|                           |   | V02   | Zona de preferència per als vianants  |
|                           |   | V03   | Passeig de Ronda. Volta al poble  |
|                           |   | V04   | Millora dels entorns del centre educatiu i camins escolar   |
|                           |   | V05   | Actuació plaça Verge del Rosari   |
|                           |   | V06   | Actuació avinguda Comte Salvaterra d'Àlava  |
|                           |   | V07   | Actuació plaça Alqueria dels Àlbers i l'accés nord  |
| BICICLETA                 | Extensió general de la xarxa de bicicletes  | B01   | Fontanars 'Bikefriendly'  |
| TRANSPORT PÚBLIC          | Incrementar la mobilitat en transport públic  | TP01  | Implementació del projecte de servei públic de transport de viatges per carretera CV-115 de la G.V.     |
|                           |   | TP02  | Sol·licitar a la G.V. l'estudi d'un servei de transport públic a la demanda entre Fontanars i Ontinyent |
| VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT | Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent | VM01  | Pla d'impuls de vehicles més nets   |
|                           | Optimitzar el funcionament de la xarxa  | VM02  | Regular com a Zona 30 la xarxa viària urbana  |
|                           |   | VM03  | Pla de sentits únics  |
| APARCAMENT                | Regulació integral de l'espai públic viari  | AP01  | Estudi d'implantació d'aparcaments dissuasius al nucli urbà   |
| DUM                       | Regulació integral de l'espai públic viari  | DUM01 | Implementar punts de càrrega i descàrrega   |
| GESTIÓ DE LA MOBILITAT    | Informació, promoció, educació i sensibilització  | GM01  | Participació en la Setmana de la Mobilitat Sostenible   |





## 7 Desenvolupament previsible del pla

---

## 7.1. PROGRAMACIÓ DE LES PROPOSTES

A continuació es presenta la programació de les diverses propostes de les diferents línies estratègiques d'aquest PMUS, dins d'un horitzó fin 2030 de desenvolupament, dividit en dos fases: curt termini (0-4 anys) i mig termini (4-8 anys).

| CODI  | ACTUACIÓ  | FASE       |
|-------|---|------------|
| V01   | Millora de la xarxa de voreres  | Fases 1, 2 |
| V02   | Zona de preferència per als vianants  | Fases 1, 2 |
| V03   | Passeig de Ronda. Volta al poble  | Fase 1, 2  |
| V04   | Millora dels entorns del centre educatiu i camins escolar   | Fase 1     |
| V05   | Actuació plaça Verge del Rosari   | Fase 1     |
| V06   | Actuació avinguda Comte Salvaterra d'Àlava  | Fase 1     |
| V07   | Actuació plaça Alqueria dels Àlbers i l'accés nord  | Fase 2     |
| B01   | Fontanars 'Bikefriendly'  | Fases 1, 2 |
| TP01  | Implementació del projecte de servei públic de transport de viatges per carretera CV-115 de la G.V.     | Fase 1     |
| TP02  | Sol·licitar a la G.V. l'estudi d'un servei de transport públic a la demanda entre Fontanars i Ontinyent | Fase 1     |
| VM01  | Pla d'impuls de vehicles més nets   | Fase 1     |
| VM02  | Regular com a Zona 30 la xarxa viària urbana  | Fase 1     |
| VM03  | Pla de sentits únics  | Fase 1     |
| AP01  | Estudi d'implantació d'aparcaments dissuasius al nucli urbà   | Fase 1     |
| DUM01 | Implementar punts de càrrega i descàrrega   | Fase 1     |
| GM01  | Participació en la Setmana de la Mobilitat Sostenible   | Fases 1, 2 |



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE FONTANARS DELS ALFORINS

## 8 Potencials impactes ambientals considerant el canvi climàtic

---

## 8. Potencials impactes ambientals considerant el canvi climàtic

La sostenibilitat ambiental del Pla de Mobilitat s'ha definit a partir de l'impacte de les propostes en la consecució dels objectius ambientals, relacionats amb la reducció de la quota dels desplaçaments en vehicle privat, en la reducció en el consum energètic, en la reducció de la contaminació acústica, en la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH), en la reducció de la contaminació atmosfèrica, en la reducció de l'accidentalitat i en la reducció i optimització de l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat de motor.

És important analitzar l'impacte ambiental que el PMUS tindrà en la seva globalitat, coneixent el punt de partida actual (veure capítol 4).

A continuació es proposa l'escenari del PMUS per a l'horitzó 2030, amb una reducció de la mobilitat del 5% respecte a l'escenari tendencial vinculada a la implementació de les actuacions previstes en el PMUS que tenen per objectiu incidir en la quota modal del vehicle privat reduint la seva participació.

### Veh-km per modes

A continuació s'estimen els veh-km realitzats a la xarxa viària del municipi. Per l'obtenció dels veh-km globals. S'utilitzen les dades d'intensitats mitjanes diàries de la xarxa, els desplaçaments diaris, obtinguts durant la campanya de camp i s'analitza el resultat multiplicant per 280 dies. S'obtenen un total de 1.248. veh-km anuals.

|                   | Veh-km anuals |
|-------------------|---------------|
| Vehicles lleugers | 1.205.232,89  |
| Vehicles pesants  |               |
|                   | 1.248.482,48  |

Càlcul de la mobilitat en vehicle privat  
Font: elaboració pròpia

### Parc de vehicles

El parc de vehicles és el mateix que s'ha considerat per a l'escenari tendencial.

### Càlcul del consum i de les emissions

La mobilitat s'ha distribuït entre 3 velocitats mitjanes de recorregut en funció de la xarxa on es produeix.

- 90 km/h: vies interurbanes com la CV-660
- 40 km/h: vies de la jerarquia primària, com la CV-567
- 30 km/h: xarxa urbana

Tot seguit, es presenta la distribució de vehicles-km desagregats per velocitat. A cada quantitat correspondrà un factor de consum i emissió diferent en funció de la velocitat.

| Tipologia de vehicle | Milers Veh-km diaris |         |         | Factors          | Factor per cada velocitat (g/veh-km) |         |         |
|----------------------|----------------------|---------|---------|------------------|--------------------------------------|---------|---------|
|                      | 30 km/h              | 40 km/h | 90 km/h |                  | 30 km/h                              | 40 km/h | 90 km/h |
| Vehicles lleugers    | 630                  | 1.855   | 1.820   | Consum           | 59,64                                | 52,71   | 47,61   |
|                      |                      |         |         | CO <sub>2</sub>  | 179,50                               | 158,65  | 143,32  |
|                      |                      |         |         | CO               | 1,04                                 | 0,92    | 0,89    |
|                      |                      |         |         | NO <sub>2</sub>  | 0,12                                 | 0,11    | 0,10    |
|                      |                      |         |         | NO <sub>x</sub>  | 0,55                                 | 0,49    | 0,48    |
|                      |                      |         |         | PM <sub>10</sub> | 0,06                                 | 0,05    | 0,05    |
| Tipologia de vehicle | 30 km/h              | 40 km/h | 90 km/h | Factors          | 30 km/h                              | 40 km/h | 90 km/h |
|                      |                      |         |         | Consum           | 184,68                               | 166,39  | 161,86  |
| Vehicles pesants     | 33                   | 60      | 61      | CO <sub>2</sub>  | 549,44                               | 495,01  | 481,54  |
|                      |                      |         |         | CO               | 4,72                                 | 3,91    | 2,71    |
|                      |                      |         |         | NO <sub>2</sub>  | 0,16                                 | 0,15    | 0,17    |
|                      |                      |         |         | NO <sub>x</sub>  | 4,56                                 | 4,28    | 4,96    |
|                      |                      |         |         | PM <sub>10</sub> | 0,52                                 | 0,52    | 0,47    |

Mobilitat, factors, consum i emissió desagregats per velocitat  
Font: elaboració pròpia

Finalment, es multiplica la mobilitat pel factor de consum i emissió associat a cada tipus de vehicle i velocitat mitjana de recorregut i s'obtenen el consum de combustible i les emissions anuals

generats per la mobilitat en vehicle privat.

|  | Consum i emissions (tn/anuals) |
|--|--------------------------------|
|  |                                |
|  |                                |
|  |                                |
|  |                                |
|  |                                |

Valors anuals de consum de combustible i emissions  
Font: elaboració pròpia

Els consum i les emissions anuals milloren respecte la situació actual així com en relació a l'escenari tendencial.

En la següent taula es presenta la relació de les actuacions del PMUS amb els objectius ambientals.

| CODI  | ACTUACIÓ  | CANVI MODAL | CONSUM ENERGÈTIC | CO2 | NOx | PM10 | Contaminació acústica | Accidentalitat | Ocupació de l'espai |
|-------|---|-------------|------------------|-----|-----|------|-----------------------|----------------|---------------------|
| V01   | Millora de la xarxa de voreres  | X           |                  |     |     |      |                       | X              | X                   |
| V02   | Zona de preferència per als vianants  | X           |                  |     |     |      |                       | X              | X                   |
| V03   | Passeig de Ronda. Volta al poble  | X           |                  |     |     |      |                       | X              | X                   |
| V04   | Millora dels entorns del centre educatiu i camins escolar   | X           |                  |     |     |      |                       | X              | X                   |
| V05   | Actuació plaça Verge del Rosari   | X           |                  |     |     |      |                       | X              | X                   |
| V06   | Actuació avinguda Comte Salvaterra d'Àlava  | X           |                  |     |     |      |                       | X              | X                   |
| V07   | Actuació plaça Alqueria dels Àlbers i l'accés nord  | X           |                  |     |     |      |                       | X              | X                   |
| B01   | Fontanars 'Bikefriendly'  | X           | X                | X   | X   | X    | X                     | X              | X                   |
| TP01  | Implementació del projecte de servei públic de transport de viatges per carretera CV-115 de la G.V.     | X           | X                | X   | X   | X    | X                     |                |                     |
| TP02  | Sol·licitar a la G.V. l'estudi d'un servei de transport públic a la demanda entre Fontanars i Ontinyent | X           | X                | X   | X   | X    | X                     |                |                     |
| VM01  | Pla d'impuls de vehicles més nets   |             | X                | X   | X   | X    | X                     |                |                     |
| VM02  | Regular com a Zona 30 la xarxa viària urbana  |             |                  |     |     |      |                       | X              |                     |
| VM03  | Pla de sentits únics  |             |                  |     |     |      |                       | X              |                     |
| AP01  | Estudi d'implantació d'aparcaments dissuasius al nucli urbà   | X           |                  |     |     |      |                       | X              | X                   |
| DUM01 | Implementar punts de càrrega i descàrrega   | X           |                  |     |     |      |                       | X              | X                   |
| GM01  | Participació en la Setmana de la Mobilitat Sostenible   | X           | X                | X   | X   | X    | X                     | X              | X                   |



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE [PMUS] DEL MUNICIPI DE  
FONTANARS DELS ALFORINS

DOCUMENT III. DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC

