

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible



PMUS 2022 – 2026



Ajuntament de
Serra

Subvencionat per:



ELABORAT PER:

KANALS BOX, S.L. B-97910558
C/ LA SENIA, 26 - 46650 CANALS -VALÈNCIA –
Telèfon 690 84 43 47 – 647 65 89 15
administracion@kanalsbox.com

Document impulsat per:

**Diputació de València, i
l'Ajuntament Serra**



Subvencionat per:

Diputació de València

Elaboració del PMUS:

Kanals Box, S.L.

Coordinador del PMUS:

Jose Javier López Bosca

- Diplomant en Màrqueting
- Tècnic en Gestió Ambiental
- Gestió Accessibilitat Municipal
- Agent d'Igualtat
- Auditor Sistemes Qualitat

Equip Treball de Camp:

Javier López Sancho

- Diplomat PMUS
- Postgrau en Energies Renovables
- Educador Ambiental
- Especialista en tractament de dades

Javier López Bosca

- Diplomat en PMUS
- Diplomat en Accessibilitat Urbana

David Busquets - Proyekta

- Expert en Senyalització i Tràfic

Antonio Ruiz Canales – Telenatura

- Doctor Enginyer Agrònom
- Expert en Eficiència Energètica
- Professor Universitat d'Alacant
- Tècnic en senyalització de tràfic

Enquestes Participació Ciutadana

Jose Javier López Bosca

Javier López Bosca

Assessorament sobre Accessibilitat

Charo Rodríguez De Luengo

- Tècnica de l' O.N.C.E.

Equip de Realització:

Kanals Box, S.L.

Tractament de de Fotos y Textos:

Javier López Sancho

Javier López Bosca

Maquetació, Disseny i Impressió:

Jose Javier López Bosca

Javier López Sancho

Copybri

Col·laboracions y agraïments:

Ajuntament Serra, Policia Local, veïns i veïnes del municipi, Associacions, Empreses, Comerços i resta d'Agents Socials.



Correu específic per canalitzar la informació al Pla de Comunicació i Participació Social:

serra@pmus.net

Numero per contacte telefònic, WhatsApp i Telegram per canalitzar el Pla de Comunicació i Participació Social:

722 89 75 29

KANALS BOX, S.L.

**C/ LA SENIA, 26 – 46650 CANALS
(VALENCIA)**

Telèfons - 690 84 43 47 – 647 65 89 15

tecnico@pmus.net



**KANALS
BOX**
Tenemos Tu Plan

Índex	Pàgina
PREÀMBUL – CONCEPTE	5
MARC NORMATIU, ESTRUCTURA I CONTINGUT	6
FASE I: DEFINICIÓ D'OBJECTIUS GENERALS	11
ESTUDIS I PROJECTES CENSATS / PROJECTES I ESTUDIS EN CURS	13
FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC	17
CARACTERÍSTIQUES SOCIOECONÒMIQUES, TERRITORIALS I URBANÍSTIQUES	17
Dades de població, població activa, activitat econòmica i ocupació	21
Equipaments Serra i el seu potencial d'atracció	29
Dades de motorització, recollint percentatge de vehicles de baixes emissions	31
Matrius origen-destí desplaçaments quotidians	35
Informació del Pla General d'Ordenació Urbana vigent	40
FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC	44
Jerarquització de la xarxa viària	45
Inventari del viari, amb estructura i jerarquització	50
Carrers amb estructura de Plataforma Única, total o parcial	71
Plaques de carrers	79
Il·luminació Artificial Urbana	81
ACCESSIBILITAT I MOBILITAT	83
Zones verdes, parcs, instal·lacions esportives	93
Anàlisi de les interseccions	104
Aforament de tràfic	109
INVENTARI D'APARCAMENT	115
TRANSPORT PÚBLIC	130
DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	143
MOBILITAT A PEU I AMB BICICLETA	147
RUTA SEGURA AL COL·LEGI	154
Mobilitat amb Bicicleta	159
ASPECTES MEDIAMBIENTALS I ENERGÈTICS	164
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible – PMUS, amb perspectiva de gènere	182
Anàlisi DAFO	187
FASE III. PLA D'ACCIÓ	190

Índex	Pàgina
Propostes d'Actuació	193
Cronograma	204
Seguiment del PMUS	205
Indicadors	207
PLA DE COMUNICACIÓ I PARTICIPACIÓ CIUTADANA	210
BIBLIOGRAFIA I FONS DE REFERÈNCIA	218
EQUIP REDACTOR I COL·LABORADORS:	219
ANNEXES	222

DATA	SITUACIÓ I EVOLUCIÓ DE PMUS SERRA
Abril – Maig 2022	Cerca d'informació i Treballs de camp, elaboració del PMUS
30-05-2022	1er Esborrany per tal de repassar i fer els ajustos oportuns
05-09-2022	PMUS

PREÀMBUL - CONCEPTE

Recuperar el municipi, fer el transport accessible per a tots, disminuir les emissions nocives per a la salut i tindre nivells de seguretat cada vegada més alts, són objectius comuns que han de guiar el desenvolupament de la mobilitat en els pròxims anys, de manera que la Comunitat Valenciana pugua homologar-se en esta matèria amb les regions més avançades del continent que han sabut trobar vies adequades per a unir desenvolupament i qualitat de vida. En poques paraules, es tracta d'avançar cap a un patró més equilibrat de mobilitat en el qual els desplaçaments a peu i amb bicicleta i el transport públic tinguen un paper cada vegada més rellevant tant en el cor dels espais metropolitans com en els àmbits cada vegada més amplis als quals s'estén la mobilitat quotidiana.

L'atenció preferent sobre esta qüestió està especialment en raó tant de l'actual magnitud de les xifres de mobilitat, com de la progressió que aconseguirà en els pròxims anys. D'acord amb estudis solvents, en les pròximes dues dècades els desplaçaments diaris en àrees com les de la Comunitat Valenciana poden duplicar-se. Ens trobem, no tan sols davant la necessitat de solucionar un problema present, sinó amb l'oportunitat de desenvolupar un ventall d'accions preventives en la matèria, tendents al fet que en les pròximes dècades el nostre territori aconseguisca també en qüestions de mobilitat l'alt nivell d'excel·lència en matèria de qualitat de vida i de capacitat de progrés a la que aspira la ciutadania.

El Pla de Mobilitat és l'instrument que concreta, en un àmbit o implantació determinada, els objectius plantejats per la 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. Es defineixen les accions i estratègies a emprendre amb vista a aconseguir els objectius, servint per a 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.

Assisteix a la ciutadania el dret a conèixer i participar en la planificació i regulació en matèria de mobilitat i transport, d'acord amb els instruments previstos en la normativa vigent. Les administracions asseguraran la major divulgació i coneixement possible dels documents aprovats provisionalment o definitivament, mitjançant la utilització de tots els procediments que siguen a la seua mà i especialment mitjançant la seua difusió a través de les xarxes socials.

En els casos que es crega necessari, l'administració formularà una enquesta pública prèvia a l'adopció de les seues decisions en matèria de planificació i regulació. A aquest efecte obrirà un tràmit públic d'inscripció prèvia, després del qual sotmetrà les seues propostes a debat bé de manera directa bé mitjançant mitjans telemàtics. Els resultats de tal procediment seran tinguts en compte per l'administració i la seua acceptació o denegació, que serà en tot cas motivada, s'integrarà en l'expedient corresponent.

Extracte de Llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

(Publicada en el «Diari Oficial de la Generalitat Valenciana» número 6.495, de 5 d'abril de 2011)

MARC NORMATIU, ESTRUCTURA I CONTINGUT

MARC NORMATIU, ESTRUCTURA I CONTINGUT D'UN PLA MUNICIPAL DE MOBILITAT

La llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana defineix el desenvolupament adequat dels Plans Municipals de Mobilitat:

Article 10. Plans Municipals de Mobilitat.

- 1. Els plans municipals de mobilitat inclouran una anàlisi dels paràmetres essencials que defineixen la mobilitat en el moment en què es formulen respecte al principi d'accessibilitat universal, els objectius en relació amb la seua evolució a mitjà i llarg termini i aquelles determinacions necessàries per a assolir aquests objectius. Amb anterioritat a l'aprovació dels plans per part de l'ajuntament, s'haurà de demanar informe previ de l'òrgan competent en matèria de mobilitat de la Generalitat.*
- 2. La definició de paràmetres i objectius assenyalats en el punt anterior s'acompanyarà dels indicadors que s'estimen pertinents en relació amb el volum total de desplaçaments i el seu repartiment modal, i els nivells associats de consums energètics, ocupació de l'espai públic, soroll i emissions atmosfèriques, particularitzant les d'efecte hivernacle. L'evolució d'aquests darrers paràmetres tendirà a la seua reducció progressiva d'acord amb els ritmes i límits que reglamentàriament s'estableixen en relació amb el desenvolupament de les polítiques energètiques i ambientals.*
- 3. 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 quantitatius i qualitatius de la demanda de transport, tals com les densitats urbanístiques, la integració d'usos, la localització de serveis i altres usos atractors de transport, i altres semblants.*

<https://politicaterritorial.gva.es/va/>

Servei de Mobilitat Urbana

Direcció General d'Obras Públiques, Transport i Mobilitat

Ciutat Administrativa 9 d'Octubre, torre 1, Castán Tobeñas, núm. 77

46018 València



L'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible – PMUS, s'ha d'estructurar segons les següents fases:

FASE I: DEFINICIÓ D'OBJECTIUS GENERALS

En aquesta etapa es pretén orientar i limitar l'abast del pla a desenvolupar, ja que a partir dels resultats obtinguts en ella es definiran els objectius generals a perseguir. Per a la seua elaboració serà necessari recopilar i analitzar tota la informació municipal que es trobe disponible en les diferents regidories per a poder proporcionar una visió integral i objectiva de la problemàtica de la mobilitat en el municipi. Per a això serà necessari:

- Recopilar percepció de problemàtica inicial que ha portat a la necessitat de desenvolupar un PMUS.
- Conèixer projectes en curs en l'àmbit municipal.
- Censar estudis existents.

FASE II: ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

El primer pas per a seguir arribats a aquesta fase serà la recollida de dades. S'ha d'obtenir tota la informació possible dels següents punts, ja siga de fonts de dades disponibles com a partir de treballs de camp:

- Característiques socioeconòmiques, territorials i urbanístiques:
 - Població (nombre de persones, famílies, piràmide de població).
 - Població activa, activitat econòmica i ocupació.
 - Equipaments en el municipi i el seu potencial d'atracció (sanitaris, educatius, comercials, d'oci...)
 - Dades de motorització, recollint percentatge de vehicles de baixes emissions.
 - Matrius origen-destí de desplaçaments quotidians per zones de transport en el municipi.
 - Informació del Pla General d'Ordenació Urbana vigent, quant a usos de sòl, capacitats de desenvolupament i previsions de plans futurs, en tramitació o en estudi.
- Característiques generals de la demanda de mobilitat: s'ha de recollir tota la informació existent que permetia caracteritzar la mobilitat, ja siga motoritzada o la ciclista i per als vianants del municipi. També s'han de recollir dades de mobilitat de discapacitats. Com es reflecteix en els punts del paràgraf anterior, és desitjable disposar de la matriu origen-destí de mobilitat en el municipi.
- Trànsit i circulació:
 - Inventari del viari, amb estructura i jerarquitització, sentit de circulació, amplàries de calçada i voreres, usos com a aparcaments en carrer o entrades a aparcaments públics i privats.
 - Informació sobre accessibilitat per als vianants i per a discapacitats.
 - Inventari d'interseccions existents i el seu funcionament.
 - És convenient aportar dades d'aforaments de trànsit, recollint fluxos en hora punta i analitzant composició, índex d'ocupació, etc.

- Inventari d'aparcament en municipi:
 - Estacionament en via pública, distingint entre lliure i regulat si n'hi ha.
 - Aparcaments públics, privats d'ús públic i privats.
 - Estacionaments per a discapacitats: personalitzats, en espais i aparcaments públics i privats.
- Transport públic: s'han de recollir les dades sobre oferta i demanda de transport públic, línies, parades, freqüències, etc.
- Distribució urbana de mercaderies: es recopilaran dades sobre fluxos de mercaderies i relació amb espais de proveïment, problemàtica de càrrega i descàrrega i s'inventariarà espais reservats per a aquesta funció. És convenient detectar el mal ús d'aquests espais.
- Mobilitat a peu i amb bicicleta: existència d'itineraris per als vianants i barreres existents, demanda ciclista actual i potencial, capacitat de viari per a albergar itineraris ciclistes i avaluació de possibles problemes entre vianants i ciclistes.
- Aspectes mediambientals i energètics:
 - Índexs de qualitat ambiental: valors límit horaris de principals paràmetres de contaminants (NOx, PM10, PM2,5, ozó, plom, etc.).
 - Soroll: valors de mesuraments recollits, zones on s'excedeixen límits, etc.
 - Balanç energètic i d'emissions de CO₂ sobre la base d'aforaments, índexs d'ocupació de les diferents maneres i velocitats mitjanes.

Amb el suport de les dades obtingudes i el coneixement dels problemes locals específics es podrà realitzar l'anàlisi de la situació de mobilitat actual, tenint presents els objectius generals prèviament establits. En l'anàlisi de s'haurà de contemplar la perspectiva de gènere i haurà de tindre un enfocament multigeneracional.

Amb això s'haurà d'obtindre un diagnòstic global, que consistirà en una descripció de la problemàtica existent en matèria de mobilitat; diagnòstic que serà expressat en termes de problemes, amenaces, fortaleeses i oportunitats. Els problemes hauran d'estar jerarquitats, relacionats entre si i les seues causes determinades.

FASE III: PLA D'ACCIÓ

En aquesta fase es definiran uns objectius específics, en funció dels objectius generals establits prèviament i una vegada delimitats tots els problemes de mobilitat del municipi a partir del diagnòstic de la fase anterior. Aquesta fase de propostes és la més important del pla de mobilitat, perquè l'execució d'aquestes propostes significa millorar la situació dels ciutadans en relació amb la mobilitat sostenible.

Per a la consecució dels objectius específics es definiran unes estratègies d'acció, que es traduiran en una sèrie de propostes concretes de millora de la mobilitat. És important proposar mesures amb un grau de definició suficient, de tal forma que puguin ser executades sense haver d'esperar que es redacte un altre estudi posterior al pla de mobilitat. Cadascuna d'aquestes propostes s'ha de recollir en una fitxa individualitzada que contindrà les següents dades:

- Descripció de la proposta. Pot ser convenient el suport de plans o croquis per a una bona definició.
- Programació temporal de la proposta: estimació d'inici d'execució i termini.
- Cost total de la inversió.
- Agents a intervindre en l'execució i finançament.

És convenient recollir totes les propostes, en un quadre resum, de manera que es pugui tindre una visió global de la programació temporal i del cost tant de cada actuació com del global de les mesures proposades pel pla. Aquestes mesures han de ser viables, per tant, haurien de poder ser finançades en els terminis establits pel pla de mobilitat.

Finalment, es definiran uns indicadors de seguiment que permetran veure com s'executa la implantació del pla, en totes i cadascuna de les accions que es considere. Aquests indicadors han de permetre realitzar una avaluació anual que s'haurà de recollir en un informe municipal sobre el grau d'avanç en les determinacions del pla de mobilitat i sobre la programació/reprogramació de les actuacions previstes per a l'any següent.

FASE I: DEFINICIÓ D'OBJECTIUS GENERALS

FASE I: DEFINICIÓ D'OBJECTIUS GENERALS

NECESSITAT DE DESENVOLUPAR UN PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE – PMUS A SERRA

El present Pla Municipal de Mobilitat es realitza a petició de l'Ajuntament de Serra conscienciat de la necessitat de millorar la mobilitat dels vehicles i dels vianants, accessibilitat universal, qualitat ambiental i sonora del municipi, per la millora de la qualitat de vida de la ciutadania de Serra.

L'Ajuntament de Serra entén el PMUS com una necessitat, per a conèixer l'estat actual del municipi quant a mobilitat, l'estat en el qual es troba en els diferents àmbits com són: L'accessibilitat, protecció del vianant, estat dels vials i la senyalització, qualitat ambiental, tant de l'aire com sonora i a més, conèixer les pautes que segueix la població i la que visita el municipi en matèria de mobilitat, així com les solucions que cal aplicar per millorar tot allò que

Els objectius del PMUS, són millorar els problemes que es troben a l'àmbit de mobilitat urbana, tant a peu, com amb vehicle privat i públic, oferir alternatives als problemes que pot tindre el municipi en matèria de mobilitat i implementar noves accions per a millorar la qualitat de vida.

Un altre dels objectius és fomentar entre els habitants i visitants maneres de mobilitat sostenible, com per exemple moure's a peu o amb bicicleta en desplaçaments dins del municipi, així com la conscienciació per a l'adquisició i ús dels vehicles elèctrics, nets i sistemes ecològics, la utilització de transport públic i restringir gradualment l'ús del vehicle privat dins del nucli urbà.

Els hàbits actuals de mobilitat a la ciutat es caracteritzen per una expansió urbana contínua i una dependència creixent respecte del vehicle privat, produint un gran consum d'espai i energia i uns impactes mediambientals que posen en relleu la necessitat d'aconseguir un sistema de transport urbà ben concebut que siga menys dependents dels combustibles fòssils. Per a aconseguir-ho s'ha d'habilitar recursos, implantar mesures i canviar tendències, la qual cosa fa necessària la conscienciació i implicació de tota la societat i la col·laboració entre diferents administracions per a aconseguir solucions integrals que suposen un canvi en la tendència, cap a la sostenibilitat, en la mobilitat urbana.

Un canvi cap a una Mobilitat Urbana Sostenible, suposarà un estalvi econòmic, social i ambiental quant a:

- Reducció de despeses en carburants fòssils i contaminants.
- Reducció en els problemes de salut de la població, amb la reducció de despeses que això representa.
- Reducció de despeses en el vehicle privat.
- Conservació de la via pública.
- Benefici en la qualitat de vida de la població.
- Reducció en les malalties i molèsties per a la població.
- Reducció en els accidents de trànsit.
- Reducció en el temps de desplaçament, menys embossos.
- Reducció en la contaminació acústica.
- Reducció en l'emissió de contaminants a l'atmosfera.
- Contribuir al canvi climàtic per a millor.
- Canvi de mentalitat per a afavorir el respecte al medi ambient.

ESTUDIS I PROJECTES CENSATS / PROJECTES I ESTUDIS EN CURS

Pla d'Inversions de la Diputació de València per al bienni 2020-2021

PROJECTE	PRESSUPOST
Skate Park en Urbanització Torre Portacoeli	44.977,12 €
IV Pla d'asfaltat Urbanització Torre Portacoeli pels carrers: Bétera, Madrid, Aranjuez, Granada, Pobla de Vallbona, Jerez, Màlaga, Sevilla i Partida Horteta	44.982,68 €
Remodelació carrers Barranquets, Sant Josep, Extramurs de Sant Roc, La Creu, La Pobletà i Plaça l'Església	69.495,72 €
Instal·lació de Faroles amb lluminària de tecnologia solar en el carrer Pobletà, Camí Vizcaíno i Carrer Montealegre	10.872,85 €
III Fase Poliesportiu Municipal (Pista Polivalent, Training Box i Pista Pàdel)	232.536,08
Substitució de la xarxa de clavegueram en mal estat dels carrers: Collaet, Mestra Consuelo Burgos i Avinguda de la Serrà	45.000,00
Eliminació de barreres arquitectòniques en els carrers: Valencia i Sagunt	40.000,00
Creació de dues zones d'aparcament en la travessia Sant Francesc amb l'adequació de les parcel·les 24 i 26 per la zona 1 i la parcel·la 38 per la zona 2	50.000,00
Elaboració del Pla Urbà d'Actuació Municipal – PUAM	10.243,90

Tabla d'elaboració pròpia amb les dades de la Diputació de València i l'Ajuntament de Serra

Es fa referència als projectes que tenen a veure amb la millora de la mobilitat, l'accessibilitat o es converteixen en un punt d'atracció per a la ciutadania.



Skate Park en Urbanització Torre Portacoeli

L'Ajuntament de Serra a fi de dotar d'instal·lacions per a l'oci, l'esport i la cultura en tot l'àmbit del seu municipi promou la construcció d'un “Skatepark” a la urbanització Torreportaceli, al carrer Madrid, molt pròxim a la recentment realitzada instal·lació de cal·listenia i el parc per a cans, tot això molt pròxim al club social de la urbanització.

Objecte i contingut del projecte.

L'objecte d'aquest projecte la construcció d'un “Skatepark” (dotació esportiva) a la urbanització Torreportaceli.

Actuacions previstes:

- Desbrossament i neteja superficial de l'àmbit de la instal·lació.
- Excavació per a albergar la solera del paviment.
- Construcció solera del paviment “corindón”
- Instal·lació d'aparells prefabricats de formigó sobre solera.
- Vallat perimetral i instal·lació de porta d'accés.
- Connexió d'il·luminació al subministrament públic municipal.
- Instal·lació de torre d'il·luminació.

Contingut del projecte:

- Descripció infraestructures existents.
- Memòria descriptiva i constructiva de les actuacions a realitzar.
- Pla d'obres.
- Preus unitaris, simples, mesuraments i pressupost.
- Estudi bàsic de seguretat i salut.
- Estudi de gestió de residus.

IV Pla d'asfaltat, Urbanització Torre Portacoeli pels carrers: Bétera, Madrid, Aranjuez, Granada, Pobra de Vallbona, Jerez, Màlaga, Sevilla i Partida Horteta

L'objectiu del present projecte és la descripció i valoració dels treballs de pavimentació de diferents carrers que es troben dins de la Urbanització Torre de Porta Coeli del Terme Municipal de Serra, els treballs són considerats com a propis de mera conservació i manteniment de via pública.

Els carrers de la Urbanització Torre de Porta Coeli daten dels anys 70, en el seu moment van ser realitzades a base de Doble Tractament Superficial amb àrid gruix que a causa del pas del temps s'ha anat deteriorant, produint-se el despeniment de part de l'àrid que queda solt sobre la calçada, sent això un perill per a la circulació del trànsit rodat.

Per a la pavimentació dels carrers es farà en primer lloc el fresat i escombratge de la superfície, portant els residus a una planta de reciclatge. Es procedirà a l'escombratge mecànic de les superfícies a fi d'eliminar tot el material solt i la vegetació seca o morta que romandrà en la calçada i que serà transportada a abocador.

Després de l'escombratge tindrà lloc l'aplicació de la capa d'aglomerat asfàltic en calent tipus AC-16surf S, d'uns 5 cm. de grossària compactada, en capa de rodadura, amb àrid calcari i betum B50/70, amb una dotació mínima s/m de betum del 4,55%, en la qual es realitzaran regs amb emulsions bituminoses, d'imprimació C50BF5 IMP.

La senyalització i abalisament seguirà la normativa del Ministeri de Foment i les recomanacions de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de la Generalitat Valenciana, tant la senyalització vertical com l'horitzontal quedaran coordinades entre si i amb els altres elements de la via dotant al carrer de la seguretat necessària.

Remodelació carrers Barranquets, Sant Josep, Extramurs de Sant Roc, La Creu, La Pobletà i Plaça l'Església

Les obres se situen en els següents carrers del nucli urbà de Serra:

- ✓ Carrer Barranquet: 180 m²
- ✓ Carrer Sant Josep: 450 m²
- ✓ Carrer Extramurs de Sant Roc: 45 m²
- ✓ Carrer La Creu: 15 m²
- ✓ Carrer La Pobletà: 450 m²
- ✓ Plaça de l'Església: 185 m²

Les actuacions que es realitzaran en els vials públics indicats consisteixen en la reparació del paviment realitzat amb lloses irregulars de gres roig, que està col·locat en la major part dels carrers del nucli urbà de Serra.

En la Plaça de l'Església el paviment existent està construït amb llambordes de gres roig.

Cal indicar que les actuacions no afecten la superfície total dels carrers sinó a àrees disperses situades al llarg del traçat, afectant sempre les zones de la calçada, no a les voreres.

Instal·lació de Faroles amb Il·luminària de tecnologia solar en el carrer Pobletà, Camí Vizcaíno i Carrer Montealegre

La intervenció es realitzarà en tres zones, una en sòl rústic, concretament en la parcel·la 9024 del polígon 7 i la parcel·la 9008 del polígon 33 denominada Camí Vizcaino, Tots dos camins són vies d'accés a un nucli d'habitatges disseminats construïts allà pels anys seixanta i huitanta. Són camins actualment asfaltats amb bastant circulació rodada, però també són camins utilitzats per turistes com a vies d'accés a les muntanyes del nostre municipi. En aquests moments els habitatges, consolidades pel pas del temps, ja no són habitatges de segona residència com en els seus orígens, hui dia són habitatges de primera residència, i són aquests, els seus residents, els que a través d'innombrables escrits ens sol·liciten la instal·lació de lluminàries que els proporcionen seguretat. És notori i s'ha pogut comprovar pels serveis tècnics municipals la dificultat per a transitar per aquests camins després de la posta del sol i fins a l'eixida.

Per a implantar el sistema d'il·luminació mitjançant tecnologia solar s'instal·laran en els punts que indicats a la memòria del document, unes columnes d'acer galvanitzat pintades en negre de tres metres d'altura, setanta-sis mil·límetres de diàmetre i una placa d'ancoratge en la base per a caragolar sobre dau de formigó en massa.

En punta es col·locarà la lluminària amb bombetes LED de 15w de potència que disposaran de detector de moviment de manera que sense presència d'aquest funcionen a un 30% de la seua capacitat, obtenint el 100% amb la detecció de moviments.

III Fase Poliesportiu Municipal (Pista Polivalent, Training Box i Pista Pàdel)

L'Ajuntament de Serra està duent a terme una sèrie d'actuacions en el poliesportiu de la població, per a adequar-lo a un programa més variat quant a usos. A més, pretén adequar alguns dels espais ja consolidats per al seu correcte funcionament dins del poliesportiu.

El Present projecte es tracta d'una separata del Projecte Bàsic i d'Execució "Adequació instal·lacions esportives en Poliesportiu de Serra", redactat el desembre de 2017, on únicament es defineixen els treballs necessaris per a l'execució de la pista polivalent, training box i 2 pistes de pàdel.

L'objecte del present projecte és establir els criteris de disseny per a l'execució d'una pista polivalent, dues pistes de pàdel i un espai per a box training, que se situaran en part de la superfície existent del camp de futbol 11, on l'ajuntament de Serra ha plantejat una reorganització de la superfície per a ampliar el programa de pistes dins del poliesportiu.

Substitució de la xarxa de clavegueram en mal estat dels carrers: Collaet, Mestra Consuelo Burgos i Avinguda de la Serrà

Hi ha tres trams de la xarxa general de clavegueram de la zona urbana de Serra que es troben en un estat deficient per al seu ús, la qual cosa produeix a un sector de la població filtracions d'aigua en els seus habitatges ocasionant en humitats, despreniments dels revestiments verticals, taques en els horitzontals, deterioracions del mobiliari, proliferació d'insectes, etc.,

D'altra banda, amb la intervenció que es proposa s'evitarà que les aigües fecals es dispersen fora del seu col·lector i a través dels llits del terreny natural es filtren en el subsol podent aconseguir els aquífers existents en gran part del nostre sòl.

Les intervencions es realitzaran als carrers Collaet, Mestra Consuelo Burgos i en l'avinguda La Serra.

Eliminació de barreres arquitectòniques en els carrers: València i Sagunt

Les barreres arquitectòniques que es localitzen en espais i vies públiques les podem trobar tals impediments com:

- Carrers massa estretes per al pas de persones en cadira de rodes.
- Carrers amb desnivells amb pendent massa pronunciat per a persones en cadira de rodes.
- Escales sense adaptació o vorades sense una xicoteta rampa que permeta el pas entre la vorera i la calçada.
- Rampes amb un pendent superior al límit permés o sense una amplària mínima de pas.
- Obstacles enmig de la vorera com a senyals, fanals, arbres, etc. estrenyent el desplaçament normal de les persones.
- Paviments discontinus o amb enfonsaments i irregularitats.

ACTUACIÓ: Des de la intersecció al carrer València amb plaça del Castell fins a la porta d'accés a l'Ajuntament de Serra en carrer Sagunt.

Creació de dues zones d'aparcament en la travessia Sant Francesc amb l'adequació de les parcel·les 24 i 26 per la zona 1 i la parcel·la 38 per la zona 2



Pla Urbà d'Actuació Municipal - PUAM

El Pla Urbà d'Actuació Municipal Serra, és un document de caràcter estratègic local que descriu les línies d'actuació del municipi, amb la finalitat d'incorporar els objectius establerts en l'Agenda 2030 i les prioritats futures respecte a obres i servicis en l'agenda Urbana municipal.

Tot això, ens servirà per a avançar en el disseny d'un municipi més habitable, just, inclusiu, saludable, intel·ligent i sostenible.

Es planteja amb vocació transformadora dels espais i àrees municipals i pretén activar, per al seu desenvolupament, els processos de participació entre la ciutadania i els agents socials per concretar un disseny municipal futur, resultat de la reflexió i acció col·lectiva.

L'estructura per a la realització i elaboració del Pla Urbà d'Actuació Municipal - PUAM, es basa en el contingut indicat i exigit per la Diputació de València, relacionat a continuació:

A. DIAGNÒSTIC PREVI QUE DESCRIU LA SITUACIÓ I EL PUNT DE PARTIDA

a. Anàlisi de l'àrea Urbana:

- i. Anàlisi física, territorial i de l'entorn urbà
- ii. Anàlisi demogràfica i social
- iii. Anàlisi econòmica
- iv. Anàlisi d'infraestructures públiques i recursos existents
- v. Anàlisi mediambiental i energètica
- vi. Anàlisi educativa, sociocultural i esportiva
- vii. Anàlisi de les polítiques públiques existents en matèria d'igualtat, accessibilitat i desenvolupament sostenible.
- viii. Anàlisi d'instruments de planificació existents

b. Problemes i reptes

- c. DAFO: Debilitats i amenaces del municipi, així com les fortaleeses i oportunitats.
- d. Identificació d'àrees d'actuació prioritàries i necessitats del municipi

B. DEFINICIÓ D'OBJECTIUS ESTRATÈGICS I RESULTATS ESPERATS

a. Objectius generals

b. Objectius específics

c. Resultats esperats

C. PLA D'IMPLEMENTACIÓ DEL PLA URBÀ D'ACTUACIÓ MUNICIPAL

a. Definició de línies d'actuació

b. Cronograma per al desenvolupament de les diferents línies d'actuació

c. Seguiment i control

- i. Indicadors de seguiment i avaluació

D. PLA DE PARTICIPACIÓ SOCIAL

Pacte de les Alcaldies pel Clima i l'Energia



Serra està adherit al Pacte de les alcaldies pel Clima i l'Energia des del 14 de març de 2016, com a municipi signant es compromet a reduir les emissions de CO₂ en un 40% per a 2030 i augmentar l'eficiència energètica i les energies renovables en un 27%; elaborar un Inventari d'Emissions de Referència (IER); realitzar una Avaluació de Riscos i Vulnerabilitats derivades del

canvi climàtic; presentar el Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible en el termini de 2 anys a partir de la signatura oficial del pacte; i presentar, finalment, un informe de seguiment almenys cada 2 anys.

Pel que fa a projectes en curs en matèria de mobilitat en l'àmbit municipal des del consistori s'han signat els compromisos de neutralitat climàtica per a 2050, en el marc del Pacte de les Alcaldies, que dins del mateix hi ha diversos objectius referits a la mobilitat urbana.

Serra signa els compromisos de neutralitat climàtica per a 2050, en el marc del Pacte de les Alcaldies i amb la resta d'entitats locals, diputacions i ens públics mediambientals de tota Espanya han fet front comú contra el canvi climàtic i s'han adherit als compromisos de neutralitat climàtica fixats per la Unió Europea per a l'horitzó 2050.

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

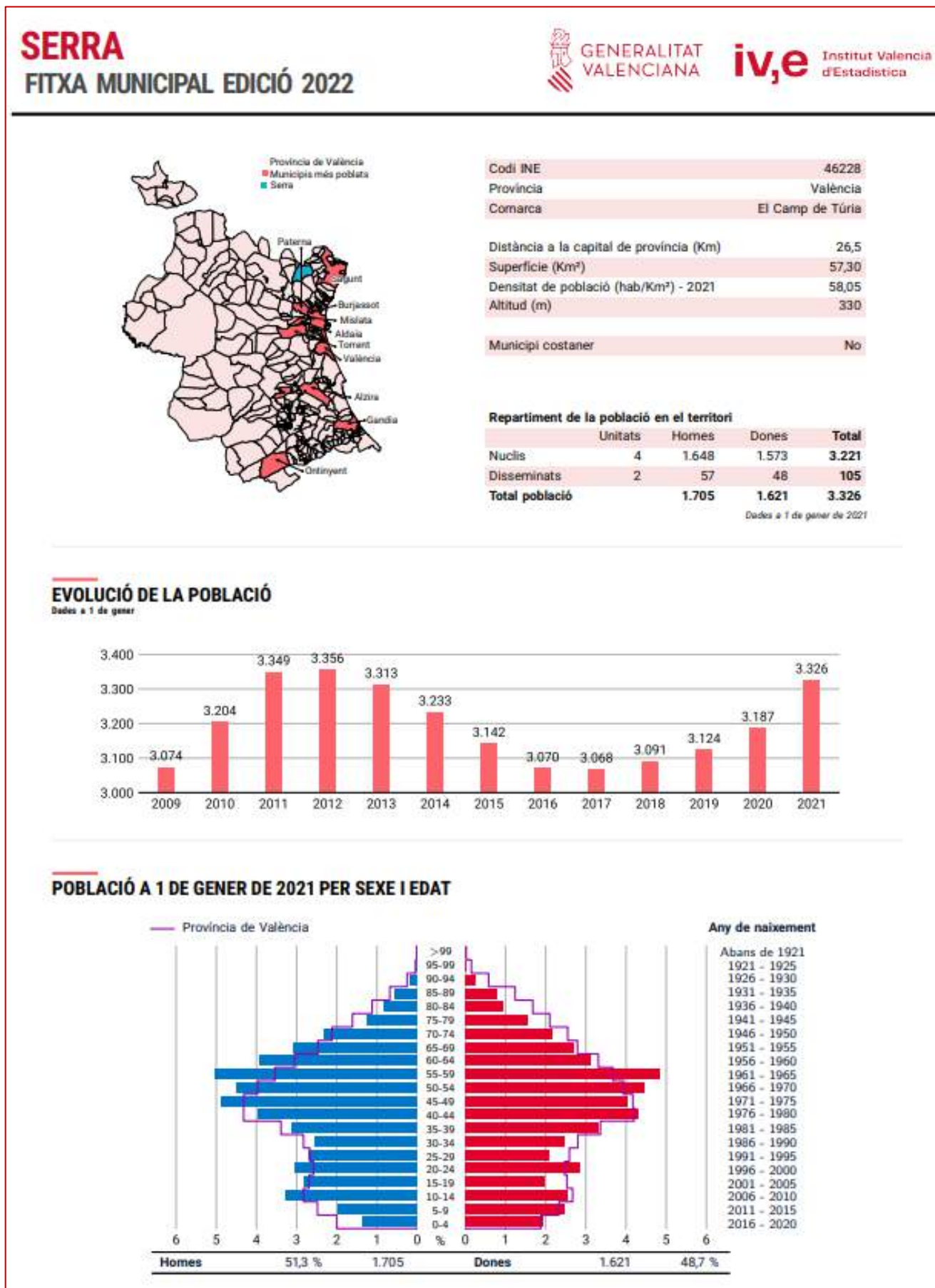
CARACTERÍSTIQUES SOCIOECONÒMIQUES, TERRITORIALS I URBANÍSTIQUES



FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

CARACTERÍSTIQUES SOCIOECONÒMIQUES, TERRITORIALS I URBANÍSTIQUES:

Fitxa municipal extreta del portal estadístic de GVA



SERRA

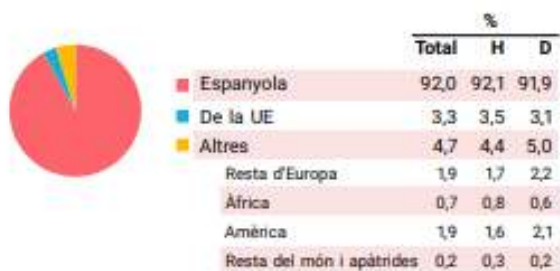
FITXA MUNICIPAL EDICIÓ 2022

INDICADORS DEMOGRÀFICS - 2021

Index		Municipi	Província	Comunitat Valenciana
Dependència	$(\text{Pob. } <16 + \text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64) \times 100$	45,7 %	53,1 %	53,8 %
Dependència població <16 anys	$(\text{Pob. } <16) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64) \times 100$	21,4 %	23,4 %	23,5 %
Dependència població >64 anys	$(\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64) \times 100$	24,3 %	29,7 %	30,3 %
Envel·liment	$(\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. } <16) \times 100$	113,3 %	126,9 %	128,9 %
Longevitat	$(\text{Pob. } >74) / (\text{Pob. } >64) \times 100$	38,6 %	48,8 %	48,1 %
Maternitat	$(\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Dones de } 15 \text{ a } 49) \times 100$	15,6 %	17,5 %	17,9 %
Tendència	$(\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Pob. de } 5 \text{ a } 9) \times 100$	74,1 %	80,6 %	81,4 %
Renovació de la població activa	$(\text{Pob. de } 20 \text{ a } 29) / (\text{Pob. de } 55 \text{ a } 64) \times 100$	63,1 %	76,0 %	74,9 %

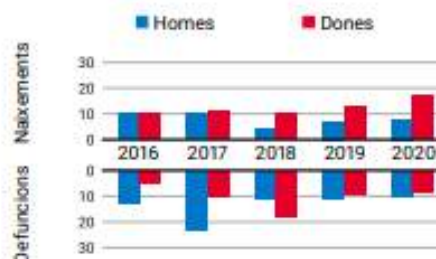
POBLACIÓ PER NACIONALITAT I SEXE - 2021

Dades a 1 de gener



MOVIMENT NATURAL DE LA POBLACIÓ

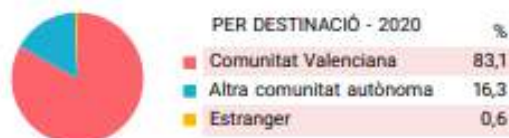
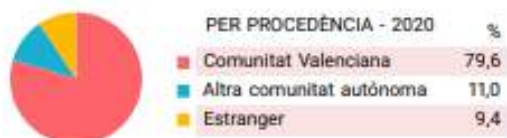
Dades a 31 de desembre



	2016	2017	2018	2019	2020
Naixements	20	21	14	20	25
Defuncions	18	33	29	20	18
Creixement Veg.	2	-12	-15	0	7

VARIACIONS RESIDENCIALS

Dades a 1 de gener

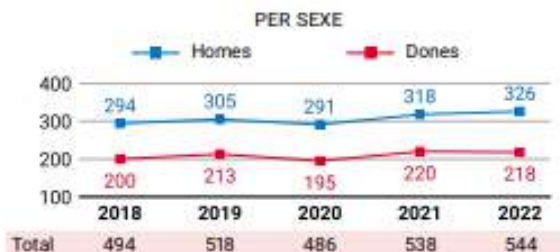


SERRA

FITXA MUNICIPAL EDICIÓ 2022

PERSONES AFILIADES A LA SS

Dades a 31 de març



PENSIONS CONTRIBUTIVES DE LA SS - 2019

Dades a 31 de desembre

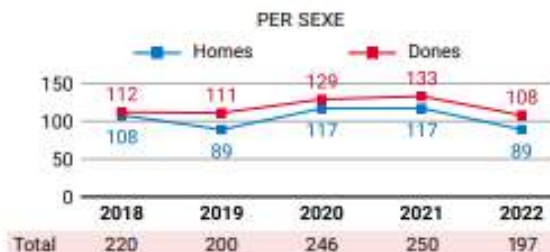
PENSIONISTES I IMPORT MENSUAL MITJÀ (€)

	Classe de pensió			
	Total	Jubilació	Viudetat	Altres*
Pensionistes	545	333	88	124
- Homes	306	224	7	75
- Dones	239	109	81	49
Import	1.056	1.211	741	864
- Homes	1.184	1.315	1.003	808
- Dones	892	995	718	949

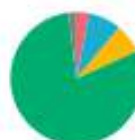
* Inclou pensions d'incapacitat permanent, d'orfandat, i en favor de familiars

DESOCUPACIÓ REGISTRADA

Dades a 31 de març



PER SECTOR D'ACTIVITAT - 2022 %



Agricultura	3,0
Indústria	8,1
Construcció	7,1
Serveis	79,7
Sense activitat econòmica	2,0

IRPF*

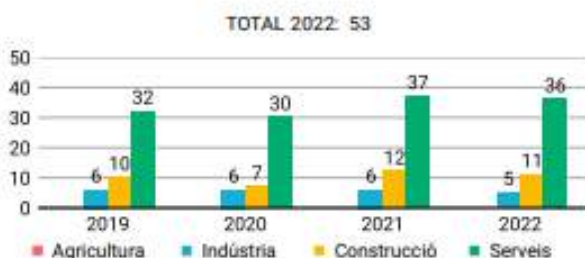
Dades a 31 de desembre

*Impost sobre la Renda de les Persones Físiques

	2016	2017	2018	2019
Titulars	1.613	1.642	1.674	1.738
Declaracions	1.360	1.418	1.457	1.525
Renda bruta/declaració (€)	26.180	27.644	27.477	27.905
Renda disponible/declaració (€)	21.364	22.414	22.445	22.732

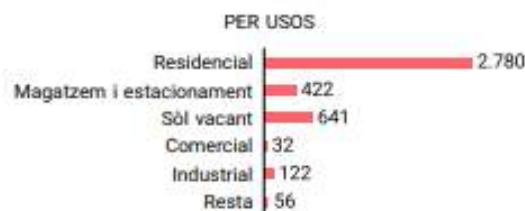
EMPRESSES INSCRITES EN LA SS

Dades a 31 de març



IMMOBLES URBANS - 2020

Dades a 31 de desembre



TRANSACCIONS IMMOBILIÀRIES

Dades a 31 de desembre

COMPREVENDES ESCRIPTURADES DE VIVENDES



PER ANTIGUITAT (%)



TOTAL IMMOBLES: 4.053

Abans de 1950	11,3
1950 - 1959	1,9
1960 - 1969	6,5
1970 - 1979	19,5
1980 - 1989	11,8
1990 - 1999	10,6
2000 - 2009	21,7
2010 i posterior	0,8
Sòl vacant	15,8
Sense definir	0,0

SERRA

FITXA MUNICIPAL EDICIÓ 2022

PRESSUPOST MUNICIPAL DE DESPESES*

Dades a 31 de desembre
*consolidat



PER GRUPS DE FUNCIO - 2021



	%
Deute públic	10,1
Servicis públics bàsics	35,6
Actuacions de protecció i promoció social	7,1
Producció de béns públics de caràcter preferent	12,7
Actuacions de caràcter econòmic	2,6
Actuacions de caràcter general	32,0

DEUTE VIU MUNICIPAL

Dades a 31 de desembre



OFERTA TURÍSTICA - 2021

Dades a 31 de desembre

	Establiments	Places		Establiments	Places
Hotels	0	0	Albergs	0	0
Hostals	0	0	Pensions	1	12
Apartaments	11	78	Restaurants	9	802
Càmpings	0	0	Agències de viatge	0	-
Cases rurals	3	19	Empreses de turisme actiu	0	-

VEHICLES PER TIPUS I CARBURANT - 2021

Dades a 31 de desembre

	Total	Dièsel	Gasolina	Electr.	Resta
Total	2.922	1.373	1.219	6	324
Turismes	1.766	1.033	719	5	9
Motocicletes	311	3	308	0	0
Furgonetes i camions	343	306	36	0	1
Autobusos	0	0	0	0	0
Tractors industrials	5	5	0	0	0
Ciclomotors	149	1	147	1	0
Altres	348	25	9	0	314

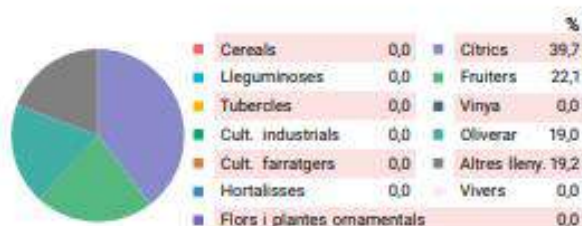
EMPRESSES ACTIVES - 2021*

Dades del DINCE a 1 de gener
*excepte sector primari

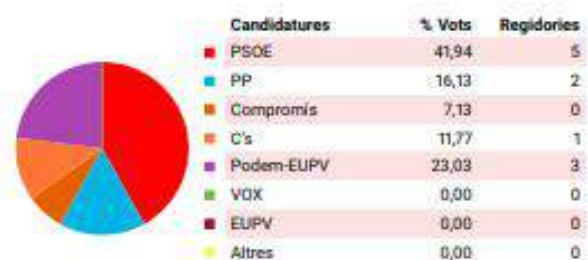
PER SECTORS D'ACTIVITAT		DESGLOSSAMENT SECTOR SERVEIS	
Indústria	10	Comerç, transport i hostaleria	57
Construcció	44	Informació i comunicacions	-
Serveis	171	Activitats financeres i d'assegurances	-
Total	225	Activitats immobiliàries	-
		Activitats professionals i tècniques	-
		Educació, sanitat i serveis socials	-
		Altres serveis personals	-

SUPERFÍCIES DE CULTIU - 2020*

Dades a 31 de desembre
*estimacions municipals



ELECCIONS MUNICIPALS - 2019



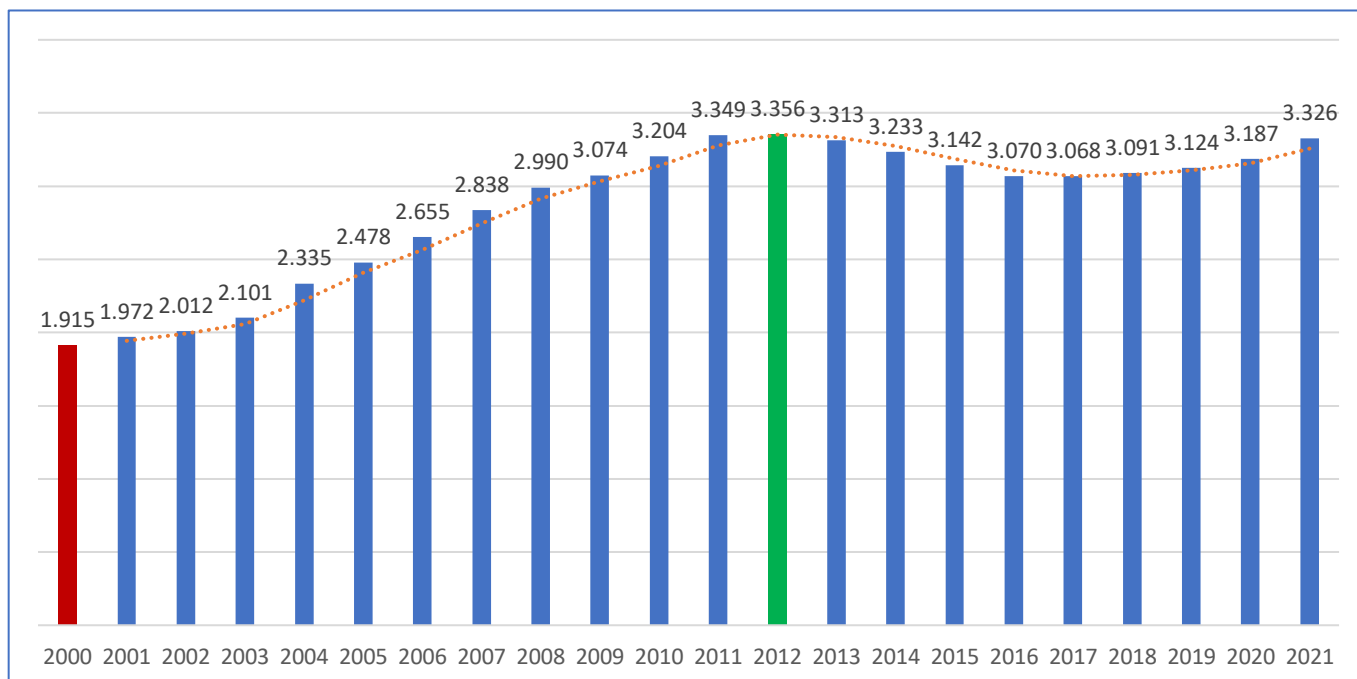
Població

Distribució de la població segons el tipus d'unitat i sexe, als nuclis existeixen i el nombre de persones que habita a cadascun.

Padró per Unitat Poblacional - Serra 2021				
Unitat Poblacional	Població	%	Homes	Dones
Serra (Nucli Urbà)	2.314	69,60%	1.182	1.132
Portaceli (Disseminat)	23	0,72%	22	1
L'Empelta	11	0,28%	8	3
Partida Siscar	14	0,42%	7	7
Disseminat	80	2,40%	32	48
Torre De Portaceli	884	26,58%	454	430
Total	3.326	100%	1.705	1.621

Taula d'Elaboració pròpia amb dades de l'Institut Nacional d'Estadística - INE

Evolució de la població Serra des de l'any 2000 fins l'any 2021



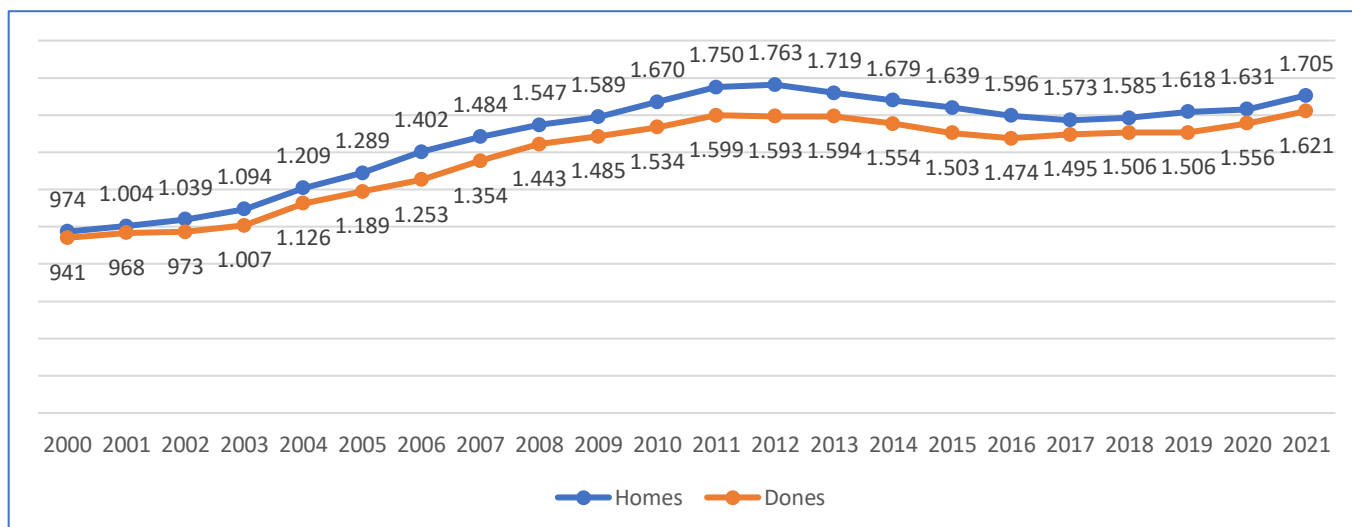
Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

Actualment es situa en 3.326 habitants. El nombre d'habitants era de tendència alcista des de 2000 fins a 2012 on amb 3.356 habitants va ser el pic màxim, els anys següents hi ha alts i baixos, des de l'any 2017 ha anat pujant a poc a poc.

Segons les dades publicades per l'INE procedents del padró municipal de 2021 el 22,58% (751) dels habitants empadronats en el Municipi de Serra han nascut en el municipi, el 66,06% han emigrat a Serra des de diferents llocs d'Espanya, el 54,78% (1.822) des d'altres municipis de la província de València, l'1,24% (41) des d'altres províncies de la Comunitat Valenciana, el 10,04% (334) des d'altres comunitats autònomes i l'11,37% (378) han emigrat a Serra des d'altres països.

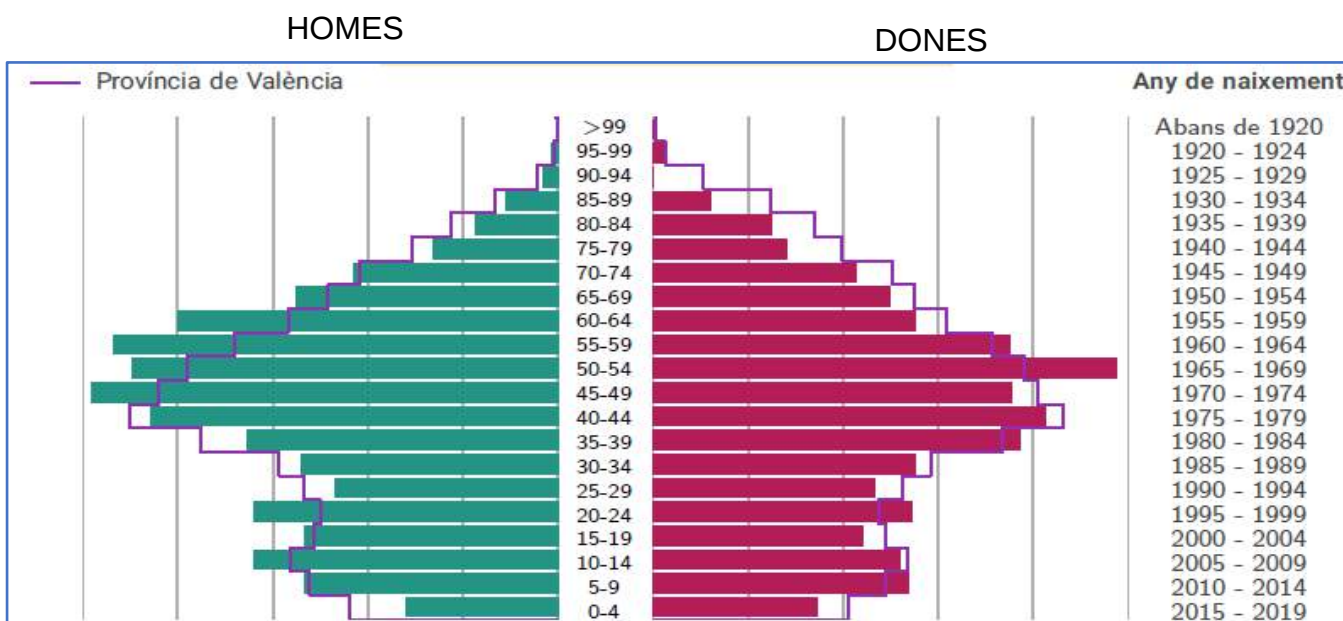
LLOC DE NAIXEMENT	HABITANTS
SERRA	751
ALTRES MUNICIPIS DE LA PROVÍNCIA DE VALENCIA	1.822
MUNICIPIS DE LA PROVÍNCIA CASTELLO I ALACANT	41
RESTA D'ESPANYA	334
ALTRES PAÏSOS	378
TOTAL	3.326

Evolució de la població per grups de dones i homes. Des de l'any 2000 fins l'any 2021



Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

Des de l'any 2000 el grup d'homes ha estat superior al de dones, seguint la mateixa línia d'evolució, l'última estadística de l'any 2021 hi ha 84 homes més que dones.



Gràfic extret de la pàgina de l'Institut Nacional d'Estadística (INE)

El nombre total d'homes és de 1.705 i el de dones 1.621. S'observa que el tram on més nombre de persones hi ha, és el compres entre 50 i 54 anys, coincidint amb el denominat "Baby Boom".

Hi ha un problema d'envelliment de la població que és vora agreujat en els pròxims anys, ja que la quantitat de persones menors de 30 anys és molt més baixa que la de més de 30 anys.

Residents a l'estranger procedents del municipi de Serra - Total i per sexes

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	27	29	25	26	30	33	49	45	49	51	52	46	54
Homes	15	18	15	16	19	21	32	29	29	31	30	28	32
Dones	12	11	10	10	11	12	17	16	20	20	22	18	22

Taula d'elaboració pròpia amb dades de l'INE

Serra – Indicadors Demogràfics
Padró 2021: 3.326 habitants
Evolució i Comparativa d'Indicadors Demogràfics

INDICADOR	2010	2021
Taxa de dependència	41,50	45,70
Taxa de dependència de la població menor de 16 anys	24,80	21,40
Taxa de dependència de la població major de 64 anys	16,70	24,30
Índex d'envelliment	67,30	113,30
Índex de longevitat	46,30	38,60
Índex de maternitat	23,20	15,60
Índex de tendència	121,80	74,10
Índex de renovació de la població activa	116,10	63,10

Taula d'elaboració pròpia amb dades extretes del Banc de dades de GVA

Les dades de la taula fan referència als indicadors demogràfics, són molt importants per tal de fer una valoració, poder contemplar dins del PMUS la perspectiva de gènere a més de tindre una visió multigeneracional.

Cal tindre en compte l'índex de dependència i l'índex d'envelliment, a Serra els índexs són alts, també es comparen amb la mitjana de la província de València i la de la Comunitat Valenciana.

	Serra	Comarca	Província	Comunitat
Majors de 64 anys (%)	16,66	15,61	19,40	19,69
Índex de dependència (%)	45,69	48,97	53,10	53,78

Taula d'elaboració pròpia amb dades extretes del Banc de dades de GVA

L'índex de dependència de les persones majors de 64 anys està per més d'un punt per damunt, però per davall de la província de València i la Comunitat Valenciana.

L'índex de dependència general i el d'envelliment està per molt per davall de la mitjana comarcal, provincial i comunitària.

La població està envellint i cada vegada és més dependent, per tant, la necessitat de tindre un municipi més accessible es fa cada vegada més necessari, ja que les persones majors són les que més necessiten carrers i voreres en bones condicions, cal tindre en compte que les dones majors són cada vegada més dependent i necessiten l'ajuda d'altres persones per poder desenvolupar les activitats del seu dia a dia.

Cal millorar la qualitat de vida de les persones majors, impulsant mesures de prevenció i promoció de la salut, en l'àmbit de la mobilitat i prenent en consideració els diferents recursos comunitaris que contribuïsquen a un envelliment actiu i saludable.

Cens de Vivendes a Serra

Total de vivendes familiars - 2011 (núm.)	2.654
Vivendes principals - 2011 (núm.)	1.349
Vivendes secundàries - 2011 (núm.)	971
Vivendes buides - 2011 (núm.)	334
Total vivendes col·lectives - 2011 (núm.)	0

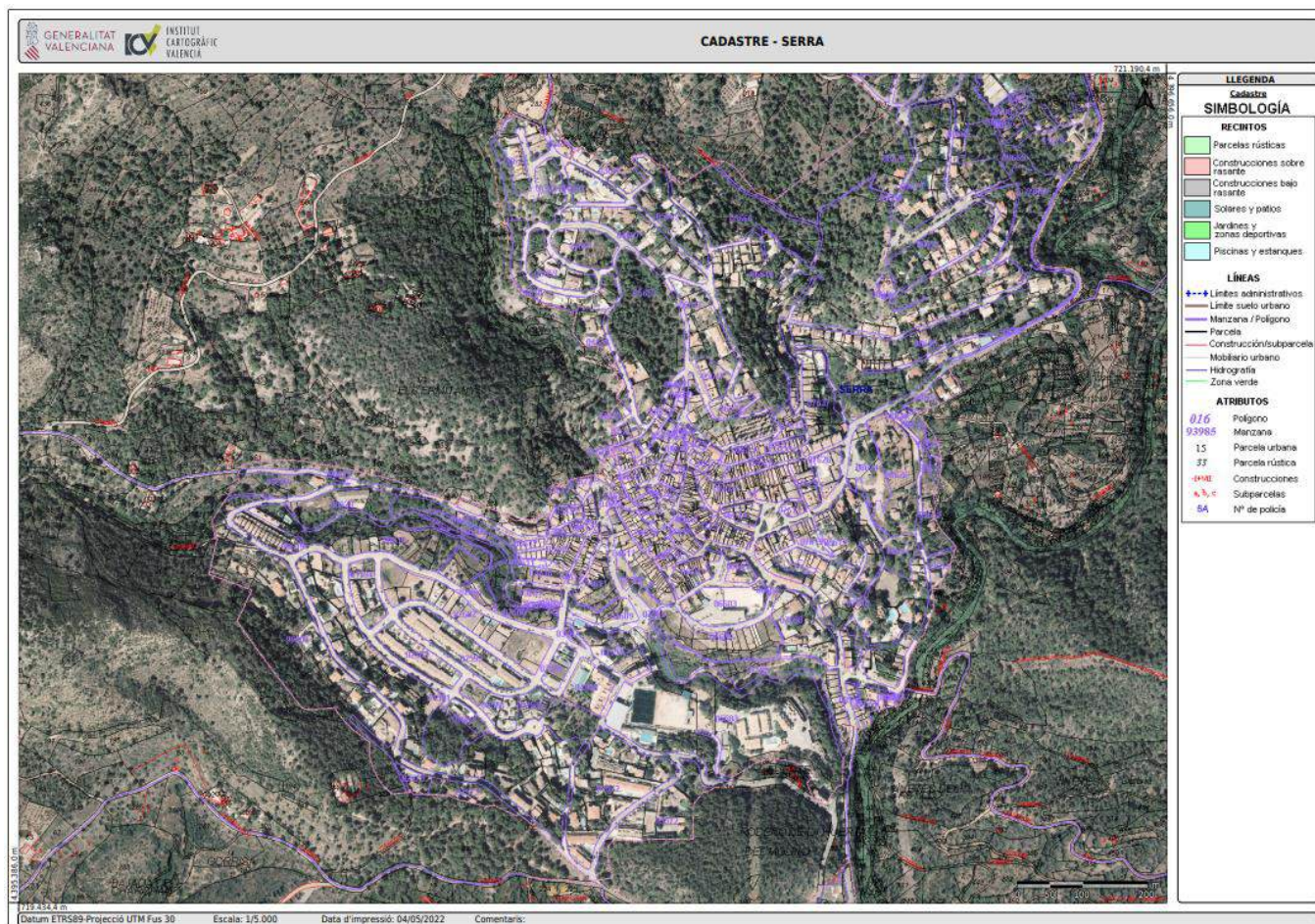
Taula extreta de l'INE (l'elaboració del cens de vivendes es fa cada 10 anys), esta correspon a les dades de l'any 2011

Últim informe del Banc de Dades Territorial. Cens de Població i Habitatges

Font: Institut Nacional d'Estadística (INE)

Al any 2021 va començar l'elaboració d'un nou cens

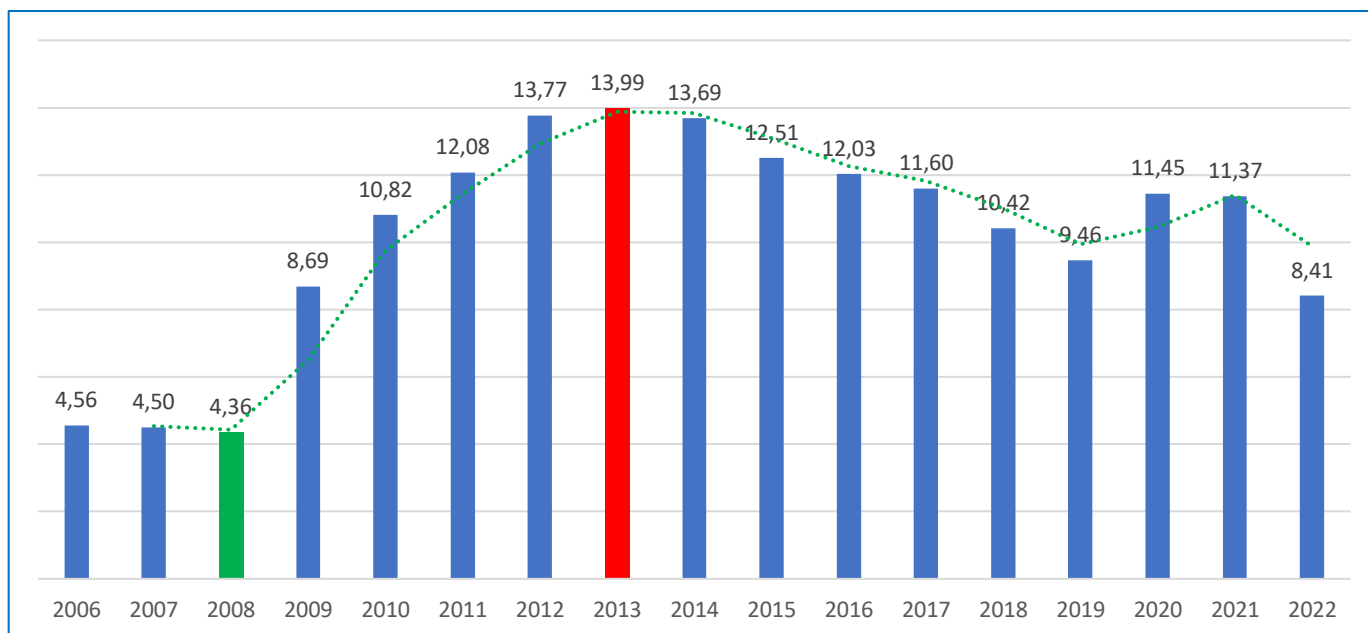
https://www.ine.es/censos2021/censos2021_perspectiva.html



Cadastre - Visor GVA <https://visor.gva.es/visor/>

Població activa, activitat econòmica i ocupació

Dades de la taxa de desocupació registrada des de l'any 2006 fins l'any 2022



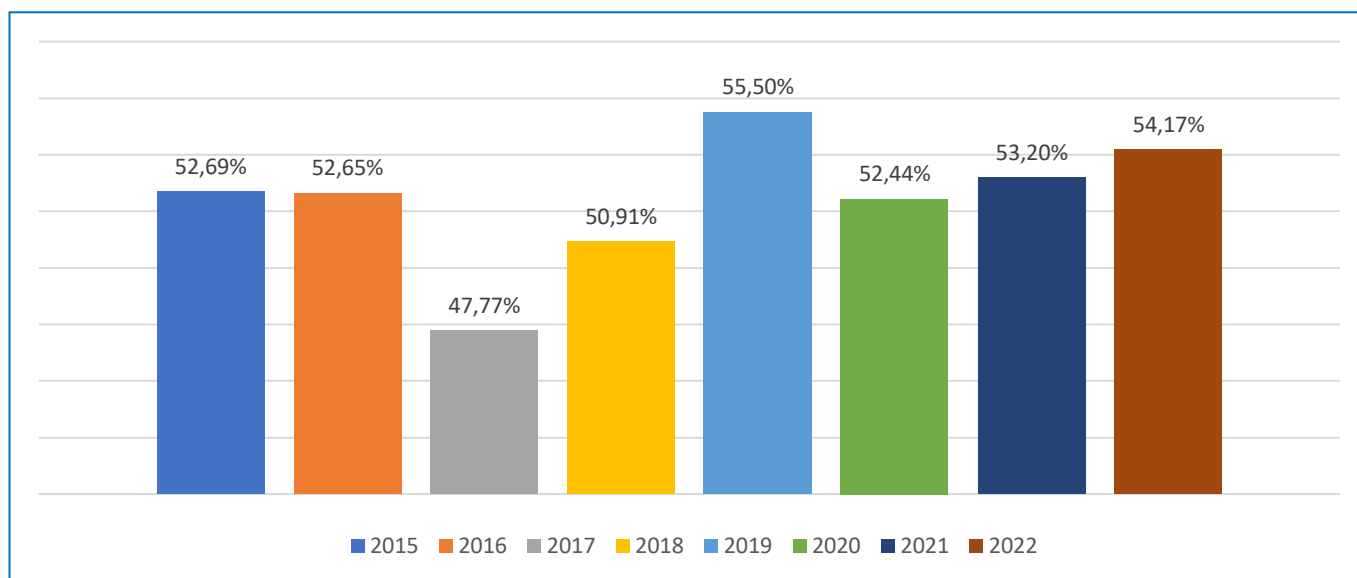
Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA- Comparativa a març de cada any

Abans de la crisi de 2008 es va arribar a tindre una taxa d'atur 4,36%, en l'època més dura de la crisi es va arribar a una taxa màxima d'atur del 13,99%, en els anys posteriors a 2013 la tendència ha sigut a la baixa, amb un xicotet repunt als anys 2020 i 2021, l'última data del 2022 mostra una bona tendència a la baixa.

A març de 2022 les dones representaven el 54,17% de les persones aturades.

Dades de l'indicador de desocupació registrada en dones.

La comparativa en anys anteriors des de l'any 2015 es desigual, el mínim d'atur femení va ser a l'any 2017 amb un 47,77% augmentant a l'any 2019 fins arribar al 55,50% i mantenint-se entorn al 50-55% en els següents anys.



Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

Afiliats a la seguretat social en Serra

Dades a 31 de març de 2022	
Total d'afiliats - (persones)	544
Taxa d'afiliació - (%)	23,83
Règim General - (%)	44,12
Règim General. Sistema Especial Llar - (%)	1,65
Règim General. Sistema Especial Agrari - (%)	2,02
Règim Especial. Treballadors Autònoms - (%)	52,21
Règim Especial. Mar - (%)	<5

Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA.

Afiliats a la seguretat social residents en Serra

Dades a 31 de març de 2022	
Total persones afiliades – Persones	1.420
Dones afiliades - (%)	44,37
Taxa d'afiliació - (%)	62,20

Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

La primera taula indica les persones que treballen a Serra i la seua afiliació, la segon taula fa referencia a les persones empadronades en Serra i la taxa d'afiliació, les dones estan per davall del 45%.

Desocupació registrada per Sectors d'Activitat

Desocupació registrada en Agricultura -	%	2,60
Desocupació registrada en Indústria -	%	8,85
Desocupació registrada en Construcció -	%	6,77
Desocupació registrada en Serveis -	%	79,69
Contractació registrada en Agricultura -	%	0
Contractació registrada en Indústria -	%	0
Contractació registrada en Construcció -	%	30,77
Contractació registrada en Serveis -	%	69,23

Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

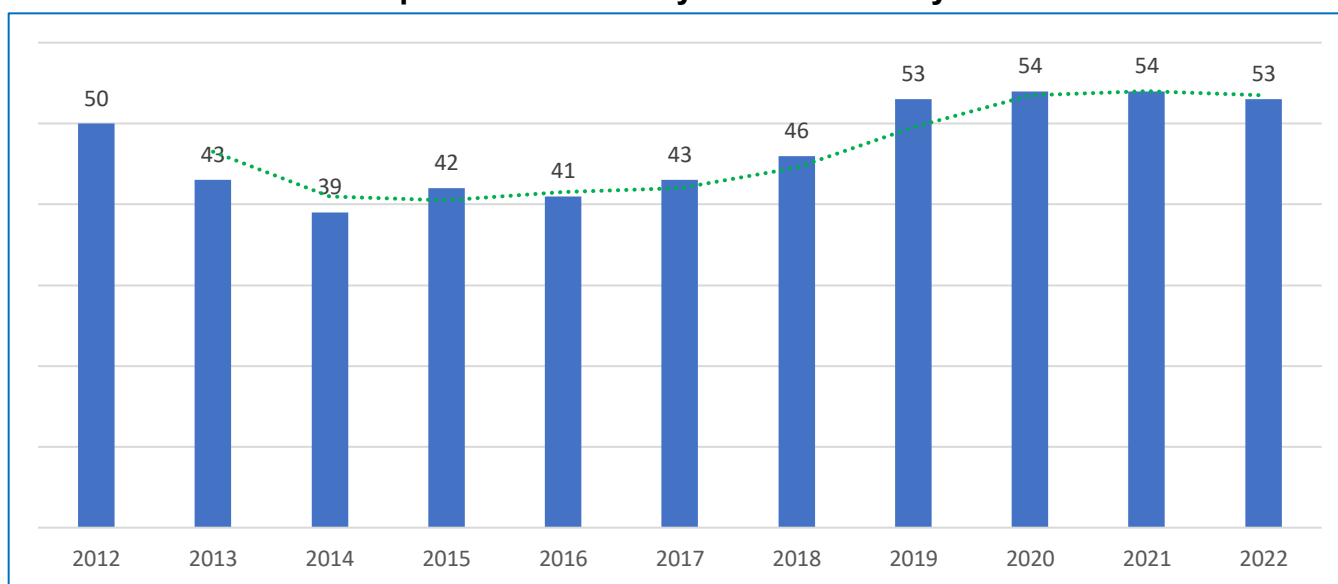
Dades a 31 de març de 2022

Empreses i negocis a Serra

Número total d'empreses inscrites a la Seguretat Social - 2022		53
Empreses en el sector Indústria -		5
Empreses en el sector Construcció -		11
Empreses en el sector Serveis -		36
Empreses en el sector Agricultura -		1

Taula d'elaboració pròpia amb dades de la Tresoreria General de la Seguretat Social (TGSS)

Evolució de número d'empreses des de l'any 2012 fins a l'any 2020



Taula d'elaboració pròpia amb dades de la Tresoreria General de la Seguretat Social (TGSS)

Estadístiques de l'IRPF

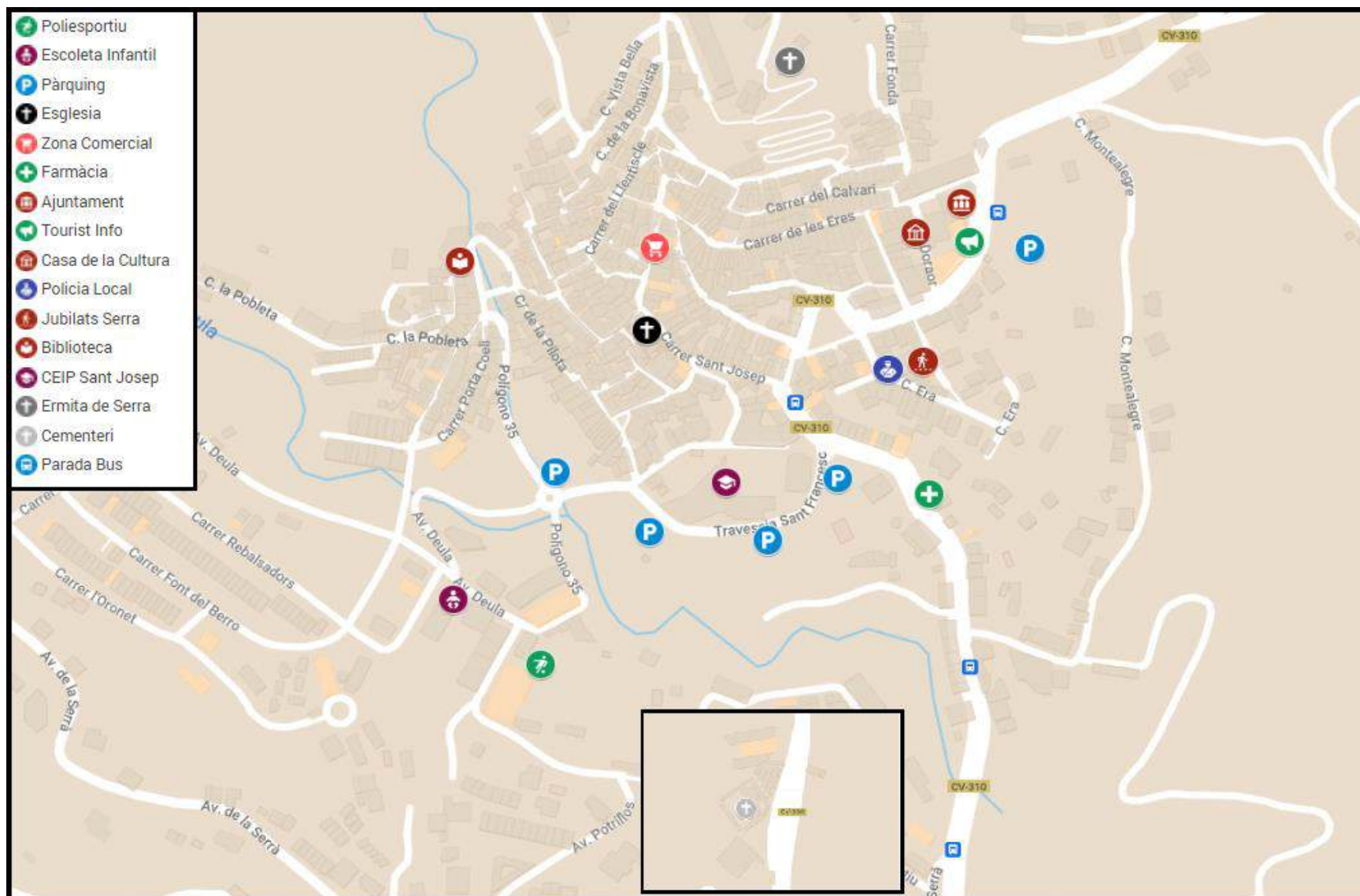
Segons les dades fetes públiques pel Ministeri d'Hisenda la renda bruta mitjana per declarant, en el municipi de Serra en 2019 va ser de 27.905 €, 428 € més que l'any 2018. Una vegada descomptada la liquidació per IRPF i l'aportat a la Seguretat Social la renda disponible mitjana per declarant es va situar en 22.732 €, 287 € més que l'any 2018.

En 2019 Serra se situa com el municipi núm. 18 amb una major renda bruta mitjana de la província de València, i en la posició núm. 28 a la Comunitat Valenciana.

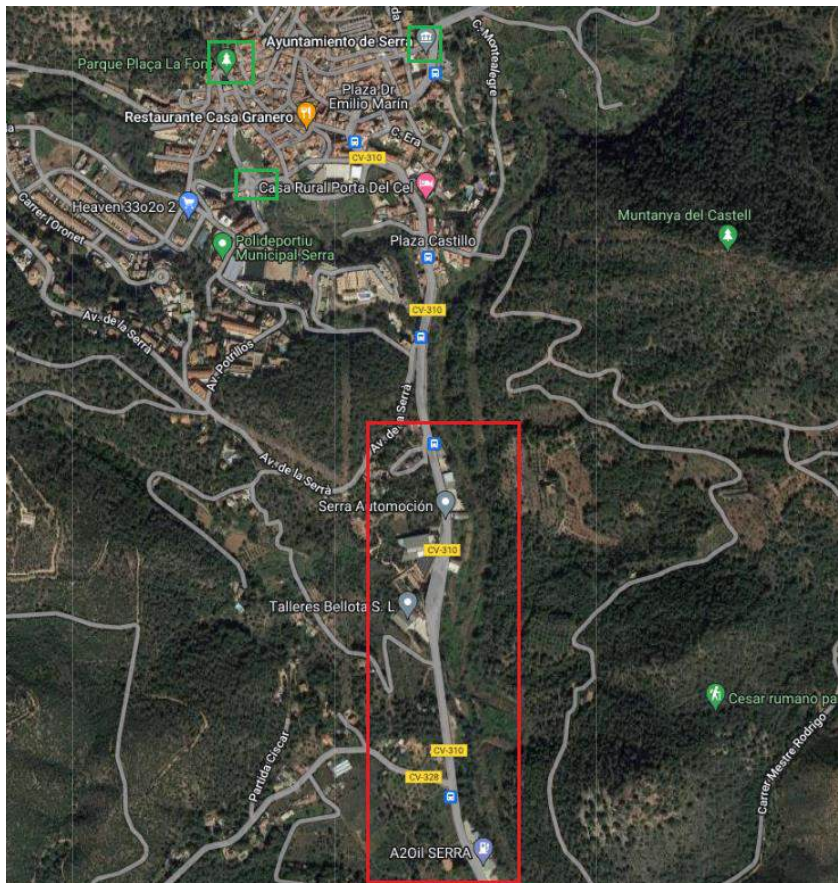
Els habitants de Serra van liquidar 6.004.102 € en concepte d'IRPF l'any 2019 i van rebre per part de les diferents administracions de manera directa en el pressupost municipal (capítol 4 i 7) 1.093.099 € un 18,21 % de l'aportat.

Equipaments a Serra i el seu potencial d'atracció

Els principals punts d'atracció i els que creen més moviment per part de veïns i veïnes Serra, així com persones que acudeixen de fora del municipi, per tal de treballar, fer compres i distints tipus de gestions.



Els centres religiosos també són punts importants d'atracció, en Serra trobem principalment tres com són l'ermita de Serra, l'església on es duen a terme totes les celebracions religioses i el cementiri municipal situat al sud del municipi.



Serra no té pròpiament un polígon industrial, però sí una zona amb diferents naus industrials a la seua entrada sud pel carrer de València (carretera CV-310) on també hi ha una gasolinera, zona marcada amb roig.

Dades de motorització, recollint percentatge de vehicles de baixes emissions

Número total de vehicles segons tipus i carburant segons el banc de dades territorial. Estadística del parc nacional de vehicles.

Vehicles segons tipus i carburant - Any 2021		Quantitat
Dièsel	Turismes	1.033
	Motocicletes	3
	Furgonetes i camions	306
	Autobusos	0
	Tractors industrials	5
	Ciclomotors	1
	Altres	25
	Total	1.373
Gasolina	Turismes	719
	Motocicletes	308
	Furgonetes i camions	36
	Ciclomotors	147
	Altres	9
	Total	1.219
Elèctric	Turismes	5
	Motocicletes	0
	Furgonetes i camions	0
	Ciclomotors	1
	Altres	0
	Total	6
Sense especificar	Turismes	0
	Motocicletes	0
	Tractors industrials	0
	Ciclomotors	0
	Altres	314
	Total	314
Altres	Turismes	9
	Motocicletes	0
	Furgonetes i camions	1
	Ciclomotors	0
	Altres	0
	Total	10
Total	Turismes	1.766
	Motocicletes	311
	Furgonetes i camions	343
	Autobusos	0
	Tractors industrials	5
	Ciclomotors	149
	Altres	348
	Total	2.922

Taula d'elaboració pròpia amb dades Ministeri de l'Interior. Estadística del Parc Nacional de Vehicles

Dels 2.922 vehicles que hi ha a Serra, sols 6 són elèctrics, representen sols el 0,20% del total.

S'han de realitzar accions per part del consistori per tal d'afavorir l'adquisició d'aquests tipus de vehicles.

Els vehicles de dièsel són els més predominants amb un total de 1.373 seguits dels de gasolina que són un total de 1.219.



Enfront Casa de la Cultura al carrer Doraor hi ha instal·lats dos places de recàrrega de vehicles elèctrics, encara que actualment el nombre de vehicles elèctrics als carrers encara siga mínim, oferir aquests serveis i solucions ajuden a accelerar la innovació i impulsar la transició energètica i recolzen la transició energètica, convertint els objectius de descarbonització i electrificació en activitats beneficioses que acompanyen a les ciutats i persones en un món en constant evolució.

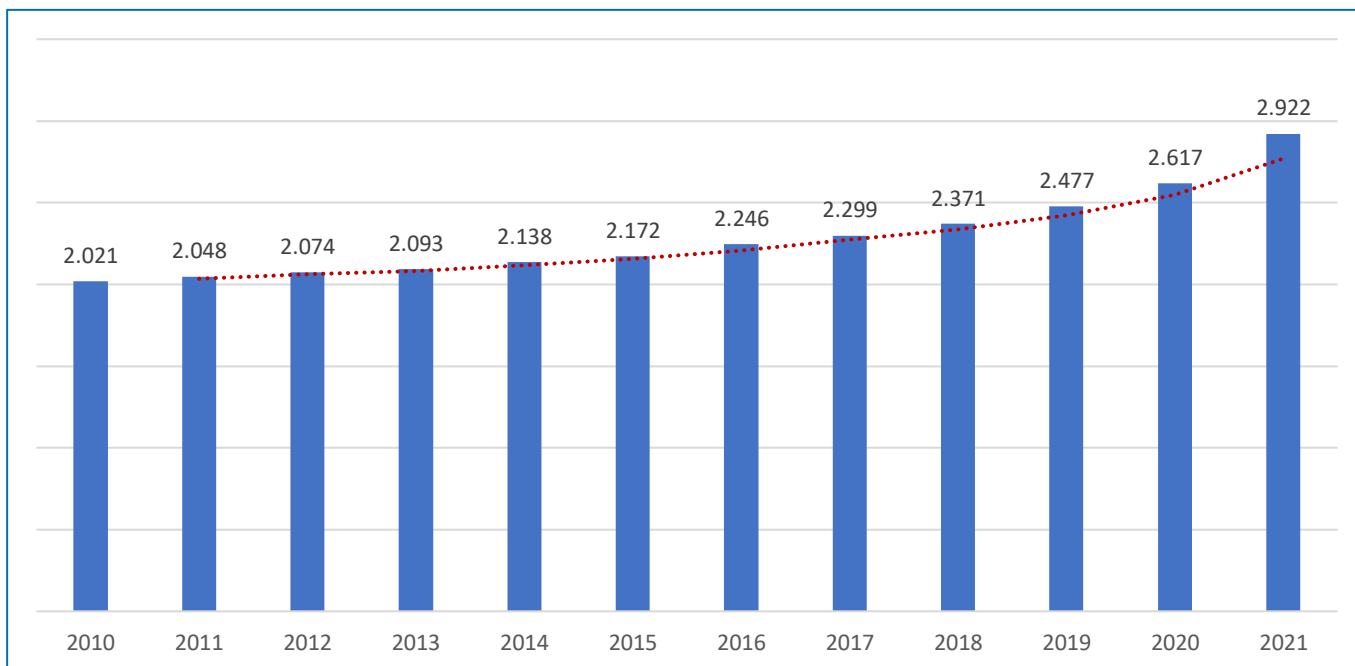
El creixement és exponencial, sobretot, en els últims anys, perquè han vingut més vehicles, els preus s'han anat compassant amb la combustió i el desplegament de les infraestructures de recàrrega s'ha anat incrementant. Si bé encara queda treball per fer, ja hi ha una bona capil·laritat d'infraestructures. Però el desconeixement sobre la situació de la mobilitat elèctrica, en general, és important.

Cal continuar oferint serveis per a tractar de reconvertir la situació i que els vehicles elèctrics ocupen cada volta més percentatge del parc automobilístic.

Des de les diverses institucions s'han creat subvencions o ajudes per tractar d'accelerar aquest procés, per exemple la Diputació de València a través del Pla Reacciona ofereix ajudes i subvencions per a punts de recàrrega i vehicles elèctrics.

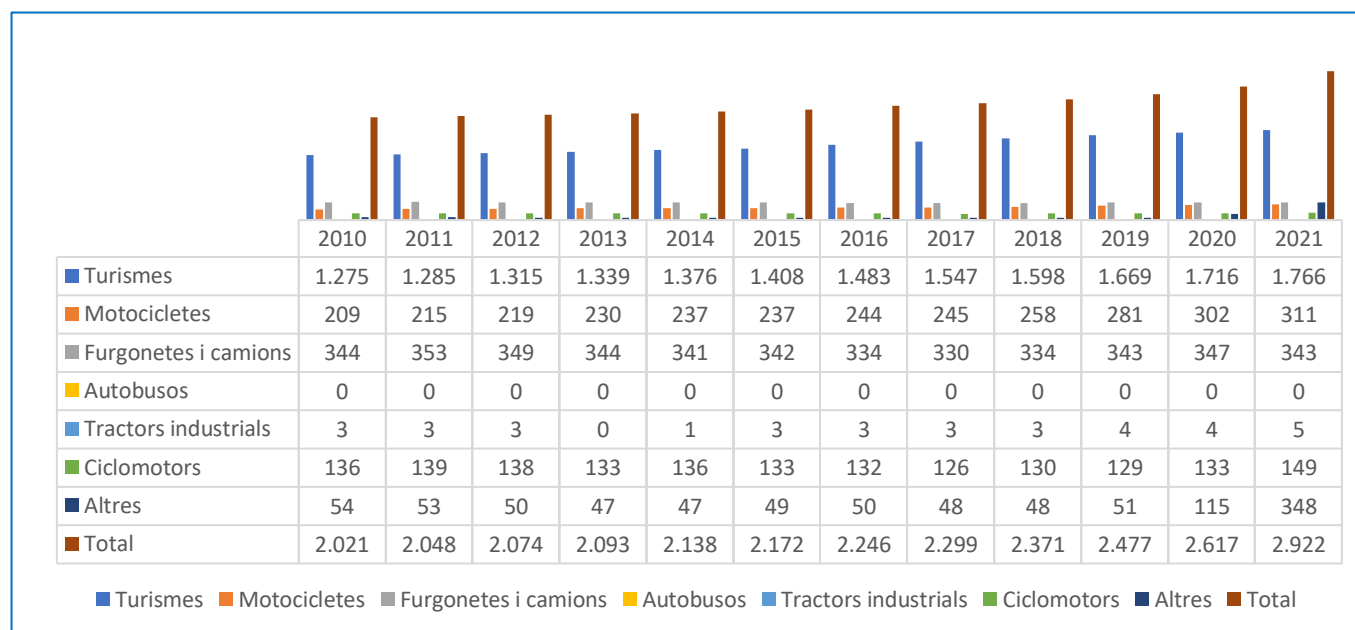
El govern espanyol amb el "PLAN MOVES". Les ajudes del PLAN MOVES III estan disponibles des del 10 d'abril de 2021, i que s'estendrà durant els anys 2022 i 2023. Aquest pla d'ajuda a la compra de vehicles electrificats compta amb un pressupost inicial de 400 milions d'euros ampliables fins a 800 milions si així ho requereix la demanda.

Evolució totals de vehicles des de l'any 2010 fins l'any 2021



Gràfic d'elaboració pròpia amb dades Ministeri de l'Interior. Estadística del Parc Nacional de Vehicles

Evolució totals de vehicles per tipus des de l'any 2010 fins l'any 2021

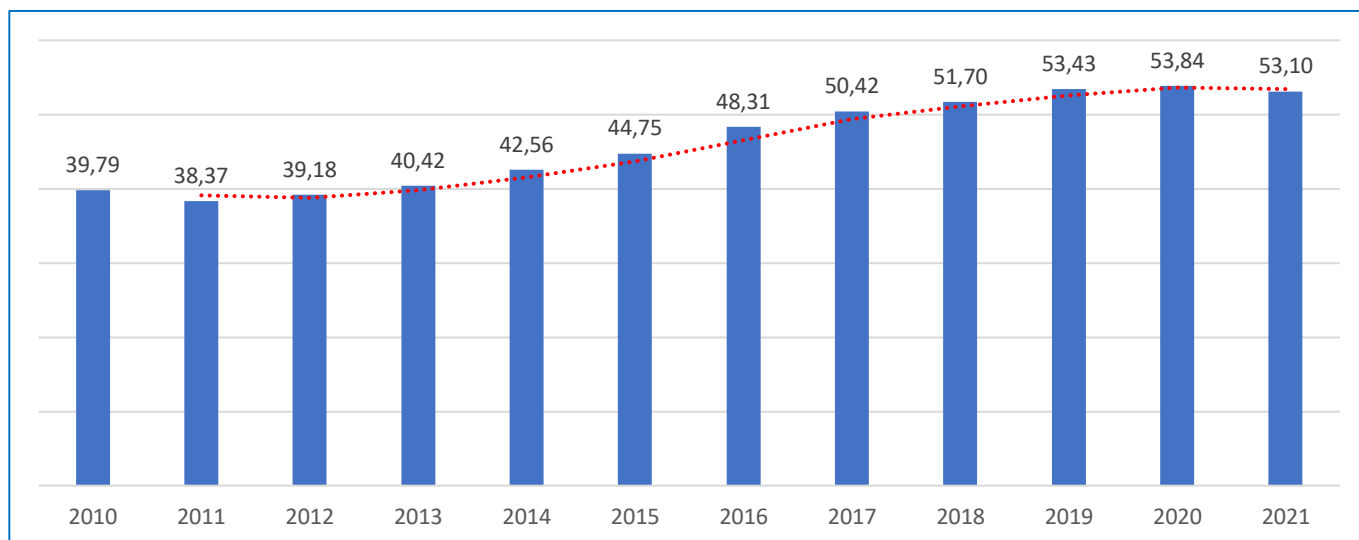


Taula d'elaboració pròpia amb dades Ministeri de l'Interior. Estadística del Parc Nacional de Vehicles

Indicadors de vehicles

L'índex de motorització és un dels índexs socioeconòmics amb una major correlació amb la mobilitat d'un determinat àmbit, definint-se aquest com el nombre de vehicles per habitant. Per a poder conèixer aquest índex, cal per tant conèixer el parc de vehicles i la població, xifres obtingudes a l'àmbit municipal de les estadístiques de la Direcció General de Trànsit (DGT) en el primer cas i de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) en el segon.

Evolució i Comparativa d'Indicador de Turismes - Data Valor (número de turismes x 100 habitants)



Serra	Comarca	Província	Comunitat
53,10	52,58	49,82	52,35

Gràfic i Taula d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

Índex de motorització general a Serra (vehicles / 1.000 habitants): 878,53

Àmbit Geogràfic	Índex de motorització
Serra	878,53
Província Valenciana	498,00
Comunitat Valenciana	523,00
Espanya	530,00

Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

Aquesta dada s'extrau amb la següent fórmula:

$(a \times 1000)/b$.

a= N° de vehicles

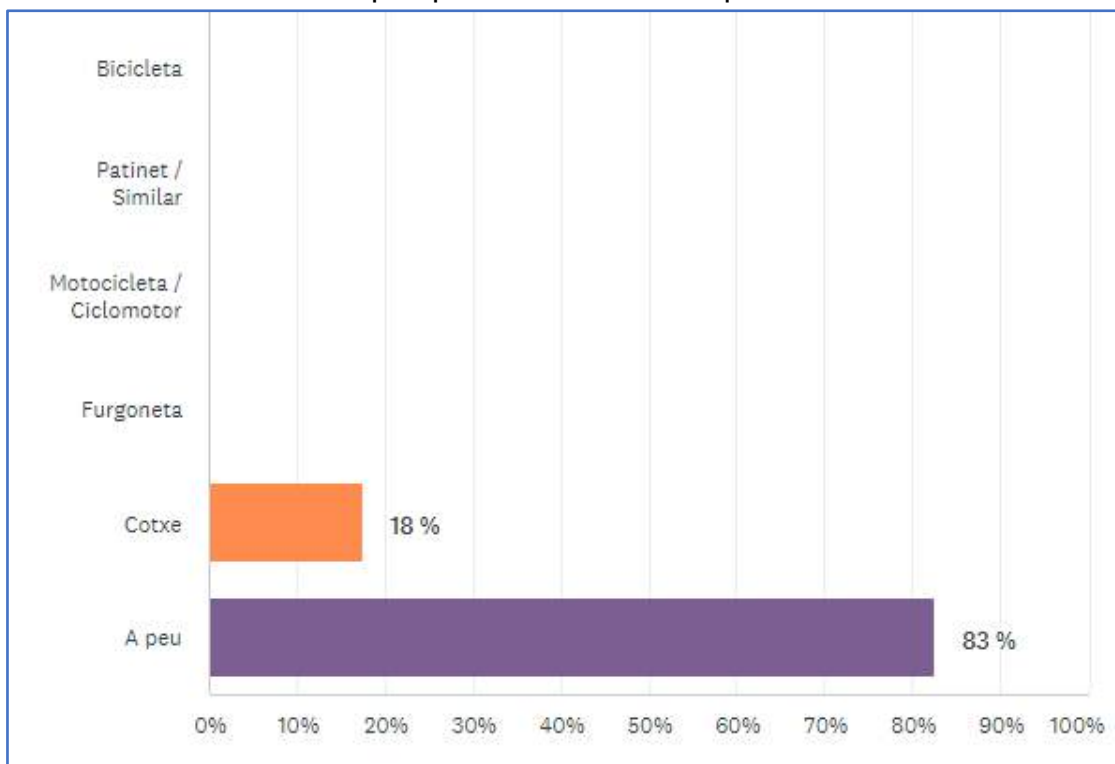
b= Nombre habitants

Es pot observar a la taula que Serra està per damunt de la mitjana situant-se amb més de 878 vehicles per cada 1.000 habitants. És un índex alt respecte a la resta de zones analitzades.

Evolució de l'índex de motorització des de 2010 fins a 2020. S'observa que la tendència és a l'alça. Cal introduir al parc de vehicles, models elèctrics o de baixa contaminació.

Matrius origen-destí desplaçaments quotidians

A continuació segons dades extretes de les enquestes, tant de l'enquesta online com l'enquesta a través de preguntes a peu de carrer, s'analitzaran els principals destins dels veïns i veïnes de Serra tant dins del municipi i quan ixen del mateix per diferents motius.



Gràfic d'elaboració pròpia amb dades de les enquestes

El 83% dels desplaçaments dins del municipi es fan a peu i un 18% amb vehicle particular, amb el cotxe en concret.

Principals destins dins del municipi

Quins són els llocs on sol anar en més freqüència dins de Serra?

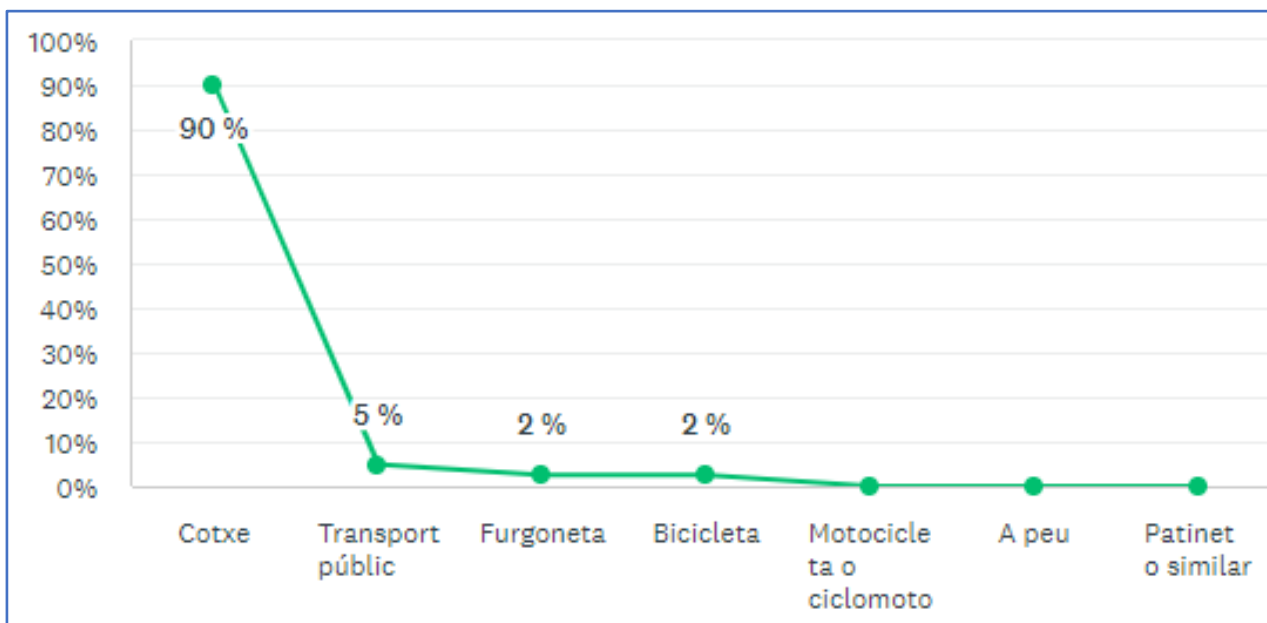
Els llocs més freqüents per veïns i veïnes de Serra i als que es desplacen majoritàriament a peu són els carrers més comercials del municipi, com són: Plaça Constitució, carrer de la Verge dels Àngels i carrer de les Eres, on es troben els principals comerços del municipi. El carrer Sagunt on es troba l'ajuntament i el Centre de Salut, també és un punt d'atracció on és desplaçament, l'aparcament que hi ha enfront i l'edat de les persones que acudeixen al Centre de Salut fa que molt desplaçament es facen amb el vehicle conduït per algun familiar d'estes persones major, encara que el desplaçament a peu també són prou.

El Poliesportiu és un punt important d'atracció pels veïns i veïnes de Serra, en este cas els desplaçaments són majoritàriament amb vehicle.

Per descomptat el carrer Travessera de Sant Francesc i els adjacents a l'escola són molt transitats en l'horari d'entrada i eixida, la majoria de xiquets i xiquetes arriben a peu, acompanyants d'alguna persona major, alguns arriben amb cotxe, les persones acompanyants argumenten que deixen l'alumnat i després van al seu vehicle fora de Serra a treballar.

Mitja de transport i destins fora del municipi

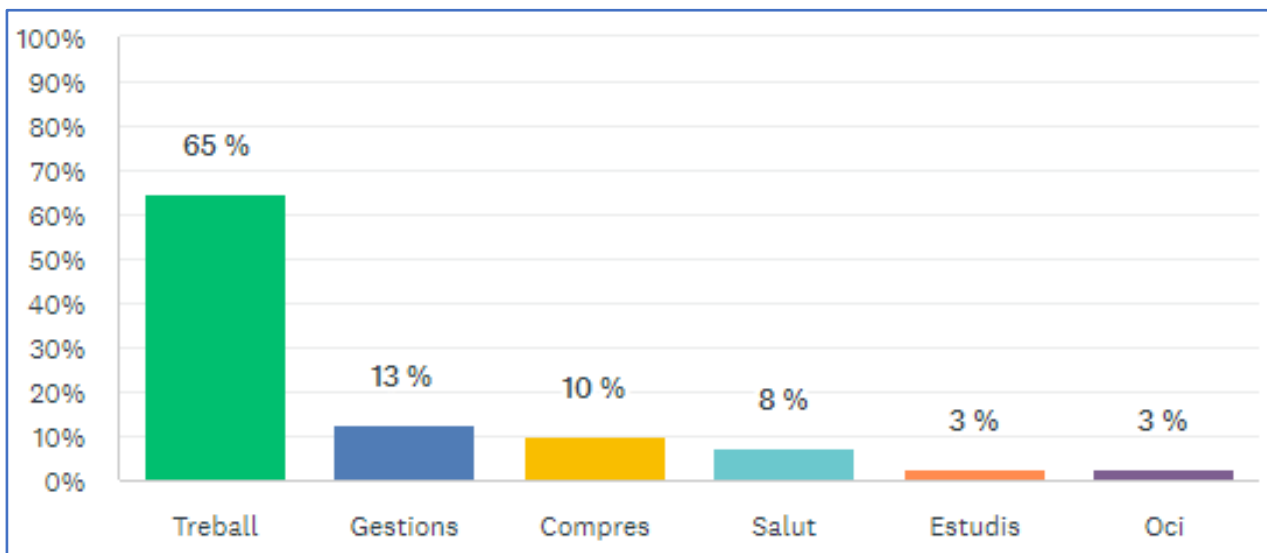
Quin mitjà de transport utilitza habitualment en els seus desplaçament fora de Serra?



Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

El vehicle privat, cotxe i furgoneta representa el 92% dels desplaçaments fora del municipi, un 5% de les persones que han participat en les enquestes diuen que utilitzen el transport públic per al seu desplaçament fora de Serra i un 2% ho fan en bicicleta.

Quin és el motiu més habitual, en els seus desplaçaments fora de Serra?

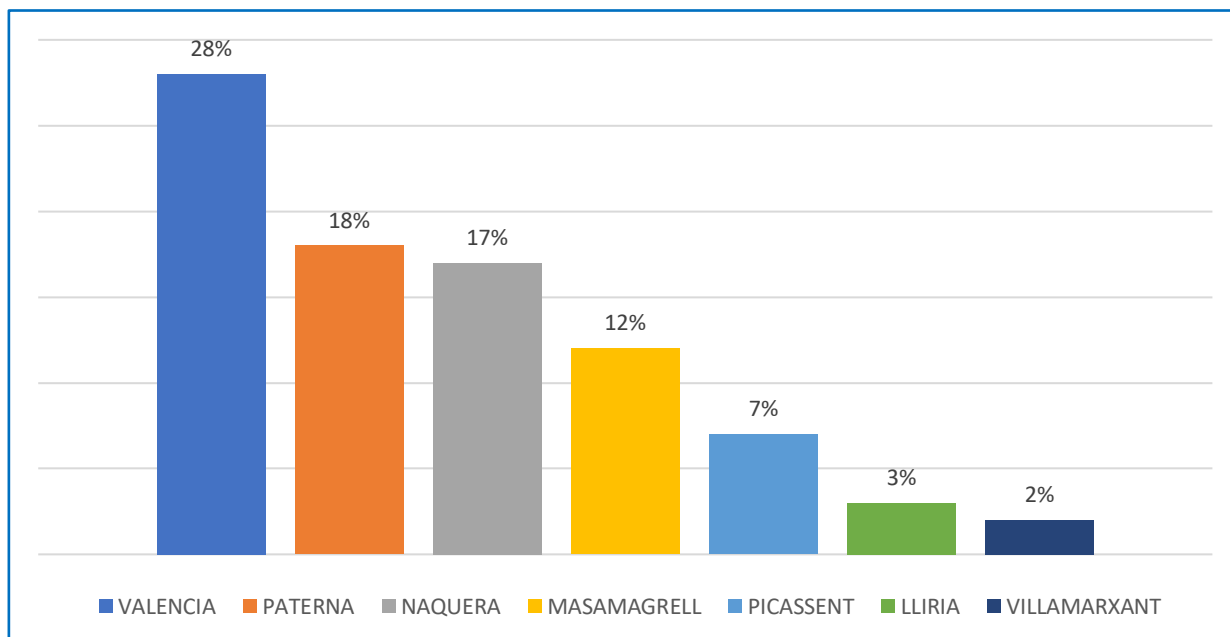


Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

Segons els treballs de camp i les enquestes realitzades s'han detectat que els desplaçaments més significatius fora de Serra es realitzen per motius laborals, les gestions particulars o d'empresa representen el 12%, compres i salut, amb un 10 i 8% representen els següents motius i per últim els estudis i l'oci.

Quins són els municipis de destí més habitual depenent del seu desplaçament?

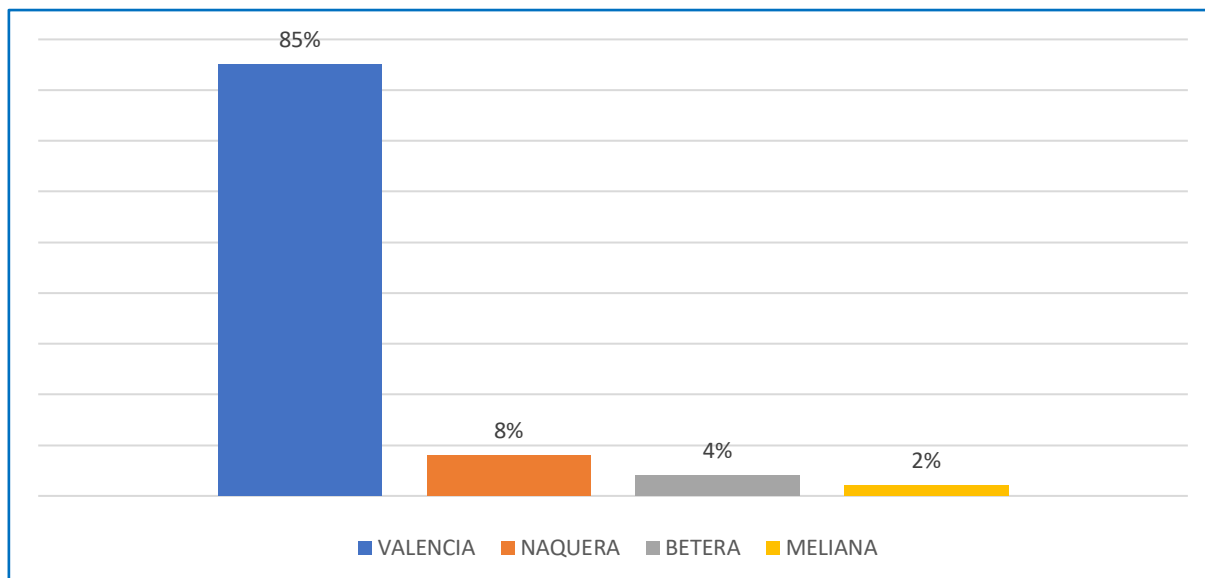
Treball – Municipis de destinació principal



Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

Al gràfic estan representats els municipis on els veïns i veïnes de Serra es desplacen per motius laborals, majoritàriament ho fan a: València, Paterna, Naquera i Massamagrell, altres pobles menys quantitat de desplaçament com: Picassent, Llíria i Vilamarxant, són altres municipis, el 100% del total ho componen altres pobles, però en més baixa proporció.

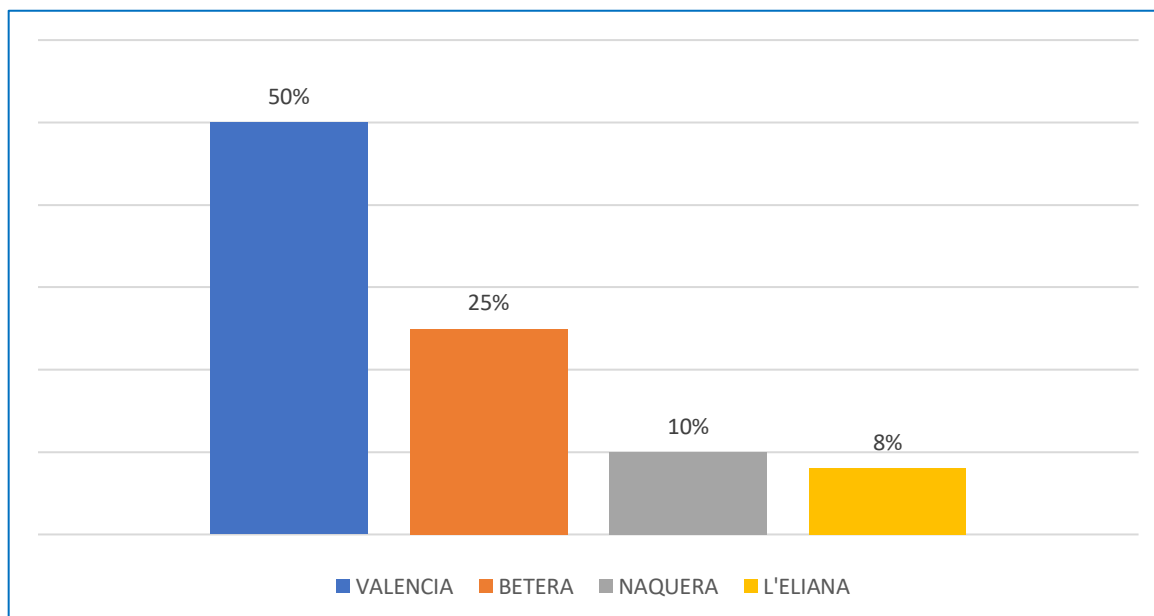
Gestions – Municipis de destinació principal



Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

València capital és el municipi on majoritàriament acudeixen la ciutadania de Serra per tal de realitzar les seues gestions tant personals, com a l'àmbit empresarial, Naquera, Bétera i Meliana són altres dels municipis indicats pels veïns i veïnes on es desplacen per fer gestions administratives.

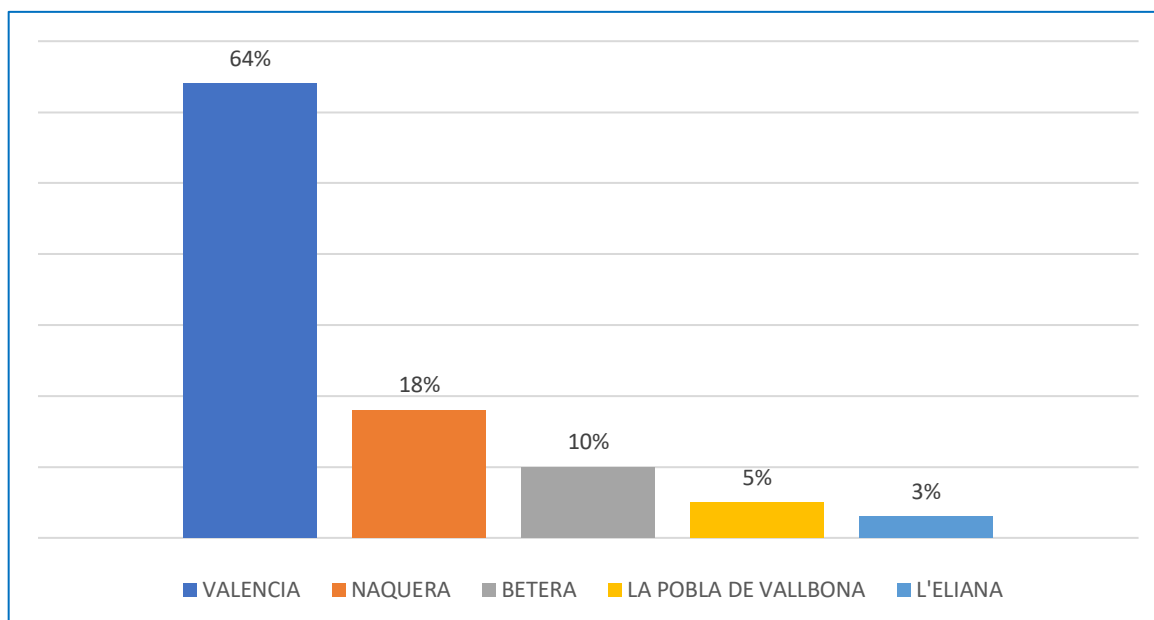
Compres – Municipis de destinació principal



Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

València capital és el municipi escollint pels veïns i veïnes de Serra per realitzar les seues compres, altres municipis com Bétera, Naquera i L'Eliaana, són altres pobles escollint per realitzar compres.

Oci – Municipis de destinació principal

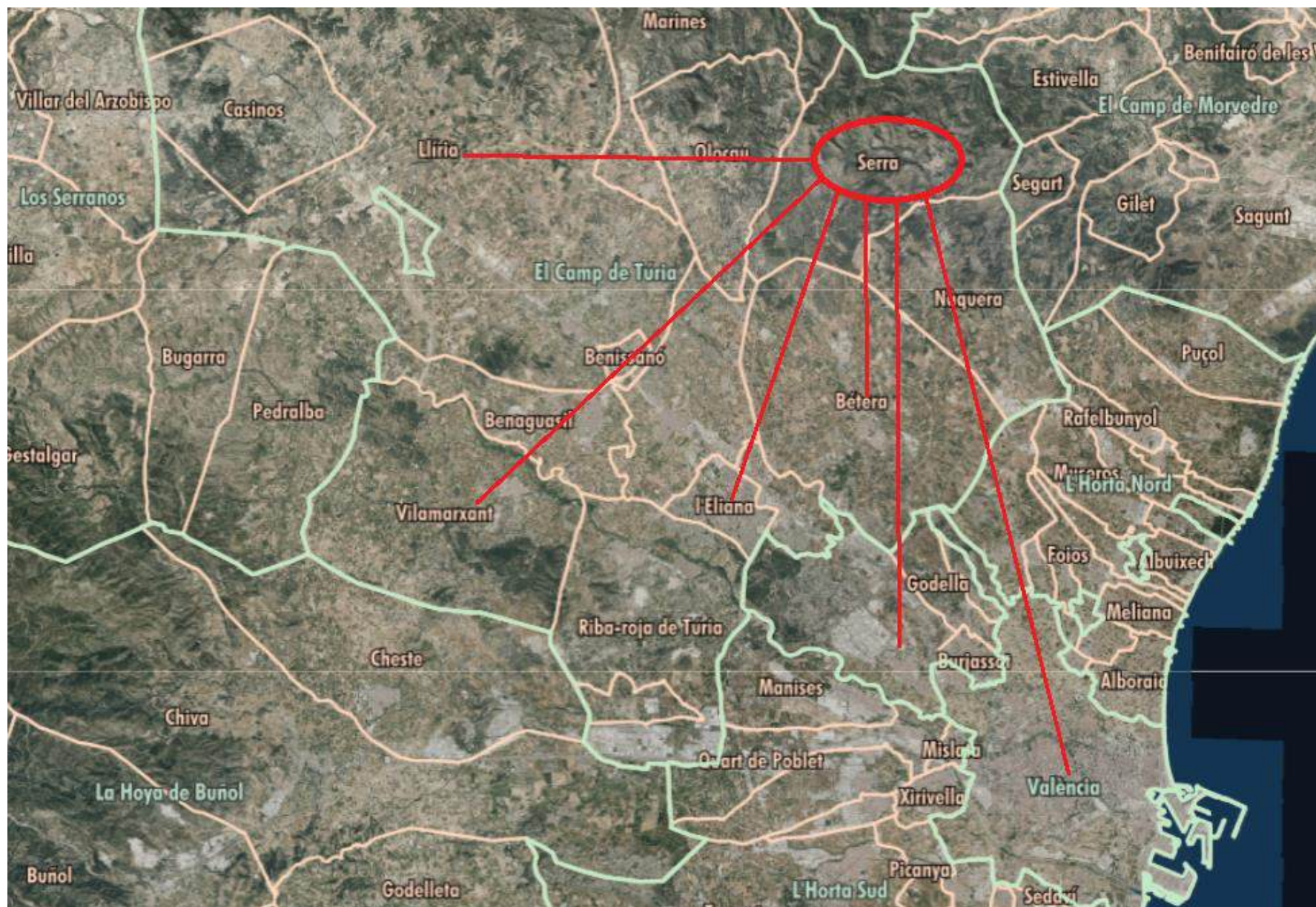


Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

València capital es el municipi escollint pels veïns i veïnes de Serra per anar a passar els seus moments d'oci, Naquera, Bétera, La Pobla de Vallbona i L'Eliaana, són altres poblacions on els veïns i les veïnes de Serra passen els seus moments d'oci i diversió.

Informació extreta a través de l'enquesta digital, enquesta personal realitzada a veïns i veïnes a peu de carrer, així com la rebuda a través del correu electrònic serra@pmus.net, WhatsApp i Telegram al número 722 89 75 29

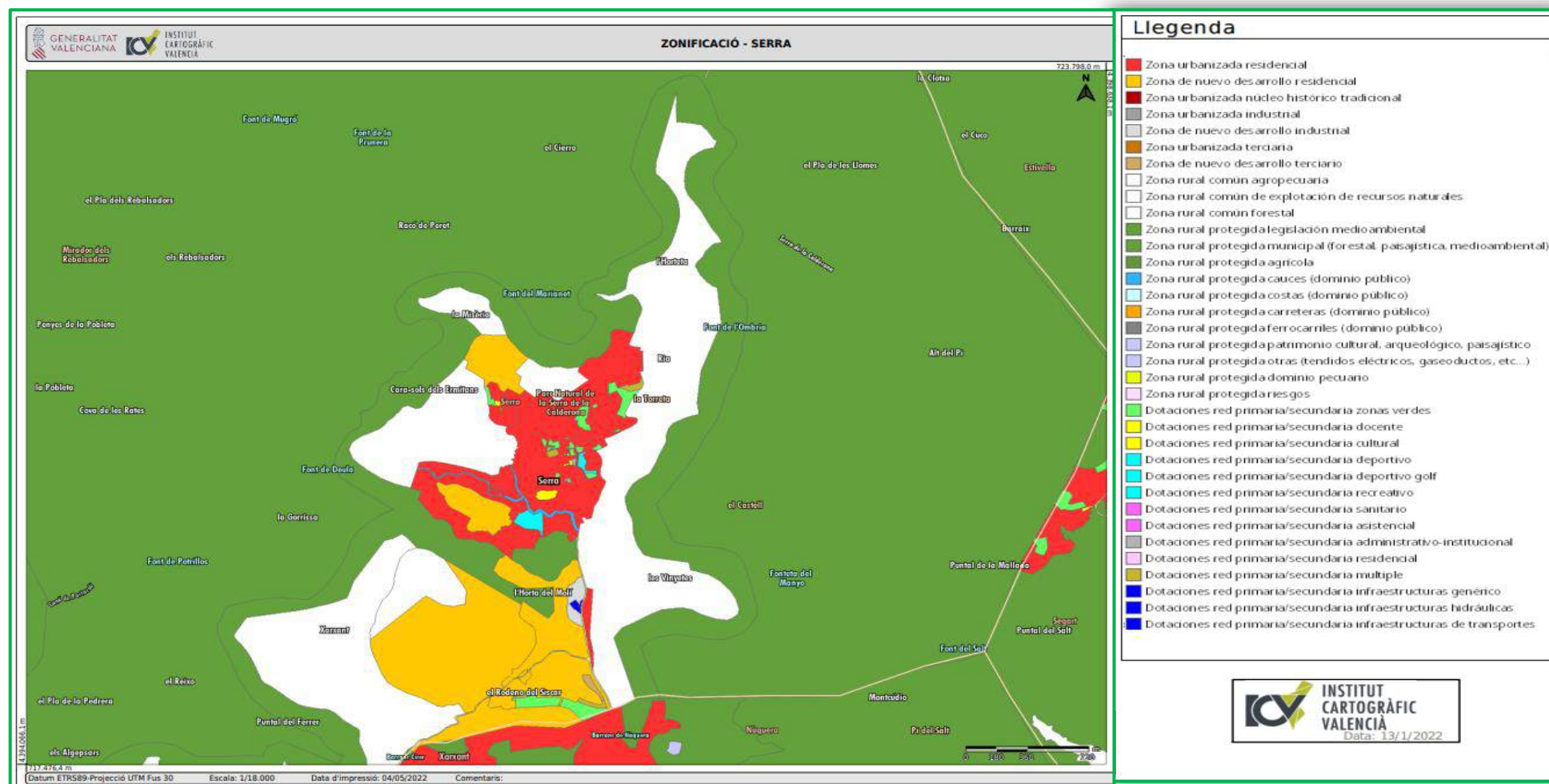
Municipis punts d'atracció principal



<https://visor.gva.es/visor/>

Informació del Pla General d'Ordenació Urbana vigent

Quant a usos de sòl, capacitats de desenvolupament i previsions de plans futurs, en tramitació o en estudi. Planejament urbanístic vigent de la Comunitat Valenciana, confeccionat a partir del planejament aprovat en les Comissions Territorials d'Urbanisme. El planejament ací reflectit té caràcter informatiu. S'haurà d'acudir als documents dels instruments de planejament, a través de l'òrgan competent, per a obtenir informació amb plena validesa jurídica.



Mapa extret del visor de l'institut cartogràfic Valencia

PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA DEL TERME MUNICIPAL DE SERRA

Qualificació i classificació del sòl

Qualificació	Classificació	Hectàrees
Residencial	Urbà	171,64
	Urbanitzable	124,00
	No urbanitzable	-
Industrial	Urbà	0
	Urbanitzable	13,00
	No urbanitzable	-
Terciari	Urbà	0
	Urbanitzable	0
	No urbanitzable	-
Dotacional	Urbà	24,06
	Urbanitzable	0
	No urbanitzable	0
Protegit	Urbà	-
	Urbanitzable	-
	No urbanitzable	4.638,64
No protegit	Urbà	-
	Urbanitzable	-
	No urbanitzable	528,05

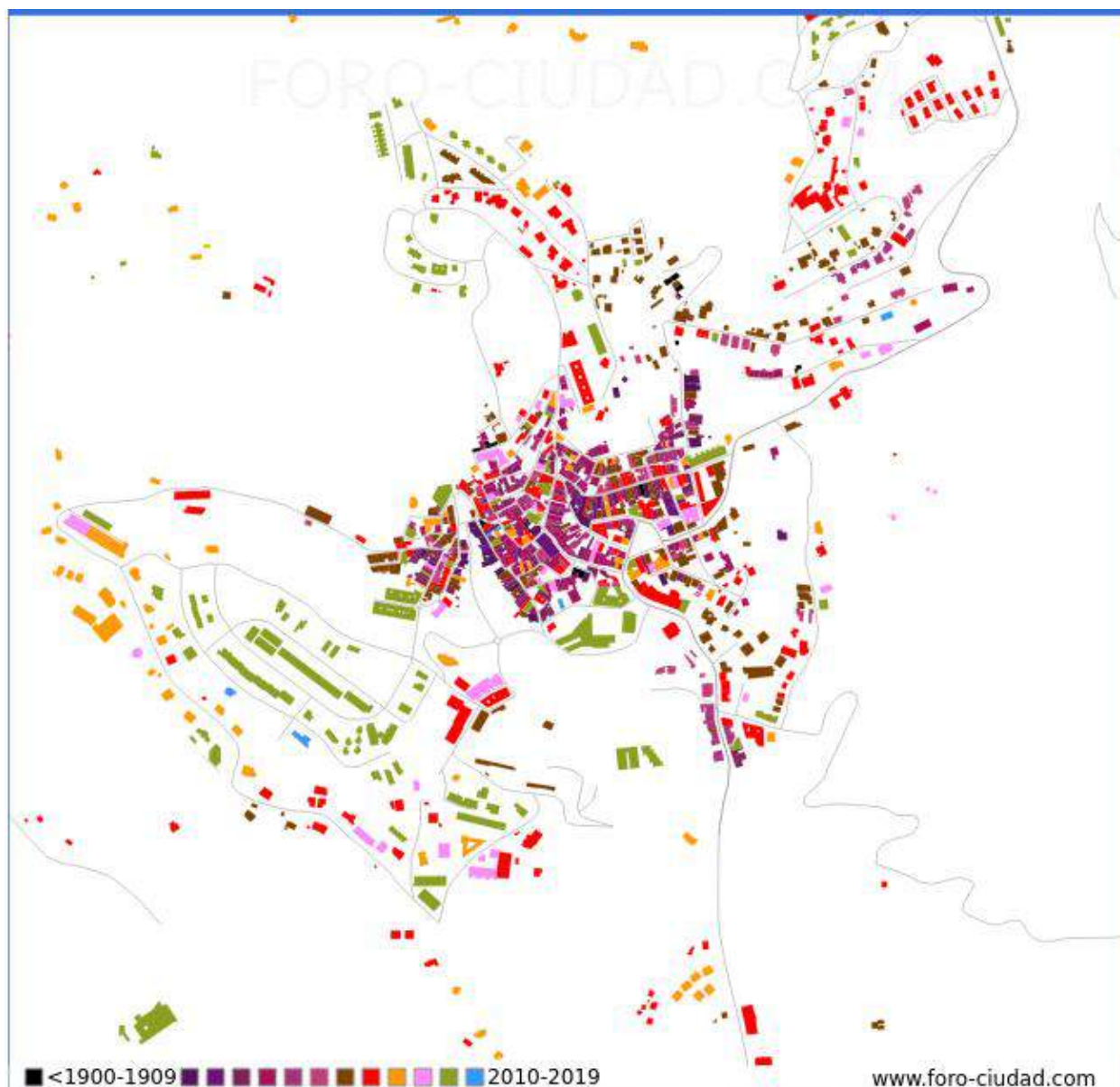
Taula d'elaboració pròpia. Font: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. Dades de l'any 1998

Titulars Cadastrals

Urbà	4.305
Rústic	1.704
Urbà / Rústic	5.287

Taula d'elaboració pròpia. Font: Ministeri d'Hisenda

En el següent mapa es pot observar l'edat dels edificis de Serra, les dades provenen del Cadastre i estan actualitzades al octubre de 2019 i extretes de la web www.foro-ciudad.com.

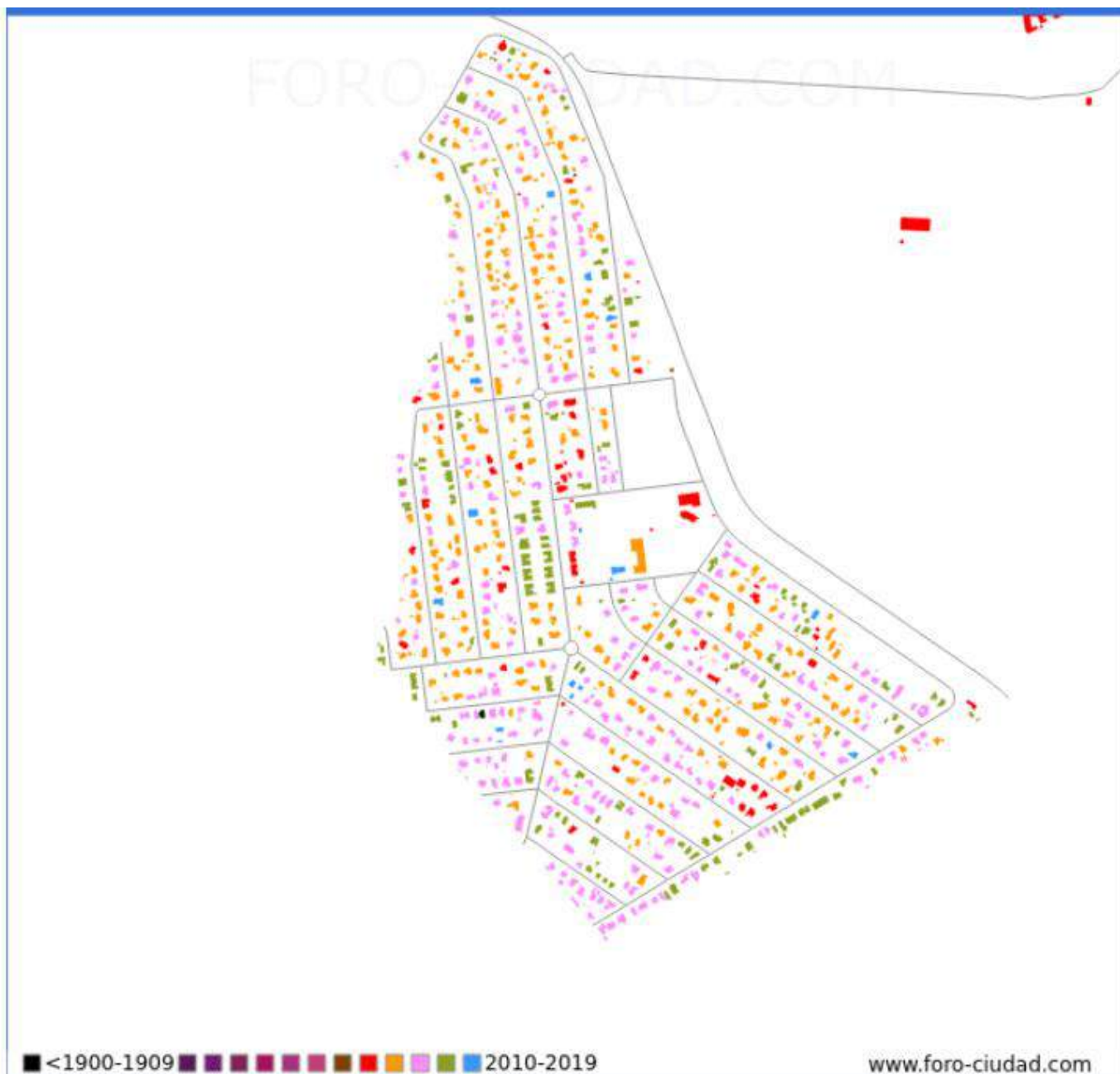


Superfície Construida		
Decada	% Total	
<1900	0.87%	■
1900-1909	3.16%	■
1910-1919	0.87%	■
1920-1929	2.81%	■
1930-1939	4.05%	■
1940-1949	2.32%	■
1950-1959	2.09%	■
1960-1969	11.28%	■
1970-1979	20.75%	■
1980-1989	17.30%	■
1990-1999	13.55%	■
2000-2009	20.16%	■
2010-2019	0.80%	■

Cada color representa una dècada, excepte el Negre que representa tots els edificis anteriors a 1900, que sol ser el casc històric, en el mapa pot apreciar-se com ha estat el desenvolupament urbanístic de Serra al llarg del temps.

A la taula podem veure la quantitat de superfície construïda (en m²) per dècada.

TORRE DE PORTACELI



És el segon nucli de població més important en termes del nombre d'habitants, Torre de Portaceli, presenta altres característiques pròpies que la diferencien de l'altre nucli de població. Este assentament està conformat, l'any 2021, per un total de 805 xalets i, de manera aproximada, d'una població flotant al voltant de 3.500 persones (que s'incrementa a l'estiu) ubicades sobre 22 km de carrers i vies semi-urbanitzades.

Es basa principalment en la formació d'un conjunt d'habitatges unifamiliars de construcció horitzontal i urbanísticament construïda de forma reticular amb els principals equipaments situats al centre de la urbanització, com són: el poliesportiu, l'oficina d'informació municipal i l'àrea comercial.

Cal indicar que un punt d'atracció que la població té com a referència, és el centre de salut situat al municipi de Bétera amb una distància de set kilòmetres.

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

TRÀNSIT I CIRCULACIÓ



TRÀNSIT I CIRCULACIÓ

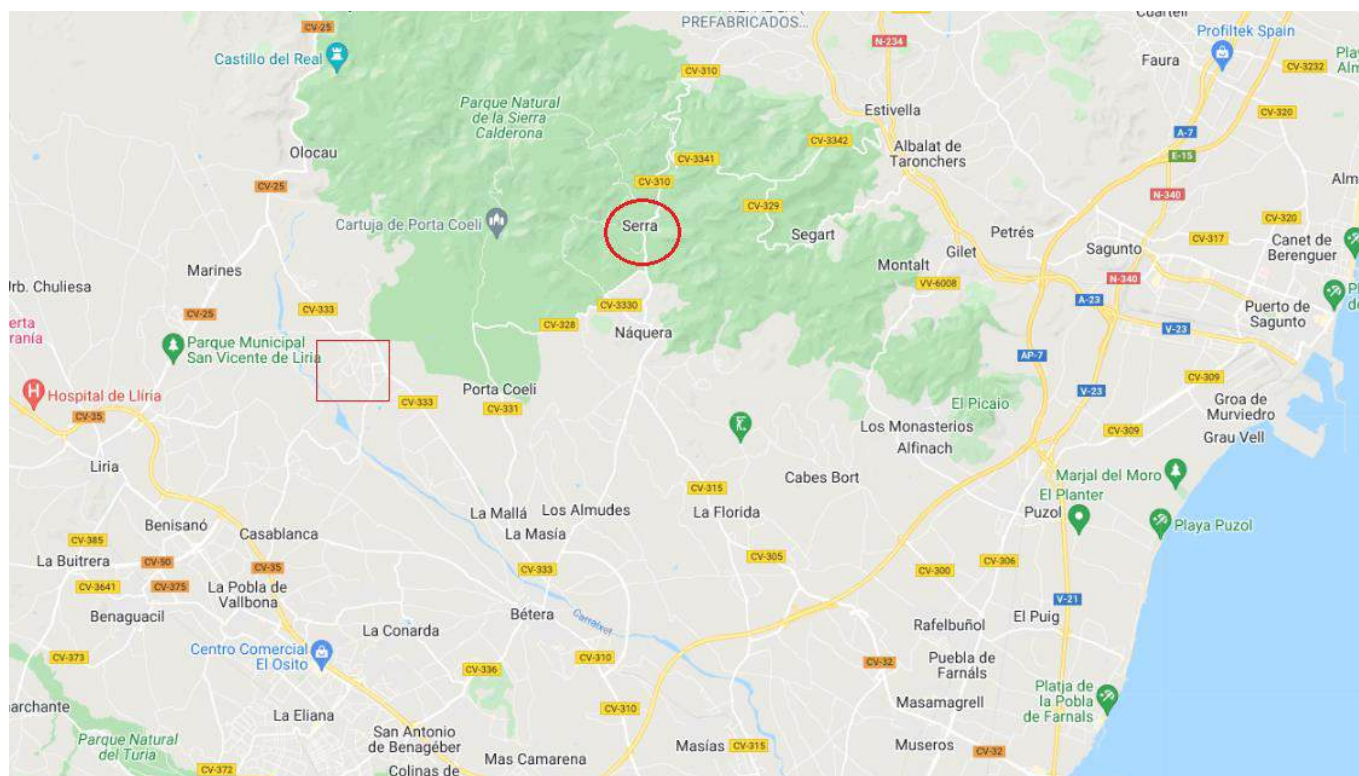
Jerarquització de la xarxa viària

El municipi de Serra està situat al nord de la província de València, a la comarca del Camp de Túria i enclavat al cor de la Serra Calderona. El terme municipal té una extensió de 58,10 km² i està situat en la vessant meridional de la Serra Calderona. Més del 90% del seu terme municipal està dins del Parc Natural de la Serra Calderona, el que suposa que un terç de la superfície del parc natural pertany a la localitat de Serra. La topografia del territori es caracteritza per ser molt accidentada i muntanyosa, tenint com a quota més alta els Rebalsadors, amb 802 m. L'altitud mitjana del municipi és de 330 metres sobre el nivell del mar.

La urbanització Torre de Porta Coeli és un important nucli de població situat a 17 km del nucli urbà i que aglutina nombrosa població resident de manera permanent. Compta amb una oficina d'informació municipal, diferents espais d'oci i zona comercial.

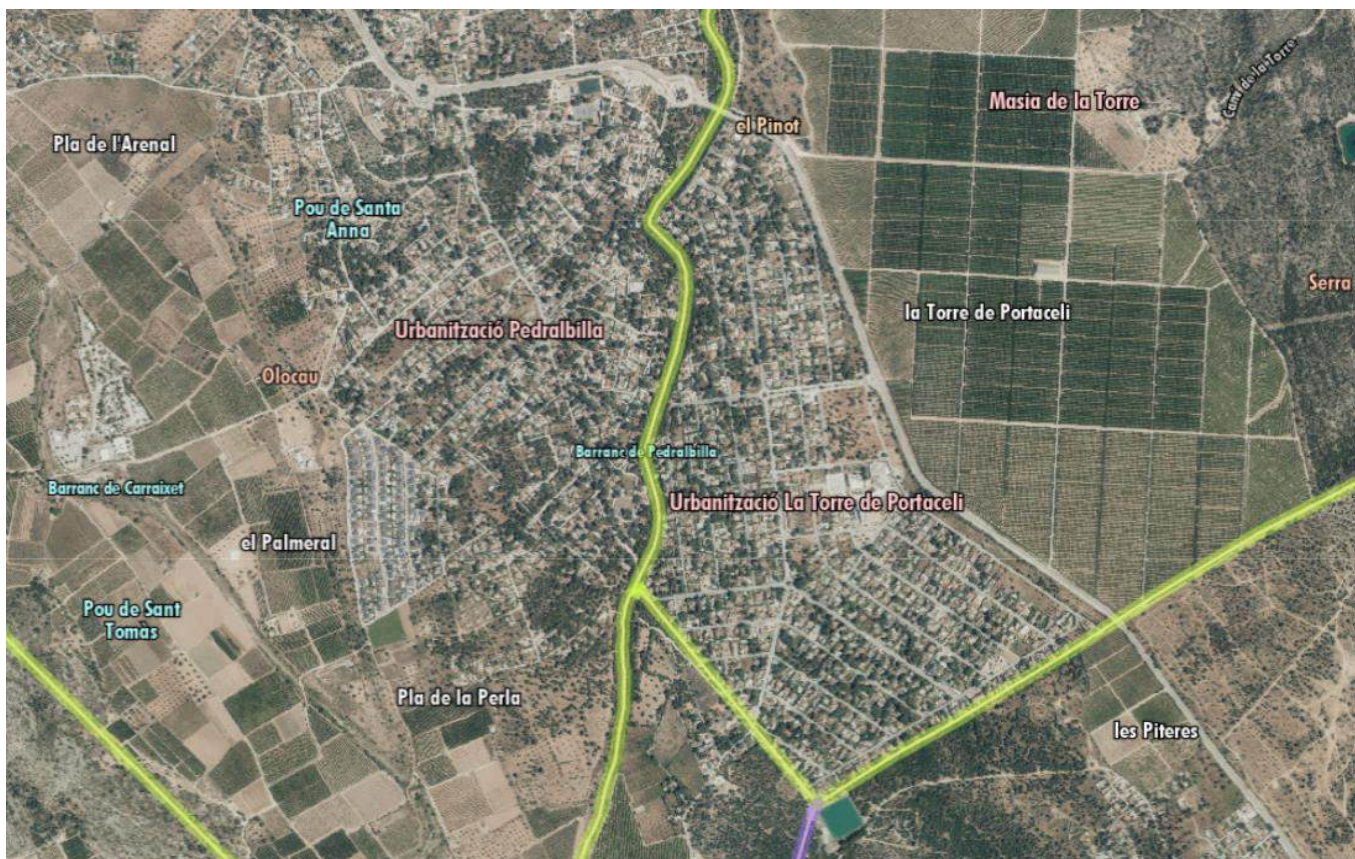
La urbanització rep el nom de l'antiga masia de Portaceli situada a escassos de la zona residencial. La masia va pertànyer als dominis de la Cartoixa de Portaceli fins que en 1.836 amb la desamortització de Mendizábal va passar a mans privades.

Font: web de l'ajuntament de Serra.



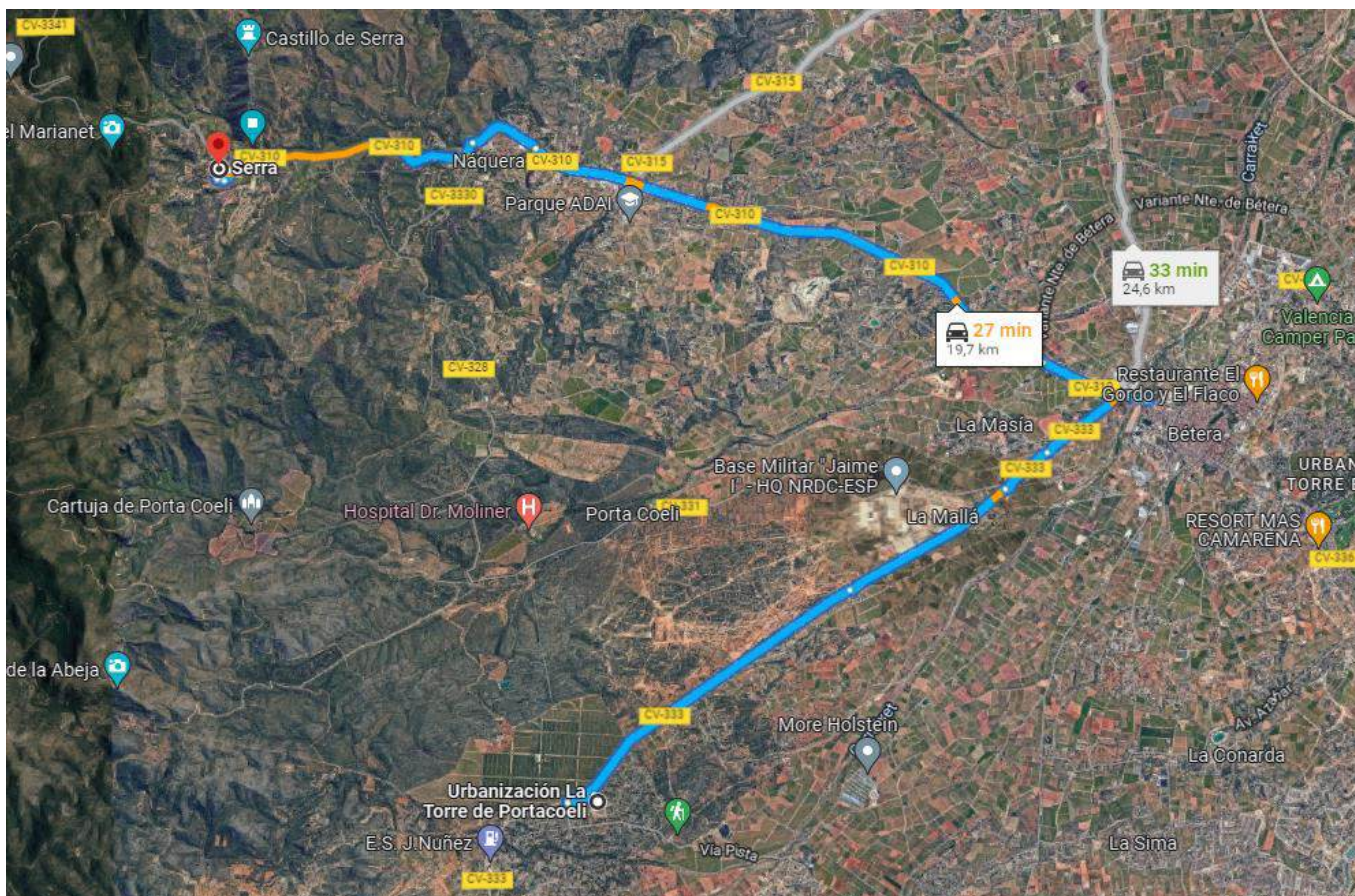
Mapa on s'indica la ubicació de Serra i la urbanització Torre Portacoeli

Urbanització Torre de Portacoeli



<https://visor.gva.es/visor/>

La Urbanització Torre de Portacoeli, forma Conurbació amb d'Urbanització Pedralbilla al terme municipal d'Olocau, separada i unida pel Barranc de Pedralbilla.



Google Maps

Accés des de València per la CV-35, autovia València - Ademuz



Per la CV-35, autovia València - Ademús, prendre l'eixida 9A-9B per a incorporar-se a E-15/A-7/AP-7 en direcció Terol / Castelló / Barcelona i posteriorment prendre l'eixida 315 cap a CV-315 / Nàquera / Montcada, direcció Nàquera.



Continuar per la CV-305 direcció Naquera.



Al arribar a la rotonda cal prendre la primera eixida en direcció Serra per la CV-310, per està carretera s'accedeix al terme municipal de Serra.

Accés des de l'Autovia Mudèjar, A-23



Prendre l'eixida 14 cap a Serra/ Torres-Torres/ Algímia/ Alfara i posteriorment a la rotonda prendre la primera eixida direcció CV-310 i continuar direcció Serra.

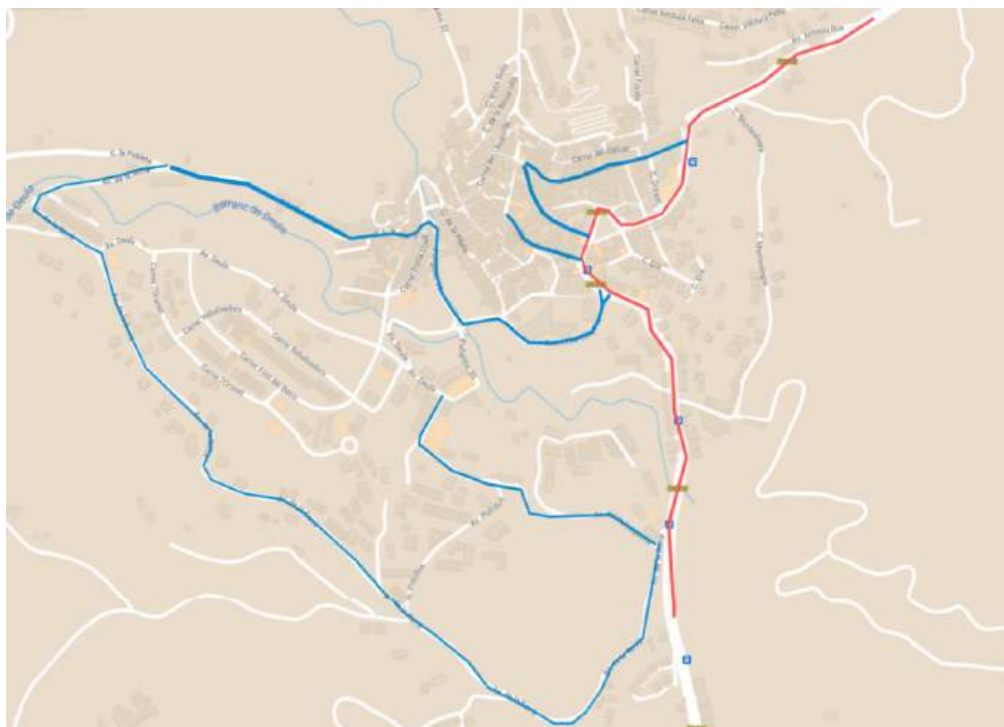


Posteriorment s'han de recórrer 12,5 quilòmetres travessant el port de l'Oronet per arribar al municipi i accedir per la part nord del mateix.



Inventari del viari, amb estructura i jerarquitzat

Pel nivell d'importància pel que fa a tràfic tant de vehicles.



Principal xarxa viària de penetració al nucli urbà (roig). Vials col·lectors (blau)

A partir del funcionament i de les intensitats de tràfic s'estableix una jerarquitització de la xarxa viària actual. Les principals vies d'accés analitzades en l'apartat anterior, també composen la xarxa viària de penetració al nucli urbà. Aquests carrers són el carrer de València i carrer de Sagunt.

Altres vies importants són els vials col·lectors, són vials que canalitzen el tràfic cap a les principals vies de penetració, aquests carrers són les que permeten distribuir el trànsit per tot el municipi.

A continuació es realitza una anàlisi de tots els carrers del municipi. L'anàlisi es fa en ordre de jerarquia dels carrers, primerament s'analitzen els vials de penetració, que són els que a través d'ells s'accedeix al municipi i permeten al trànsit accedir a l'interior del nucli urbà. Posteriorment s'analitzaran els vials col·lectors, els definim com els carrers que canalitzen el tràfic que provenen dels carrers de penetració, aquests carrers són les que permeten distribuir el trànsit per tot el municipi. Per últim s'analitzaran la resta de carrers, vies que la seua funció principal és d'accés als usos ubicats als seus marges (vivendes, edificis, baixos comercials, garatges, etc.)

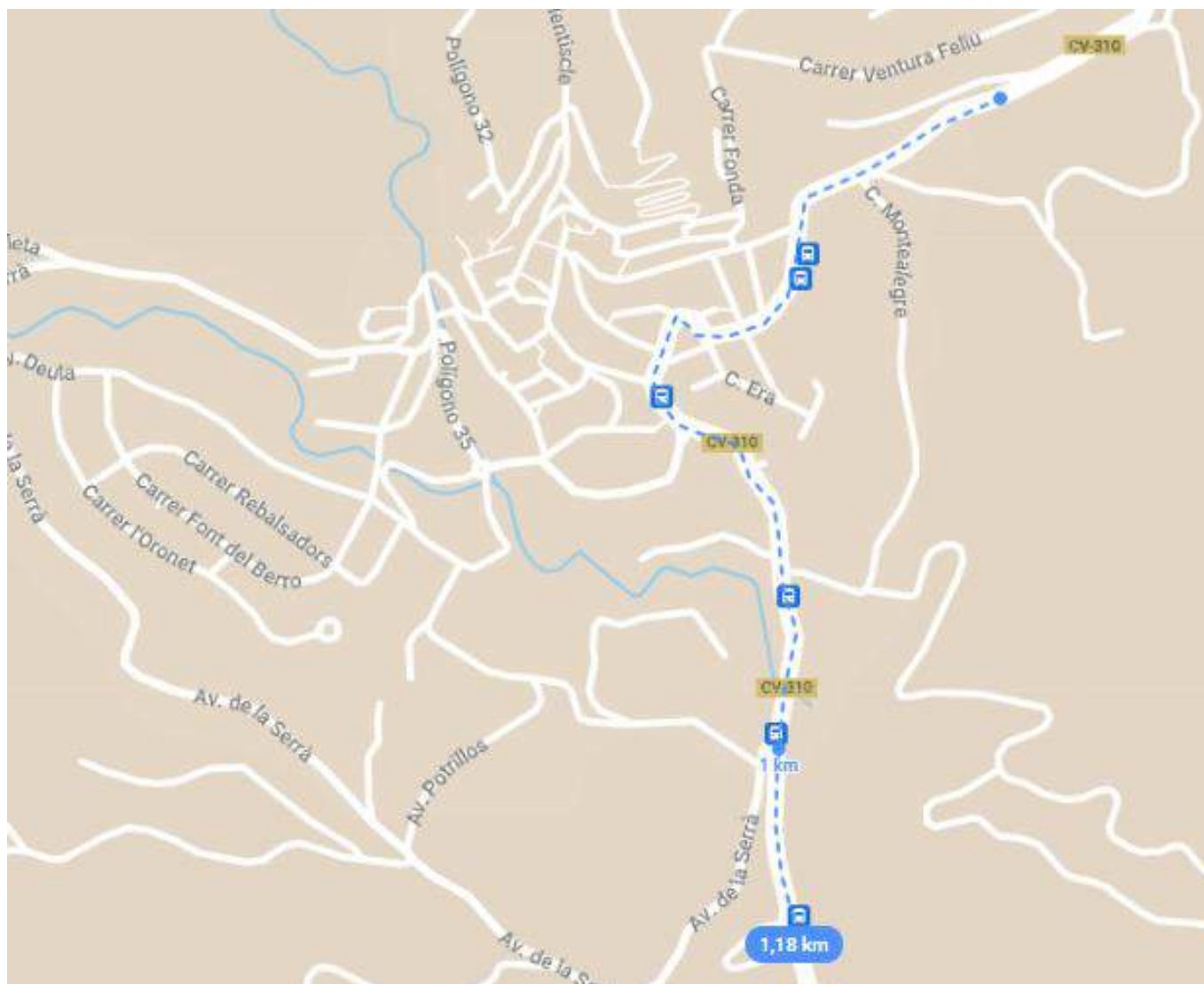
L'anàlisi dels carrers s'ha realitzat gràcies a la informació recollida en el treball de camp realitzat per l'equip de treball d'aquest PMUS. Es realitza per mitjà de fotografies on s'indica sentit de circulació, regulació d'estacionament, senyalització, mobiliari urbà i estat general del carrer, a més, es faciliten les mides de les voreres i calçada de cadascun d'ells, també es donaran solucions als possibles problemes apareguts que també s'indicaran en les propostes finals d'aquest PMUS. La informació i gràfics amb les seccions del carrer són d'elaboració pròpia amb les mides de voreres, calçades i llocs d'estacionament estan expressats en metres.

Posteriorment es donaran unes conclusions a partir de l'anàlisi realitzat.

L'anàlisi comença als principals vials de penetració del municipi:

- Carrer de València
- Carrer de Sagunt

Carrer de València i Carrer de Sagunt



Aquests carrers s'analitzen de manera conjunta, ja que formen la mateixa travessia i tenen la mateixa estructura. Com s'ha comentat anteriorment a banda de fer la funció de vials d'arribada al municipi i de penetració al mateix, també fan la funció de travessa de sud a nord.

Són carrers de doble sentit de circulació amb una calçada de 6 metres d'ample, amb 3 metres per cada carril. L'amplària de les voreres no és uniforme en tot el seu traçat.



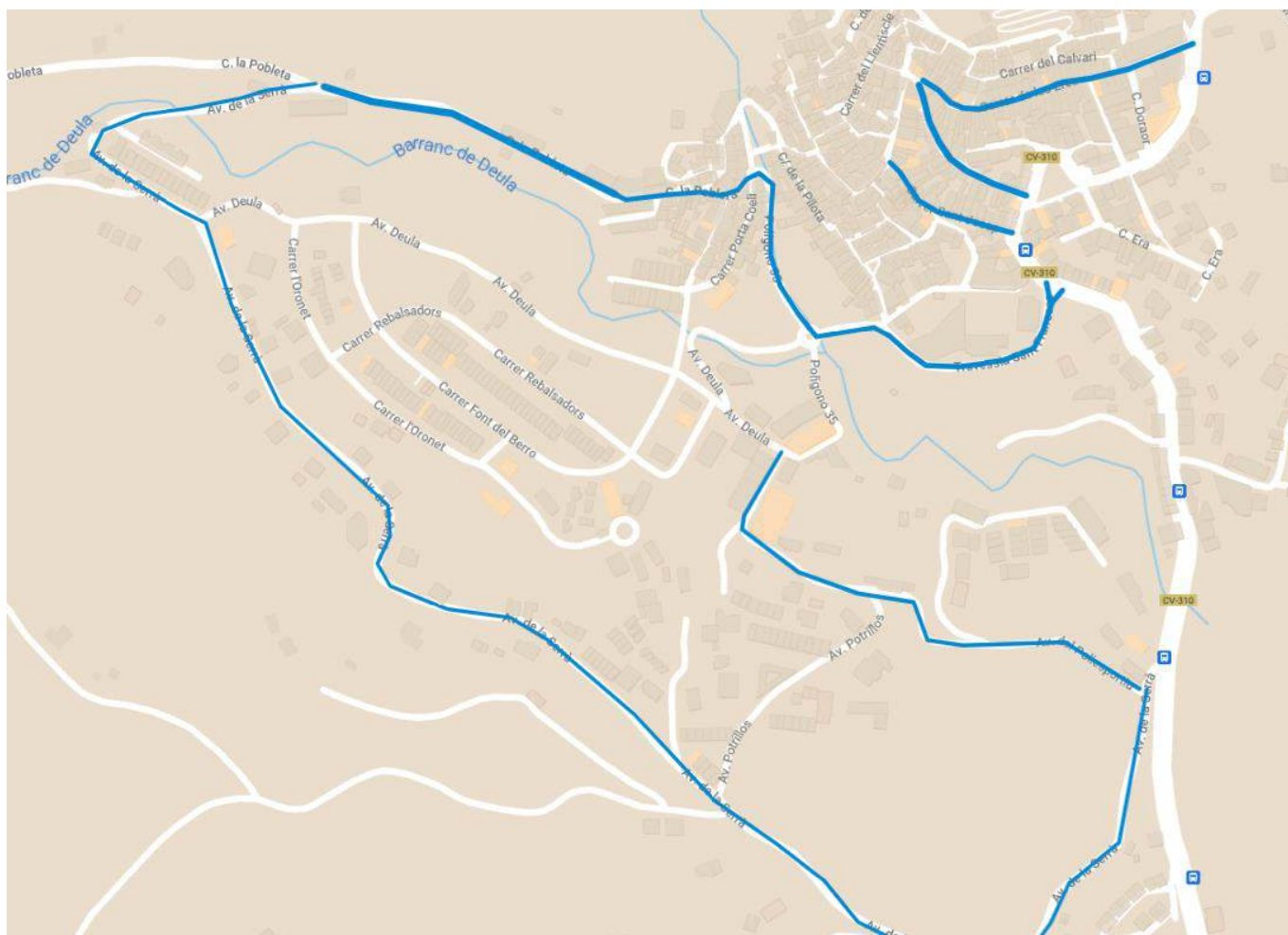
En este carrer hi ha un problema de continuïtat longitudinal per al vianant, no disposa d'unes voreres uniformes en tot el seu traçat. Les voreres van variant la seua amplària, en alguns trams no tenen amplària suficient per a ser transitables, en altres trams on l'amplària és suficient hi ha mobiliari urbà o arbres que impedeixen el pas dels vianants, sobretot de persones amb mobilitat reduïda i també hi ha tram on no hi ha vorera com per exemple la zona del pont (imatge inferior esquerra). Cal millorar també la seguretat, ja que s'ha comprovat que hi ha zones amb despreniments, el que podria provocar conseqüències fatals.

Tots els passos sobreelevats han de ser senyalitzats degudament, i si es volen fer servir també com a passos de vianants a banda de senyalitzar-los també s'han de realitzar els guais per a l'accessibilitat.

En el Pla d'Inversions de la Diputació de València per al bienni 2020-2021 Serra té un projecte per eliminar barreres arquitectòniques en estos carrers amb un pressupost de 40.000 €.



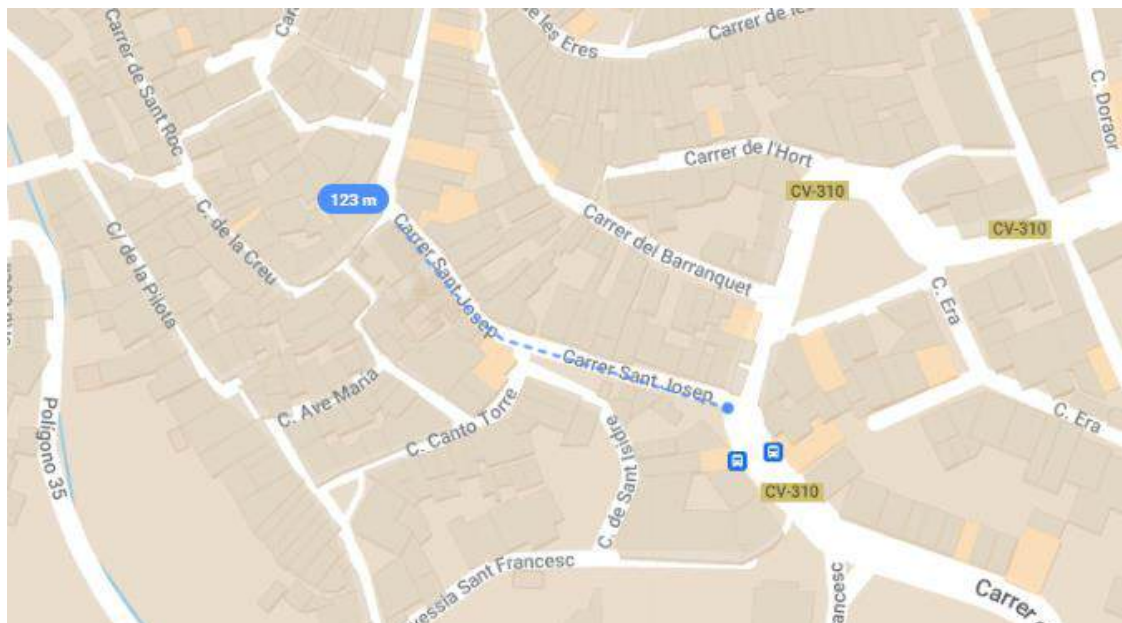
A continuació s'analitzen els vials col·lectors, són vials que canalitzen el tràfic cap a les principals vies de penetració.



El carrers col·lectors són:

- Carrer Sant Josep
- Carrer del Barranquet
- Carrer de les Eres
- Carrer Collaet
- Carrer La Pobleta
- Travessia de Sant Francesc
- Polígon 35
- Av. De la Serra
- Av del Poliesportiu

Carrer Sant Josep

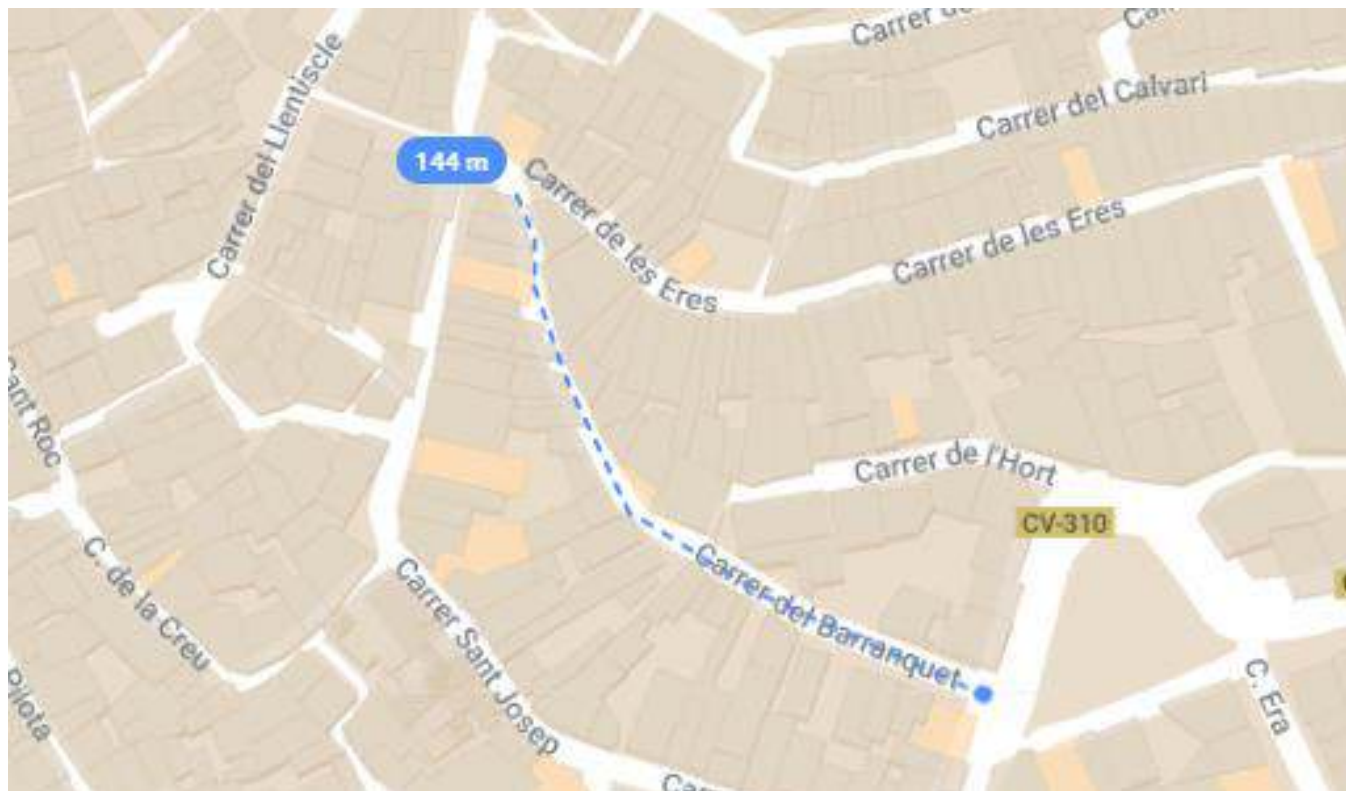


Carrer de sentit únic de circulació, és el carrer principal d'entrada al nucli antic del municipi. La calçada té una amplària de 5,40 metres. La vorera comença amb una amplària d'1,30 metres i després va fent-se més estreta, a l'altra banda no hi ha vorera. Està permès estacionar un costat en línia.



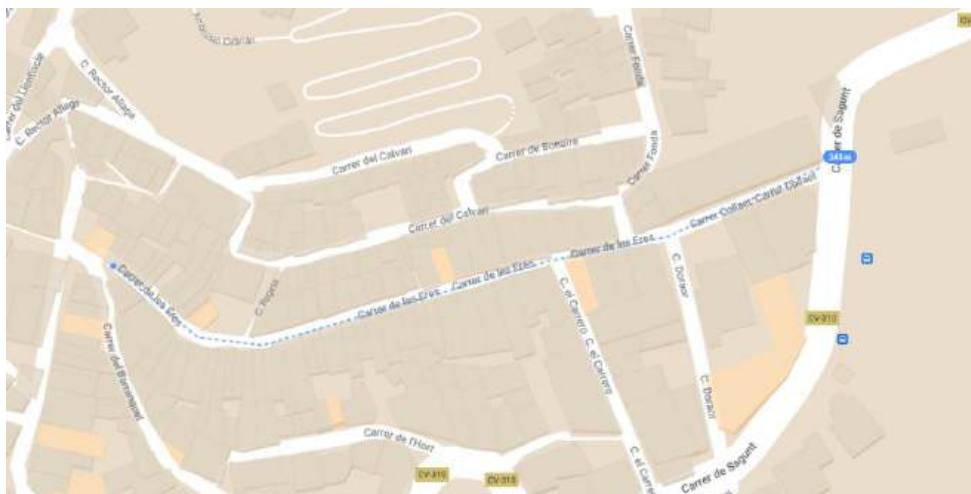
En este carrer hi ha una zona de càrrega i descarrega que més avant s'analitzarà. Hi ha una zona amb bol·lards per a impedir l'estacionament indisciplinat que faria més difícil el trànsit en aquest carrer.

Carrer del Barranquet



Carrer de sentit únic de circulació, dirigeix el trànsit des del centre del nucli antic fins a la travessia. En el seu primer tram (imatge esquerra) la calçada té una amplària de 3,50 metres i les voreres 0,35 i 0,40 metres, per tant en este tram són intransitables per als vianants i han de circular per la calçada. En el seu tram final (imatge dreta) el carrer s'eixampla i té unes mides de 5,80 metres de calçada amb 2 metres reservats per l'estacionament i unes voreres d'1,90 i 1,80 metres. En aquest tram està permès estacionar en línia, a un costat fixe.

Carrer de les Eres i Carrer Collaet



Carrer de les Eres

Carrer de sentit únic de circulació, sols hi ha un xicotet tram de doble sentit que va des de carrer el Doraor fins al carrer Carreró.

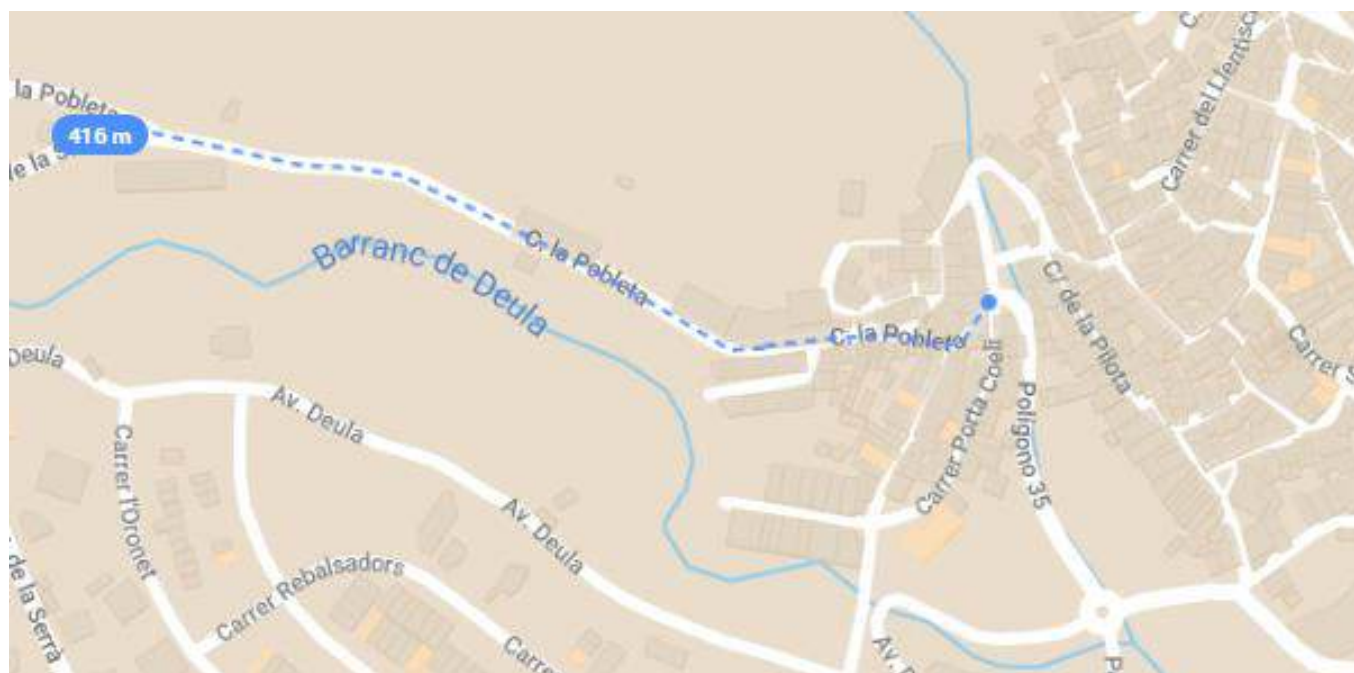
La calçada té una amplària de 3,20 metres i les voreres 0,68 i 0,55 metres, per tant són intransitables per als vianants.



Carrer Collaet

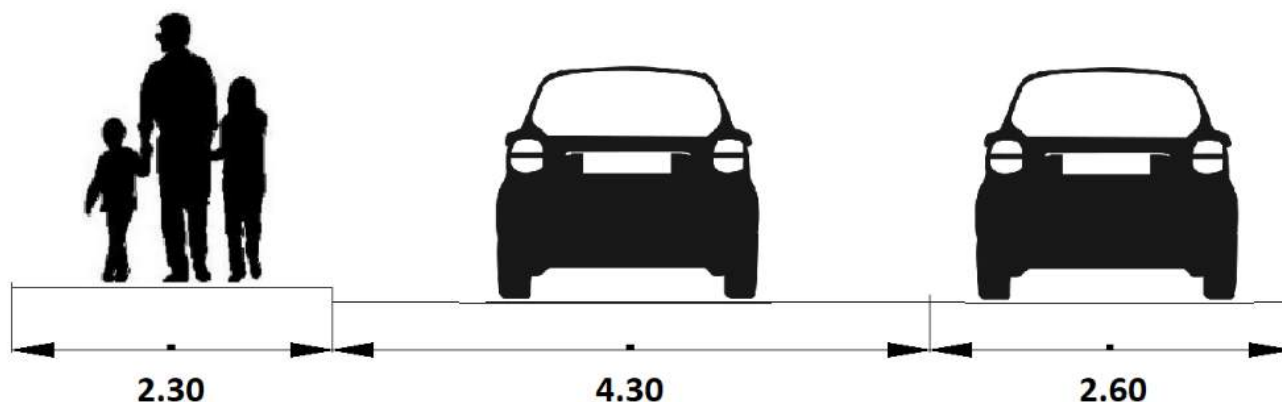
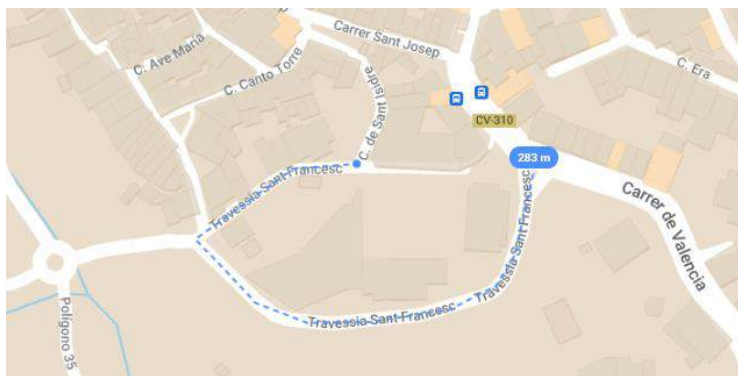
Carrer de sentit únic de circulació, dirigeix el trànsit cap a la travessia. No està permès estacionar, ja que hi ha pintada línia groga amb zig zag. La calçada té una amplària de 4 metres i unes voreres de 1,10 i 1,35 metres. Una de les voreres té escalons i bol·lards (alguns d'ells en males condicions).

Carrer la Pobleta



Altra de les vies de penetració al municipi, carrer de doble sentit de circulació, en el seu primer tram este carrer és d'asfalt, una vegada entra al nucli urbà passa a ser empedrat i sense voreres.

Travessia de Sant Francesc



El tram superior és de doble sentit de circulació, el tram que envolta a l'escola (imatges inferiors) és de sentit únic de circulació amb una sola vorera i està permès estacionar en línia a un costat fixe.



Al llarg del carrer hi ha diversos estacionaments públics i s'estan habilitant de nous.

Carrer Barranc de Clara

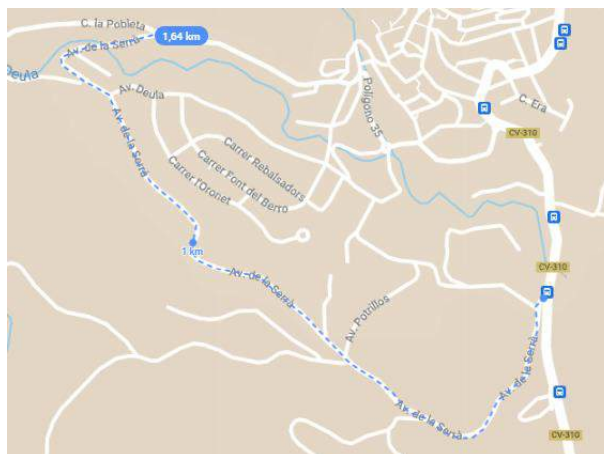


Aquest tram de les imatges és de sentit únic de circulació, no està permès estacionar. Les voreres tenen una amplària de 0,90 i 1,30 metres i una calçada de 5 metres. Els fanals estan instal·lats en mig de la vorera acurtant el pas i en alguns trams impeding el pas als vianants.



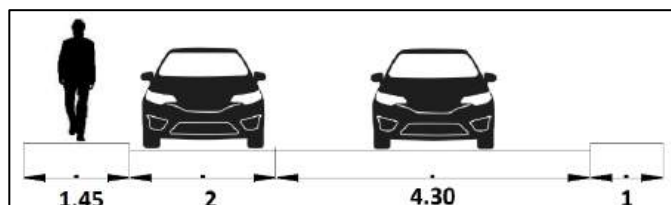
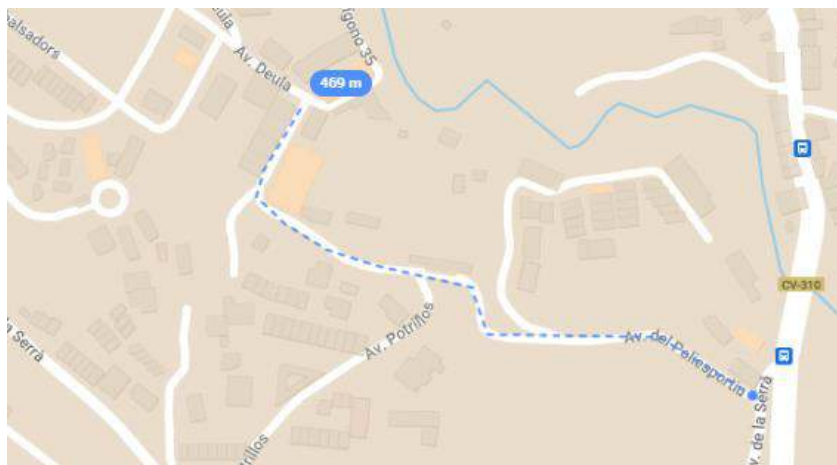
Este segon tram és de doble sentit de circulació i està permès estacionar en bateria als dos costats. Hi ha un pas de vianants amb el qual correctament realitzat.

Avinguda de la Serra



És un altre vial de penetració al municipi. Està compost per diversos trams, sense voreres on s'ha de posar especial atenció als possibles despreniments de la muntanya. Trams amb voreres que no tenen l'amplària necessària per a considerar-se accessibles i també hi ha fanals instal·lats en meitat d'elles, fent que no puga ser considerat un Itinerari Accessible.

Avinguda del Poliesportiu



A través d'este carrer s'arriba al poliesportiu des de la carretera CV-310. És de sentit únic de circulació, està permès estacionar en línia, a un costat fixe. Les voreres varien la seua amplària durant tot el carrer i a més a més els fanals estan instal·lats a mitat vorera, impeding el pas a persones amb mobilitat reduïda. Hi ha una plaça per a persones amb mobilitat reduïda a les portes del poliesportiu.

A continuació s'analitzaran la resta de carrers del municipi. S'analitza primer la zona del casc antic del municipi.



D'esta zona del municipi ja s'han analitzat els carrers:

- Sant Josep
- Barranquet
- De les Eres
- Collaet
- La Pobleta





Carrer San Isidre



Plaça Constitució i carrer Verge dels Àngels



Carrer Rescoladora

El nucli antic del municipi com està tot empedrat, no és el millor paviment per a la mobilitat, sobretot per a persones amb mobilitat reduïda, ja que no és un paviment regular i pot provocar entropessades, per altra part la utilització d'aquest paviment li dona homogeneïtat a tot el nucli antic com a element vertebrador, projectant harmonia visual i donant-li personalitat al municipi. Per l'orografia del terreny hi ha carrers que els pendents s'han de salvar amb escales, és un problema per a la mobilitat de les persones, sobretot per a les que tenen mobilitat reduïda, però són circumstàncies específiques difícils de millorar. Sols es pot ajudar amb la instal·lació de passamans i d'objectes per tractar d'ajudar al vianant.

En aquestes imatges es veuen les voreres estretes que obliguen als vianants a caminar per la calçada. En una de les imatges es veu un senyal per davall de l'altura mínima de 2,20 metres d'altura.



Plaça Església i carrer de la Creu



Carrer de la Creu i Sant Roc



Carrer Llentiscle i Rector Aliaga

A les imatges es continua observant la particularitat del municipi de desnivells importants i carrers estrets. S'observa la instal·lació de passamans a les parets, carrers amb escales i la prohibició d'estacionar per tractar d'ajudar a la mobilitat, també s'observa estacionament indisciplinat en alguns punts dels carrers.



Carrer Llentiscle i Rector Aliaga



Carrer Racó del Pouet



Carrer Calvari i Bonaire

Hi ha instal·lades jardinets i bol·lards per a impedir l'estacionament indisciplinat (C/Llentiscle). Al carrer Calvari hi ha despreniments en un tram, s'ha de reparar i posar mesures de seguretat. També es continua observant exemple de carrers amb pendents amb passamans, tanques i escales per tal d'ajudar al vianant a caminar. S'observa que les voreres del carrer Bonaire tenen una amplària insuficient per a ser transitables i a banda hi ha jardineres que obliguen als vianants a transitar per la calçada, també s'observa estacionaments indisciplinats.



Carrer de l'Era



Carrer de la Mestra Consuelo i passarel·la de l'Era a el Carreró



Carrer Doraor



Plaça Doctor Domingo i carrer del Músic Navarro



Carrer de l'Ave Maria i de la Pilota



Carrer Empedrat i Porta-Coeli

Imatges d'altres carrers del nucli antic on es continua observant la peculiaritat del municipi i que posa en evidència la dificultat per tal de millorar la mobilitat als carrers. Les voreres estretes, escalons, estacionament indisciplinat és norma general en aquesta zona del municipi.

Tota aquesta estructura del nucli urbà provoca un dèficit de places d'estacionament, que vianants i vehicles compartiquen calçada per a caminar i circular. Cal especificar que en la majoria dels carrers de les imatges el tràfic de vehicles no és alt i la convivència entre vehicles i vianants no resulta massa conflictiu per a la ciutadania, sols en carrers com la plaça Constitució i Verge dels Àngels o Porta-Coeli hi ha més tràfic pels comerços i en carrers ja esmentats abans com Sant Josep, Les Eres, Barranquet, Collaet on hi ha més tràfic, ja que són carrers de penetració i eixida al nucli antic.

A la part alta del casc antic hi ha carrers amb estructura clàssica, calçada amb voreres en altura, en molts trams sense l'amplària suficient per ser incloses en un Itinerari Accessible.



Carrer Bonavista i Vista Bella



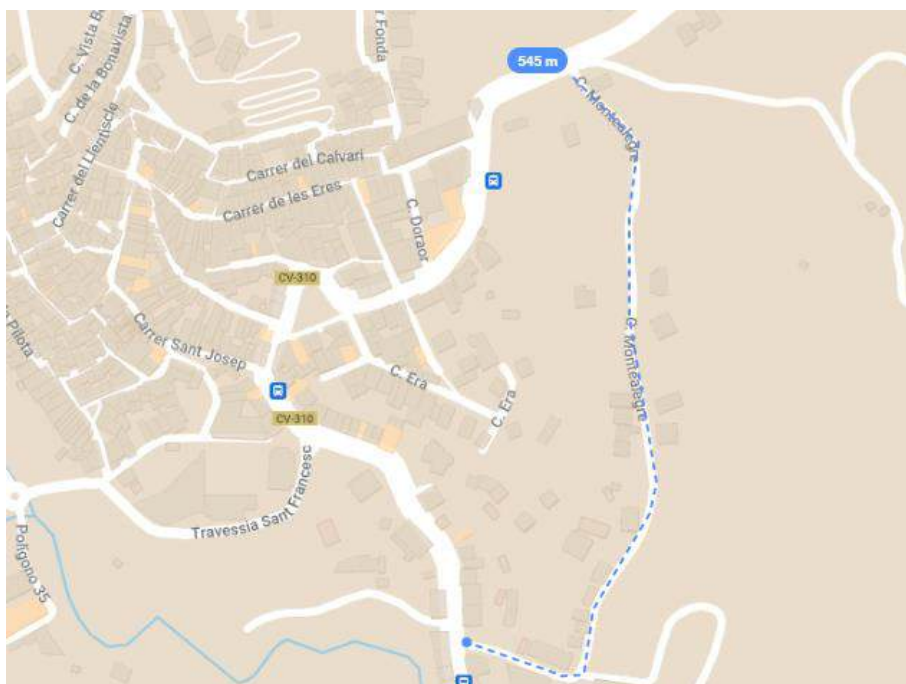
Carrer d'Ambrosio Cebrián



Carrer de la Fonda

Al carrer Bonavista i Vista Bella cal regular l'estacionament perquè els veïns i veïnes no estacionen a les dos parts. Al carrer d'Ambrosio Cebrián cal també regular l'estacionament en la rampa, és un carrer sense eixida per als vehicles i dona accés a les finques de vivendes. El carrer la Fonda és de doble sentit de circulació i està permès estacionar en bateria, hi ha una plaça per a persones amb mobilitat reduïda, les voreres igual que a l'estructura del nucli antic tampoc tenen l'amplària suficient per a ser accessibles.

Altres carrers del nucli urbà que conserven l'estructura clàssica són la plaça del Castell i el carrer Montealegre



Plaça del Castell

La plaça del Castell és un punt important per estacionar, ja que es troba a l'entrada del nucli antic del municipi, hi disposa d'unes 30 places d'estacionament. Hi ha places per a persones amb mobilitat reduïda. Mescla estructura clàssica amb empedrat com el del nucli antic.



Carrer Montealegre

Fotos: Google Maps



Ruta actual (roig) ruta proposada (blau)

A través d'aquests carrers es podria dissenyar una ruta ciclista per tal d'evitar que les bicicletes circularen per la travessia (carrers València i Sagunt), podria reduir el perill de que els vehicles a motor i les bicis compartiren calçada i milloraria la relació amb els vianants, que en l'enquesta és una de les queixes més observades. La perillositat de les bicicletes circulant per la travessia principal.

Es podria instal·lar senyalització a les entrades del municipi per la travessia per a indicar a les bicicletes aquesta ruta.

Carrers amb estructura de Plataforma Única, total o parcial

Definició Plataforma Única - Criteris de l'Organització Nacional de Cecs – O.N.C.E.

- Espai urbà en el qual no existeix diferència de nivell entre les diferents zones destinades a la circulació de vianants i vehicles. Desapareix la separació tradicional entre vorera calçada.
- Prioritat de circulació de vianants.
- Vehicles i vianants conviuen en el mateix espai.
- Els vehicles tenen restriccions en la seua circulació (flux, velocitat, aparcament, tipus, horaris, etc.)

Els objectius de l'adaptació de les vies a Plataforma Única

- Millorar la qualitat de vida dels ciutadans, reduint el risc d'accident viari, contaminació acústica i emissions.
- Canviar progressivament els hàbits de mobilitat, utilitzant el vehicle privat motoritzat de forma més coherent i fomentant l'ús del transport públic i desplaçaments a peu o amb bicicleta com a prioritaris davant d'altres alternatives de mobilitat.
- Cohesionar els barris.
- Potenciar l'activitat comercial.
- Crear espais d'ús flexible.
- Fomentar la interacció social

Des del punt de vista de l'accessibilitat, els carrers amb sistema de Plataforma Única beneficien a moltes persones amb discapacitat física, atès que, tradicionalment, les vorades han estat una barrera insalvable per a gran part d'aquests col·lectius.

Però des d'una visió més àmplia, i no centrada de manera exclusiva en col·lectiu de persones amb problemes de visió, aquest tipus d'alternatives poden arribar a esdevenir de manera objectiva en un notable perjudici per a les persones amb discapacitat visual, atesa la pèrdua de seguretat i la desorientació que aquestes àrees provoquen.

Aquest fet entra en contradicció amb els principis d'accessibilitat que ha de garantir qualsevol entorn, deixant de ser així, la plataforma única, una alternativa lloable per recuperar la seguretat i la utilitat.

Cal tindre present que hi ha un percentatge, cada dia més gran, de persones amb problemes visuals (degut en gran part a l'envelliment poblacional) que també precisen entorns segurs i eficients: contrastats visualment i normalitzats. Aquestes persones no estan censades, no porten cap distintiu, ni auxiliar de mobilitat que els identifiqui.

No es pot oblidar que aquesta problemàtica afecta també persones amb dificultats d'atenció, de memòria, amb capacitat de reacció disminuïda, etc.

Tenint en compte les solucions d'accessibilitat implantades fins al moment, els principis del disseny universal, la normativa vigent, les experiències i opinions d'usuaris tècnics, resulta del tot necessari consensuar i oferir solucions alternatives per garantir que: Totes les persones amb independència del perfil funcional i necessitats que presenten, puguin desplaçar-se de forma autònoma i segura per àrees i carrers de plataforma única, així com per qualsevol altre entorn.

El desplaçament de les persones per l'entorn urbà comprén una sèrie d'accions com són:

- Caminar: que implica deambular i maniobrar
- Interactuar amb els elements de la via pública
- Orientar-se
- Relacionar-se amb elements externs, etc.

Aquestes accions no són realitzades de la mateixa manera ni amb la mateixa capacitat per totes les persones. En concret, les persones amb discapacitat visual es desplacen atenent a uns patrons de funcionament diferents com a conseqüència de la manca de visió. És necessari conèixer aquest funcionament per a justificar les diferents accions a posar en pràctica i per garantir així el desplaçament autònom, eficaç i segur d'aquest col·lectiu. En aquest sentit, cal assenyalar que:

- La visió permet una globalitat en la percepció, mentre que la resta dels sentits obliguen a seqüenciar l'entrada de la informació. Per això, hi ha necessitat d'una atenció continuada per mantenir l'orientació i procurar seguretat, la qual cosa comporta un estrès associat.
- L'anàlisi dels estímuls implica necessàriament un major temps de reacció i menor capacitat d'anticipació de riscos.
- Les persones amb discapacitat visual es desplacen utilitzant elements auxiliar de i altres recursos sensorials complementaris de la visió.

Font: https://biblioteca.fundaciononce.es/system/files/plataformas_unicas_criterios_once.pdf

En els carrers de Plataforma Única s'hauria d'instal·lar aquests tipus de senyal, Mod. S-28

La instal·lació d'aquest model de senyal, lliuraria al municipi de col·locar una amalgama de senyals de tot tipus, ja que el Mod. S-28 resumeix tot aquell que és pot fer a una zona residencial de Plataforma Única.



Que normativa té està senyal si s'instal·la en una via de Plataforma Única o Zona Residencial:

La velocitat màxima dels vehicles no pot excedir els 20 km/h.

Els conductors han de concedir prioritat als vianants.

Els vehicles només poden estacionar-se en els llocs designats per senyals o marques viàries.

Els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació, però no han de destorbar als conductors.

Els jocs i esports estan autoritzats en la via.

La no caldria posar més senyalització si no es vol que s'aparque, ja que sinó hi ha marques per estacionar, no es podria fer.



Carrer el Carreró, té un tram de plataforma única amb pavimentació regular i plana. El carrer pot ser un exemple per a millorar alguns carrers del municipi, per tal de fer-los més amables als vianants. No es pot canviar l'orografia del terreny, però esta estructura ajudaria a millorar la mobilitat, sobretot a les persones amb mobilitat reduïda.

Cal esmentar que la transformació dels carrers n'està estructura podria anar en contra de l'estètica del nucli antic del municipi, ja que es caracteritza pel seu paviment empedrat de color rogenc.

Per tant el consistori deu valorar si executar actuacions en alguns carrers que disposen de l'estructura empedrada amb unes voreres intransitables i transformar-les en plataforma única.

Hi ha carrers al nucli antic que no disposen de voreres i tot el paviment està a la mateixa altura, però no implica que es considere una plataforma única i una bona solució per a la mobilitat, com ja hem comentat al llarg del PMUS és un paviment irregular, ja que les juntes entre pedra i pedra fan que no siga un terreny llis i no hi ha canvi cromàtic entre l'espai de la vorera i la calçada.

A banda de l'estructura del carrer, cal fer menció a la perillositat que pot representar la instal·lació de terrasses de bars al mateix carrer i deixar estacionar a un costat del carrer, la col·locació de macetes per parts dels veïns, fent que el carrer tinga trams molt estrets i on els vianants han de transitar per la zona de pas de vehicles.



A continuació s'analitza la urbanització marcada al mapa:



Urbanització situada al sud-oest del centre històric del municipi. Compta amb carrers i voreres més amples que el nucli històric del municipi, els pendents són menys empinades que en la zona antiga i és una zona més amable i còmoda amb el vianant pel que fa a mobilitat es refereix.



A través del pont del carrer Sant Miquel (imatge esquerra) i la carretera que discorre pel barranc de la Deula uneix aquesta urbanització amb el nucli antic. També a través de l'Av. de la Serra que connecta amb el carrer Pobleta abans analitzat.

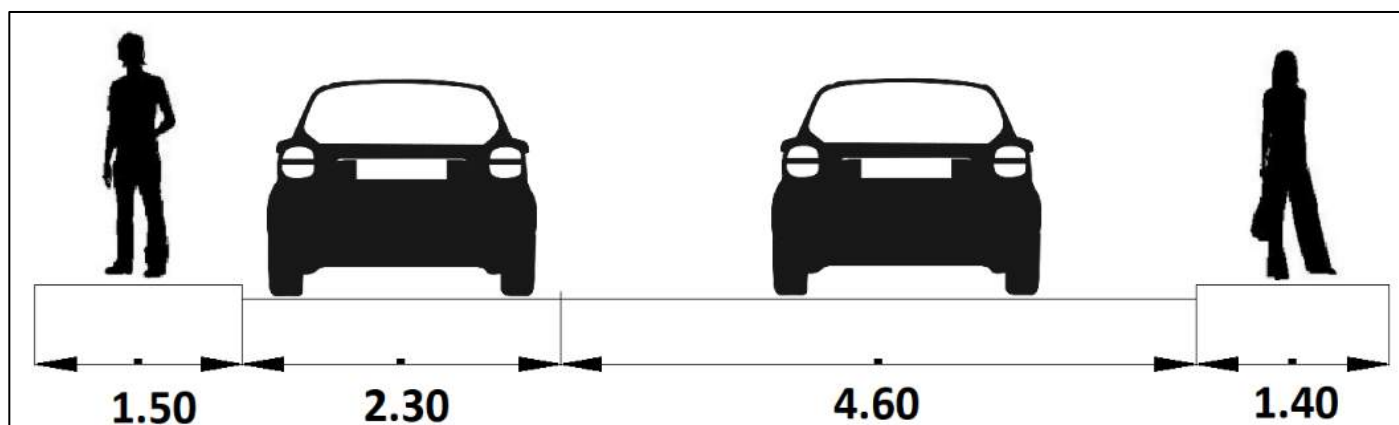




Av. Deula i carrer Oronet



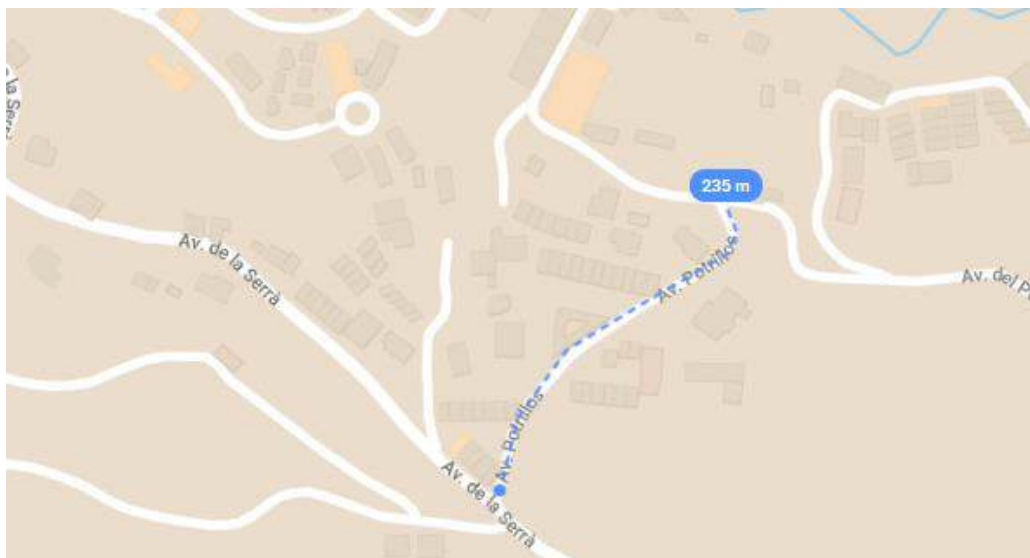
Carrer Font del Berro i Rebalsadors



Estructura dels carrers de la urbanització

L'estructura d'aquests carrers (Oronet, Font del Berro, Rebalsadors) és de dos voreres, menys Av Deula que sols té una vorera, una zona per estacionar i la calçada. No hi ha problemes per estacionar, les voreres i la calçada es troben en bon estat de conservació. Al carrer Oronet s'observa un despreniment. En aquesta zona hi ha una bona continuïtat longitudinal i transversal per a la mobilitat dels vianants gràcies als passos de vianants, estan ben senyalitzats i tenen realitzats els guals per a l'accessibilitat.

Avinguda Potrillos

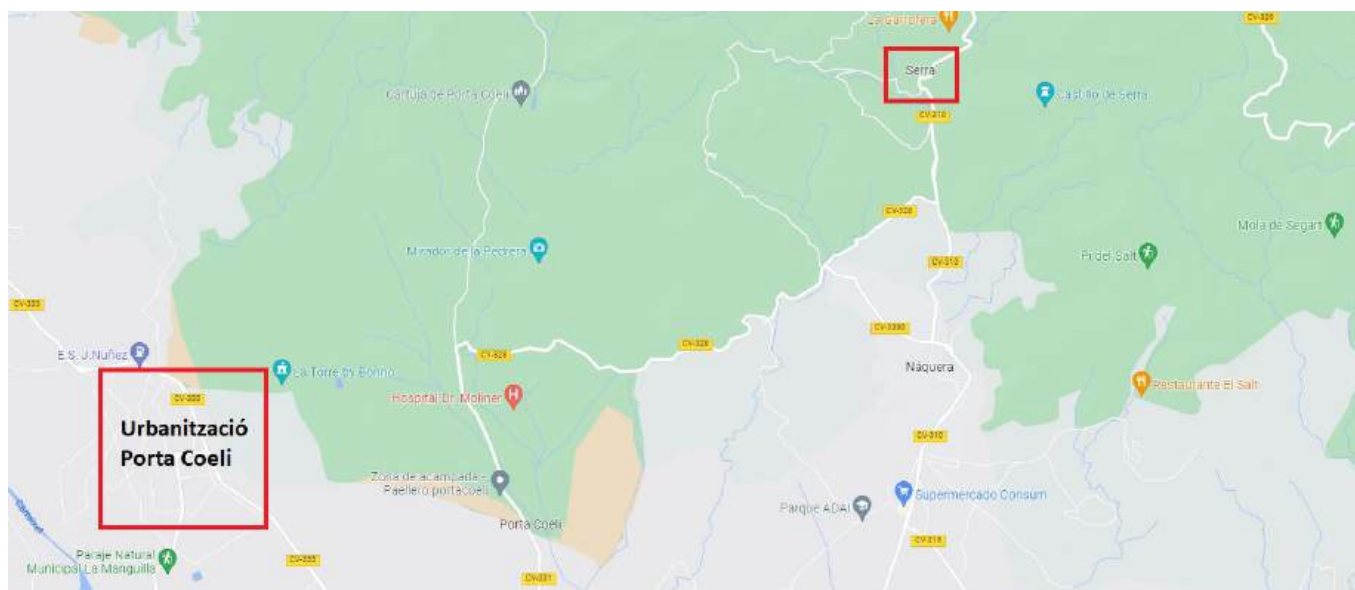


És una avinguda de doble sentit de circulació on està permès estacionar a un costat, encara que l'estacionament no està regulat. Les voreres no tenen una amplària suficient per a ser accessibles i hi ha objectes que redueixen o dificulten el pas als vianants, fanals o contenidors de residus per exemple.



En la seua intersecció amb l'Avinguda del Poliesportiu cal substituir la senyal vertical de STOP, ja que ha perdut color i per tant visibilitat.

Urbanització Porta-Coeli



Urbanització situada al sud-oest del municipi de Serra



Entrada a la urbanització des de la carretera CV-333



La urbanització es caracteritza per carrers amb calçades de 10 i 11 metres d'amplària i voreres d'1 a 1,30 metres. El problema de les voreres és que hi ha fanals, pals de la llum i en molts d'elles brosses que impedeixen o molesten el pas dels vianants. Hi ha un club poliesportiu i diferents parcs que seran analitzats en un dels apartats d'este PMUS.

El tràfic no és elevat, ja que sols circulen els veïns i veïnes de la urbanització.

S'ha rebut una subvenció per l'asfaltat de carrers.

Els carrers on s'ha realitzat el nou asfaltat són: Pobla de Vallbona, Jerez, Cádiz, Aranjuez i comercial (Horteta) amb un pressupost de 44.997,40 €.



Plaques de carrers

S'analitza l'estat en el qual es troben les plaques dels carrers a Serra.



Representació de les plaques de carrer al municipi de Serra.



Representació de les plaques de carrer de la urbanització Portacoeli

A les imatges es mostra una representació de les diferents plaques de carrer que hi ha al municipi, la més predominant és la composta per ceràmica i van ancorades a paret, el disseny està compost per l'escut del municipi junt amb el nom del carrer, en la seua majoria es troben en perfectes condicions de visibilitat i conservació.

En alguns trams de carrer falten senyals, cal col·locar-les en cada carrer perquè l'usuari de la via pugui ubicar-se millor.

Les plaques de carrer són un dels primers elements de senyalització que s'han utilitzat a les nostres ciutats. Són de gran importància en els entorns urbans, no sols per la seua funció d'orientar als conductors i vianants i identificar correctament totes les vies públiques, sinó també perquè permeten als nuclis urbans retre homenatge a persones o fets rellevants de la seua història, contribuint a reforçar la personalitat de cada municipi.

Tradicionalment hi ha hagut una escassa representació de les dones en les professions vinculades al disseny i a la construcció de la ciutat i en les estructures de govern territorial.

La nomenclatura de carrers, places i edificis representatius han servit per a enaltir i distingir persones importants i recordar una part de la història de cada ciutat. En aquest camp, habitualment hi ha hagut un oblit important del paper exercit per les dones en la història.

Tot açò ha fet que es generalitzaren determinades iconografies no igualitàries. Les formes més habituals i tradicionals de senyalització urbana tenen un impacte important en la perpetuació dels estereotips de gènere i les desigualtats entre dones i homes. La nostra realitat quotidiana i la forma en què utilitzem l'espai està reglamentada per una multitud de senyals gràfics, el significat dels quals hem anat interioritzant gradualment.

De la mateixa manera, els espais públics continuen envaïts per elements publicitaris i anuncis amb imatges estereotipades o sexistes i amb llenguatge no inclusiu, els quals no afavoreixen la creació d'una ciutat més igualitària.

DEFINICIÓ DE LA PROBLEMÀTICA

Visibilitzar i fomentar la conscienciació social sobre la importància d'aplicar la perspectiva de gènere en l'urbanisme perquè la ciutat

també siga de les dones.

Potenciar la presència simbòlica i la representació de les dones en la ciutat com a mecanisme per a afavorir-ne l'apoderament (Manual anàlisi urbana. País Basc).

Promoure llenguatge visual no discriminatori en la iconografia que serveix de base a la senyalització urbana.

Erradicar l'ús d'imatges estereotipades en qualsevol element urbà de la ciutat.

Font: SET PER A INTRODUIR LA PERSPECTIVA DE GÈNERE EN EL PROCÉS URBÀ



II·luminació Artificial Urbana

Una de les últimes actuacions que s'han dut a terme en la il·luminació del municipi ha sigut la instal·lació de fanals amb lluminària de tecnologia solar als carrers Pobletà, Camí Vizcaíno i Montealegre dins del Pla d'Inversions de la Diputació de València per al bienni 2020-2121 amb un pressupost de 10.872,85 €.

L'enllumenat públic proporciona una sèrie de beneficis importants. Es pot utilitzar per a promoure la seguretat en àrees urbanes, i per a augmentar la qualitat de vida, en estendre artificialment les hores en les quals no hi ha llum solar, perquè així les diferents activitats puguen tindre lloc. A més, també millora la seguretat dels conductors, i vianants.

L'enllumenat públic és un dels serveis públics que totes les autoritats municipals han de brindar en les àrees que administren, a fi de fer-les més segures i de més fàcil accés per als veïns i veïnes del municipi.

Els moderns sistemes d'enllumenat públic tenen una sèrie de beneficis:

- Millora de la seguretat viària
- Visibilitat millorada durant la nit, la qual cosa resulta en una disminució de l'activitat delictiva i una millor sensació de seguretat entre els ciutadans
- Augment de la productivitat a causa d'un augment en l'activitat legítima després de la posta de sol, i un dia de treball més llarg que permet a les persones viatjar amb seguretat en els últims temps
- Una reducció en el cost degut al consum reduït d'electricitat que resulta de la tecnologia d'eficiència energètica
- Una forma efectiva i molt visible perquè els governs municipals demostren compromís amb veïns i veïnes del municipi.

Importància de l'enllumenat públic

L'objectiu de l'enllumenat públic és ajudar conductors, vianants i ciclistes a trobar el seu camí en la foscor. Molts grups de veïns creuen que la il·luminació addicional ajuda a previndre el crim, i la il·luminació del comerç també pot ajudar a crear un ambient agradable.

La il·luminació LED s'ha imposat als municipis a causa de la seua eficiència energètica.

L'enllumenat públic no pretén mostrar el camí directament davant de l'automòbil; les llums del vehicle fan això. Però sí que il·lumina àrees contigües per a alertar als conductors sobre l'aparició de possibles perills des d'un costat.

L'altura del pal és extremadament important en la forma en què es distribueix la llum, per la qual cosa els enginyers de transport generalment desitgen muntar les llums més amunt en les carreteres de major velocitat.

Per a ser segur per als conductors, la llum ha de ser relativament constant. Sabem que els nostres ulls s'ajusten més ràpid a eixir al sol que a caminar en la foscor. Per un temps quan entrem a una habitació fosca, la nostra visió es veu afectada.

Per als vianants, l'objectiu és il·luminar el carrer en si. Es poden crear zones fosques al llarg de les voreres a causa d'una varietat de condicions, inclosos arbres, fileres d'arbustos grans, angles estranys dels carrers, patrons d'estacionament, un campanar d'església alt o un altre edifici

permés en un barri residencial o una gran quantitat d'altres potencials influències. Cal tindre en compte també que a mesura que la popularitat dels desplaçaments amb bici augmenta, es necessitarà monitoritzar l'impacte de la presència o absència d'il·luminació als nous carrils per a bicicletes.

És molt important establir per a cada via o espai uns nivells d'il·luminació adequats, la qual cosa requereix conèixer la seua tipologia i classificació. En les vies amb alt trànsit de vehicles i d'elevada velocitat, per motius de seguretat, és necessari un alt nivell d'il·luminació. En zones per als vianants es necessita conèixer el tipus d'activitat (lúdica, comercial, recreativa, etc.), nivell de trànsit, criteris de seguretat ciutadana i aspectes ambientals (paisatgístics, d'edificació, etc.). Quasi sempre, les zones que hem d'il·luminar presenten característiques que corresponen a diverses tipologies, la qual cosa requereix una anàlisi específica de cadascuna.

En les vies, durant les hores nocturnes de menor activitat (menor trànsit de vehicles i vianants), es pot reduir els nivells lluminosos, mantenint els factors d'uniformitat, garantint, en tot moment, la seguretat i confort dels usuaris, complint amb la reglamentació en vigor. En la planificació de l'enllumenat ha de quedar definida la corba de regulació de flux de cada via o àrea.

La demanda cada vegada més gran a les ciutats d'il·luminació les 24 hores està afectant els residents urbans amb dues formes diferents de contaminació. Les solucions d'il·luminació actuals depenen de grans quantitats d'energia, per suposat, molta de la qual encara no es genera a partir de recursos renovables. Segons l'Agència Internacional d'Energia, la il·luminació representa gairebé el 20% del consum mundial d'electricitat i per tant un alt nivell d'emissions de carboni.

No hi ha certeses de l'impacte del consum elèctric actual en el futur, ja que els danys es poden donar en diferents nivells de gravetat. Si bé el panorama podria ser irrecuperable, també existeix la possibilitat de desenvolupar alternatives segures d'il·luminació.

ACCESSIBILITAT I MOBILITAT

Informació sobre accessibilitat per als vianants i persones amb mobilitat reduïda

Itineraris per als vianants

Des del punt de vista de la mobilitat per als vianants, la problemàtica fonamental són les necessitats interiors de desplaçament urbà.

A la zona urbana, el trànsit de vianants es produeix en múltiples direccions, originant fluxos amb major o menor concentració atenent els pols d'atracció que es distribueixen, tant en l'entorn immediat de la travessia principal (carrer de València i carrer de Sagunt) així com en la resta del conglomerat urbà, i que poden tenir uns orígens molt diversos, com poden ser els culturals, patrimonials, costums i hàbits locals, històrics, arquitectònics, ambientals, de servei, oci, etc.

Aquests fluxos generen afeccions a la carretera en la mesura que interactuen en un major o menor equilibri entre les necessitats de mobilitat i accessibilitat, i la seua disponibilitat real. Així, en este sentit, en zones urbanes o en altres zones assimilables, es detecten els següents desequilibris en la interacció entre el trànsit motoritzat i els fluxos de vianants en el marc de la mobilitat segura i sostenible:

Falta de continuïtat per als vianants i passos de vianants

Des del punt de vista de la problemàtica de continuïtat per als vianants, cal distingir entre la continuïtat transversal i continuïtat longitudinal.

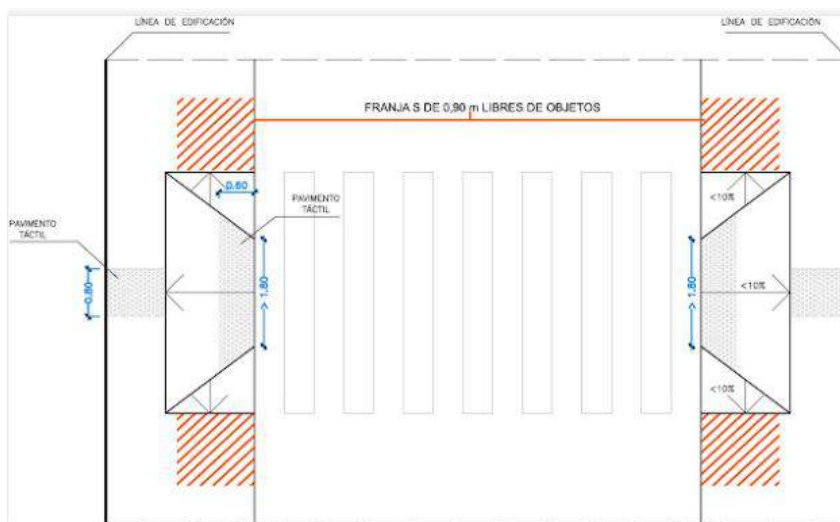
Respecte a la primera, malgrat l'existència de passos de vianants en els carrers, si es disposen en escassa quantia i no s'alineen amb els fluxos naturals o de més recurrència per part de la població, suposarà l'encreuament indegut dels vianants per altres punts, sense que el vianant tinga prioritat, i amb la consegüent problemàtica de seguretat que això comporta, tant per a ells com per al trànsit motoritzat.

Pel que fa a la continuïtat longitudinal, en el cas de Serra el trànsit no és molt elevat, no obstant això, és possible trobar situacions en els quals els itineraris per a vianants longitudinals dels carrers no ofereixen una adequada continuïtat, havent de fer el vianant recórrer a l'encreuament del viari urbà a través de passos de vianants excessivament allunyats o a travessar els carrers per llocs sense senyalització, amb el risc d'atropellament que això comporta.

El plantejament de passos de vianants sobre els carrers, alineats amb el flux de vianants, és una de les directrius que s'han d'adoptar, de manera que els encreuaments es realitzen sempre en condicions de seguretat. Juntament amb això, cal garantir la moderació de la velocitat d'aproximació del trànsit motoritzat i la visibilitat del pas amb una adequada orientació, la creació d'espais per a vianants diàfans en el seu entorn i una adequada senyalització que permeta la detenció dels vehicles.

Els guals per als vianants, que així denominarem a les modificacions de les zones d'un itinerari per als vianants, mitjançant plans inclinats que comuniquen nivells diferents, que faciliten als vianants l'encreuament de les calçades destinades a la circulació de vehicles.

Un gual per als vianants es considera accessible quan pot ser utilitzat de manera autònoma i segura per totes les persones, tinguen o no problemes de mobilitat, visió, etc. El pendent longitudinal d'un gual o d'un itinerari per als vianants es defineix com la inclinació del terreny, vorera o qualsevol estructura de pas, en el sentit de la marxa.



Una de les queixes més comunes dels veïns i veïnes de Serra és la falta de respecte dels ciclistes que creuen el municipi, fem especial referència al de no respectar la preferència dels vianants a l'hora de creuar els passos de vianants, així com el mal estat dels passos, pel que fa a l'asfaltat es refereix.

Ocupació de l'espai per a vianants per vehicles

Malauradament, és massa freqüent esta situació. Les preses, les detencions momentànies, la inexistència o saturació de l'espai públic destinat a l'estacionament enfront d'una elevada demanda, motiven la invasió dels espais destinats al trànsit per als vianants, la qual cosa perjudica greument la mobilitat dels vianants que, en molts casos, han de recórrer a la calçada per sortejar la situació, exposant-se a un risc innecessari. Des d'este punt de vista, disposar d'amplis espais per al vianant i protegir-los convenientment amb mobiliari urbà (bol·lards), pot resultar, en alguns casos extrems és l'única solució.



Exemples d'ocupació de l'espai per a vianants

Insuficiència dimensional dels itineraris per a vianants.

És el problema més recurrent i greu des del punt de vista de la mobilitat, que s'aprecia en les següents casuístiques:

Travessies amb voreres amb amples que en alguns casos resulten impracticables per a una persona, i menys quan la persona utilitzi qualsevol dispositiu per a desplaçar-se, com pot ser: una cadira de rodes, un andador, bastó, pares i pares amb cotxes de bebé i, altres en els quals, tot i ser practicables, posa en risc la integritat del vianant enfront del trànsit motoritzat per l'escassetat d'amplada de la calçada de circulació.



Exemples de Insuficiència dimensional dels itineraris per a vianants.

Ús d'elements de calmat de trànsit sense rendibilitat per a vianants

Cal incidir què des de l'aprovació de l'Ordre FOM/3053/2008 sobre Instrucció Tècnica per a la instal·lació de reductors de velocitat i bandes transversals d'alerta en carreteres (Ordre FOM/3053/2008), les administracions titulars de carreteres han fet ús, en major o menor grau, de reductors tipus "Lomo de Asno" com a mesura per al calmat del trànsit al llarg de la travessia que, tanmateix, no presenta cap rendibilitat per a la mobilitat per als vianants enfront d'un altre element normalitzat com és conegut comunament com a pas sobreelevat. Els passos sobre elevats han sigut interpretats, erròniament pel vianant, com a zones d'encreuament per als vianants amb preferència, no sent està la seua funció. Però l'ús de passos sobreelevats acompanyats de senyalització tant de pas sobreelevats com pas de vianant, sobretot per a llargues travessies, sempre que s'integren amb una adequada cadència i atenent els fluxos de vianants existents poden ser la millor opció.



Si es vol que tinga la funció de pas de vianants cal senyalitzar-lo com a tal, com es veu a la imatge, i realitzar el gual per a vianants de manera correcta en la recepció de les voreres.

Estat del paviment deficient

La presència de paviments deteriorats amb gran quantitat d'irregularitats superficials, tant en secció transversal com longitudinalment, amb escàs desnivell amb la calçada i problemes de drenatge, és una tònica que es presenta en alguns casos, sobretot en poblacions d'interior, que dificulten el desplaçament segur dels vianants, tant més com més gran és la seua edat, podent repercutir en incidents per caiguda fins i tot a la calçada de circulació. En estos casos, la materialització de voreres a diferent nivell amb superfícies regulars i aptes per a persones amb mobilitat reduïda resol la problemàtica. En altres casos, l'existència de voreres amb paviments d'escassa qualitat i diferenciats de la resta de la zona urbana, ofereixen una imatge de baixa qualitat urbana. La repavimentació fent ús de materials similars als empleats en altres zones de la travessia esdevé una opció raonable. Perquè el vianant puga desplaçar-se segur, se li ha d'oferir plataformes estables i horitzontals i, sobretot, dissenyades per evitar la invasió pel trànsit a motor.



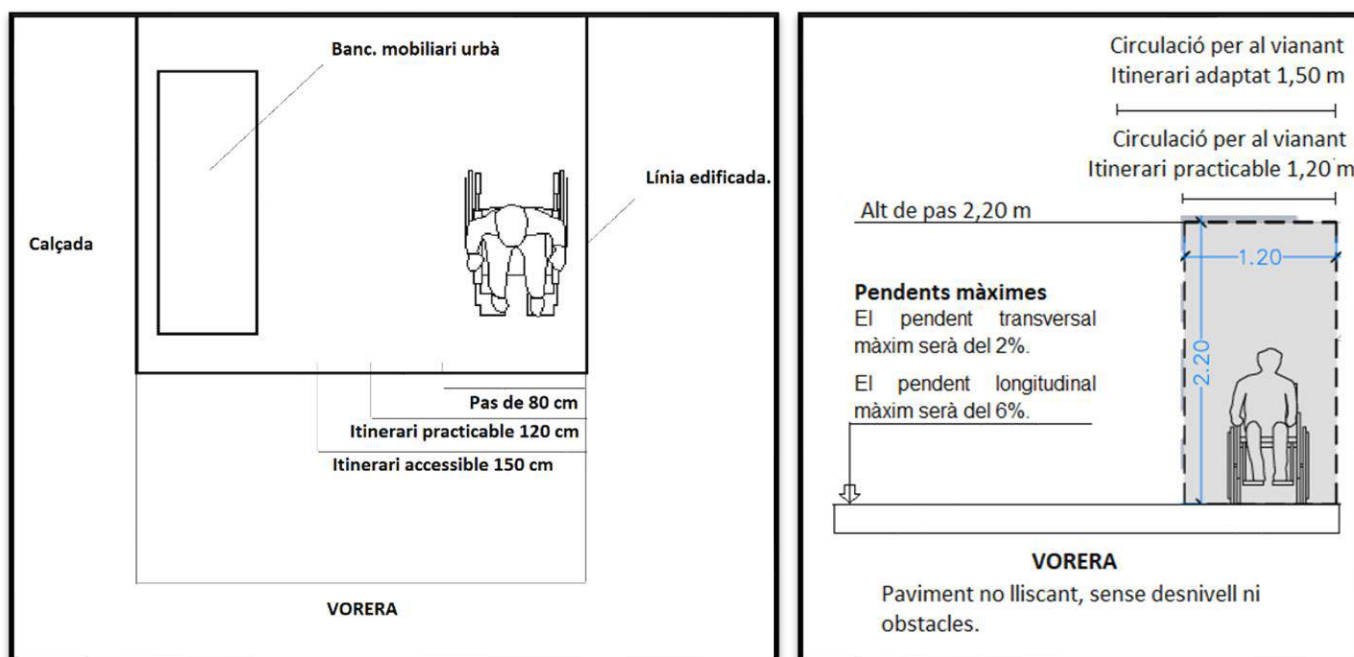
Exemple de calçada amb asfalt en mal estat i de vorera amb paviment alçat per l'arbratge.

Itinerari Adaptat i Itinerari Practicable

1. Són itineraris accessibles aquells que garanteixen l'ús no discriminatori i la circulació de forma autònoma i contínua de totes les persones. Sempre que hi ha més d'un itinerari possible entre dos punts, i en l'eventualitat que tots no puguin ser accessibles, s'habilitaran les mesures necessàries perquè el recorregut de l'itinerari per a vianants accessible no resulte en cap cas discriminatori, ni per la seua longitud, ni per transcórrer fora de les àrees de major aflluència de persones.
2. Tot itinerari per a vianants accessible haurà de complir els següents requisits:
 - Discorrerà sempre de manera confrontant o adjacent a la línia de façana o element horitzontal que materialitzi físicament el límit edificat a nivell del sòl.
 - En tot el seu desenvolupament posseirà una amplada lliure de pas no inferior a 1,80 m, que garanteixi el gir, encreuament i canvi de direcció de les persones independentment de les seves característiques o mode de desplaçament.
 - En tot el seu desenvolupament posseirà una alçada lliure de pas no inferior a 2,20 m.
 - No presentarà graons aïllats ni ressals.
 - En un itinerari per a vianants accessible es consideren rampes els plans inclinats destinats a salvar inclinacions superiors al 6% o desnivells superiors a 20 cm.
 - El paviment de l'itinerari per a vianants accessible serà dur, estable, antilliscant en sec i en mullat, sense peces ni elements solts, amb independència del sistema constructiu que, en tot cas, impedirà el moviment de les peces. La seua col·locació i manteniment assegurarà la seua continuïtat i la inexistència de ressals.
 - El pendent transversal màxim serà del 2%.
 - El pendent longitudinal màxim serà del 6%.
 - En tot itinerari per a vianants accessible les persones hauran de tindre accés a la informació necessària per a orientar-se de manera eficaç durant tot el recorregut i poder localitzar els diferents espais i equipaments d'interès. La informació haurà de ser comunicada de manera analògica a través d'un sistema de senyals, rètols i indicadors, distribuïts de manera sistematitzada en l'àrea d'ús per als vianants, instal·lats i dissenyats per garantir una fàcil lectura en tot moment.
3. Quan l'ample o la morfologia de la via impedeix la separació entre els itineraris vehicular i per als vianants a diferents nivells s'adoptarà una solució de plataforma única d'ús mixt.
4. A les plataformes úniques d'ús mixt, la vorera i la calçada estaran a un mateix nivell, tenint prioritat el trànsit per als vianants. Quedarà perfectament diferenciada en el paviment la zona preferent de vianants, per la qual discorre l'itinerari per a vianants accessible, així com la senyalització vertical d'avís als vehicles.
5. Es garantirà la continuïtat dels itineraris per als vianants accessibles en els punts d'encreuament amb l'itinerari vehicular, passos subterranis i elevats.
6. Excepcionalment, en les zones urbanes consolidades, i en les condicions previstes per la normativa autonòmica, es permetran estrenyiments puntuals, sempre que l'amplada lliure de pas resultant no siga inferior a 1,50 m., per Itinerari Adaptat i 1,20 per Itinerari Practicable.

Itinerari Accessible pels vianants: Són itineraris per a vianants accessibles aquells que garanteixen l'ús no discriminatori i la circulació de forma autònoma i contínua de totes les persones. Sempre que hi haja més d'un itinerari possible entre dos punts, i en l'eventualitat que tots no puguin ser accessibles, s'habilitaran les mesures necessàries perquè el recorregut de l'itinerari per a vianants accessible no resulte en cap cas discriminatori, ni per la seua longitud, ni per transcórrer fora de les àrees de major afluència de persones.

Itinerari Practicable pels vianants: Un itinerari, una instal·lació o un servei es considera practicable quan, sense ajustar-se a tots els requeriments d'accessibilitat, això no impedeix la seua utilització de forma autònoma per a les persones amb mobilitat reduïda o qualsevol altra limitació física.



Gràfics d'elaboració pròpia. Vistes planta i alçada

Espais per a vianants inadequats per a l'ús per persones amb diversitat funcional i/o mobilitat reduïda

Malgrat que la conscienciació social cap a la integració de persones amb diversitat funcional (o persones amb mobilitat reduïda) cada vegada és més gran, les infraestructures viàries no estan encara adaptades per a este col·lectiu, fruit en la seua major part a causa de dues circumstàncies:

a) La falta d'espai per a la circulació:

Segons la normativa de la Comunitat Valenciana per considerar-se un Itinerari adaptat, deu de tindre una amplària d'1,50 m, i d'1,20 per considerar-se practicable.

En este aspecte, és important dissenyar les voreres i les zones de vianants atenent sobretot als pendents i les superfícies a diferent nivell, que suposen un problema per a este tipus d'usuari, així com la presència de barreres arquitectòniques que interrompen la continuïtat d'un itinerari per a vianants. En l'apartat de mobilitat s'aporta un mapa amb els amplexos de les voreres dels itineraris més importants del municipi.

b) L'existència d'elements viaris i mobiliari urbà:

Elements que impedeixen aconseguir l'amplada de banda lliure requerit per la normativa (enllumenat, senyalització, cartelleria, papereres, bancs, etc.). Este problema també és molt freqüent en zones urbanes, com pot ser el nucli històric, en alguns casos, de difícil solució.

En el cas específic de Serra trobem com a exemple els fanals instal·lats en mi de les voreres en la zona del pàrquing del barranc de Clara, anteriorment s'ha col·locat una imatge d'exemple.

c) Desnivell

La inexistència d'elements que permeten salvar el desnivell entre el pla de circulació i els espais per a vianants (guals, rampes, etc.).

d) Heterogeneïtat territorial.

Heterogeneïtat territorial en el tractament dels paviments tàctils (botons i barres), encarregats de donar informació a la persona amb alteracions visuals (invidents). És un problema molt estès, malgrat existir una normativa al respecte, els ajuntaments apliquen solucions alternatives menys funcionals. Estos elements s'han d'instal·lar adequadament atenent l'espai disponible i la seua morfologia, per exemple, per indicar parades de bus, passos de vianants, guals, rampes, entrades a edificis, etc. Per indicar la direcció adequada de desplaçaments s'utilitza el paviment amb barres longitudinals, mentre que per avisar d'una alerta, s'utilitza el paviment de botons. L'ús indiscriminat d'este tipo de paviment perjudica a estos usuaris, així com la falta o mala disposició d'elles, creant sobre l'usuari situacions d'incertesa i credibilitat. No obstant això, s'ha de tenir en consideració l'homogeneïtat en el context global urbà, per no induir interpretacions erràtiques per part de la persona amb diversitat funcional visual.

Inadequada disposició dels passos de vianants. Es donen casos en què els passos de vianants es troben en zones on la visibilitat és escassa, bé per trobar-se en un revolt, bé per ser en un canvi de rasant, o bé per qualsevol altra situació. En estos casos, el temps de reacció dels vehicles de motor és menor que el recomanat, i a més, la falta d'informació per part del vianant pot fer que es precipite i travesse el pas de vianants en el moment menys adequat. D'altra banda, és molt freqüent que els passos de vianants a nivell es veguen envaïts per vehicles, sobretot quan existeixen zones d'estacionament laterals. A banda d'este inconvenient, cal afegir-hi la pèrdua de visibilitat recíproca entre vehicle i vianant que es produeix, donant lloc a un potencial risc d'accident per atropellament. De vegades, fins i tot es disposen els passos de vianants en punts en els quals, raonablement, la seguretat d'encreuament per a ells és major, però, estos no acompanyen els fluxos reals dels habitants de la població, fent que la utilitat del pas de vianants es veja reduïda i que, finalment, el vianant segueixca la seua trajectòria natural i realitze l'encreuament per la calçada sense cap protecció. L'encreuament sobre la via, tractant sempre d'ajustar-se als itineraris reals dels vianants, i l'ampliació de les voreres per donar cobertura visual al vianant, han de ser les alternatives prioritàries enfront d'altres necessitats (estacionament, zona de contenidors, etc.).

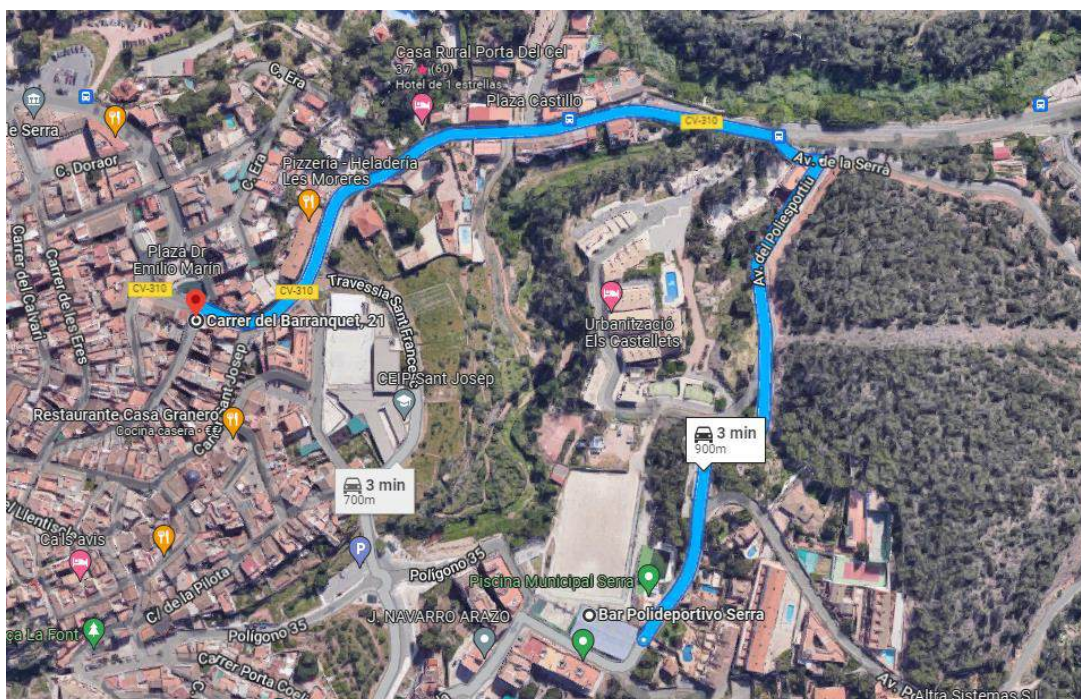
En el cas de Serra, sobretot a gran part del casc antic és de tipus de paviment discontinu de pedra, la qual cosa té inconvenients per a la mobilitat de les persones amb diversitat funcional que necessiten ajuda complementària per traslladar-se a peu, així com a les persones d'edat avançada que utilitzen cadira de rodes o andadors. A banda, en molts d'aquests carrers les voreres són impracticables per a caminar per elles i els veïns i veïnes caminen per la zona de la calçada.

Desconnexió entre el nucli urbà i serveis municipals o llocs d'interès públic

Este és un dels problemes que més es repeteix. D'una banda, és freqüent que en l'extraradi de les poblacions es concentre un important teixit industrial que ocupa una part dels habitants del municipi i de les poblacions properes i que, per la seua reduïda distància al nucli urbà, presenta una configuració ideal per al foment dels desplaçaments a peu o per a l'ús de la bicicleta, com a mode de transport preferent. Així mateix, en altres ocasions, per falta d'espai en el mateix nucli urbà, s'han ubicat fora dels nuclis urbans les instal·lacions i serveis municipals, com pot ser un cementeri, un institut, un centre docent o un poliesportiu, que queden incomunicats de forma segura i còmoda per als vianants i/o ciclistes, havent de circular, per les voreres o envair la zona de circulació per poder arribar a estos llocs, amb el consegüent risc d'accident que això suposa. A més, tenint en compte que estes instal·lacions probablement queden fora de la zona de travessia, els conductors circularan a velocitats superiors a 50 km/h i sense la predisposició d'haver de compartir calçada amb un altre tipus d'usuari, tret que coneguen la situació. En este sentit, el plantejament d'andanes o carrils per als vianants i estades protegides a banda i banda de la carretera, compartides o no amb ciclistes, són la solució per garantir la seguretat del col·lectiu d'usuaris més vulnerables.

Este fenomen també es produeix amb el disseminat residencial que sol rodejar els nuclis de població, en els quals per falta d'una política de foment de la mobilitat sostenible, s'han mantingut amb un cert grau d'aïllament respecte al nucli urbà principal, la qual cosa dificulta la cohesió social i territorial de la població. Des d'este punt de vista, en el plantejament d'alternatives segures de mobilitat per als vianants s'ha de considerar, a fi d'aconseguir la solució més rendible des del punt de vista de la seguretat i comoditat per al vianant, totes les interferències que cadascuna de les possibles solucions genera sobre altres modes de desplaçament, valorant aspectes relacionats amb la ubicació dels focus d'atracció de trànsit i les seues característiques espacials i temporals, les particularitats de cada opció en relació amb la viabilitat i seguretat cap al tipus d'usuari que els utilitza, atenent la seua edat, condició psico-física, la freqüència d'ús, etc.

En el cas de Serra el Poliesportiu Municipal és un clar exemple, que fins i tot estant molt prop del nucli urbà, molt dels veïns i veïnes es desplacen en el seu vehicle.



Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori

DECRET 65/2019, de 26 d'abril, del Consell, de regulació de l'accessibilitat en l'edificació i en els espais públics. [2019/5000]. Itinerari per a vianants accessible

Article 25. Condicions de l'itinerari per a vianants accessible

1. Els itineraris per a vianants accessibles i les plataformes úniques d'ús mixt compliran les condicions establides en l'OM i, a més, les característiques establides en el present article que són complementàries a les establides en l'OM.

2. Itineraris per a vianants accessibles:

a) L'altura del rastell de les voreres no haurà de superar 0,12 m excepte en les plataformes d'accés a transport públic que s'ajustarà als requisits dels mitjans de transport. El rastell no tindrà aresta viva.

b) Al llarg de l'itinerari per a vianants accessible hauran de preveure's àrees de descans, preferentment en intervals no superiors a 100 m; les àrees de descans disposaran de, almenys, un banc accessible.

c) Preferentment, el traçat oferirà una visual clara i serà el més rectilini possible per a afavorir l'orientació de totes les persones.

d) No s'admetran volats o sortints de les façanes de les edificacions quan es projecten més de 0,10 metres sobre l'itinerari i estiguen situats a menys de 2,20 m d'altura i, en tot cas, si la seua projecció és menor de 0,10 m, quan puguen suposar perill per la seua forma o ubicació per a les persones vianants.

3. Plataformes úniques d'ús mixt (usos per a vianants i vehicular al mateix nivell): no s'autoritzaran sense que complisquen les condicions de seguretat per a les persones, especialment per a les persones amb discapacitat, o quan perjudiquen, en el seu disseny, el trànsit per a vianants, que en tot cas hi tenen preferència. En particular, compliran les condicions següents:

a) Quan la plataforma tinga una amplària major a 5,00 m, es delimitaran les zones preferents per a vianants a banda i banda del carril vehicular, per les quals discorrerà l'itinerari per a vianants accessible; per a això es disposaran franges de paviment tàctil indicador d'avertiment contínues en tot el recorregut, d'amplària 0,40 m, de color contrastat. Si l'amplària de la via ho permet, com a alternativa a les franges de paviment, es podran col·locar elements de mobiliari urbà de forma alineada; en el cas que se supere una separació d'1,80 m entre els elements de mobiliari s'alternaran amb una franja de paviment tàctil indicador d'avertiment.

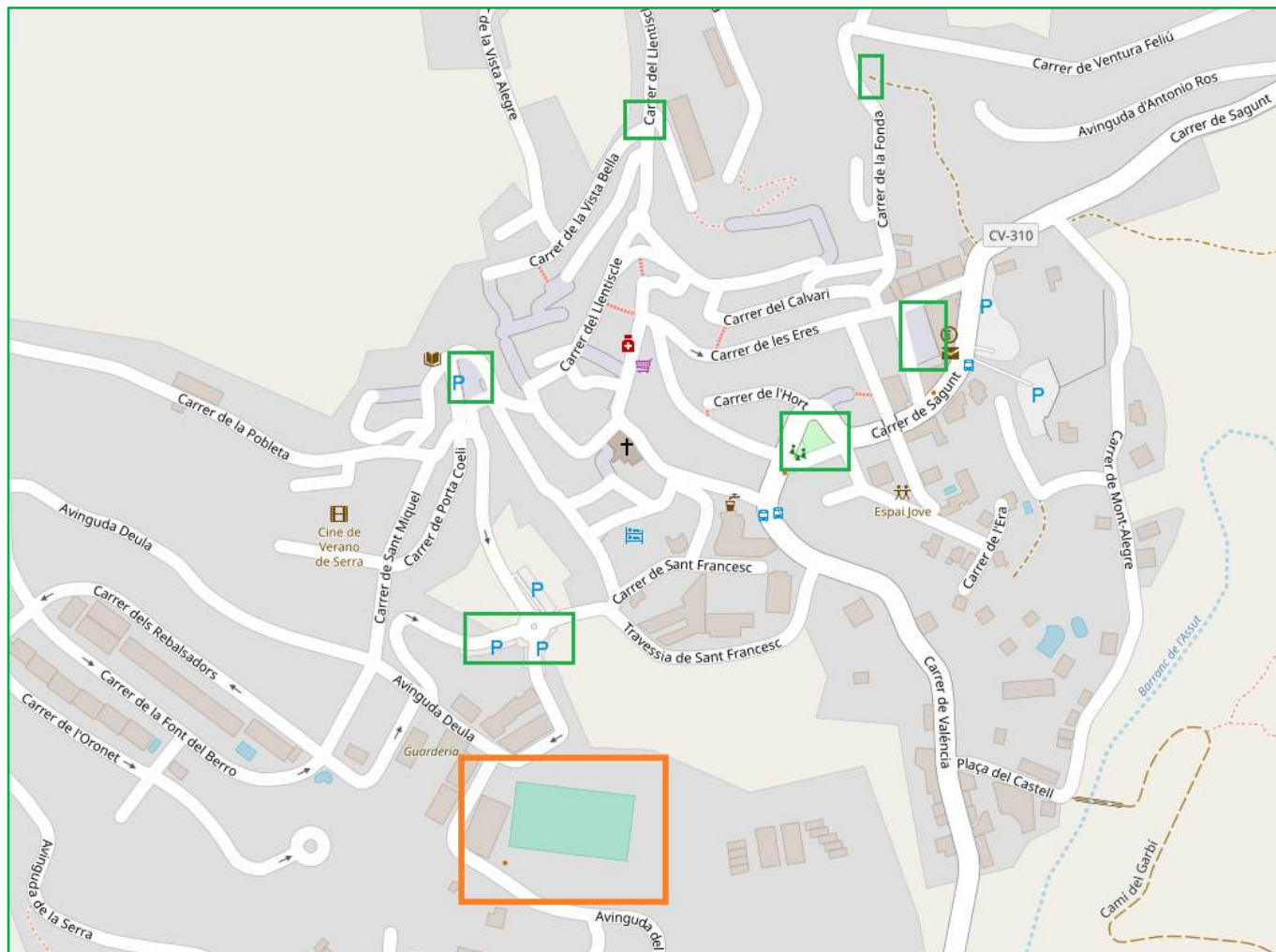
b) Els punts d'encreuament entre l'itinerari per a vianants i el vehicular es disposaran en perpendicular al traçat de la plataforma i no en angles o xamfrans i compliran la resta de condicions de passos de vianants, a més se senyalitzaran amb una franja de paviment tàctil indicador direccional d'una amplària de 0,80 m entre la línia de façana i el paviment tàctil indicador d'avertiment que delimita el carril vehicular.

Aquest tipus de senyalització es disposarà de forma perpendicular a les zones segures de trànsit per a vianants.

c) Es disposarà senyalització vertical i horitzontal de prioritat per a vianants d'avís als vehicles, i de límit de velocitat, comprensible i visible des de diferents ubicacions.

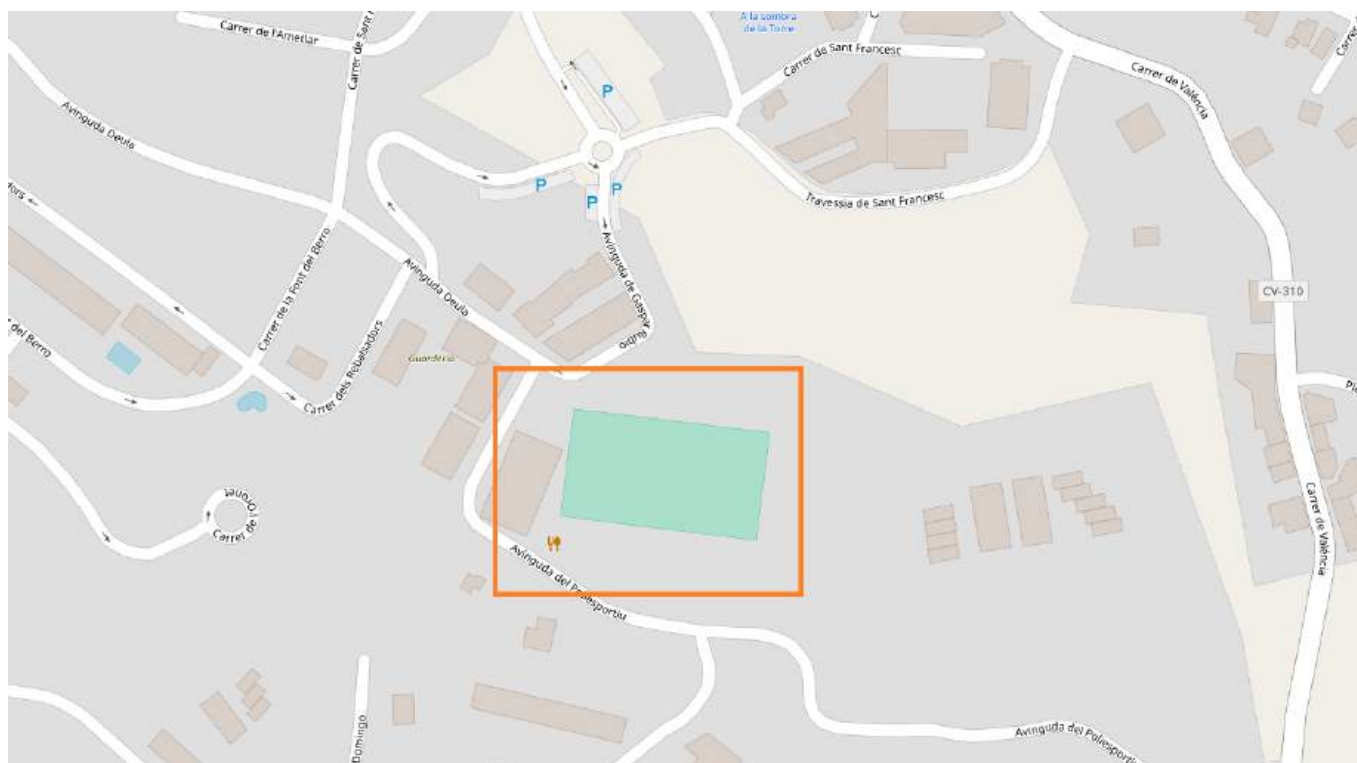
Zones verdes, parcs, installations sportives

A continuació s'analitzaran les diverses instal·lacions municipals en matèria d'esport, zones verdes i parcs dins del nucli urbà.



Zones esportives marcades amb taronja, parcs i zones verdes marcades amb verd.

Poliesportiu



El poliesportiu es troba al sud del nucli urbà. Compta amb un ampli catàleg d'instal·lacions per a la pràctica de diversos esports (futbol, tenis, pàdel, frontó, cal·listènia, futbol sala, gimnàs, xicoteta zona de jocs, etc). S'arriba des del nucli urbà a través de l'avinguda Gaspar Rubio i avinguda Poliesportiu. Ha rebut una actuació des del Pla d'Inversions de la Diputació de València 20-21 que consta de la creació d'una pista polivalent, Training box i pista pàdel.

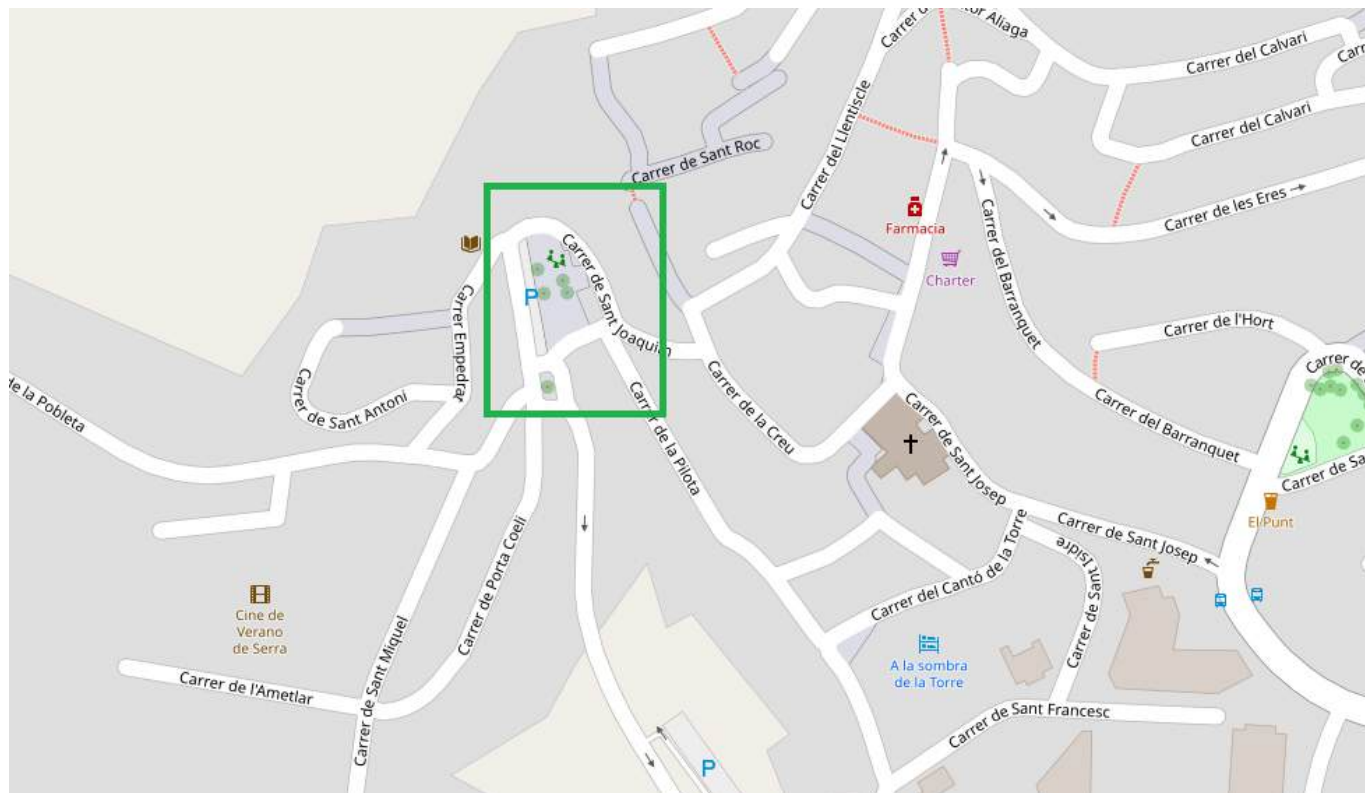


Per a l'accés al poliesportiu compta amb una xicoteta rampa per salvar el desnivell de la vorera. Caldria millorar aquests aspectes per proporcionar als veïns i veïnes unes entrades amb bona accessibilitat, tant als voltants de les instal·lacions com a l'interior.

[illegible]

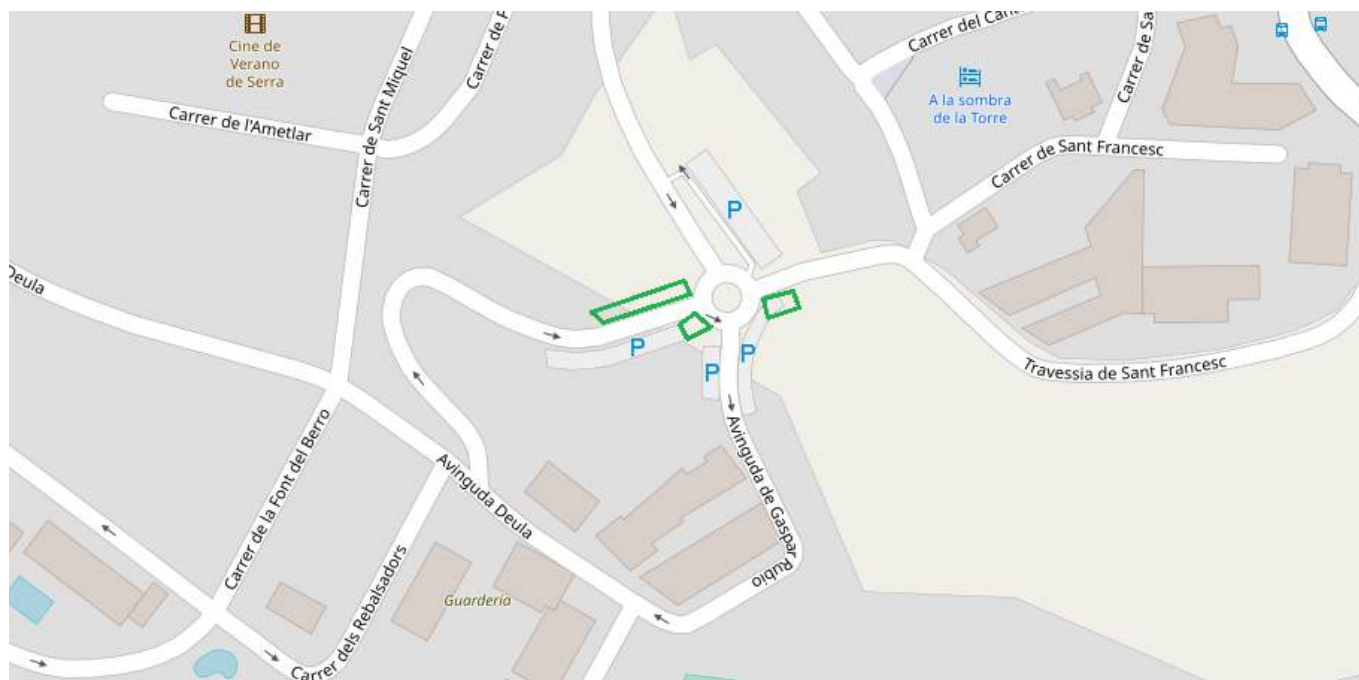
99

Plaça La Font



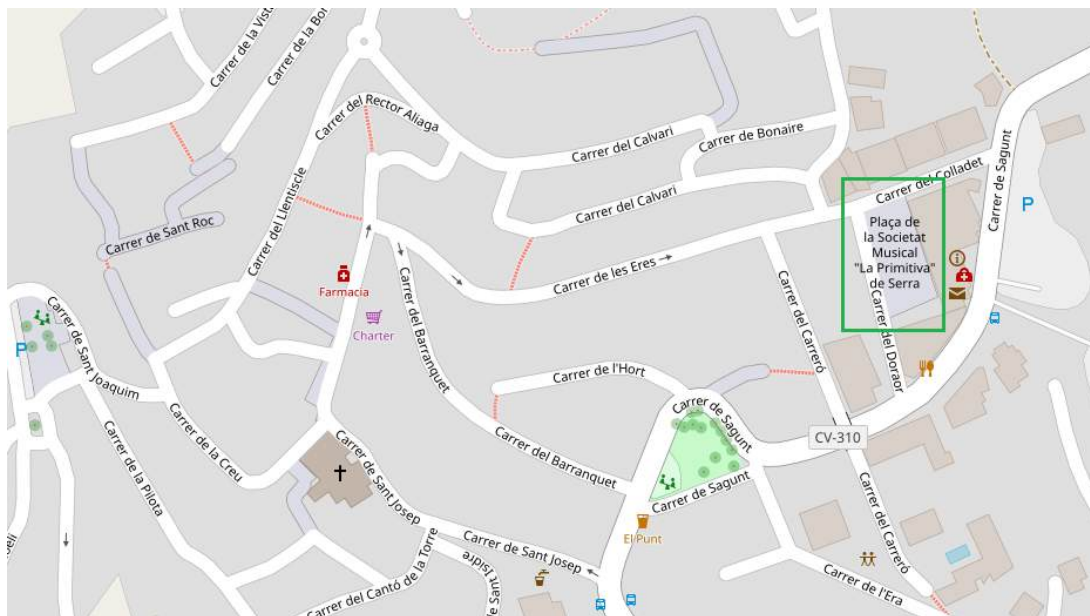
Parc amb zona de jocs per als xiquets i xiquetes, arbres i una xicoteta esplanada per a jocs, tal volta necessita ser complementat amb més objectes i mobiliari urbà. Està totalment pavimentat amb la mateixa pedra que la resta del nucli urbà. Disposa d'una rampa per a persones amb mobilitat reduïda.

Zona pàrquing Barranc de Clara



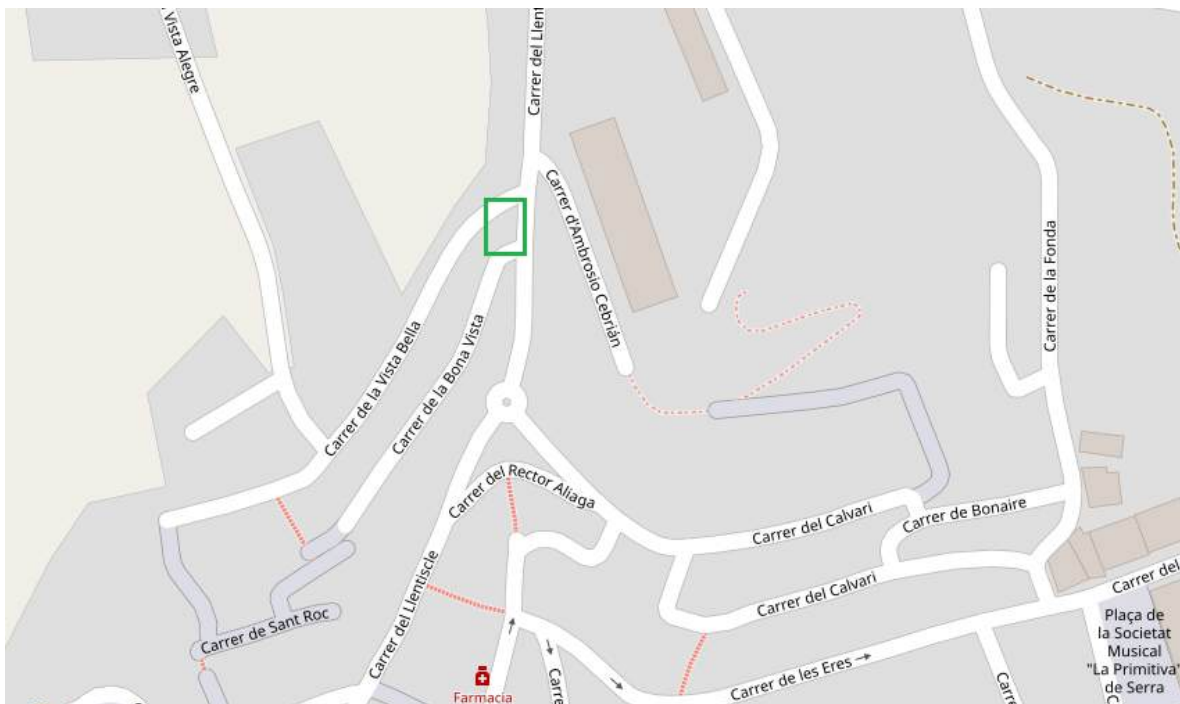
En aquesta zona hi ha una habilitat un parc de cal·listènia per a la pràctica esportiva, un parc biosaludable amb aparells destinades principalment per a la gent major i una zona de jocs per als xiquets. Disposen d'entrada accessible a través d'un gual a la vorera. Les zones de jocs infantils i biosaludable estan totalment pavimentades i amb sòl de cautxú i la zona de cal·listènia és de terra compactada.

Plaça de la Societat Musical “La Primitiva” de Serra



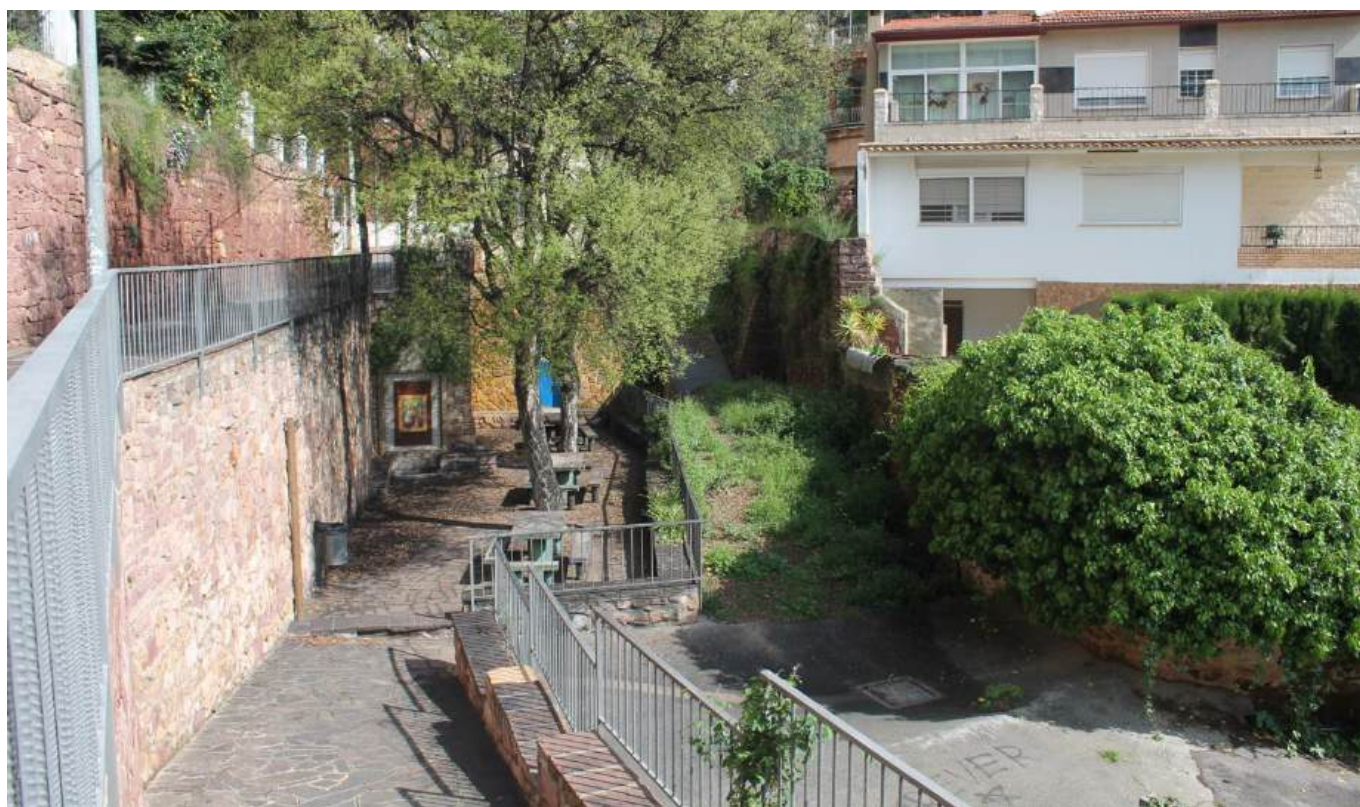
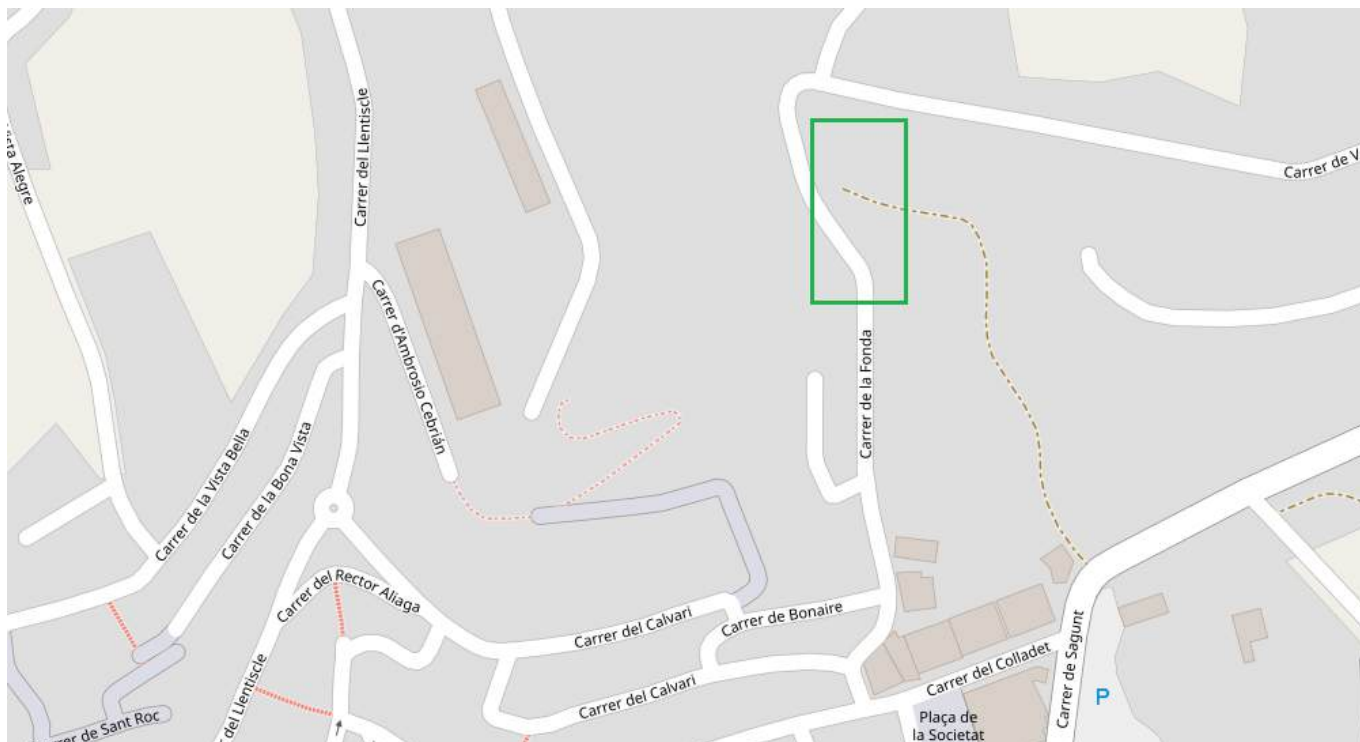
Plaça situada al carrer Doraor enfront a la casa de la cultura i en la part posterior de l'Ajuntament. Disposa de jardineres, bancs per seure, una xicoteta zona de jocs i pèrgoles per proporcionar ombra. Està totalment pavimentada i disposa d'una entrada totalment accessible.

Agility circuit



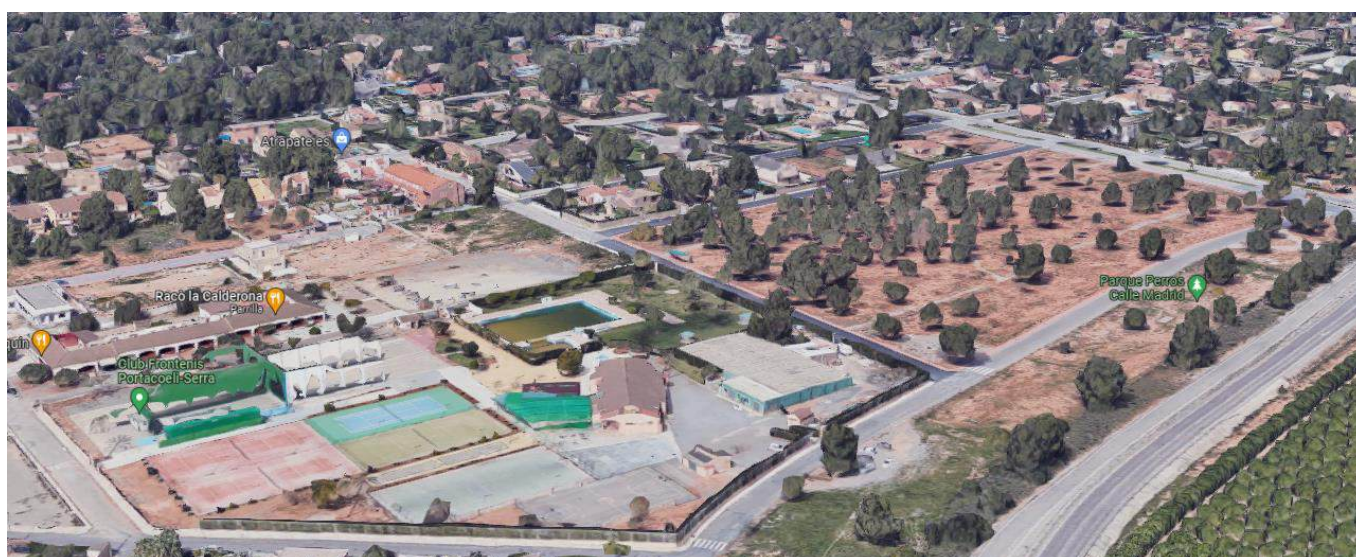
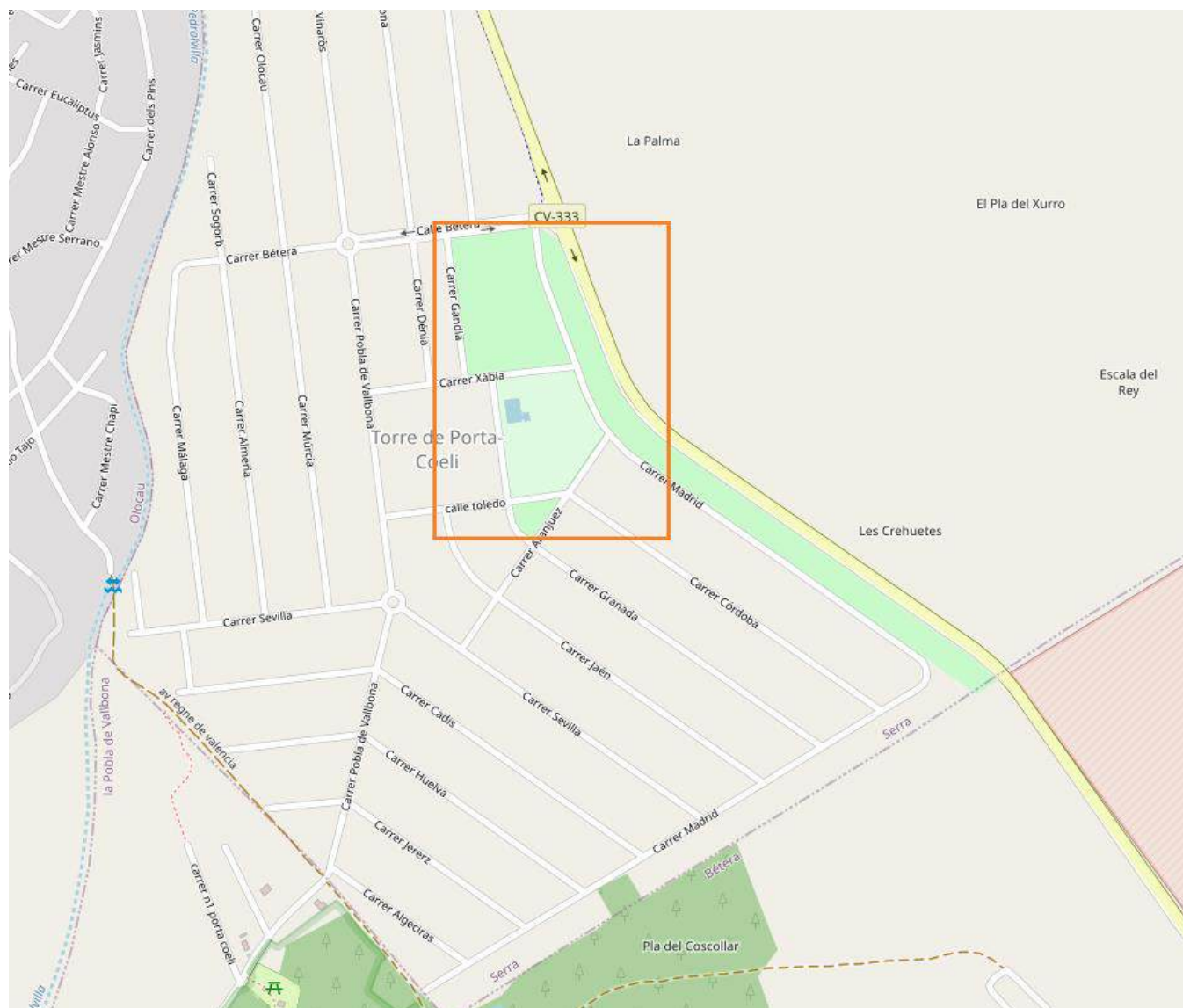
A la part alta del municipi entre els carrers de la Vista Bella i de la Bona Vista hi ha un parc d'Agility per a gossos. Estos espais afavoreixen la interacció dels animals en un entorn lúdic on poden millorar al mateix temps la seua agilitat. Disposa d'entrada amb escales i rampa, zones per seure les persones, diferents elements per entrenar i jugar els gossos, sòl de terra compactada, arbres i una font.

Zona situada al carrer de la Fonda



Zona de descans, que disposa d'arbres, taules i bancs de pedra, totalment pavimentada i amb rampa accessible. Tal volta la instal·lació d'uns passamans i la retirada de l'escaló al final de la rampa milloraria l'accessibilitat.

Urbanització Torre de Portacoeli



En la urbanització Torre Porta-Coeli també hi ha zones esportives, parcs i zones verdes.

El poliesportiu compta amb diverses pistes esportives com tennis, frontó, pàdel, futbol sala, basquet, piscina, etc.



Fora del recinte del poliesportiu hi ha una zona de socialització i agility per a gossos, el parc triangular Torre de Porta-Coeli i una zona de cal·listènia per a la pràctica esportiva.

Enquestes: En quant la valoració i evolució de la ciutadania respecte a les zones esportives, de jocs infantils i zones verdes en general. La valoració és la següent:

LLOCS A VALORAR	ESTÀ MILLOR	ESTÀ IGUAL	ESTÀ PITJOR
Accés al Poliesportiu	41 %	51 %	8 %
Estat General del Poliesportiu	82 %	15 %	3 %
Estat General dels Parcs infantils i zones de jocs	44 %	48 %	8 %

Taula d'elaboració pròpia amb dades de les enquestes i treball de camp

La valoració que fan les persones que han participat en les enquestes, destaquen la millora de l'estat general del Poliesportiu, un 82 % diuen que està millor.

La Llei d'Accessibilitat de les àrees d'estada:

Article 26. Condicions dels parcs, jardins i sectors de joc

1. Per a facilitar a totes les persones un ús no discriminatori, independent i segur, els parcs, jardins i sectors de joc compliran les condicions establides en l'OM i, a més, les característiques establides en el present article que són complementàries a les establides en l'OM.

2. Parcs i jardins:

a) Les zones enjardinades confrontants amb l'itinerari per a vianants accessible que no se situen a un nivell superior, disposaran d'un rastell perimetral d'altura mínima de 5 cm en els seus costats adjacents a l'itinerari per a vianants; quedant prohibida la seua delimitació amb elements no rígids o estables, com cables o cordes.

b) Es disposarà, com a mínim, un suport isquiàtic per cada cinc bancs o fracció.

3. Sectors de joc:

a) Els parcs infantils hauran d'estar protegits del trànsit de vehicles, bé mitjançant tanca o vegetació, bé mitjançant distanciament.

b) La disposició de taules de jocs accessibles en els sectors de joc serà, com a mínim, una unitat de cada cinc taules o fracció.

c) El paviment dels sectors de joc serà drenant, estable i, en el cas de parcs infantils, amortidor de caigudes i divers en colors i formes, per a ajudar a diferenciar les diferents àrees de jocs; així mateix, es disposarà un paviment ferm per a permetre la circulació a tots els jocs.

d) Disposaran d'àrees de descans amb bancs accessibles.

e) Disposaran d'un nivell mínim d'il·luminació a nivell del sòl de 50 luxes.

f) Es disposarà senyalització informativa, que complirà les condicions de l'article 34.

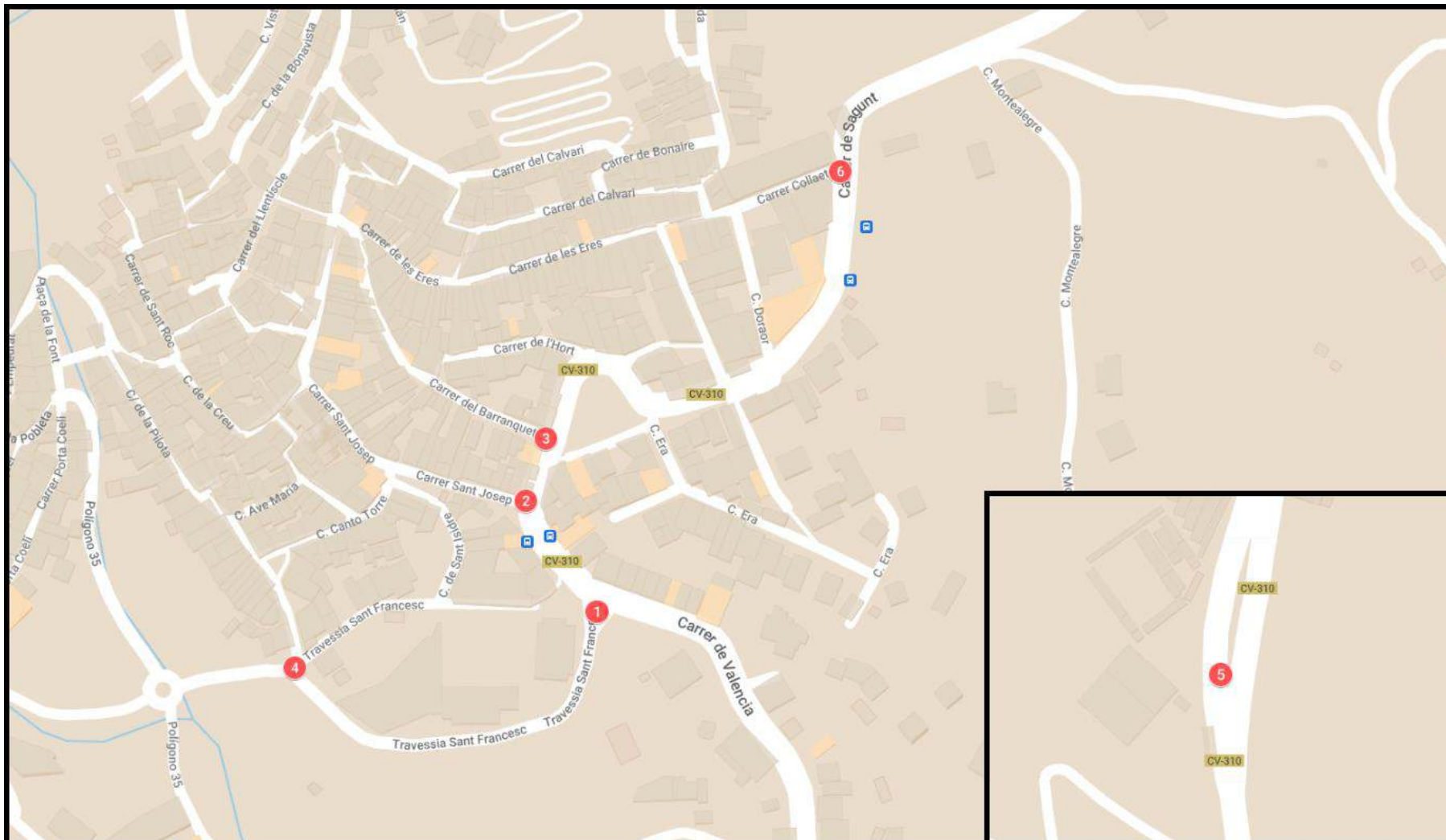
g) Els elements de joc hauran de complir el que s'estableix en la seua reglamentació específica. Almenys, existirà un element de joc accessible, preferentment de tipus dinàmic, per cada quatre unitats o fracció perquè els infants amb mobilitat reduïda puguin jugar de manera autònoma. Es considera joc accessible per a xiquets i xiquetes amb mobilitat reduïda aquell element que permet el seu ús sense l'ajuda de tercera persona, i sense prescindir del seu producte de suport (crosses, caminador, cadira de rodes manual o motoritzada, etc.). S'entén per joc dinàmic el que genera moviment en introduir-se una persona en el seu interior (com els vaivens, carrusels giratoris, circuits amb rampes, etc.).



Exemples de parcs infantils adaptats

Anàlisi de les interseccions

A continuació, es mostra l'anàlisi de les interseccions que es consideren importants pel tràfic de vehicles que circulen per elles, i per la seua importància a l'hora de distribuir el tràfic per la població. També es tractarà de mode general la resta analitzant la senyalització existent i els senyals que es necessiten. L'ordre numèric no és indicatiu d'importància d'una intersecció sobre altra.



Gràfic d'elaboració pròpia amb cartografia de Google my Maps.

Intersecció travessia de Sant Francesc amb carrer de València



Intersecció on conflueixen una via de doble sentit de circulació amb una via d'un sentit però amb dos eixides diferenciades. Les dos opcions compten amb senyalització vertical i horitzontal i es troben en bones condicions de manteniment i visibilitat.

Intersecció carrer de València amb carrer Sant Josep



Intersecció on conflueixen una via de doble sentit de circulació amb una via d'un sentit. Des de carrer Sant Josep no es pot eixir cap a la travessia. Per tant el moment de més perill és quan es vol girar des del carrer de València cap a dins, havent que travessar el carril de sentit contrari.

Cal millorar també l'asfalt del pas sobre elevat que no es troba en bones condicions. Es podria reforçar amb senyalització d'advertència i de velocitat màxima per posar en alerta als conductors.



Possible senyalització d'advertiment per a donar-li major visibilitat a la intersecció.

Enquestes: La denominada pels veïns i veïnes com “La curva del estanco”, és el punt més perillós que han marcat a les enquestes.

Tota la travessia està considerada com zona perillosa per la ciutadana en general.

Intersecció carrer Barranquet amb carrer de Sagunt



Intersecció on conflueixen una via de doble sentit de circulació amb una via d'un sentit. Des de la travessia no es pot girar cap a carrer Barranquet, sols es pot eixir des de Barranquet cap a la travessia i es pot anar en les dos direccions. Hi ha doble senyalització de stop i un espill convex per ajudar a millorar la visibilitat i seguretat de l'encreuament. Es podria complementar amb senyalització horitzontal però no és una prioritat.

Intersecció carrer Sant Francesc amb Travessia Sant Francesc



La travessia de Sant Francesc és de doble sentit de circulació i el carrer Sant Francesc d'un sentit. En està cantonada hi ha instal·lada un senyal de stop acompanyada de senyalització horitzontal per als vehicles que ixen des de travessia Sant Francesc que venen des de direcció carrer Sant Isidre i un cedisca el pas per als que venen del carrer Sant Francesc. Tenen preferència en està intersecció els que circulen per la travessia amb la calçada més gran amb doble carril.

Intersecció eixida del cementeri



Aquesta intersecció compta amb senyalització tant vertical com horitzontal. La senyalització es contradictòria, ja que a l'eixida hi ha una placa que indica que no es pot girar a l'esquerra i després hi ha una zona per poder fer el giro i dirigir-se cap a Serra. Hi ha zones per a canvi de sentit on es pot parar amb seguretat per fer el stop i el cedisca el pas. Cal vigilar per mantindre està intersecció en bon estat de conservació i seguretat.

Intersecció carrer Collaet amb carrer de Sagunt



Intersecció on conflueixen una via de doble sentit de circulació amb una via d'un sentit. Des de la travessia no es pot girar cap a carrer Collaet, sols es pot eixir des de Collaet cap a la travessia i es pot anar en les dos direccions. S'aconsella complementar-ho amb senyalització horitzontal per reforçar la seguretat.

Altres interseccions



Al llarg de tot el municipi trobem interseccions, cal cuidar l'estat de la senyalització perquè sempre estiga en bones condicions de visibilitat (color i lluentor). En aquestes imatges s'exposen alguns exemples. A la imatge esquerra superior hi ha una intersecció entre carrer Calvari i Bonaire on es recomana la instal·lació d'un senyal vertical.

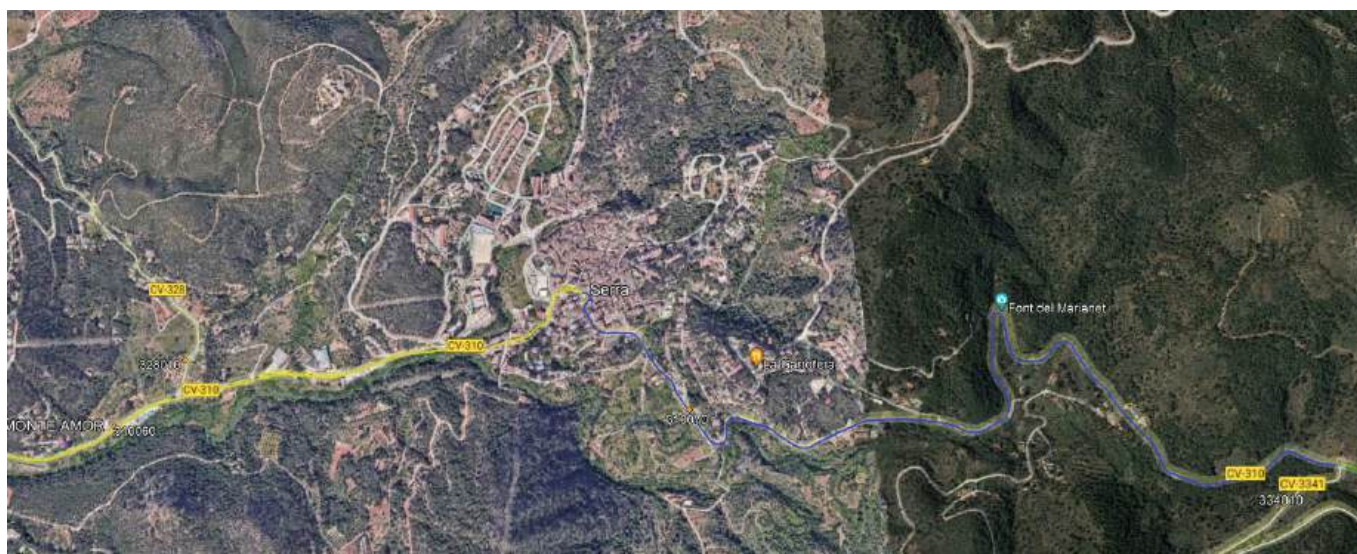
A la imatge superior dreta el senyal de stop està ocult per la vegetació, cal vigilar aquests aspectes.

A la imatge inferior dreta, intersecció Av. Potrillos amb Av. Poliesportiu s'observa que el stop ha perdut color i lluentor i el senyal és inservible, cal substituir-la.

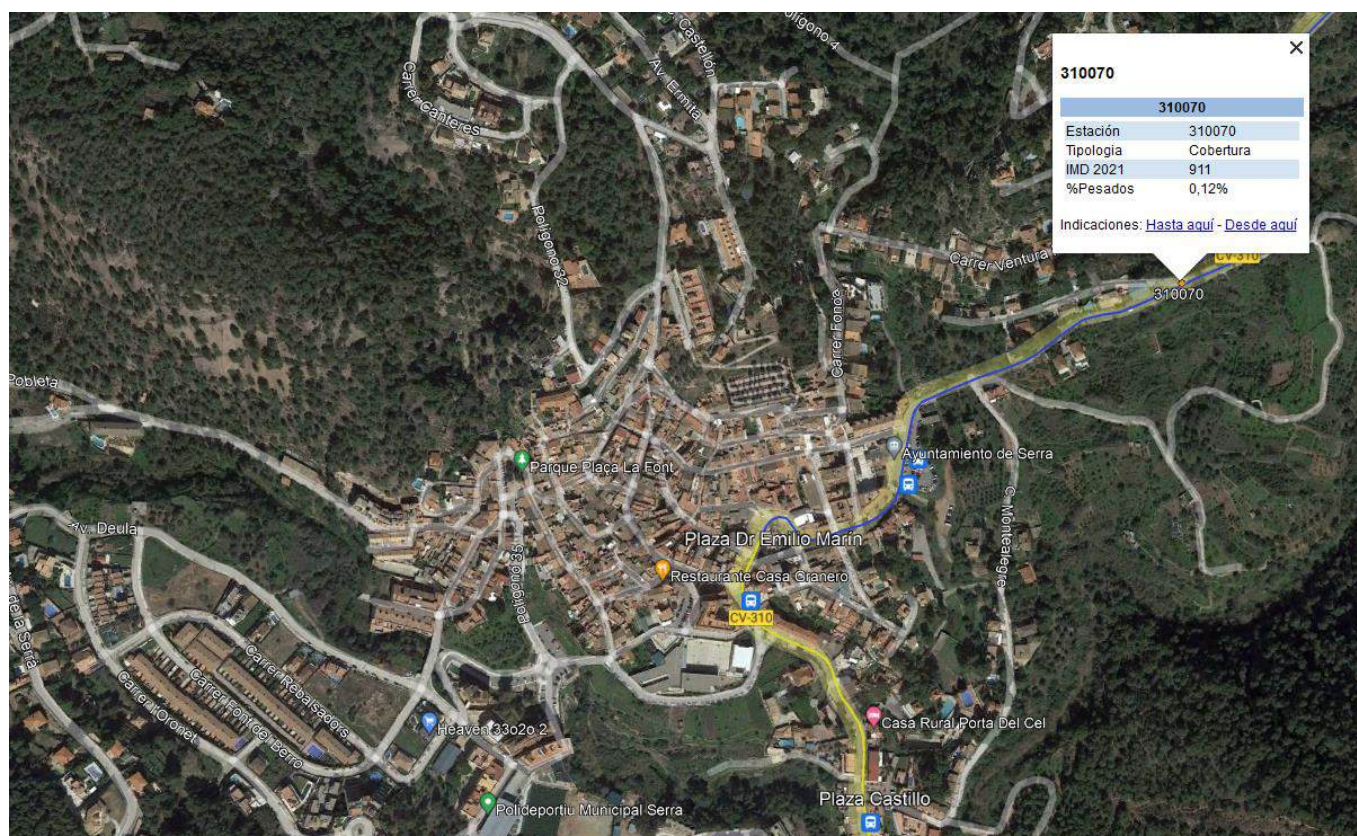
En conclusió, cal repassar totes les interseccions del municipi per veure el seu estat actual i actuar sobre les que necessiten canvis o instal·lació de senyals, espill convex o reforçar amb pintura horitzontal.

Aforament de tràfic

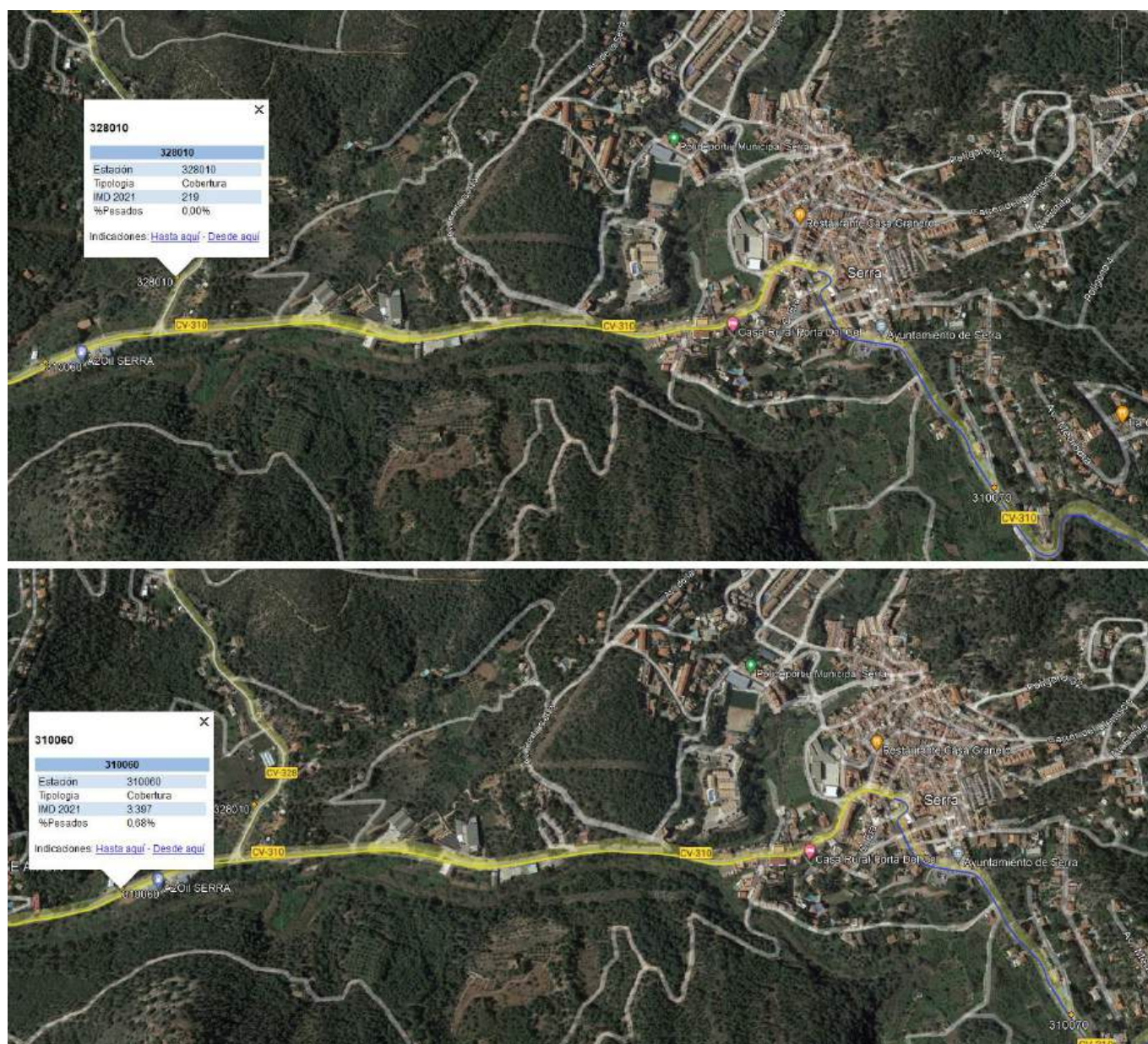
En aquest apartat primer s'aportaran dades de les carreteres que depenen de la Diputació de València, cada any es donen a conèixer els aforaments a través d'un document (llibre d'aforament) de les carreteres de l'entorn de Serra.



Mapa on s'indiquen les carreteres aforades per la Diputació de València.



IMD (Intensitat mitjana diària) de les carreteres pertanyents a la xarxa de la Generalitat Valenciana. Font: Mapa de trànsit 2021 de la zona centre de carreteres CPTOPM, Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.



IMD (Intensitat mitjana diària) de les carreteres pertanyents a la xarxa de la Generalitat Valenciana. Font: Mapa de trànsit 2021 de la zona centre de carreteres CPTOPM, Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

S'entén per IMD el nombre total de vehicles que passen per una secció de carretera durant un any, dividit per 365 dies. És la intensitat de trànsit mitjà que correspon a un dia qualsevol d'un any determinat. S'observa que per la CV-310 al nord de Serra en l'any 2021 el IMD era de 911 amb un 0,12% de vehicles pesats.

En aquesta mateixa carretera abans d'arribar a Serra per la seua entrada sud el IMD és de 3.397 amb 0,68 % de vehicles pesats.

En la CV-328 el IMD és de 219 amb 0,01 % de vehicles pesats.

La conclusió que s'extrau d'aquestes dades és que més del 90 % que circula per la CV-310 en direcció Serra per el sud té com a destí final el municipi de Serra, ja que en el seu aforament nord passen 2.486 vehicles menys al dia. També que la ruta d'arribada més comú per anar a Serra és a través de la CV-35, autovia València-Ademuz.

A continuació s'exposaran les últimes dades aportades en el llibre d'aforaments per la Diputació de València. S'ha volgut fer una comparativa dels últims tres anys, hi ha que tindre en compte al vore les dades que l'any 2020 la pandèmia del Covid-19 va provocar durant unes setmanes que el tràfic de vehicles es reduirà a mínims històrics degut als confinaments i restriccions.

CV-310 AL SUD DE SERRA

AFOROS 2019									
Código:310060		Tipo estación: Cobertura		PK aforo: 19,00		PK inicial: 16,80			
Tramo: De Náquera a Serra				Longitud tramo: 4,10		PK final: 20,90			
IMD: 4.331 vh/d		Pesados: 0,51%		Motos: 3,01%		Estaciones afines			
Int-reg lab (vh/d): 3.717		Pesados-lab (vh/d): 19		Motos-lab (vh/d): 112		Datos históricos		Estacional (L): 310020	
Int-reg fes (vh/d): -		Pesados-fes (vh/d): -		Motos-fes (vh/d): -					
Aforo nov						IMD-2018: 3.479 vh/d Pesados: 0,46%		L1: 1,0285 L2: 1,0030 L3: 0,9098	
ID (vh/día): 3.717						IMD-2017: 3.194 vh/d Pesados: 0,57%		L4: 0,9770 L5: 0,9437 L6: 0,9840	
ID motos: 112						IMD-2016: 3.710 vh/d Pesados: 0,74%		L7: 0,9016 L8: 1,0660 L9: 1,0279	
% pesados: 0,51%						IMD-2015: 2.837 vh/d Pesados: 0,75%		L10: 1,0230 L11: 1,2703 L12: 1,0110	
						IMD-2014: 2.795 vh/d Pesados: 0,79%		Festivos (S): 310020	
						IMD-2013: 2.880 vh/d Pesados: 1,67%		S: 0,9173	

AFOROS 2020									
Código:310060		Tipo estación: Cobertura		PK aforo: 19,00		PK inicial: 16,80			
Tramo: De Náquera a Serra				Longitud tramo: 4,10		PK final: 20,90			
IMD: 3.941 vh/d		Pesados: 0,42%		Motos: 1,12%		Estaciones afines			
Int-reg lab (vh/d): 4.021		Pesados-lab (vh/d): 17		Motos-lab (vh/d): 45		Datos históricos		Estacional (L): 310020	
Int-reg fes (vh/d): -		Pesados-fes (vh/d): -		Motos-fes (vh/d): -					
Aforo jun						IMD-2019: 4.329 vh/d Pesados: 0,51%		L1: 1,0280 L2: 1,0250 L3: 0,9100	
ID (vh/día): 4.021						IMD-2018: 3.479 vh/d Pesados: 0,46%		L4: 0,9770 L5: 0,9440 L6: 1,0720	
ID motos: 45						IMD-2017: 3.194 vh/d Pesados: 0,57%		L7: 0,9020 L8: 1,0120 L9: 1,0280	
% pesados: 0,42%						IMD-2016: 3.710 vh/d Pesados: 0,74%		L10: 0,9460 L11: 1,2700 L12: 0,9550	
						IMD-2015: 2.837 vh/d Pesados: 0,75%		Festivos (S): 310020	
						IMD-2014: 2.795 vh/d Pesados: 0,79%		S: 0,9140	

AFOROS 2021									
Código:310060		Tipo estación: Cobertura		PK aforo: 19,00		PK inicial: 16,80			
Tramo: De Náquera a Serra				Longitud tramo: 4,10		PK final: 20,90			
IMD 2021: 3.397 vh/d		Pesados: 0,68%		Motos: 1,92%		Estaciones afines			
Int-reg lab (vh/d): 3.653		Pesados-lab (vh/d): 25		Motos-lab (vh/d): 70		Datos históricos		Estacional (L): 310020	
Int-reg fes (vh/d): -		Pesados-fes (vh/d): -		Motos-fes (vh/d): -					
Aforo feb						IMD-2020: 3.941 vh/d Pesados: 0,42%		L1: 1,1200 L2: 1,0250 L3: 1,0510	
ID (vh/día): 3.653						IMD-2019: 4.329 vh/d Pesados: 0,51%		L4: 0,9770 L5: 0,9560 L6: 1,0720	
ID motos: 70						IMD-2018: 3.479 vh/d Pesados: 0,46%		L7: 0,9950 L8: 1,0120 L9: 0,9640	
% pesados: 0,68%						IMD-2017: 3.194 vh/d Pesados: 0,57%		L10: 0,9460 L11: 0,9370 L12: 0,9550	
						IMD-2016: 3.710 vh/d Pesados: 0,74%		Festivos (S): 310020	
						IMD-2015: 2.837 vh/d Pesados: 0,75%		S: 0,9070	

S'observa als quadres en l'apartat de dades històriques que està carretera des de 2013 fins a 2019 el trànsit es va incrementar en 1.451 vehicles al dia. En 2020 aquesta progressió es veu afectada entre altres coses per les restriccions a la mobilitat provocades per la pandèmia Covid-19. A l'últim any 2021 s'ha reduït el trànsit respecte a 2020. El percentatge de vehicles pesats que circulen per ella també s'ha vist reduït cada any des de 2013. Cal esperar per a comprovar en futurs aforaments si la tendència a la baixa que comença en 2020 es confirma, seria una bona notícia després del fort increment vist en els anys anteriors a 2019. Aquest augment possiblement ha sigut causat per les visites a la serra calderona i a què la zona s'ha convertit en un important atractiu turístic. Cal tractar de posar a l'abast de la ciutadania més transport públic o l'organització de grups grans per arribar en bus i tractar de reduir el tràfic rodat sobretot als caps de setmana.

CV-310 AL NORD DE SERRA

AFOROS 2019

Código: 310070 **Tipo estación:** Cobertura **PK aforo:** 21,22 **PK inicial:** 20,90
Tramo: De Serra a CV-334 (El Garbí) **Longitud tramo:** 2,90 **PK final:** 23,80

IMD: 896 vh/d Pesados: 0,53% Motos: 3,59%			Estaciones afines
Int-reg lab (vh/d): 946	Pesados-lab (vh/d): 5	Motos-lab (vh/d): 34	Datos históricos Estacional (L): 310080 L1: 1,3060 L2: 1,1011 L3: 1,1690 L4: 1,0126 L5: 0,9010 L6: 0,8936 L7: 0,8100 L8: 0,7060 L9: 0,9350 L10: 1,0161 L11: 1,0370 L12: 1,0780 Festivos (S): 310080 S: 1,0510
Int-reg fes (vh/d): -	Pesados-fes (vh/d): -	Motos-fes (vh/d): -	
Aforo may ID (vh/día): 946 ID motos: 34 % pesados: 0,53%			
IMD-2018: 840 vh/d Pesados: 0,13% IMD-2017: 1.021 vh/d Pesados: 0,12% IMD-2016: 1.067 vh/d Pesados: 0,75% IMD-2015: 847 vh/d Pesados: 1,18% IMD-2014: 675 vh/d Pesados: 0,70% IMD-2013: 1.037 vh/d Pesados: 1,06%			

AFOROS 2020

Código: 310070 **Tipo estación:** Cobertura **PK aforo:** 21,22 **PK inicial:** 20,90
Tramo: De Serra a CV-334 (El Garbí) **Longitud tramo:** 2,90 **PK final:** 23,80

IMD: 1.099 vh/d Pesados: 0,59% Motos: 7,04%			Estaciones afines
Int-reg lab (vh/d): 1.193	Pesados-lab (vh/d): 7	Motos-lab (vh/d): 84	Datos históricos Estacional (L): 310080 L1: 1,1230 L2: 1,1010 L3: 1,1690 L4: 1,0130 L5: 1,3240 L6: 0,8940 L7: 0,7440 L8: 0,7060 L9: 0,9640 L10: 1,0160 L11: 1,0290 L12: 1,0780 Festivos (S): 310080 S: 1,0300
Int-reg fes (vh/d): -	Pesados-fes (vh/d): -	Motos-fes (vh/d): -	
Aforo jun ID (vh/día): 1.193 ID motos: 84 % pesados: 0,59%			
IMD-2019: 896 vh/d Pesados: 0,53% IMD-2018: 840 vh/d Pesados: 0,13% IMD-2017: 1.021 vh/d Pesados: 0,12% IMD-2016: 1.067 vh/d Pesados: 0,75% IMD-2015: 847 vh/d Pesados: 1,18% IMD-2014: 675 vh/d Pesados: 0,70%			

AFOROS 2021

Código: 310070 **Tipo estación:** Cobertura **PK aforo:** 21,22 **PK inicial:** 20,90
Tramo: De Serra a CV-334 (El Garbí) **Longitud tramo:** 2,90 **PK final:** 23,80

IMD 2021: 911 vh/d Pesados: 0,12% Motos: 4,10%			Estaciones afines
Int-reg lab (vh/d): 854	Pesados-lab (vh/d): 1	Motos-lab (vh/d): 35	Datos históricos Estacional (L): 310080 L1: 1,1230 L2: 1,0710 L3: 1,1690 L4: 1,2320 L5: 1,3240 L6: 1,0240 L7: 0,7440 L8: 0,7910 L9: 0,9640 L10: 0,9850 L11: 1,0290 L12: 1,0780 Festivos (S): 310080 S: 0,9950
Int-reg fes (vh/d): -	Pesados-fes (vh/d): -	Motos-fes (vh/d): -	
Aforo feb ID (vh/día): 854 ID motos: 35 % pesados: 0,12%			
IMD-2020: 1.099 vh/d Pesados: 0,59% IMD-2019: 896 vh/d Pesados: 0,53% IMD-2018: 840 vh/d Pesados: 0,13% IMD-2017: 1.021 vh/d Pesados: 0,12% IMD-2016: 1.067 vh/d Pesados: 0,75% IMD-2015: 847 vh/d Pesados: 1,18%			

Fitxes i dades extretes de la Diputació de València

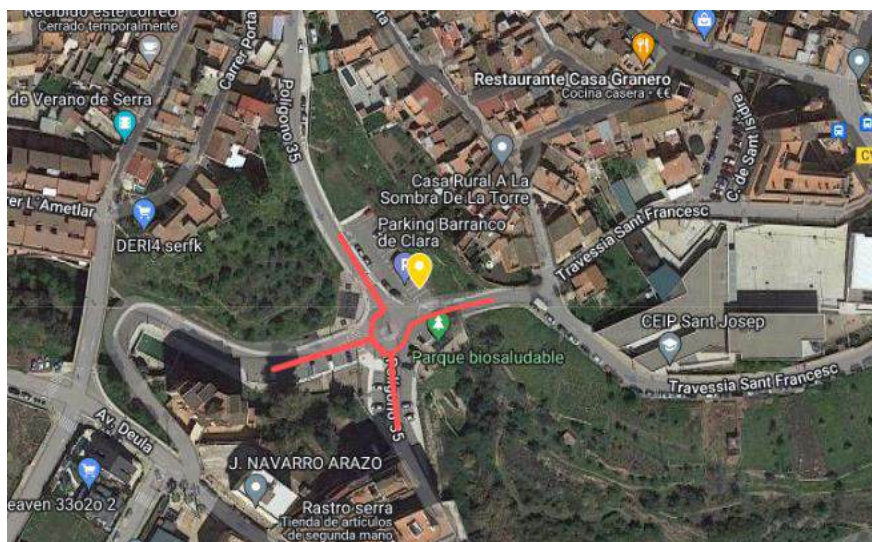
En aquest tram de la CV-310 al nord de Serra des de 2015 s'ha mantingut estable des de 850 a 1.100 vehicles al dia, sense tindre cap tendència clar. Habitualment la conclusió que s'extrau davant aquestes dades, que és una ruta que habitualment la utilitzen les mateixes persones per als desplaçaments diaris, veïns i veïnes de la zona que utilitzen aquest tram per fer les gestions diàries, i que no és una ruta de pas per anar per exemple a un polígon o altres municipis.

L'equip del PMUS a través del seu treball de camp ha vist necessari aforar el tràfic a banda de l'aforament realitzat en la travessia per part de la Diputació de València, en la rotonda on està situat el pàrquing del barranc de Clara.

Serra és un municipi en el qual els trajectes dins del mateix es realitzen en la seua majoria a peu, el trànsit que es detecta és en la seua majoria per a entrar i eixir de la població, anar a l'escola en hores d'entrada i eixida i anar a la zona comercial.

Per això en el treball de camp no s'ha vist essencial aforar el tràfic en la resta dels carrers. El tràfic és baix i no cal destacar cap informació al respecte. És una localitat en la qual no s'han detectat problemes de mobilitat per culpa d'un ús excessiu del vehicle privat, els problemes en alguns punts és per la fisonomia i orografia del terreny, sols en l'entorn del col·legi en hores d'entrada i eixida s'ha observat un repunt del tràfic, però no és destacable. L'àmplia majoria dels alumnes es desplaça a peu.

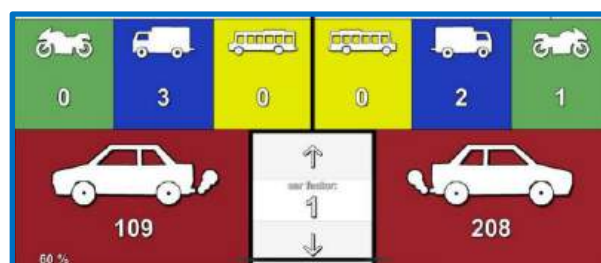
L'aforament de tràfic s'ha realitzat per mètode no invasiu, a través de l'enregistrament de vídeo per mitjà de 2 càmeres digitals i posteriorment amb vídeo reproduït a major velocitat per a fer comptatge manual, a través de l'aplicació TRAFFIC COUNTER.



Mapa on s'indica els punts d'aforaments, els carrers i trams aforats



Imatge d'instal·lació de les dos càmeres digitals



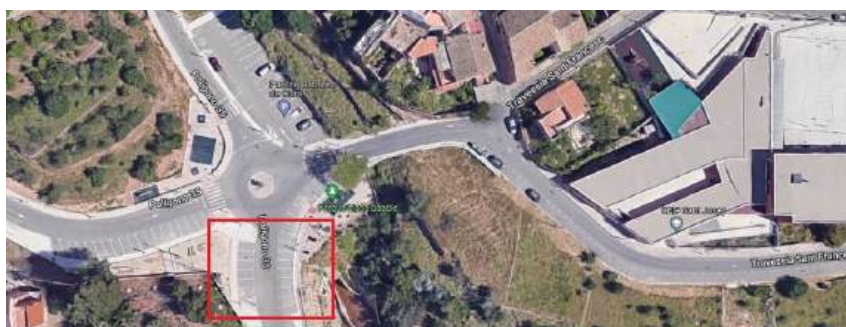
Interface de l'aplicació per l'aforament manual

L'objectiu és comptabilitzar els vehicles que passen pels trams indicats en el mapa anterior.

Les principals hores de més trànsit són les que coincideixen, és clar, amb els horaris laborals i escolars més habituals. A continuació, exposem unes taules amb les principals hores on més trànsit existeix. En la resta d'hores el tràfic és més baix.

Rotonda pàrquing Barranc de Clara

HORA	TURISMES-FURGONETES	CAMIONS-BUSOS	MOTOCICLETES I CICLOMOTORS	BICIS
7:30-8:30	66	0	2	0
8:30-9:30	80	1	0	1
9:30-10:30	34	0	1	1
12:00-13:00	46	2	1	0
14:00-15:00	49	1	2	0
18:00-19:00	60	0	2	3
19:00-20:00	55	2	1	1



L'aforament de trànsit detectat aquest carrer no és preocupant ni provoca embossaments ni situacions de perill, es pot dir que és un tràfic baix. Hi ha un lleuger augment del trànsit abans i després de què els escolars entren al col·legi. S'ha detectat una infracció repetida per diferents usuaris (imatges superiors) on es creua la carretera per on no hi ha pas de vianants, la majoria de vianants són menors d'edat anant al col·legi. Es recomana la creació d'un pas de vianants en aquest punt. Els vehicles pesats que circulen per aquest carrer són xicotets camions de mercaderies per als comerços, no s'ha detectat cap camió de gran tonatge. Les bicicletes detectades són per a la pràctica d'esport.

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

INVENTARI D'APARCAMENT



INVENTARI D'APARCAMENT

Un dels problemes més habituals en els municipis, relacionat amb la creixent motorització i l'ús generalitzat del vehicle privat en tots els tipus de desplaçaments, és el d'estacionament. La necessitat d'accessibilitat i la falta de previsió en el passat respecte a la necessitat de dotar als habitatges d'aparcament provoquen que en l'actualitat existisca un dèficit en l'oferta. La conseqüència són estacionaments indisciplinats i ocupació indiscriminada de la via pública per part dels vehicles. A continuació, en la taula s'identifiquen les següents dades:

- Estacionament en via pública, distingint entre lliure i regulat dels principals carrers del municipi.
- Aparcaments públics, privats d'ús públic i privats.
- Estacionaments per persones / vehicles amb mobilitat reduïda: personalitzats, en espais i aparcaments públics i privats.

Relació de Vies: Carrers, Places, Avingudes:

Taula d'elaboració pròpia, amb el treball de camp a les vies del municipi.

El nombre de llocs d'estacionaments en carrers o vies on no estan delimitats per pintura viària s'ha extret considerant una mitja de 4,5 metres de llarg per vehicle. S'ha tingut en conter els guals en cada carrer per no comptabilitzar-ho com a lloc d'estacionament. En carrers on es canvia de costat cada x temps per estacionar s'ha tret una mitja tenint en conter els guals de cada costat i altre mobiliari urbà que impedeix l'estacionament. Hi ha carrers que poden no aparèixer per considerar-se fora del nucli urbà o estar en urbanització no afectant a les places disponibles dins del municipi.

Nom de la Via o Plaça	Tram o Zona	Senyalització d'aparcament, sistema i freqüència temporal	Nombre de llocs d'aparcaments públics	Aparcaments privats. Guals d'entrada a garatges	Places per a mobilitat reduïda	Altres tipus de zones d'aparcament reservades
Carrer de València i Sagunt	Complet	Permés estacionar en línia i en bateria	2	16	0	0
C/ Sant Josep	Complet	Permés estacionar en línia i en bateria en un tram	15	2	0	1
C /Barranquet	Complet	Sols es pot estacionar en el tram més proper a la intersecció en la travessia	5	14	0	0
C/ de les Eres	Complet	No està permés estacionar	0	1	0	0
C/ Collaet	Complet	No està permés estacionar	0	4	0	0



Nom de la Via o Plaça	Tram o Zona	Senyalització d'aparcament, sistema i freqüència temporal	Nombre de llocs d'aparcaments públics	Aparcaments privats. Guals d'entrada a garatges	Places per a mobilitat reduïda	Altres tipus de zones d'aparcament reservades
C/ La Pobleta	Complet	Està permès estacionar en el tram que no està empedrat	13	0	0	0
Nom de la Via o Plaça	Tram o Zona	Senyalització d'aparcament, sistema i freqüència temporal	Nombre de llocs d'aparcaments públics	Aparcaments privats. Guals d'entrada a garatges	Places per a mobilitat reduïda	Altres tipus de zones d'aparcament reservades
Travessia Sant Francesc	Complet	Permés estacionar en línia a un costat fixe	36	0	0	0
C/ Barranc de Clara	Des de Plaça la Font fins a Rotonda pàrquing	S'estaciona a un costat fixe	5	8		0
C/ Barranc de Clara	Des de Rotonda fins a Gaspar Rubio	Permés estacionar en bateria	21		1	
C/ Barranc de Clara	Zona de cal·listènia	Permés estacionar en bateria	19	0	0	0
Av. De la Serra	Des de intersecció Av. Potrillo fins a C/La Pobleta	No està regulat l'estacionament. Els veïns estacionen a un costat	150	0	0	0
Av. Poliesportiu	Des de intersecció Av. Potrillo fins a Av. Deula	Permés estacionar en línia a un costat fixe	23	5	1	0
Plaça Constitució i C/Verge dels Àngels	Complet	No està permés estacionar	0	2	0	1
C/ Rescoladora	Complet	No està permés estacionar	0	1	0	0
C/ Pepet el músic	Complet	No està permés estacionar	0	0	0	0



Nom de la Via o Plaça	Tram o Zona	Senyalització d'aparcament, sistema i freqüència temporal	Nombre de llocs d'aparcaments públics	Aparcaments privats. Guals d'entrada a garatges	Places per a mobilitat reduïda	Altres tipus de zones d'aparcament reservades
Plaça l'església, C/La Creu, C/Sant Joaquim	Complet	No està permès estacionar	0	0	0	0
C/ Vista Bella	Complet	No està regulat l'estacionament. Els veïns estacionen a un costat	15	0	0	0
C/ Bona Vista	Complet	No està permès estacionar	0	0	0	0
C/ Ambrosio Cebrián	Complet	No està regulat l'estacionament	15	8	0	0
C/ Rector Aliaga	Complet	No està regulat l'estacionament	9	0	0	0
C/ Sant Roc o Llentiscle	Complet	No està regulat l'estacionament	0	1	0	0
C/ Bonaire	Complet	No està permès estacionar	0	1	0	0
C/ Fonda	Complet	Permés estacionar en bateria	14	4	1	0
C/ Calvari	Complet	No està permès estacionar. Hi ha estacionament indisciplinat	0	0	0	0
C/ Carreró i Rogeta	Complet	No està permès estacionar	0	0	0	0
Plaça Dr. Emilio Marin	Complet	Permés estacionar en línia a un costat fixe	3	1	0	0
C/ Era	Complet	No està regulat l'estacionament. Els veïns estacionen a un costat	8	1	0	2
C/ Mestra Consuelo	Complet	No està regulat l'estacionament. Els veïns estacionen a un costat	2	0	0	0
C/ Doraor	Complet	Permés estacionar en línia a un costat fixe	5	2	1	2
C/ De l'Hort	Complet	No està regulat l'estacionament. Els veïns estacionen a un costat	6	8	0	0



Nom de la Via o Plaça	Tram o Zona	Senyalització d'aparcament, sistema i freqüència temporal	Nombre de llocs d'aparcaments públics	Aparcaments privats. Guals d'entrada a garatges	Places per a mobilitat reduïda	Altres tipus de zones d'aparcament reservades
C/Canto de la Torre, Plaça de Domingo, Músic Navarro, Ave Maria i Pilota	Complet	No està permès estacionar	0	1	0	0
Plaça La Font	Complet	Permés estacionar en bateria	17	0	0	0
C/ Empedrat, Sant Antoni	Complet	No està permès estacionar	0	0	0	0
C/ Porta-Coeli i Sant Miguel	Complet	No està permès estacionar	0	6	0	0
C/ Ametlar	Complet	Permés aparcar en línia a un costat amb canvi anual	14	2	0	0
Av. Deula	Complet	Permés estacionar en línia a un costat	56	7	0	0
C/ Oronet	Complet	Permés estacionar en línia a un costat	43	3	0	0
C/ Rebalsadors	Complet	Permés estacionar en línia a un costat	48	3	0	0
Plaça del Castell	Complet	Permés estacionar en bateria	28	2	0	0
C/ San Isidre	Complet	Permés estacionar en bateria en la placeta	12	0	0	0

Taula d'elaboració pròpia amb les dades de treball de camp.

PÀRQUINGS PÚBLICS - DISSUASIUS

Una de les bases fonamentals de l'elaboració i aplicació d'un Pla de Mobilitat Urbà Sostenible, es basa en la reducció del trànsit dins del municipi. En el cas de Serra els residents disposen d'estacionaments públics en diverses ubicacions del municipi.

Els pàrquings dissuasius naixen per la necessitat d'eliminar els embossos en les grans ciutats, però l'Emergència davant el Canvi Climàtic ha fet que siga el de la contaminació ambiental el problema principal en les grans ciutats, la creació d'estacionaments dissuasius als afores de les ciutats, per a després traslladar-se dins de la ciutat, per a treballar, realitzar turisme o acudir a la residència dels veïns, es fa cada vegada més normal. En el cas de municipis de les dimensions de Serra, la solució és més senzilla si es disposa d'aquests tipus de zones, és la facilitat de traslladar-se caminant, perquè les distàncies són molt curtes i en uns minuts pots recórrer la població de punta a punta.

En el cas particular de Serra, ens enfrontem a la problemàtica de l'orografia i carrers estrets principalment al casc històric del municipi, la fisonomia del poble fa que les places d'estacionament siguen molt limitades dins del nucli urbà. Als pobles menuts també ens enfrontem al costum, que a vegades es converteix en una necessitat i una obsessió, que és la d'aparcar el cotxe a la porta de casa, fins i tot envaint passos de vianants, encreuaments i en definitiva en llocs prohibits, que molesten i poden causar incidents i/o accidents.

La primera fase és la creació de pàrquings i llocs d'estacionament preferiblement gratuïts, aquesta ja ha sigut i està sent realitzada per l'ajuntament, en aquesta fase el consistori també es troba en la problemàtica de la falta de terreny per poder fer més estacionaments i cal que negociar amb els propietaris dels terrenys per a demanar una cessió, la segona fase és la de conscienciació i educació, que és la més important per evitar desplaçaments innecessaris amb vehicle privat que provoca més soroll, més contaminació, més perill per als vianants i que sol acabar amb estacionament indisciplinat. La regulació amb senyalització d'on es pot estacionar i sancionar l'estacionament indisciplinat és la següent fase a realitzar, sabent que pot provocar conflicte entre els veïns i el consistori, però també necessària per a erradicar l'estacionament indisciplinat.

Al ser un municipi turístic i sobretot als caps de setmana Serra acull a centenars de turistes i òbviament la necessitat d'estacionament creix en aquests dies.

A continuació s'analitzaran els estacionaments públics i les seues diferències de ocupació.



Mapa on s'indica la ubicació dels estacionaments públics.

Pàrquing Ajuntament



Fotografies realitzades un dia laborable

Estacionament públic situat enfront de l'Ajuntament de Serra, està totalment asfaltat, les places estan, delimitades amb pintura viària. Hi ha una zona reservada per a treballadors de l'ajuntament de dilluns a divendres de 8.00 a 15.00 h. i els dilluns de 17.00 a 19.00 h.

També hi ha una plaça per a persones utilitàries de vehicles amb mobilitat reduïda.

El pàrquing disposa de 14 places per a la zona reservada ajuntament i 40 places en la resta de l'estacionament.



Fotografies realitzades el cap de setmana

Els caps de setmana l'índex d'ocupació de l'estacionament és alt degut a la visita de turistes que van a Serra a realitzar turisme actiu (rutes, bicicleta, etc).



Fotografies realitzades un dia laborable



Fotografia realitzada el cap de setmana

Al costat del pàrquing asfaltat hi ha habilitat altre estacionament, aquest és de terra i no te les places delimitades. Caldria delimitar-les per a poder traure més rendiment pel que fa a número de places.

A les fotografies es pot observar, la diferencia d'ocupació d'un dia entre setmana a un dia de cap de setmana.

Pàrquing Carrer Barranc Santa Clara



Fotografia realitzada entre setmana



Fotografia realitzada el cap de setmana

Estacionament situat al sud del casc antic del municipi. Està totalment asfaltat i disposa d'enllumenament artificial. Disposa de 21 places per a turismes, 2 per a motos i una plaça per a persones amb mobilitat reduïda. Els caps de setmana també experimenta un augment d'ocupació.

Pàrquings Travessia de Sant Francesc



Estacionament situat més a prop de la travessia, és el més gran dels 3 del carrer. És de terra, té enllumenament i no té les places delimitades, però quan es produeixen pluges apareixen tolls d'aigua. Disposa d'unes 25 places i una zona per a persones amb mobilitat reduïda.



En este segon estacionament que s'observa a la imatge, és de terra compactada, disposa d'enllumenament i no té les places delimitades. Té una capacitat d'uns 9 turismes més una plaça per a persones amb mobilitat reduïda.



En el moment de realització d'aquest PMUS s'està habilitant un tercer estacionament.

L'Ajuntament de Serra continua estudiant més solars en el municipi que siguin susceptibles de convertir-se en aparcament i intentar així donar un millor servei a la ciutadania, en un municipi on l'aparcament és escàs.

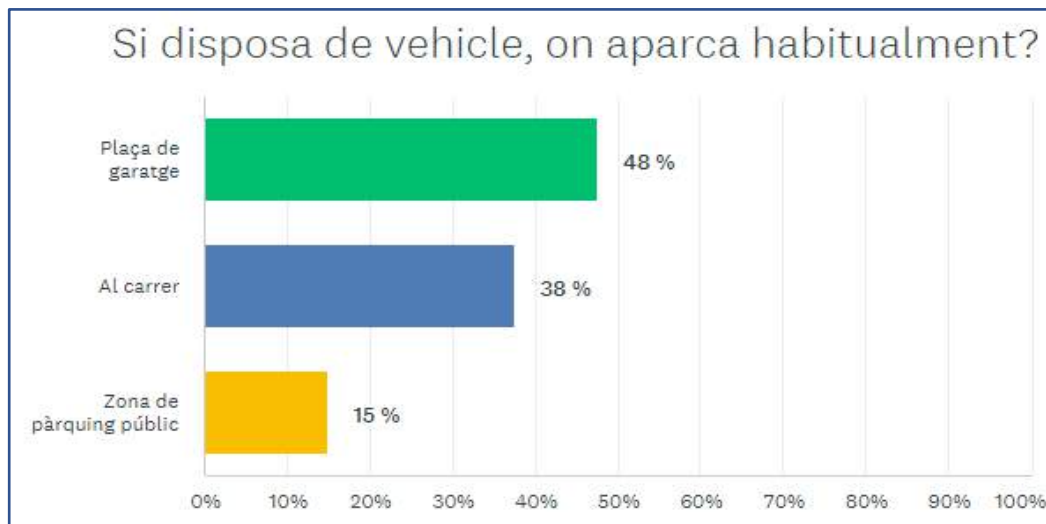


Pàrquing Urbanització Porta-Coeli



En la urbanització Porta-Coeli al costat del club poliesportiu i la zona comercial hi ha un estacionament totalment asfaltat, amb enllumenament, places delimitades per pintura viària i disposa de dos places per a persones amb mobilitat reduïda. Té una capacitat de 89 places 4 per a motos. Està previst la instal·lació d'un punt de recàrrega elèctrica.

Enquestes



En referència a la informació estreta de les enquestes digital i personals realitzades a la ciutadania de Serra, el 48% estacionen en plaça de pàrquing privada, situada al baix o al mateix costes de l'habitatge, un 38% estacionen al carrer

i un 15% utilitzen habitualment els pàrquings col·lectius i dissuasius que hi ha al municipi.

Cal valorar l'inventari d'aparcament, si té vehicle indique'ns a quin carrer viu i valore els problemes a l'hora d'aparcar.

Sent 1 estrella molts problemes per estacionar prop d'on viu i 5 estrelles cap problema

Valoració	1	2	3	4	5
Tant per cent	31%	11%	10%	23%	25%



Els veïns i veïnes que disposen de vehicles, a l'hora d'estacionar i tenien en compte la baremació realitzada de l'1 al 5, puntuen amb un 3 la dificultat i/o facilitat per estacionar a Serra.

Un 31% se situen en l'extrem de la màxima dificultat per estacionar al municipi i un 25% no tenen cap problema per estacionar a Serra.

Com a valoració general un 47% tenen dificultats raonables per estacionar i un 53% no tenen quasi problemes per estacionar.

Per descomptat les opinions varien depenent d'on tinga l'habitatge la persona que ha contestat a l'enquesta, cal indicar que hi ha moltes queixes per estacionaments indisciplinats i bloquejos d'entrada a Vados d'estacionaments.

Valoració del estat i evolució de les zones de estacionament publiques en els últims anys.

VALORACIÓ	ESTAN MILLOR	ESTAN IGUALS	ESTAN PITJOR
TANT PER CENT	72 %	18 %	10 %

Gràfiques i taules d'elaboració pròpia amb les dades de les enquestes i treballs de camp

El 72 % de les persones que utilitzen els pàrquings públics valoren que han millorat, el 18% diuen que no veuen cap diferència i un 10 % diuen que estan en pitjors condicions que abans.

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

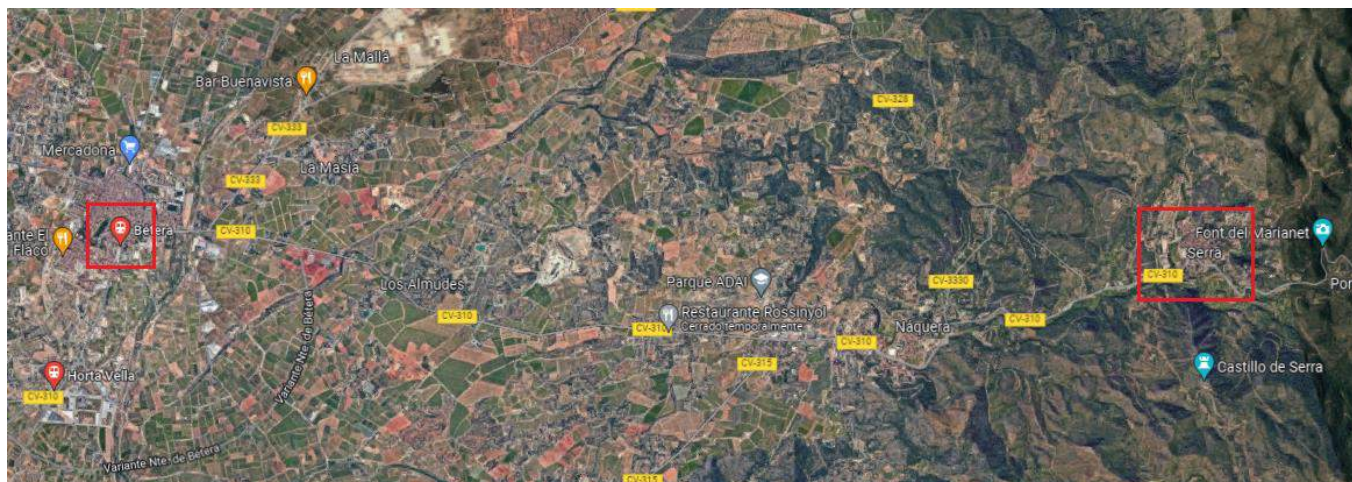
TRANSPORT PÚBLIC



TRANSPORT PÚBLIC

Metro

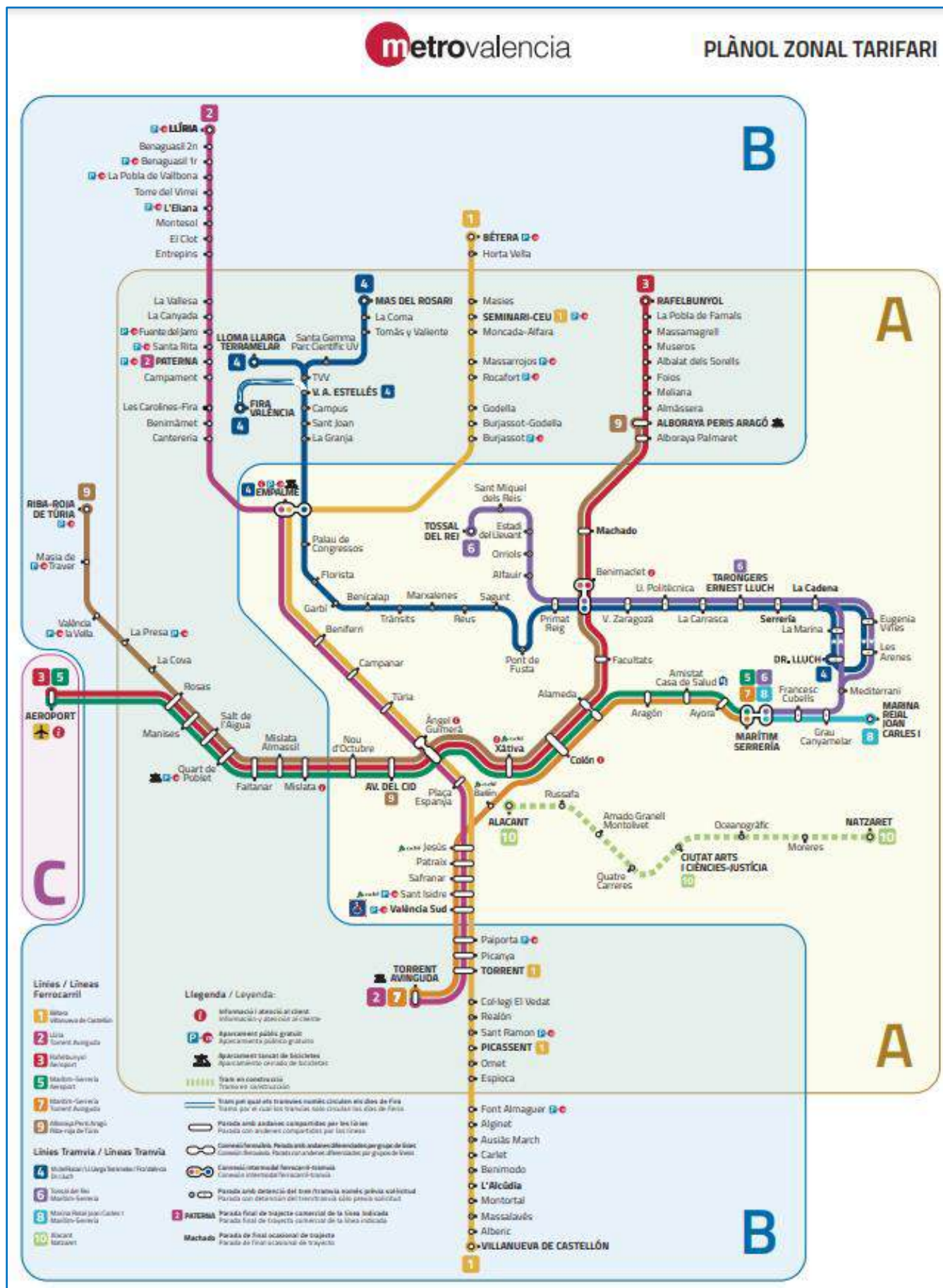
Serra no compta actualment amb estació pròpia de tren en el seu terme, la més pròxima es troba a Bétera i dona el servei de metro, línies 0 i 1. Situada a 12 quilòmetres de Serra.



L'estació de Bétera opera en les línies 0 i 1 que van des de Bétera fins a Castelló (Ribera Alta) passant per Torrent. Des de les 5.30 de la matinada fins a les 22.51 de la nit hi ha un tren cada 20 minuts.

Instrucciones	Horario		Parada	Distancia	Duración
 Metro en dirección a Bétera	Hora de salida del Metro	17:41	Pl. Espanya	18,5 km	30 min
	Hora de llegada del Metro	18:11	Bétera		
 Transporte	Metro - Línea 1 - Metro Valencia - 900 461 046 - www.metrovalencia.es				
 Camina hasta Carretera de Valencia, 1 - FGV Bétera [Bétera]				61 m	1 min
 Autobus en dirección a C/ València, 30 - Pl. Ajuntament [Serra]	Hora de salida del Autobus	18:45	Carretera de Valencia, 1 - FGV Bétera [Bétera]	11,8 km	17 min
	Hora de llegada del Autobus	19:02	C/ València, 1 [Serra]		
 Transporte	Autobus - Bétera – Nàquera – Serra - Àrea Metropolitana de València Nord-Oest - www.edetaniabus.com				
 Al centro  Camina hasta Carrer del Rector Aliaga, 9, 46118 Serra, Valencia, España				0,3 km	5 min

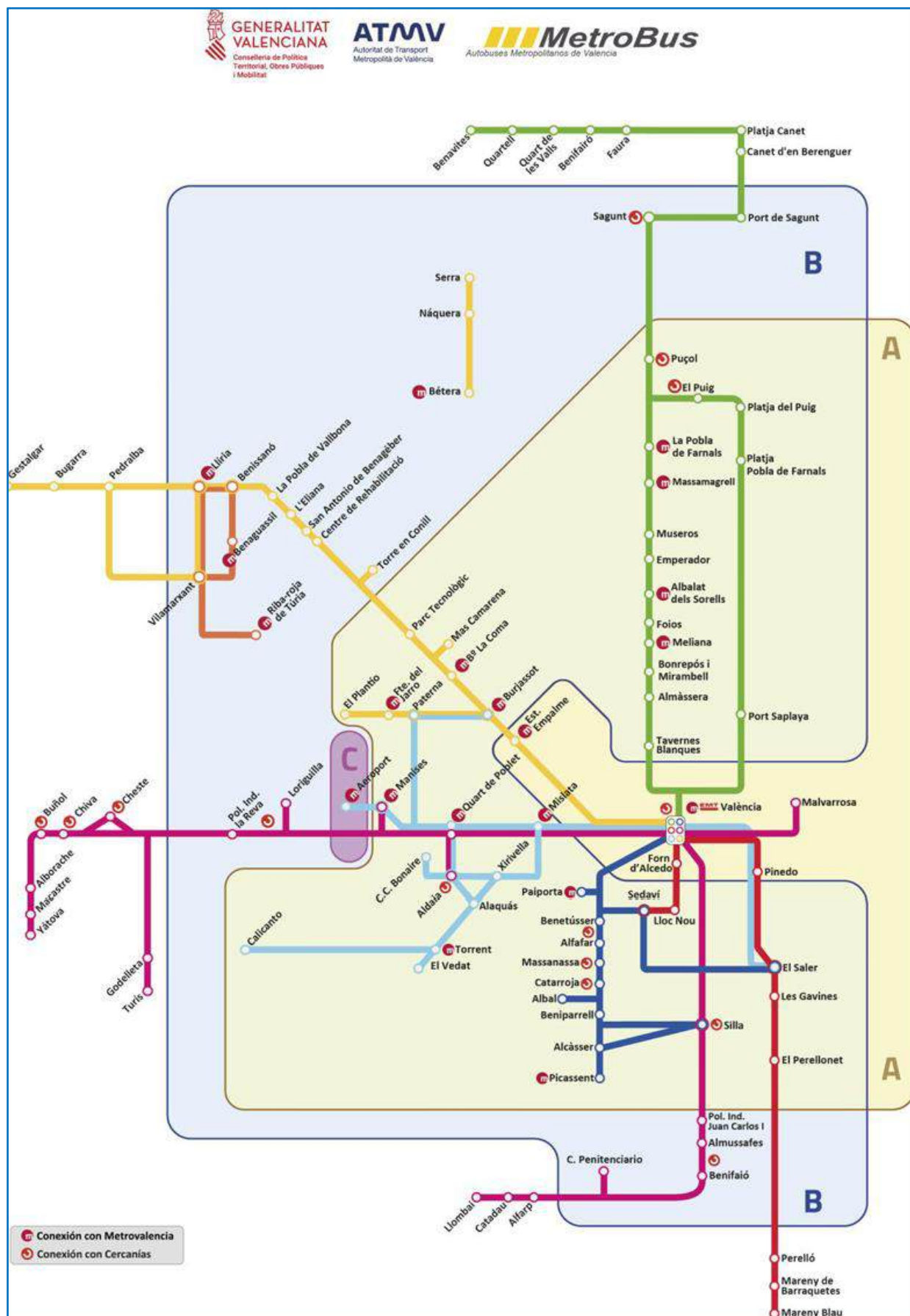
A continuació s'exposa el plànol de les zones amb les parades de cada línia.



Autobús

Al municipi de Serra es dona el servici de MetroBus, Autobusos metropolitanos de València.

A continuació s'exposa el plànol zonal.



Dins de MetroBus hi ha varies empreses que ofereixen el servei, i en el cas de Serra és l'empresa Edetania Bus. A continuació s'indiquen recorreguts, parades i horaris oferits en la pròpia web de l'empresa <http://www.edetaniabus.com/>

La línia de Serra-Bétera és la 230.



230 Estación Bétera Náquera - Serra

L a b o r a b l e s

Bétera → Serra

Serra → Bétera

	Bétera FGV	Náquera La Era	Serra Ayuntamiento		Serra Ayuntamiento	Náquera C/ Barak Obama, 3	Bétera FGV
SALIDA	06:35	06:44	LLEGADA	06:51	06:58	07:16	LLEGADA
	07:25	07:33		07:40	07:57	08:15	
	08:20	08:27		08:37	08:57	09:15	
	09:20	09:28		09:38	09:57	10:15	
	10:25	10:32		10:41	11:20	11:45	
	11:50	11:57		12:09	12:20	12:45	
	12:50	12:57		13:09	13:15	13:40	
	13:50	14:00		14:08	14:15	14:45	
	14:50	14:57		15:05	15:35	16:00	
	16:05	16:13		16:25	16:35	17:00	
	17:05	17:13		17:22	18:05	18:12	18:30
	18:35	18:43		18:53	19:05	19:12	19:30
	19:35	19:43		19:55	19:55	20:02	20:20
	20:24	20:31		20:39	20:39	20:46	21:03



**¡LÍNEA ADAPTADA
BAJO DEMANDA!**

En el caso de que necesite viajar en un
autobús adaptado, por favor,
solicítelo con antelación indicando
DÍA y HORA al tel. 96 135 20 30
en horario comercial.

Sábados

Bétera → Serra

Serra → Bétera

	Bétera FGV	Náquera La Era	Serra Ayuntamiento		Serra Ayuntamiento	Náquera C/ Barak Obama, 3	Bétera FGV
SALIDA	10:00	10:08	LLEGADA	10:18	10:20	10:27	LLEGADA
	12:33	12:41		12:53	12:53	13:00	
	19:30	19:38		19:50	19:50	19:57	

**¡UTILICE EL
ABONO TRANSPORTE!**

¡MÁS CÓMODO!, ¡MÁS BARATO!,
VIAJES ILIMITADOS
¡MÁS USOS! (EMT, FGV y METROBUS)
De Venta en Estaciones Metro
y Estancos Autorizados

Domingos y Festivos

	Bétera FGV	Náquera La Era	Serra Ayuntamiento		Serra Ayuntamiento	Náquera C/ Barak Obama, 3	Bétera FGV
SALIDA	11:55	12:02	LLEGADA	12:14	12:20	12:27	LLEGADA
	18:45	18:53		19:03	19:10	19:17	

HORARIO DE PASO APROXIMADO
POR LAS PRINCIPALES PARADAS



Información: 96 135 20 30
Consulte Horarios, Tarifas y Recorridos
en nuestra web: www.edetaniabus.com
edetaniabus@edetaniabus.com



Amb les dades de l'enquesta extretes del **Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València**, Considerant els viatges per persona segons municipi, es mostren a continuació les taules amb l'índex ordenat de major a menor valor tenint en compte la població resident, la població enquestada i la població enquestada que es desplaça.

Municipi	Viatges	Població real	Viatges/ persona (pob real)	Població repr.	Viatges/ perqona (pob. enq.)	Població repr. mov.	Viatges/ persona (pob. mòb.)
Serra	9.106	3.070	2,97	2.943	3,09	2.705	3,37

Pel que fa la a mobilitat, s'observa que segons els enquestats en quant al ràtio de mobilitat sostenible sobre la no sostenible en el municipi de Serra s'observa que el 46,7 % dels desplaçaments són sostenibles, considerant el modus no motoritzats (a peu i bici) i el transport públic; mentre que el 53,3 % no ho són.

Municipi	Mobilitat sostenible/ no sostenible	Mobilittat sostenible (%)	Mobilitat no sostenible (%)	Mobilittat sostenible	Mobilitat no sostenible
Serra	0,9	46,7%	53,3%	4.249	4.857

La següent taula mostra els viatges per persona en modes sostenibles i en no sostenibles, amb l'índex de viatges per persona.

Municipi	Viatges/ persona (pob. real)	Viatges/ persona modes sostenibles (%)	Viatges/ persona modes no sostenibles (%)	Viatges/ persona modes sostenibles	Viatges/ persona modes no sostenibles
Serra	3,0	47%	53%	1,4	1,6

Considerant el repartiment entre transport públic i vehicle privat de Serra, el transport públic representa únicament quasi un 9 %

Municipi	Public/ privat	Transport públic (%)	Vehicle privat (%)	Transport públic	Vehicle privat
Serra	0,10	8,73%	91,27%	465	4.857

Aquestes dades reflecteixen que quasi el 50% de la població realitza els seus desplaçaments en modes sostenibles, a peu, bici o transport públic. Però que en el moment d'eixir fora del municipi tan sols el 8,73 % utilitza el transport públic front a més d'un 90% que utilitzà el vehicle privat.

Municipi	Public/ privat	Transport públic (%)	Vehicle privat (%)	Transport públic	Vehicle privat
València	0,72	41,73%	58,27%	430.727	601.437
Meliana	0,62	38,45%	61,55%	5.100	8.162
Folios	0,48	32,37%	67,63%	2.548	5.322
Manises	0,47	32,10%	67,90%	14.637	30.954
Berisand	0,45	30,95%	69,05%	1.121	2.502
Bonrepòs i Mirambell	0,42	29,71%	70,29%	1.708	4.040
Alboraya	0,38	27,27%	72,73%	9.914	26.435
Picanya	0,37	27,15%	72,85%	4.810	12.905
Almàssera	0,36	26,41%	73,59%	3.120	8.694
Mislata	0,34	25,54%	74,46%	15.274	44.530
Llocnou de la Corona	0,31	23,59%	76,41%	39	127
Albalat dels Sorells	0,30	22,96%	77,04%	1.141	3.828
Alaquàs	0,30	22,91%	77,09%	9.590	32.266
Palaporta	0,29	22,40%	77,60%	9.225	31.957
Vinaloa	0,28	22,02%	77,98%	1.607	5.691
Museros	0,27	21,55%	78,45%	1.911	6.956
Quart de Poblet	0,26	20,43%	79,57%	6.443	25.092
Emperador	0,25	19,96%	80,04%	202	810
Torrent	0,24	19,45%	80,55%	24.820	102.803
Silla	0,24	19,42%	80,58%	4.405	18.275
Xirivella	0,23	18,97%	81,03%	7.691	32.860
Albal	0,23	18,75%	81,25%	4.505	19.521
Beniparrnell	0,23	18,53%	81,47%	563	2.475
Solana	0,22	17,72%	82,28%	885	4.110
Benetússer	0,21	17,59%	82,41%	4.068	19.061
Puçol	0,19	15,98%	84,02%	4.228	22.233
Aldaia	0,18	15,28%	84,72%	6.509	36.102
Moncada	0,18	14,97%	85,03%	4.722	26.815
Burjassot	0,17	14,43%	85,57%	7.620	45.185
Albuixech	0,17	14,23%	85,77%	976	5.882
Picassent	0,16	13,91%	86,09%	3.992	24.709
Massalfassar	0,16	13,74%	86,26%	494	3.100
Alfafar	0,16	13,57%	86,43%	3.808	24.253
Pobla de Farnals, la	0,15	13,26%	86,74%	1.461	9.556
Massanagrell	0,15	12,81%	87,19%	3.031	20.640



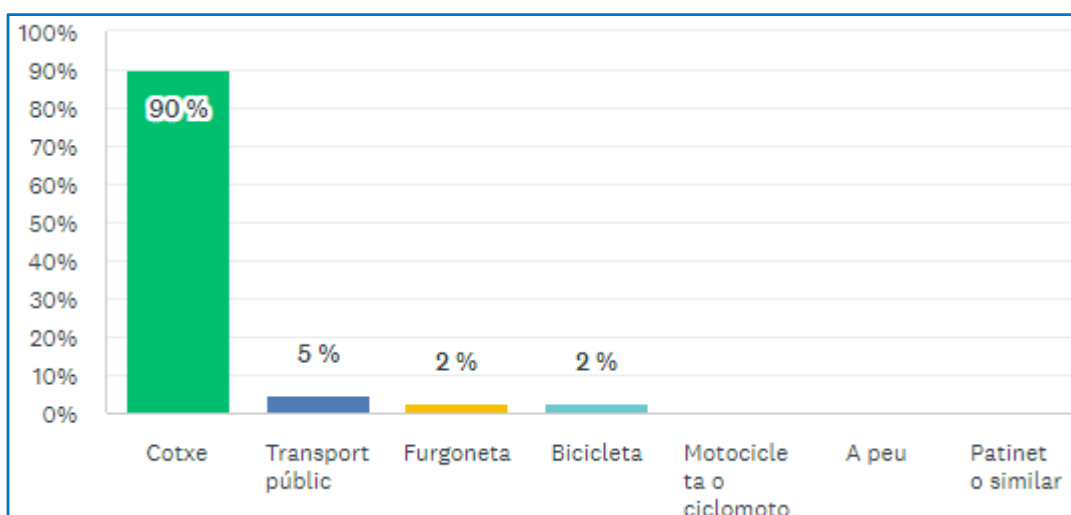
Municipi	Public/ privat	Transport públic (%)	Vehicle privat (%)	Transport públic	Vehicle privat
Catarroja	0,14	12,36%	87,64%	4.204	29.810
Rocafort	0,14	12,15%	87,85%	1.295	9.368
Alfara del Patriarca	0,13	11,67%	88,33%	696	5.269
Paterna	0,12	10,85%	89,15%	12.170	99.990
Carlet	0,11	10,23%	89,77%	1.982	17.394
Llíria	0,11	10,07%	89,93%	2.860	25.550
Massanassa	0,11	9,90%	90,10%	1.425	12.976
Tavernes Blanques	0,10	8,87%	91,13%	1.236	12.691
Benifaió	0,10	8,81%	91,19%	1.713	17.733
Nàquera	0,10	8,77%	91,23%	1.023	10.639
Serra	0,10	8,73%	91,27%	465	4.857
Sagunto/Sagunt	0,09	8,51%	91,49%	6.628	71.254
Sueca	0,09	8,23%	91,77%	2.564	28.610
San Antonio de Benagéber	0,09	8,14%	91,86%	1.761	19.867
Almussafes	0,08	7,43%	92,57%	926	11.550
Villanueva	0,07	6,91%	93,09%	860	11.583
Sedaví	0,07	6,45%	93,55%	770	11.170
Riba-roja de Túria	0,07	6,26%	93,74%	2.848	42.659
Rafelbunyol	0,07	6,20%	93,80%	1.094	16.541
Eljana, l'	0,06	5,93%	94,07%	2.611	41.456
Canet d'En Berenguer	0,06	5,90%	94,10%	802	12.779
Godella	0,06	5,82%	94,18%	1.524	24.656
Bétera	0,05	5,13%	94,87%	1.762	32.570
Godella	0,05	4,56%	95,44%	233	4.876
Turís	0,05	4,41%	95,59%	365	7.912
Alcàsser	0,04	4,16%	95,84%	712	16.425
Pobla de Vallbona, la	0,04	4,15%	95,85%	2.049	47.284
Puig de Santa Maria, el	0,04	3,98%	96,02%	559	13.491
Cheste	0,04	3,57%	96,43%	475	12.834
Benaguasil	0,03	3,14%	96,86%	460	14.216
Alginet	0,03	3,00%	97,00%	494	15.941
Montserrat	0,03	2,63%	97,37%	295	10.936
Loriguilla	0,02	1,55%	98,45%	69	4.404
Chiva	0,01	0,96%	99,04%	238	24.454
Domeño	0,00	0,00%	100,00%	0	887
Total	0,33	24,74%	75,26%	662.064	2.013.922

Enquesta extretes del **Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València**

Serra es troba molt per davall de la mitja del 24,74% de la gent enquestada en l'àrea metropolitana de València que fa els seus desplaçaments en transport públic. S'observa que els municipis que més serveis disposen i més població tenen són els que més utilitzen el transport públic. Una àmplia oferta, més oferta laboral amb distàncies més curtes i còmodes beneficien l'ús del transport públic. Municipis amb menys infraestructura, oferta i amb una connexió per carretera més deficient són els que utilitze més el vehicle privat.

En l'enquesta realitzada per l'equip del PMUS a la pregunta:

Quin mitjà de transport utilitza habitualment en els seus desplaçament fora de Serra?



La resposta majoritària ha sigut el vehicle privat pel 92 % dels enquestats, el transport públic representa el 5% i un 2% diuen que ho fan en bicicleta. Des de les institucions s'estan realitzant projectes, per tal de revertir està situació. A continuació s'exposen alguns dels serveis que van a millorar-se.

Millora de l'oferta i el servei en la zona València Metropolitana nord-oest

RESUMEN EJECUTIVO
PROYECTO DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA CV-103, València Metropolitana Nord-Oest

La Generalitat va donar el vistiplau a la millora de l'oferta i el servei en la zona València Metropolitana nord-oest i la nova intermodalitat entre els tres eixos del transport.

La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori ha aprovat definitivament el projecte de servei públic de transport de viatgers per carretera CV-103, València Metropolitana Nord-Oest, després del procés de participació pública en el qual han presentat propostes: ajuntaments, mancomunitats, particulars, usuaris, entitats i empreses, segons es va publicar en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV).

El nou contracte optimitza l'actual oferta i atendrà una població total de 259.710 habitants per al que comptarà amb un mínim de 20 autobusos que, realitzaran aproximadament 1.583.750 quilòmetres anuals.

La proposta de servei permet consolidar els tres eixos radials de transport actuals, amb centre en València capital (des de Lliria-l'Elia, des de Bétera-Parc Tecnològic i des de Paterna) mantindre o millorar els serveis transversals de comunicació interna del corredor (amb Bétera, Lliria i *Riba-roja, alguns d'ells afluents al servei ferroviari que MetroValencia presta en aquest àmbit, i crear, a més, nous serveis de caràcter metropolità com el que connecta l'aeroport amb la Fira i el Palau de Congressos.

Així doncs, es millorarà la connexió amb els principals centres sanitaris de l'àmbit concessional (Hospital de Lliria, Hospital Arnau de Vilanova, Hospital intermutual Llevant i l'Hospital Doctor Moliner), amb estacions de la xarxa de MetroValencia i amb diferents centres atractors com el Parc Tecnològic de Paterna, C.O. Heron City de Paterna i el C.C. L'Osito a l'Elia.

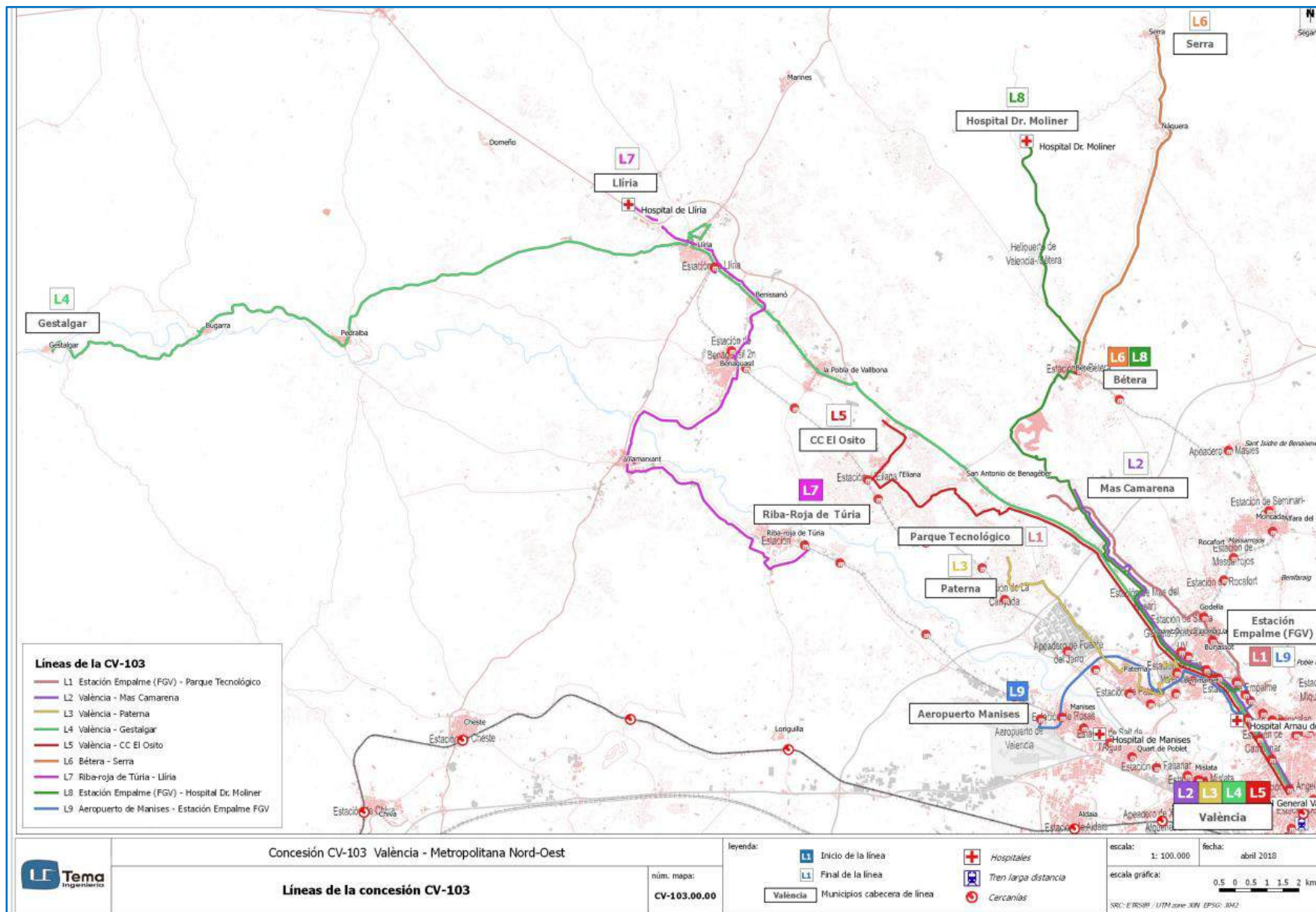
En concret, l'oferta de servei amb què comptarà Serra serà la següent:

Bétera - Serra: compta amb 14 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres, 3 expedicions d'anada i volta en dissabtes i 2 expedicions d'anada i volta en diumenges i festius, durant tot l'any. El servei funciona com un alimentador a l'estació de MetroValencia a Bétera, per a aproximar als usuaris de Serra i Nàquera, alhora que permet la comunicació d'aquestes dues poblacions amb Bétera, de la qual depenen funcionalment per a determinats serveis bàsics.

En concret, les millores per al municipi de Serra que configuren la Concessió València Metropolitana Nord-Oest serien les següents:

Serra i Nàquera: Els usuaris de Serra i Nàquera disposaran d'una expedició més d'anada i volta a la vesprada amb la finalitat que els estudiants disposen de servei per a tornar a les seues llars des de Bétera.

COMARCAS:	MUNICIPIOS:
L'Horta Oest L'Horta Nord El Camp de Túria Los Serranos	Benaguasil, Benissanó, Bétera, Bugarra, Burjassot, Gestalgar, La Pobla de Vallbona, l'Elia, Lliria, Nàquera, Paterna, Pedralba, Riba-roja de Túria, San Antonio de Benagéber, Serra, València y Vilamarxant.



Mapa extret de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas i Mobilitat del Projecte CV-103 València Metropolitana Nord-Oest 07

Per a la urbanització Torre de Porta-Coeli el passat any 2021 es va llançar una proposta de servei públic de transport col·lectiu que unisca Bétera i Olocau.

L'objecte de la proposta és que el transport urbà amb autobús de viatgers, és que es puga facilitar la comunicació entre Olocau i Bétera per mitjà del transport públic. La idea és facilitar la connexió (joves en edat d'estudiar i persones adultes) de diferents urbanitzacions existents, Más Camarena, Torre en Conill, Urbanització Camí Paterna, en el camí Paterna (Bétera) i en la carretera CV-333 que uneix Bétera amb Olocau, El Brucar, Les Pinedes (Terme municipal de Bétera), Porta-Coeli (Serra), Pedralvilla, La Lloma (Olocau).

Amb aquest projecte es tracta de facilitar que des de diferents zones puguen accedir per mitjà del transport públic, als serveis públics (Institut, Centre de Salut), així com amb altres línies de la xarxa de transport urbà i interurbà (FGV, BUS, etc.)

La proposta va ser considerada inviable, ja que actualment es treballa des de la conselleria en l'aprovat projecte "CV-101 La Serrania – València" el pressupost de la qual és de 15.769.732,37 € per a un termini de 10 anys amb inici previst per a 2022-2023.

El servei s'estructurarà en 6 línies principals que donaran servei a tots els municipis i reforcen la connexió amb els principals centres d'atracció de la comarca assegurant la comunicació directa amb l'hospital de Lliria i la ciutat de Lliria; València ciutat; el Campus Universitari de Burjassot; i les estacions de MetroValencia a Lliria, Beniferri o Campanar.

Entre les millores destaca que pràcticament es duplica l'oferta del servei en dies laborables en l'eix CV-35/CV-345, Casinos i Villar del Arzobispo, passen de tindre tres expedicions d'anada i dues de tornada a València, a tindre cinc expedicions per sentit. Losa del Obispo, Calles, Chelva i Tuéjar passen de tindre dues expedicions per sentit en l'actualitat a quatre expedicions per sentit, Titaguas passarà de tindre actualment una expedició per sentit a dos.

Els municipis del Racó d'Ademuz, a més d'Aras de los Olmos i Santa Cruz de Moya, passen de tindre una expedició per sentit a la demanda un únic dia a la setmana, a tindre servei els cinc dies laborables.

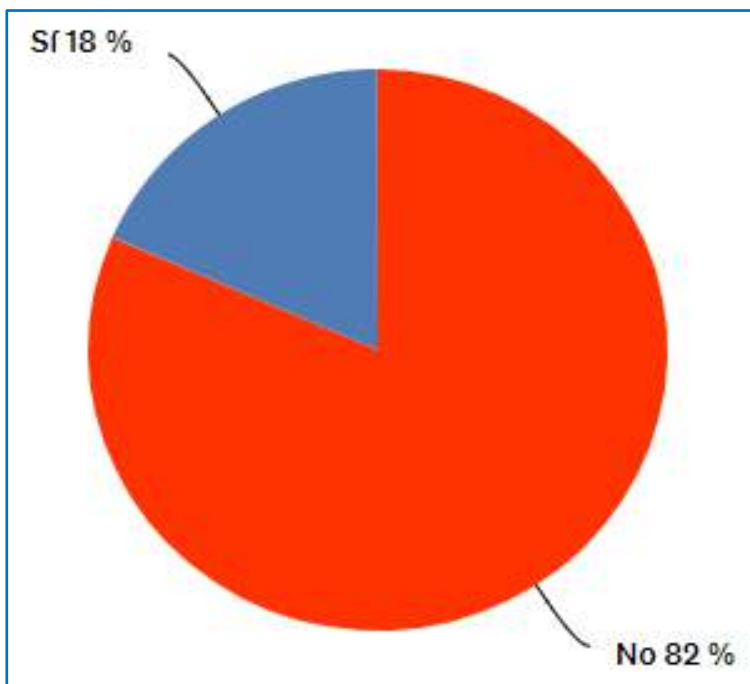
A més, per a donar una millor cobertura a tots els municipis, es potencia la coordinació de les línies de preferència escolar i altres línies regulars que donen servei a la resta de municipis en tres enclavaments com són Ademuz, Tuéjar i Villar del Arzobispo.

L'ordenació del servei forma part de la reordenació completa en tota la Comunitat que ha realitzat la Generalitat i que va anunciar la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori el novembre de 2017 per a garantir el transport públic en el 100% dels municipis

Des de l'ajuntament es donen beques de transport destinades a la joventut per ajudar a les famílies amb estudiants de batxillerat, cicles formatius i universitats.

D'esta manera es continua ajudant a les famílies amb filles i fills que continuen els seus estudis més enllà de l'ensenyament obligatori i promocionant el transport públic.

Considera suficient el servei d'autobusos a Serra



Gràfica d'elaboració pròpia, amb dades de les enquestes.

A les enquestes realitzades una àmplia majoria un 82% considera insuficient el servei d'autobusos a Serra.

Algunes opinions (Tal i com han sigut rebudes per els distints mitjans i enquestes)

- *Que llegue a Valencia.*
- *Ampliar horario,. mes bussos a l'hora,....*
- *Més freqüència*
- *Más frecuentes los festivos*
- *Autobús a Massamagrell , museros o en el seu defecte moncada*
- *Poner más horarios antes y después de los habituales*
- *Más frecuencias los fines de semana*
- *Mes autobuses els caps de setmana*
- *Horaris més ampliats.*
- *Más autobuses el fin de semana*
- *Mes frecuencia d'horaris*
- *Autobús gratuit*
- *Subvencionar el autobus*
- *No hay autobús ni ningún medio de transporte público en la urbanización*
- *Gratis domingos. Servicio de autobús hasta valencia.*
- *Mes horaris*

- *Algún bus directo a valencia*
- *Prolongar FGV mes enlla de Bétera (Somni)*
- *Tener más autobuses con más horario*
- *Mes servici de bus*
- *Més horaris*
- *Fines de semana, poco servicio, y entre semana que coincida siempre con metro, a veces lo pierde*
- *Que el último viaje de subida del bus sea a las 21;00 y los fines de semana algún bus más*
- *Mas frecuencia fines de semana*
- *Mes horari cap de setmana*
- *Els caps de setmana i un bus més a primera hora de matí o deu minuts abans que ara que connectarà bé amb metro Bétera*

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES



Zona de càrrega i descarrega al carrer Sant Josep



Està situada al principi del carrer Sant Josep (en el sentit de la marxa).

Zona de càrrega i descarrega a la Plaça Constitució



En este punt de la plaça hi ha senyalització de càrrega i descarrega però no hi ha cap zona delimitada per tal efecte. Cal senyalitzar-la a terra per especificar on és la zona correcta.

Fitxa de com cal senyalitzar una Zona de càrrega i descarrega.

Zona de càrrega i descàrrega amb dos senyals

VERTICAL

Rectangles:
600 x 900 mm. RFT. RA1

Suports:
60x4 mm. de 3,6 m.
o fleixades a fanal

HORIZONTAL

Línia aparcament:
0,10 m.
acrílica blanca

Línia ziga-zaga:
0,15 m.
acrílica groga

Fitxa d'elaboració pròpia Proyekta

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

MOBILITAT A PEU I AMB BICICLETA



MOBILITAT A PEU I AMB BICICLETA

Mobilitat a peu

La mobilitat a peu, és la més utilitzada per a desplaçaments dins de la població.

Com ja s'ha analitzat a l'apartat dels carrers del municipi una de les principals característiques de Serra és l'orografia del terreny, els seus carrers presenten pendents molt pronunciades i de forma generalitzada al voltant del centre històric de Serra.



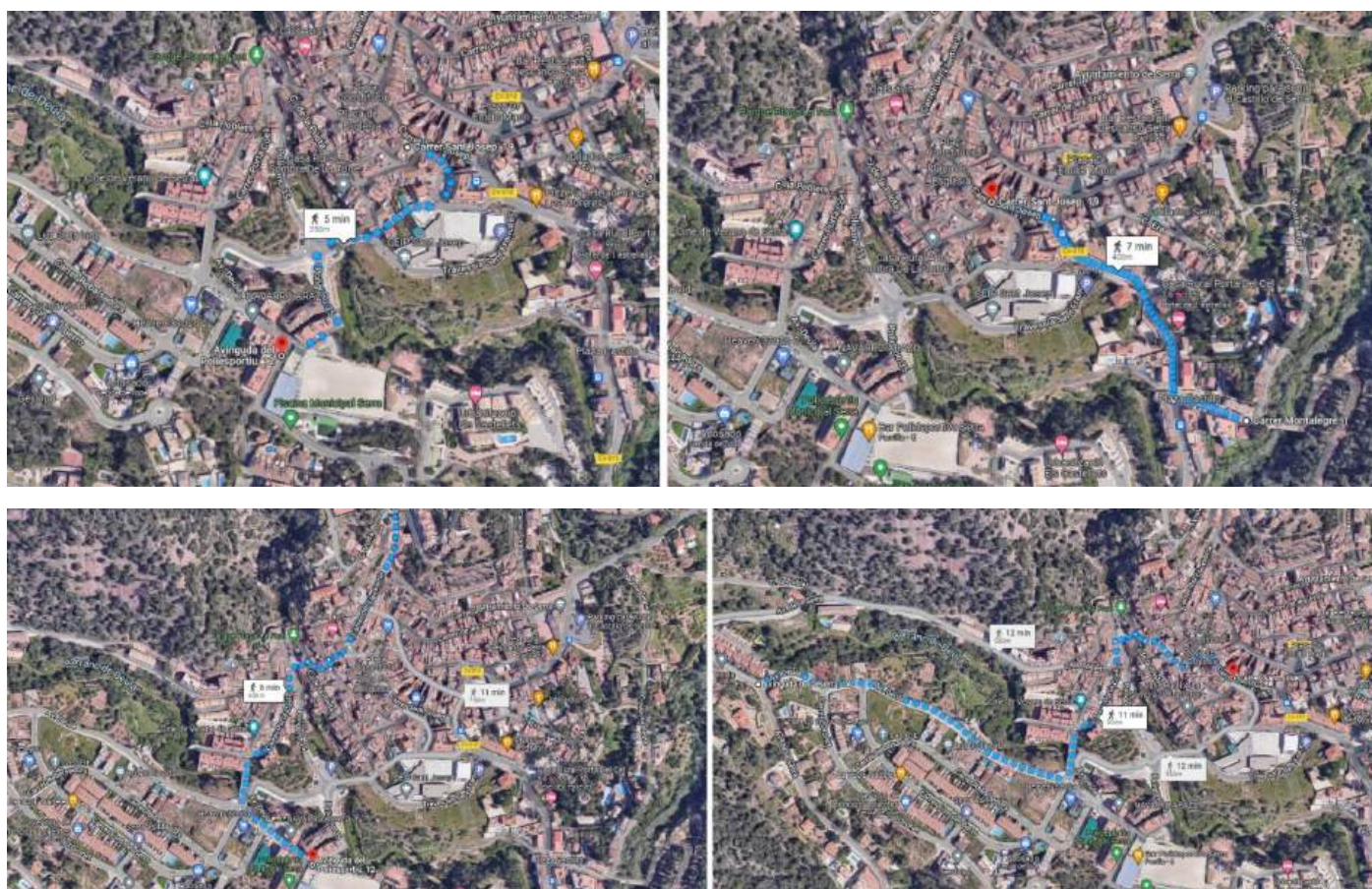
En tot el nucli urbà es poden trobar elements metàl·lics a modo de baranes que actuen com a mobiliari urbà amb funcions de subjecció per als vianants i que estan situats a les zones amb pendents més pronunciades. A banda de l'orografia que provoca aquestes pendents, altra particularitat que dificulta la mobilitat és la gran quantitat de carrers estrets al municipi, ja que provoca que en molts d'ells l'amplària de les voreres siguin insuficients per a ser transitables i obliguen els vianants a caminar per la calçada.



També, cal destacar que gran part del casc antic està pavimentat amb llambordes de pedra, la qual provoca inconvenients per a persones amb mobilitat reduïda, persones amb diversitat funcional, o vianants que necessiten de diferents ajudes per caminar com andadors, cadira de rodes, garrots, etc. En contrapartida, la utilització d'aquest paviment li dona homogeneïtat a tot el casc antic com element vertebrador, projectant harmonia visual i donant-li personalitat al municipi.



Un altre aspecte relacionat amb l'orografia local són els desprendiments de les llomes que estan presents tant al centre com a la part de l'extraradi urbà i que necessita cercat per contindre les pedres. Algunes zones ja estan protegides però es recomana la protecció de totes les màximes zones possibles en aquest aspecte.



En les imatges s'exposen exemples del temps que es tarda d'una punta a una altra del municipi i del centre del municipi a una de les zones més llunyanes a fer el recorregut a peu. En aquest cas veiem que un dels trajectes més llargs és d'uns 10-12 minuts caminant. En la majoria dels trajectes realitzats els temps per al vianant és de menys de 5-10 minuts.

És una informació que des de l'Ajuntament ha de ser utilitzada per llançar campanyes de conscienciació amb mesures per a fomentar els desplaçaments a peu. És un municipi on tots els seus desplaçaments interns poden realitzar-se a peu sense que vaja en detriment de perdre molt de temps en els trajectes respecte al vehicle privat.

Les persones amb mobilitat reduïda poden tindre problemes en alguns carrers del municipi, per problemes anteriorment analitzats, voreres estretes, en desnivells molt pronunciats, elements que obstrueixen el pas als vianants, passos de vianants sense guals realitzats, etc. Per a millorar la mobilitat a peu del municipi es requereix anar millorant aquesta infraestructura esmentada.

Per a aconseguir aquest objectiu en municipis de la grandària de Serra, el consistori ha de realitzar moltes campanyes de conscienciació i informació de cara als veïns i veïnes explicant els múltiples beneficis que desplaçar-se a peu o en bicicleta dins del municipi els aportaria. Però també es necessita que des de l'ajuntament es pose a l'abast la infraestructura necessària per a aconseguir aquest objectiu, a banda de les millores esmentades anteriorment, la vegetació redueix considerablement les altes temperatures a l'estiu, millora la qualitat de l'aire i fa del municipi una ciutat més amigable amb el medi ambient, més mobiliari urbà de descans, creació de carrers totalment per a vianants, millorar la infraestructura ciclista, creació o millora de pàrquings dissuasius que s'han tractat en apartats anteriors per reduir el trànsit pel centre urbà.

Profunditzant més, el principal problema detectat a tot el municipi, sobretot al nucli històric, és l'amplària de les voreres o l'espai que disposen les persones per caminar. Perquè a la zona més nova també hi ha problemes en aquest aspecte, pals de llum en meitat de les voreres i fanals que obstrueixen el pas al vianant. Voreres estretes o amb objectes que dificulten el pas provoca un problema per a la mobilitat, sobretot per a persones amb mobilitat reduïda, sobretot persones majors. Com s'ha vist a l'anàlisi en l'apartat característiques socioeconòmiques, territorials i urbanístiques, Serra té un índex d'envelliment de 105,2%, és menor a la mitja de la província 122,5% i Comunitat Valenciana 124,6%, però una població cada volta més major necessita carrers més amables per a caminar amb menys barreres, i recuperar l'espai per al vianant.

S'ha de tractar d'ampliar els carrers de plataforma única, el carrer el Carreró és un exemple del que podria ser l'evolució del nucli antic per eliminar voreres i tindre un paviment més amable i segur per al vianant. Al centre històric també hi ha carrers empedrats sense voreres on vianants i vehicles comparteixen plataforma i que poden ser més segurs per al vianant, ja que s'eliminen les possibilitats d'entropessades o caigudes en les voreres, també són carrers molt estrets i on el trànsit rodat és molt baix.

Els carrers que podrien necessitar una transformació serien Sant Josep, Verge dels Àngels, Les Eres, Barranquet. Aquests carrers són els que suporten més tràfic de persones i vehicles i necessiten millorar la seguretat dels vianants, ja que actualment disposen de voreres molt estretes i els vianants acaben caminant per la calçada. S'ha de posar en context el baix trànsit de Serra i comentar que actualment estos carrers no són perillosos, però actuant sobre ells es podria millorar encara més la seguretat.

Des del consistori s'és conscient d'aquesta problemàtica i en el pla d'inversions de la Diputació de València 20-21 hi ha actuacions en aquest aspecte com remodelació de carrers com Sant Josep, La Creu, Extramurs de Sant Roc, La Pobletà i Montealegre i l'eliminació de barreres arquitectòniques en el carrer València i Sagunt.

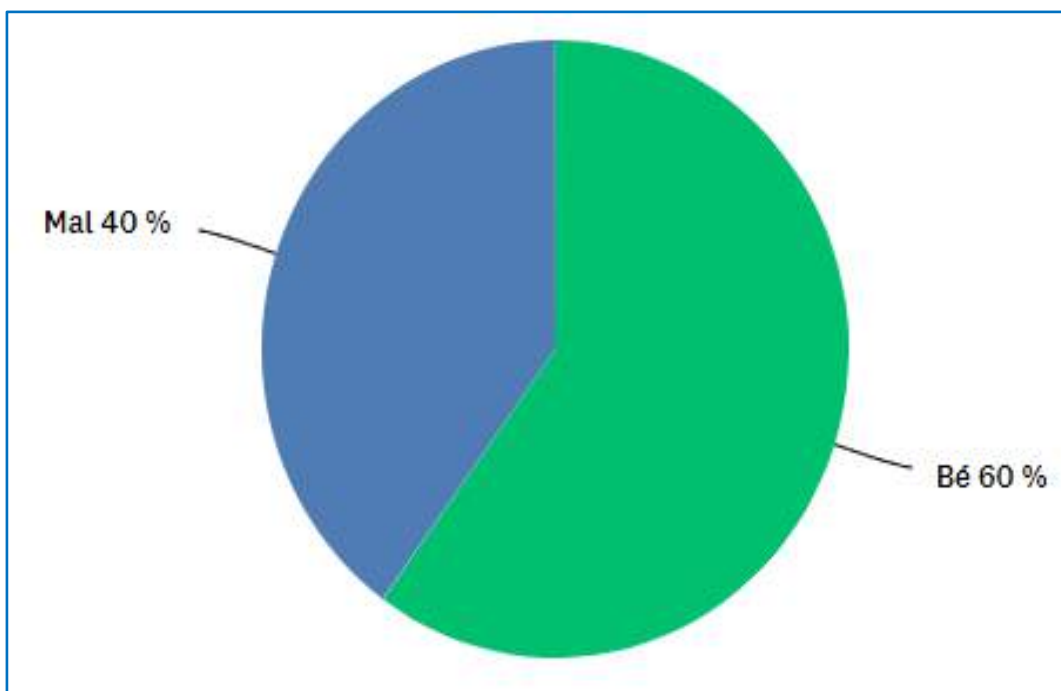
Un gran pas per a la millora de la mobilitat a peu en el municipi seria aplicar restriccions al tràfic a motor en el nucli antic del municipi.

Es recomana realitzar proves en dies i hores concretes. Es pot començar amb el tall al tràfic rodat algun dia del cap de setmana, en una franja horària específica, com per exemple de 9:00 del matí a 19:00 de la vesprada que és quan més visitants i moviments de vianants hi ha. Amb el tall del carrer Sant Josep s'eliminarà el trànsit en la zona centre del municipi com són els carrers Plaça Constitució, carrer Verge dels Àngels, les Eres i Barranquet, que és on es concentra la zona d'oci i comercial del municipi.

Són mesures que poden provocar diferència d'opinions entre els veïns i veïnes de Serra, però amb l'execució d'estes proves després es podria valorar la mesura com a positiva o negativa. Aquestes mesures poden anar acompanyades d'actes organitzats per l'ajuntament amb diferents associacions o comerços del municipi per fer mercadets, jocs infantils, actes lúdics, etc. En definitiva aportar mesures que aporten vida i atraguen els veïns, veïnes i visitants a recórrer el centre del municipi de manera segura i sense vehicles. Aquestes mesures ajuden al fet que l'opinió pública veja que els carrers són aprofitats per a les persones i no per als vehicles.

A l'enquesta realitzada en aquest PMUS és preguntes sobre està qüestió.

A la pregunta: **Què li semblaria instaurar restricció de tràfic als carrers del centre urbà?**



Gràfica d'elaboració pròpia amb dades de les enquestes i treballs de camps

La resposta de quasi el 60% dels enquestats es que veuen favorable la restricció de tràfic als carrers del centre urbà. Per contra més del 40 % no estaria d'acord.

Encara que la majoria estaria d'acord, cal tractar de no imposar estes mesures sense l'implia majoria dels veïns i veïnes, d'ahi que primer es fan proves en dies i hores concretes i posteriorment valorar la resposta de la ciutadania.

Opinions rebudes (Exposades tal i com has sigut rebudes)

- *El problema, es si vas carregat com arribes al cotxe, aparcant lluny...haurien d tindre una alternativa per manejar per exemple la compra...*
- *Dejaría solo acceso a los vecinos y trabajadores.*
- *Problema per els comerços*
- *El centre es prou estret i a l'hora del mati es prou complicat quant van els xiquets a l'escola o hi han persones grans anant a fer la compra*
- *Restriccions de vehicles cap de setmana des de la plaça constitució fins al carrer de les Eres.*
- *Dificultaria el trasllat de les compres a casa*
- *De visita al pueblo de Serra, es difícil de caminar por dentro las aceras con estrechas.*
- *No hay mucho problema de tráfico dentro del municipio.*
- *Más control a ciclistas. Creación de sendas verdes para ellos. Restringir su paso en vías en las que no hay más de un metro de arcén*
- *No pots anar tranquil pasejant per el centre urbà, i si vas en xiquets i carrito pitjor encara*
- *Muy incómodo pasear por el pueblo o comprar, pasan coches continuamente*
- *Hi ha gente que viu al centre y deu de poder Fer Ho amb garanties*
- *El problema que veo es que está el charter y tiendas en esas calles del centro y si no se deja acceder con coche no puedes cargar compra de peso*
- *Per les compres*
- *Si vienes con compra y aparcas lejos de casa , si cierras la calle a los vehículos pues peor*
- *Es un pueblo pequeño no necesita restricciones*
- *Es pot conviure amb el tràfic habitual*
- *Hi ha que guanyar espais per a la ciutdania*

Un altre dels aspectes de la mobilitat a peu a analitzar són les rutes, Serra està situat al cor de la serra Calderona, aquest emplaçament implica que el municipi siga un destí del turisme de natura. El municipi té habilitades vàries rutes i algunes d'elles passen per dins del nucli urbà.

La ruta 2 Gorrisa: és una ruta que travessa el municipi seguint el GR-10 i pel carrer de la Pobleta arriba fins a la Font de Deula. Des d'allí, serpentejant el curs del barranc, puja per una senda fins a la partida de les Coves. Des d'aquesta pista, es baixa fins a arribar al Collao de l'Espartal. Des d'aquest encreuament de camins, es pot accedir pel sender de l'esquerra al cim de la Gorrisa, des d'on es poden contemplar bones vistes.

Es continua per la pista forestal. Després de passar per la Font de Potrillos, s'arriba a Serra. Travessant la zona del poliesportiu i, seguint les indicacions, s'arriba a l'Ajuntament de Serra, punt d'inici i final de la ruta. *Text estret de la web www.serratotnatura.com*

La ruta 3 Rebalsadors: Ruta circular que partint de l'Ajuntament de Serra, travessa el casc urbà seguint el recorregut del GR-10 (marques roges i blanques) i abandona la població pel carrer de La Pobleta fins agafar la pista forestal de la Gorrisa. Des d'allí, seguint el traçat del GR-10 fins al Collao de la Pobleta, agafa la pujada cap al mirador de Rebalsadors.

Continua per la pista forestal cap al Ventisquer i desfà el camí per continuar cap al punt geodèsic, iniciant el descens fins retrobar el GR-10 que segueix fins a la font del Marianet.

Per últim, en eixir a la carretera CV 310, es desvia a la dreta cap a l'àrea recreativa d'Aliguetes i torna a l'Ajuntament per la senda del Puntal de les Forques.

Text estret de la web www.serratotnatura.com

Ruta de les escultures: És un recorregut pel patrimoni cultural, etnològic i monumental del municipi. Set personatges ens ajuden a interpretar l'herència que ens han deixat els nostres avantpassats.

Discorreix pel casc urbà. S'inicia a l'Oficina de Turisme de Serra, on es troba la escultura de la Calderona, després de visitar la font de la Salut, on vorem a l'Aiguadera, continuarem pel calvari i arribarem a l'ermita i a la torre vigia del s. IX, no sense abans haver-se trobat amb Sant Roc. Des d'allí, hi ha bones vistes de la població i la Serra Calderona.

El descens ens fa arribar pel carrer les Eres fins a retrobar-nos amb l'Espartera, passarem per l'Església fins arribar a la plaça de la Font, on vorem al Cartoixà. Seguint el recorregut pel carrer de la Pilota, arribarem a la Torre del Senyor (s. IX), on podrem conèixer al Senyor de la Vila. La ruta continua fins a l'entrada de la població que alberga el llavador. Des d'este punt, anirem fins a la Plaça del Castell per descobrir el Rei Yahia. La ruta acaba de nou a la Tourist Info, després de passar per la plaça i parc del Dr. Emilio Marín i el monument al picapedrer. *Text estret de la web www.serratotnatura.com*

Rutes teatralitzades

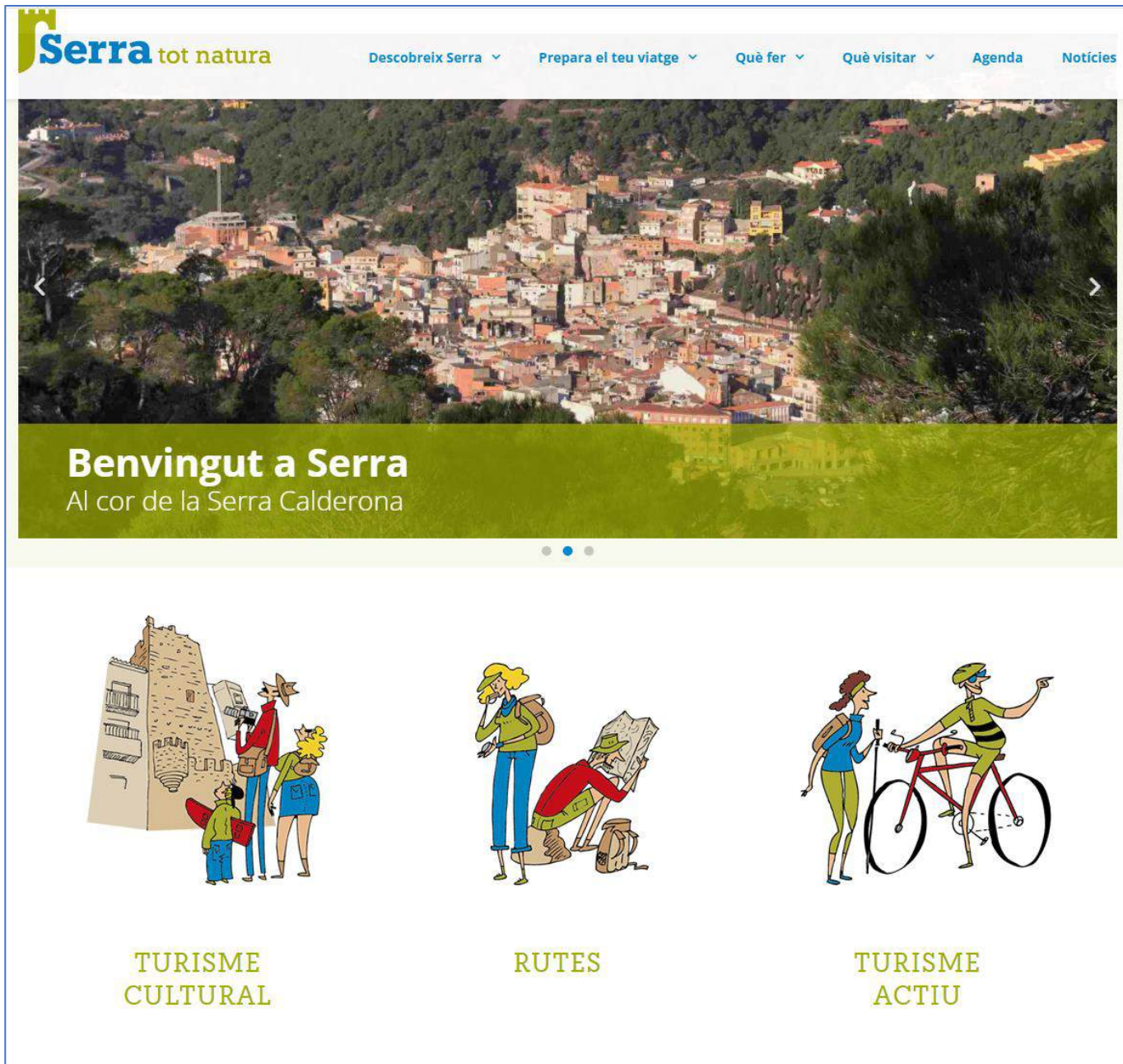
Interpretar el patrimoni natural i històric de manera divertida i amena per al públic familiar és l'objectiu de les rutes teatralitzades que l'Ajuntament de Serra programa cada any.

A la recerca de l'espasa perduda del Cid, recorre el casc urbà per conèixer el seu passat musulmà i les llegendes del Cid Campeador al seu pas per Serra. Descobreix; la Torre del Senyor, el Calvari, la Torre de l'Ermita... i busca l'espasa que li se va perdre al Cid.

Text estret de la web www.serratotnatura.com

També hi ha altres rutes pel terme municipal però que no entren per dins del nucli urbà:

- Castell
- GR10
- Portaceli
- Cid



La imatge mostra la pàgina d'arribada de la web **Serra tot natura**. A la part superior, hi ha el logotip i un menú amb opcions com "Descobreix Serra", "Prepara el teu viatge", "Què fer", "Què visitar", "Agenda" i "Notícies". El contingut principal comença amb una fotografia panoràmica d'un poble construït a l'entorn d'un castell, envoltat de vegetació. Sota la foto, hi ha un text que diu "Benvingut a Serra" i "Al cor de la Serra Calderona". A continuació, hi ha tres il·lustracions que representen diferents tipus de turisme: "TURISME CULTURAL" (amb una torre i gent), "RUTES" (amb gent mirant un mapa) i "TURISME ACTIU" (amb gent fent senderisme i ciclisme).

Imatge de la web de turisme de serra www.serratotnatura.com on es pot consultar tota la informació de rutes i turisme.

RUTA SEGURA AL COL·LEGI

Un altre dels projectes que s'han de tindre en compte per a millorar la mobilitat sostenible i crear en els més menuts hàbits saludables és la ruta segura a l'escola. Entre les premisses per a realitzar una Ruta Segura al Col·legi, es marca com a màxim un radi d'acció de 400 / 500 metres, les xiquetes i xiquets de Serra van en la seua majoria al Col·legi Sant Josep

La distància més llunyana del nucli urbà és com a màxim de 800-900 metres, salvo si l'alumne viu en una urbanització molt allunyada, per la qual cosa tot l'alumnat que viu al nucli urbà Serra pot desplaçar-se a peu fins al col·legi, l'adequació de voreres, creació de passos de vianants, reforçar la senyalització d'advertència de presència de menuts al voltant de l'escola i amb la reducció de la velocitat del trànsit a 20 km/h, faran que la ruta al col·legi siga més senzilla i segura.

S'ha detectat que la bicicleta no s'utilitza per a anar al col·legi, ja que la immensa majoria es desplaça a peu.



Dispositiu d'entrada i eixida de l'escola

Es realitza entrada i eixida segura al col·legi, hi ha vigilància per part de la policia local en les hores d'entrada i eixida del col·legi.

A banda de tindre un protocol segur d'entrada i eixida a l'escola l'objectiu ha de ser aconseguir una ruta segura a l'escola i que no es quede sols en una acció a les portes de l'escola, sinó que siga una acció en l'àmbit de tot el municipi.

Un projecte de Camí Escolar exigeix un alt grau de compromís, entusiasme i complicitat. Però no sols del col·legi o l'ajuntament, sinó sobretot d'altres agents socials com a famílies i professorat; en totes les etapes, des del disseny fins a l'execució de les mesures de millora. Són aquests col·lectius els que han de demandar les millores al govern local accelerant el procés de presa de decisions i els que contribueixen a arrelar el projecte a Serra.

El projecte de Camí Escolar ha de ser durador en el temps perquè el canvi d'hàbits és lent.

1. Segurs

Crear una xarxa d'itineraris segurs i canviar hàbits de desplaçament. Els alumnes en la seua majoria es desplacen a peu al col·legi.

2. Sostenibles

Reduir el nombre de vehicles de motor que traslladen als xiquets al col·legi, reduint l'excés d'emissions contaminants i el soroll, actuant en favor de la millora del medi ambient, la recuperació de l'espai públic i la seguretat viària infantil.

3. Saludables

Promoure la mobilitat activa, el fet de caminar i pedalar, afavorint el desenvolupament d'una activitat física quotidiana i hàbits de vida saludable, amb menys obesitat i millor salut.

4. Amb autonomia

Fomentar el que les xiquetes i xiquets recuperen el carrer i vagen sols o en companyia dels seus amics al col·legi. D'aquesta manera s'afavorirà l'autoestima, la socialització i el procés d'aprenentatge per mitjà de la interacció i la cooperació.

“Anem Sols al Col·le”. Consisteix a proporcionar les condicions d'accessibilitat i seguretat viària suficients a l'entorn del col·legi perquè siga factible l'accés segur dels xiquets i xiquetes caminant o amb bicicleta sense que siga necessari que un adult els acompanyen.

La distància màxima recomanada entre el centre educatiu i la residència de l'alumne és de 400 a 500 metres. A aquesta distància els camins d'accés al col·legi són limitats i és relativament senzill actuar sobre ells obtenint així camins escolars segurs per als menors.

Existeixen tres tipus d'actuacions principals:

- Actuacions en l'entorn immediat del centre escolar, actuant sobre nivells de seguretat i accessibilitat en entrades i eixides del centre (calmat de trànsit, regulació de l'estacionament, conversió en zona de vianants, il·luminació, instal·lació de tanques de protecció, etc.).
- Actuacions en els camins d'accés, on es vigilaran específicament els conflictes amb altres maneres de transport (calmat de trànsit, senyalització de rutes, etc.).
- Actuacions Específiques a Serra (400/500 metres) on s'han de complir requisits bàsics de seguretat amb mesures de calmat de trànsit, senyalització del centre o regulació de l'aparcament.

Per a posar en marxa el camí segur al col·legi es poden seguir les següents pautes:

- ✓ Delimitació de l'àmbit d'influència immediat al col·legi.
- ✓ Auditoria d'accessibilitat en entrades i eixides al centre educatiu.
- ✓ Definició de camins escolars.
- ✓ Implantació de senyalització per al trànsit de l'existència d'un centre escolar.
- ✓ Promoció del programa entre pares, professors i alumnes.
- ✓ Formació d'un comitè de seguiment en el centre educatiu amb professors i pares.

- ✓ Revisió de les rutes per les AMPA
- ✓ Senyalització horitzontal i vertical de les rutes segures.
- ✓ Pla pilot.
- ✓ Posada en marxa.
- ✓ Tasques de promoció i manteniment de l'actuació.

Agents que participen:

Alumnes, professorat, direcció del col·legi, associacions de mares i pares, ajuntament, etc.

Quines són les dificultats i els perills:

La principal dificultat que es pot trobar és la falta de col·laboració entre els diferents organismes implicats, administració, centre educatiu, Ampa, pares i mares, etc.

Entre les premisses per a realitzar una Ruta Segura al Col·legi, es marca com a màxim un radi d'acció de 400 / 500 metres.

A nivell específic de Serra, com ja s'ha comentat hi ha varies entrades diferents al centre i dos agents de la Policia Local s'encarreguen de regular el tràfic i controlar la situació.



Senyalització d'advertència de zona escolar



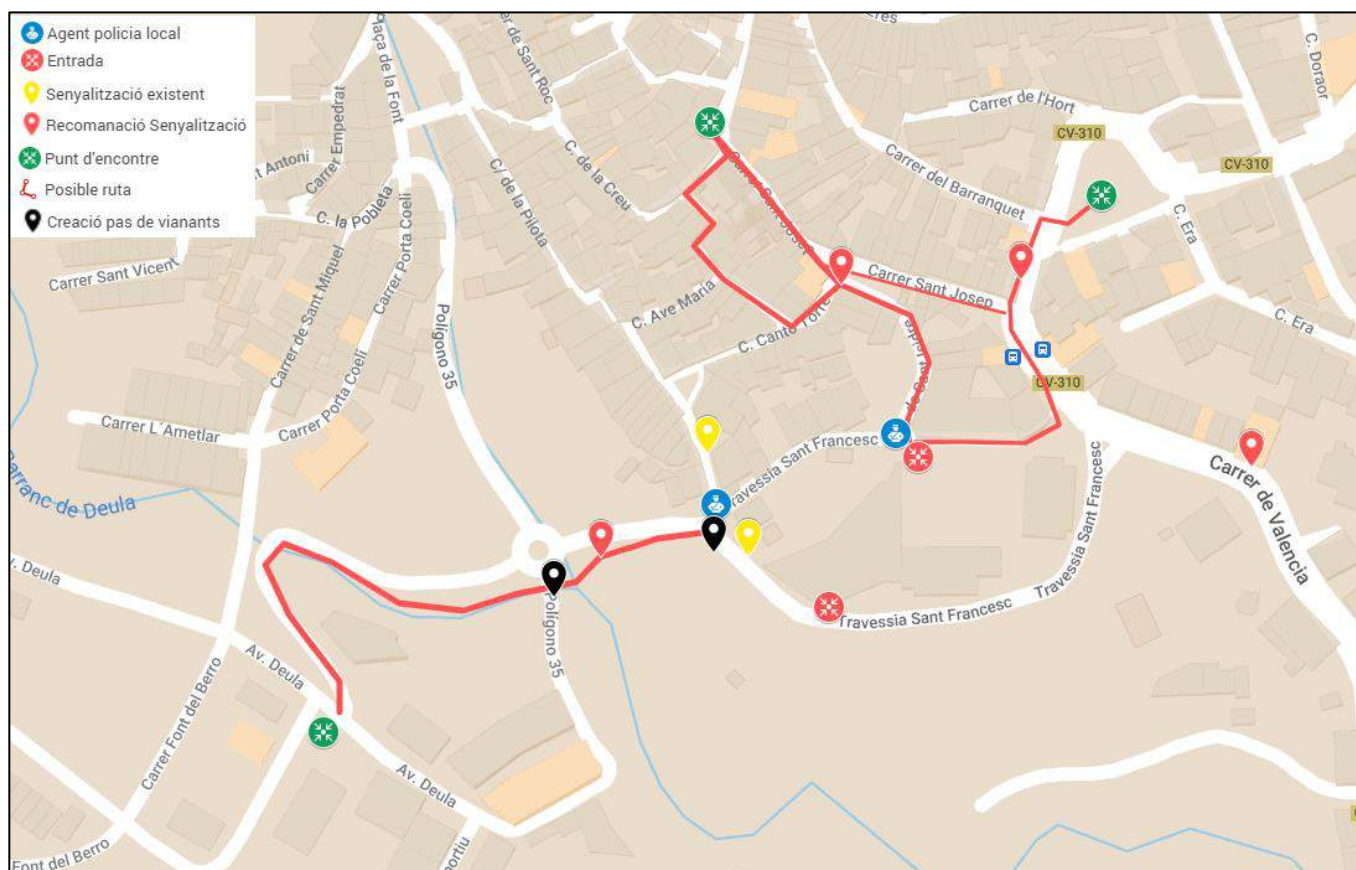
Exemple de senyalització horitzontal

També trobem senyalització d'advertència de zona escolar al carrer Sant Francesc i Travessia de Sant Francesc i carrer de Sagunt, la d'aquest últim es podria substituir per una similar a les altres dos senyals. Es recomana reforçar la senyalització amb senyalització horitzontal com la que es posa d'exemple en la imatge dreta inferior.

Per a completar el camí al centre s'han de definir els punts d'encontre per als xiquets i xiquetes així com les rutes fins a l'entrada al col·legi, a banda s'hauria de complementar amb el manteniment en bones condicions dels passos de vianants al llarg de tot el municipi, per tal de facilitar una ruta segura al vianant, i en este cas als xiquets i xiquetes. Actualment els passos de vianants són una de les mancances que té el municipi Serra, en la majoria dels que hi ha, falta repassar i tornar a pintar-los de nou, així com realitzar els guals de forma adequada.

Per a garantir la continuïtat longitudinal, la creació de passos de vianants així com la realització dels guals per a l'accessibilitat corresponent són fonamentals per garantir un camí segur a l'escola. El projecte cal complementar-lo amb senyalització per als xiquets i xiquetes i amb senyalització d'advertència dels carrers adjacents per als vehicles advertint de la zona escolar.

Com a conclusió, per les dimensions, tràfic i població de Serra es recomana continuar amb el protocol actual d'entrada amb la vigilància de la policia local, millorar la senyalització al voltat del col·legi, realitzar les actuacions als passos de vianants (repintar-los i realitzar els guals) i col·locació de senyalització. Acompanyat de xarrades de seguretat viària per la policia local i classes de tutoria per als alumnes per implantar el camí segur a l'escola i que coneguen la forma d'actuar. Va a realitzar-se ampliació de acera a la travessia de Sant Francesc.



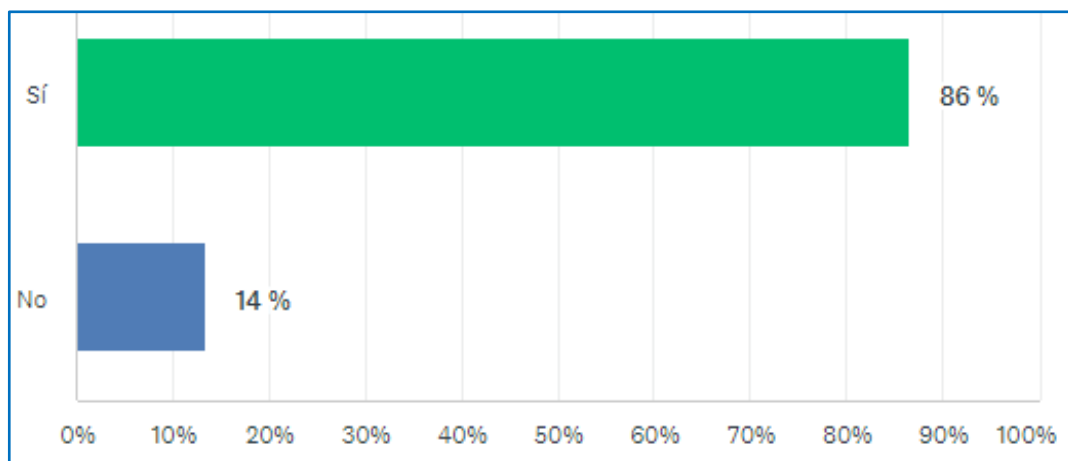
Mapa de com quedaria l'entrada segura a l'escola si es realitzaren totes les actuacions que s'han definit anteriorment.

El mapa és un resum de possible camí segur a l'escola i on es marquen les possibles ubicacions on s'han que realitzar actuacions.

S'han senyalat els punts on actualment es col·loca la policia local a les hores d'entrada i eixida per controlar el trànsit, on estan les entrades al col·legi i l'actual senyalització d'advertència.

Posteriorment s'indica les ubicacions per a la creació de nous passos de vianants, punts d'encontre i rutes recomanades per l'equip del PMUS, posteriorment si la proposta es realitzarà aquest punts s'han de consensuar entre tots els agents implicats.

Considera efectiu el dispositiu de seguretat que es fa per l'entrada i eixida a l'escola?



Gràfica d'elaboració pròpia amb dades de l'enquesta digital i treballs de camp

El 86% de les persones enquestades i/o han donat la seua opinió, consideren que el dispositiu d'entrada i eixida al col·legi es correcte.

Opinions rebudes:

- *No hay aceras de paso, ni pasos de cebra suficientes en la zona escolar*
- *Cotxe que aparca al canto de l'encreuament d l'escola i em d'anar per la carretera*
- *Aceras suficientemente anchas, paso de peatones para el acceso desde el barranco, al menos un policía siempre en las entradas y salidas*
- *Tallar el trànsit i que estiguen els municipals el 15 m de la eixida*
- *Policia sempre a l'entrada per travessia Sant Francesc i a l'encreuament amb carrer hort en lloc de ficar-se el policia en la porta de plaça Sant Isidre, que sempre estiga el piló al carrer cantó la torre i tallar al trànsit plaça Sant Isidre durant les eixides*

A continuació ens deixen dos enllaços amb més informació de com realitzar un camí segur a l'escola.

DGT "Camino Escolar. Paso a paso" <http://www.caminoescolarseguro.com/>
(http://www.dgt.es/PEVI/contenidos/Externos/recursos/infancia/camino_escolar/camino_escolar_Paso_a_Paso.pdf)

GEA 21 y Ministerio de Fomento "Guía Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía infantil"
<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/camino-escolar-pasos-hacia-la-autonomia-infantil>

Mobilitat amb Bicicleta

Pel que respecta a la mobilitat amb bicicleta, en els treballs de camp i enquestes als veïns s'ha detectat que, en la seua majoria, la utilització de la bicicleta és per a la pràctica esportiva. Els desplaçaments per a anar al treball o al col·legi són mínims. El trànsit del municipi no és preocupant perquè les bicis compartisquen calçada amb els vehicles de motor, però cal esmentar que per la seua orografia és complicat que la bici s'utilitze per a desplaçaments dins del municipi de manera quotidiana.

En contrapartida, en Serra hi ha molta mobilitat amb bicicleta per a la pràctica de l'esport, tot i això el municipi no disposa d'infraestructura exclusiva per a mobilitat en bicicleta, i tampoc cap ruta senyalitzada. El tràfic ciclista s'aglutina en la travessia, carrers València i Sagunt. Les bicicletes i els vehicles comparteixen calçada.

Per la seua situació a la serra de la Calderona disposa de molts quilòmetres de carretera asfaltada i de pistes forestals. A l'estar rodejat de muntanyes i pistes forestals, fa que siga ideal la pràctica esportiva de la bicicleta en aquesta zona.

La pertinença al Parc Natural de la Serra Calderona, fa que la pràctica d'aquest esport estiga regulada d'una manera més estricta, té com a objectiu la conservació del parc i la seua biodiversitat. D'aquesta manera, les normes acoten l'ús de la bicicleta sempre per pista forestal i mai per senda o camp a través. La pràctica del ciclisme es farà sempre respectant els drets i les prioritats de pas dels senderistes. D'altra banda, la velocitat es veu limitada a l'àmbit del parc a 30 km per hora.

Des de l'oficina de Tourist Info es dona més informació detallada sobre possibles itineraris.

Per a més informació sobre rutes es poden visitar els següents enllaços:

<https://es.wikiloc.com/rutas/mountain-bike/espana/comunidad-valenciana/serra>

<http://bttrackmania-mviana.blogspot.com/p/la-calderona.html>



Imatges de la CV-310 al nord de Serra al port de l'Oronet.

Xarxa d'itineraris no motoritzats

La Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, té entre les seues funcions impulsar aquelles actuacions encaminades al desenvolupament de models de mobilitat sostenible i entre ells especialment els relacionats amb l'ús de la bicicleta i els itineraris per als vianants.

En l'àmbit de les seues competències, el departament d'Obres Públiques ha construït durant els últims anys una quantitat significativa de vies ciclistes, que es projectaven com un equipament més de les carreteres a construir. En la majoria dels casos tant si era una variant d'un nou traçat, com si es tractava d'una millora d'aquest, la nova carretera construïda s'iniciava i acabava en un tram ja existent, mantenint així la continuïtat de l'itinerari. Però en el cas de la via ciclista adjacent la continuïtat no es garantia de no existir un carril bici pròxim a les obres realitzades, limitant-se l'actuació a l'entorn immediat de l'obra de la carretera. El resultat és una gran quantitat de km de vies ciclistes construïdes, amb itineraris per completar o sense connexió i que per la seua relativa proximitat podrien entrellaçar-se amb actuacions de relatiu baix cost econòmic.

A fi d'estructurar una vertadera xarxa cicló-vianants interconnectada que facilite la mobilitat sostenible, es va plantejar la terminació i connexió dels itineraris existents (qualsevol que fora l'administració o organisme titular dels mateixos) i la proposició d'altres nous que amplien la xarxa de vials no motoritzats.

L'objectiu fonamental d'aquest Estudi de Planejament va ser poder comptar amb la definició d'una xarxa d'itineraris que fomentarà l'ús de les maneres de transport no motoritzats en el territori valencià, de manera que es localitzaren els colls de botella i itineraris prioritaris per a poder desenvolupar-los de manera ràpida, però emmarcada en la planificació. En fomentar l'ús de les maneres no motoritzades, es veu incrementada la seua importància en el repartiment modal en relació amb la de les maneres motoritzades privades, en tots els àmbits, però amb especial incidència en els àmbits interurbans i rurals. Així doncs, el desenvolupament de la XINM s'integrava en el marc de l'estratègia de mobilitat de la Generalitat Valenciana (al seu torn alineada amb els objectius d'altres estratègies marc a nivell europeu, estatal i autonòmic), encaminada a disminuir el nivell de motorització i la dependència del petroli del model de transports de la Comunitat Valenciana, reduint amb això els impactes negatius en l'àmbit energètic, ambiental i de la salut.

Els principals objectius del PATS de la XINM són:

1. Fomentar l'ús dels mitjans de transport sostenibles, oferint a l'usuari una xarxa completa, segura, accessible i còmoda.

- Definir una xarxa d'itinerari no motoritzats en la Comunitat Valenciana, que complete la ja existent, permetent la interconnexió dels diferents trams.
- Connectar mitjançant itineraris no motoritzats les poblacions importants de la Comunitat Valenciana entre si i amb les del seu entorn immediat, així com el desenvolupament de noves vies metropolitanes no motoritzades.
- Afavorir l'accessibilitat en transport no motoritzat als centres generadors de mobilitat quotidiana, polígons industrials, centres educatius, sanitaris, comercials, centres intermodals, etc.

2. Generar una sèrie d'itineraris cicle per als vianants que puguin ser integrats en altres rutes i itineraris de gran recorregut de tipus recreatiu i turístic com són:

- Eurovelo EV-8.
- Via Litoral de la Comunitat Valenciana.
- Vies Verdes i altres itineraris que faciliten l'accessibilitat a espais d'interés natural, paisatgístic o mediambiental.

3. Definir les actuacions encaminades a millorar la permeabilitat de les grans infraestructures enfront dels itineraris no motoritzats.

4. Establir un ordre de prioritats amb vista a escometre les actuacions que es definisquen en funció de la demanda esperada, la ràtio cost/benefici, etc.

5. Disposar d'un Catàleg Digital actualitzat per les diferents administracions implicades que permeta compartir la informació i publicar-la usant un servei web d'informació geogràfica (Visor Cartogràfic GVA).

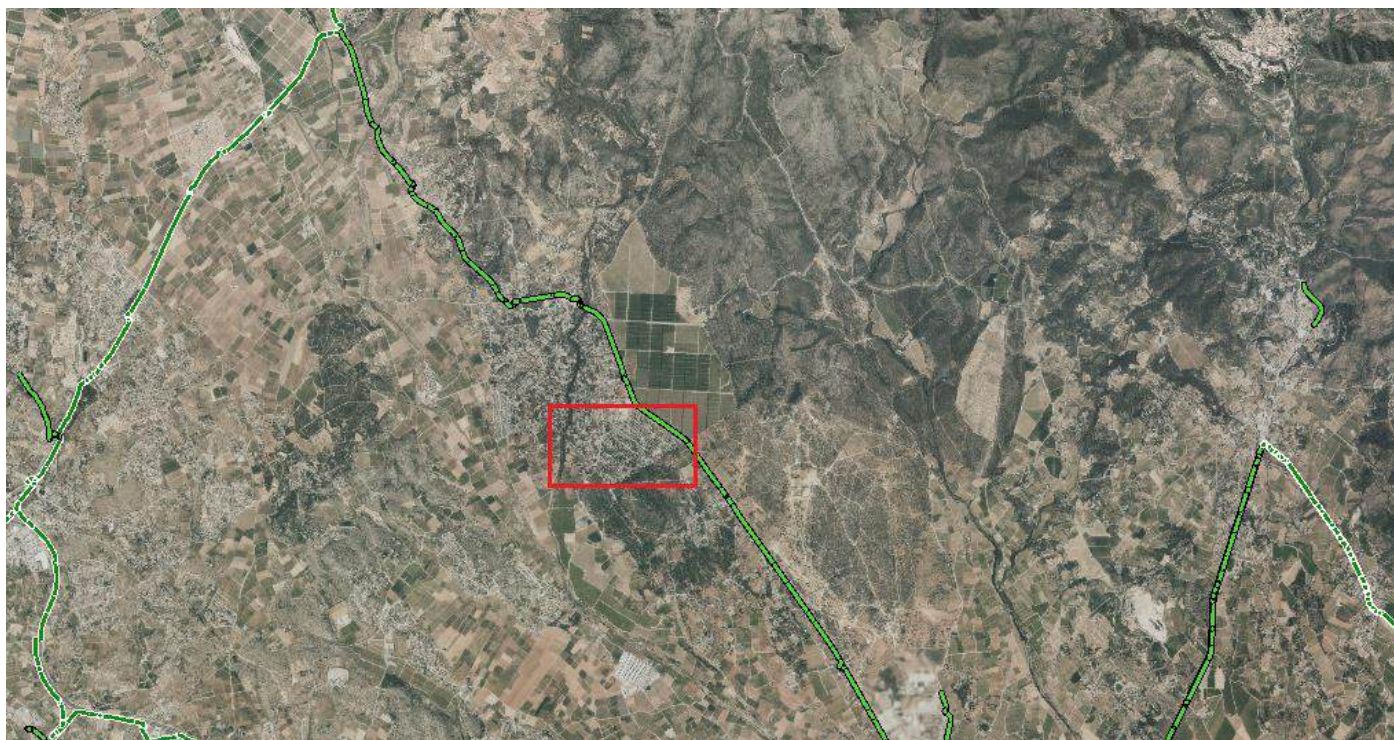
6. Promoure la participació pública en la presa de decisions relatives a la XINM. Per a aconseguir aquests Objectius, el PATS de la XINM mantindrà les cinc línies d'actuació que figuraven en l'Estudi de Planejament:

- Completar cicle rutes existents.
- Connexió entre poblacions.
- Mobilitat quotidiana.
- Mobilitat recreativa.
- Permeabilització d'infraestructures.



Mapa extret de l'estudi de planejament de la xarxa d'itineraris no motoritzats.

A l'estar enclavat dins del parc natural de la Serra Calderona, el municipi no disposa d'infraestructura ciclista específica, així que la carretera CV-310 que discorre per dins del parc les bicicletes i els vehicles de motor hauran de seguir compartint calçada, actualment hi ha senyalització d'advertència de presència ciclista.



A les portes de la urbanització Torre Porta-Coeli sí que hi ha infraestructura de cicló-ruta que pertany a la xarxa de vehicles no motoritzats. La via és la CR-333 Bétera-Olocau amb una longitud de 13,110 km.

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

ASPECTES MEDIAMBIENTALS I ENERGÈTICS

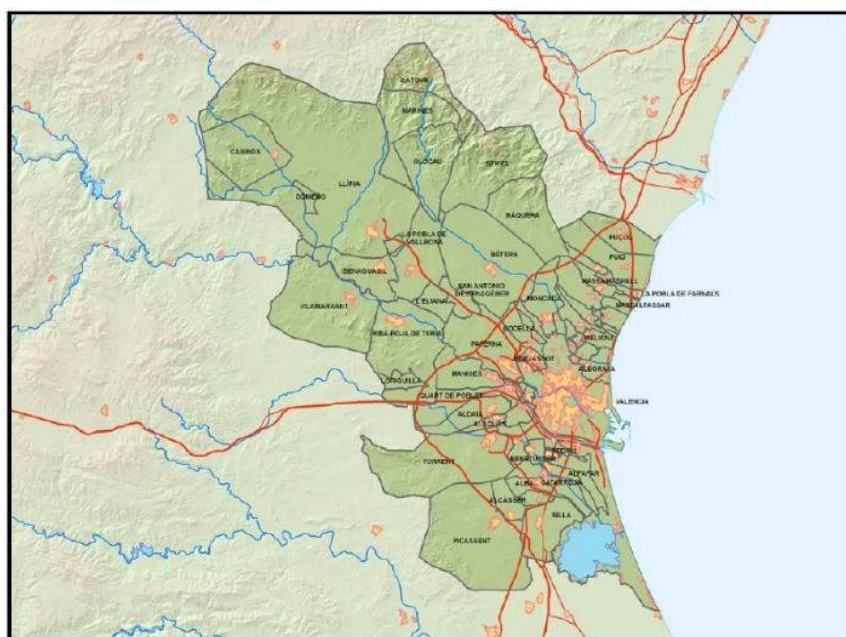


ASPECTES MEDIAMBIENTALS I ENERGÈTICS

Índexs de qualitat ambiental

La Generalitat Valenciana, en l'exercici de les seues competències establides en la normativa autonòmica i estatal, compta amb un instrument eficaç que li permet realitzar un seguiment dels nivells dels contaminants atmosfèrics més importants en les principals àrees urbanes i industrials, estenent aquest control a la totalitat de la Comunitat Valenciana: la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica.

El Decret 161/2003, de 5 de setembre, del Consell de la Generalitat, designa a l'organisme competent per a l'avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient a la Comunitat Valenciana i crea la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica.



La Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural realitza estudis anuals sobre la qualitat de l'aire en tota la Comunitat Valenciana dividides per sectors, Serra està situada a la Zona ES1007: TÚRIA (Àrea Costanera)

La Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica, a través de les diferents estacions que la componen, realitza mesuraments en continu de diferents paràmetres contaminants com el

diòxid de sofre (SO₂), partícules en suspensió amb diàmetre inferior a 10, 2.5 i 1 micres (PM₁₀, PM_{2.5}, PM₁), diòxid de nitrogen (NO₂), monòxid de carboni (CO) i ozó (O₃). També es porten a terme l'anàlisi de metalls com l'Arsènic, Níquel, Cadmi i Plom en la fracció PM₁₀, així com del vençapirè i altres hidrocarburs aromàtics policíclics.

Estacions incloses en la Zona ES1007: TÚRIA (Àrea Costanera)

					CONTAMINANTS MESURATS							
CODIC NAC.	NOM	TIPUS D'ESTACIÓ	DIRECCIÓ	MUNICIPI	SO ₂	NO ₂ /NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}	CO	METALLS As, Ni, Cd, Pb	B(a)P	O ₃
46256001	VILAMARXANT	SUBURBANA FONS	Poliesportiu Municipal, Av. Poliesportiu, 11	Vilamarxant	X	X	X	X	X			X
46190005	PATERNA-CEAM	SUBURBANA FONS	CEAM C/Charles Darwin, 14. Parc Tecnològic.	Paterna	X	X	X		X	X	X	X
462440903	TORRENT-EL VEDAT	SUBURBANA FONS	Bombament d'Aigües potables	Torrent	X	X			X			X

CONTAMINANTS MESURATS EN LA ZONA ES1007. TÚRIA (Àrea Costanera)

- ✓ SO₂ - Diòxid de sofre
- ✓ NO₂ - Diòxid de nitrogen
- ✓ CO - Monòxid de carboni
- ✓ PM₁₀ - Partícules en suspensió inferiors a 10 micres
- ✓ PM_{2.5} - Partícules en suspensió inferiors a 2,5 micres
- ✓ O₃ - Ozó
- ✓ As - Arsènic
- ✓ Cd - Cadmi
- ✓ Ni - Níquel
- ✓ Pb - Plom
- ✓ B(a)P Benzo(a)Pire

Els compostos nitrogenats més importants, des del punt de vista de la contaminació atmosfèrica, són els òxids de nitrogen. Es coneixen huit òxids de nitrogen diferents, i en l'atmosfera podem trobar-los en tres formes, com a òxid nitrós (N₂O), òxid nítric (NO) i com a diòxid de nitrogen (NO₂). D'aquests, només es consideren contaminants el NO i el NO₂, formats en els processos de combustió a partir de l'oxidació del nitrogen atmosfèric. La resta es troba en equilibri amb aquests tres i en concentracions tan baixes que manquen d'importància.

Direcció de l'estació			
Província	València	Municipi	Paterna
Codi	46190005	Direcció	CEAM C/Charles Darwin , 14. Parque Tecnológico
Latitud (en graus decimals DD)	39.55208592	Longitud (en graus decimals DD)	-0.46170948
Altitud	124 m	Estat	Activa
Zona	Residencial		

Ubicació: <https://goo.gl/maps/KAHG6BmEyqY9cXcR8>



Cal tindre en compte que un municipi per si sol no pot solucionar els problemes de contaminació, però si realitzar la seua aportació a través d'accions i informació a les seues veïnes i veïns perquè es consciencien dels problemes que comporta la Contaminació, tant Atmosfèrica, com a Acústica i es pot reduir el màxim possible.

Avaluació de la Qualitat de l'Aire – Zona ES1007: TÚRIA (Àrea Costanera)

ZONA ES1007: TÚRIA (ÀREA COSTANERA)

Comarca: L'Horta Nord

Municipis: Albalat dels Sorells, Alboraià, Albuixech, Alfara del Patriarca, Almàssera, Bonrepòs i Mirambell, Burjassot, Emperador, Foios, Godella, Massalfassar, Massamagrell, Meliana, Moncada, Museros, La Pobla de Farnals, Puçol, Puig, Rafelbunyol, Rocafort, Tavernes Blanques, Vinalesa.

València.

Comarca: L'Horta Oest

Municipis: Alaquàs, Aldaia, Manises, Mislata, Paterna, Picanya, Quart de Poblet, Torrent, Xirivella.

Comarca: L'Horta Sud

Municipis: Albal, Alcàsser, Alfafar, Benetússer, Beniparrell, Catarroja, Llocnou de la Corona, Massanassa, Paiporta, Picassent, Sedaví, Silla.

Comarca: El Camp del Túria Benaguasil, Benissanó, Bétera, Casinos, Gàtova, L'Eliana, Lliria, Loriguilla, Marines, Náquera, Olocau, La Pobla de Vallbona, Riba-roja de Túria, San Antonio de Benagéber, **Serra**, Vilamarxant.

Nre total de municipis	60
Àrea (Km²)	1.060,39
Població	332.812* habitants

D'acord amb els nivells registrats en la zona ES1007 que es mostren en les taules següents, durant el període 2020 no s'han superat els valors límit dels diferents contaminants establits en la normativa vigent relativa a la millora de la qualitat de l'aire.

Respecte a l'any anterior s'aprecia una lleugera millora dels nivells de concentració registrats en la major part de paràmetres i estacions. Quant a l'ozó troposfèric i respecte al període anterior (2017-2019) d'igual forma s'aprecia una millora, la qual es reflecteix en una disminució del nombre de superacions del valor objectiu per a la protecció de la salut humana (120 µg/m³).

En relació amb el valor objectiu per a la protecció de la vegetació, es produeix una reducció del valor AOT40 respecte al període anterior, no obstant això continua sent superior al valor objectiu.

Per a ampliar la informació sobre qualitat de l'aire a la Comunitat Valenciana pot dirigir-se a la pàgina web de Qualitat de l'Aire dins del portal de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica:

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

PARÀMETRE	VALOR LÍMIT ANUAL	VALOR LÍMIT DIARI	VALOR LÍMIT HORARI	ALTRES PARÀMETRES ESTADÍSTICS	VILAMARXANT		PATERNA – CEAM		TORRENT-EL VEDAT	
Diòxid de sofre (SO ₂)		Nre. superacions de 125 µg/m ³ (3 sup/any)			0	27%	0	100%	0	15%
			Nre. superacions de 350 µg/m ³ (24 sup/any)		0	28%	0	99%	0	15%
Diòxid de nitrogen (NO ₂)	40 µg/m ³				7		11		12	
			Nre. superacions de 200 µg/m ³ (18 sup/any)		0	20%	0	99%	0	15%
Partícules en suspensió (PM ₁₀)		50 µg/m ³ (35 superacions)			0		7			
	40 µg/m ³				12		20			
				Percentil 90,4 (50 µg/m ³)	18		31			
Partícules en suspensió (PM ₁₀) després del descompte		Nre. superacions de 50 µg/m ³ (35 sup/any)			0	27%	1	75%		
	40 µg/m ³				11		17			
				Percentil 90,4 (50 µg/m ³)	17		28			
Partícules en suspensió (PM _{2.5})	25 µg/m ³				6	27%				

PARÀMETRE	VALOR LÍMIT ANUAL	VALOR LÍMIT DIARI	VALOR LÍMIT HORARI	ALTRES PARÀMETRES ESTADÍSTICS	VILAMARXANT		PATERNA – CEAM		TORRENT-EL VEDAT	
Monòxid de carboni (CO)				10 mg/m ³ Màx diària de les mitjanes mòbils octohoràries	0,2	22%	0,5	86%	0,5	14%
Plom (Pb)	0,5 µg/m ³						0,016	43%		
Arsènic (As)	6 ng/m ³						0,2			
Cadmi (Cd)	5 ng/m ³						0,05			
Níquel (Ni)	20 ng/m ³						0,73			
Benzo(a)Piré (BaP)	1 ng/m ³						0,05	7%		
Ozó (O ₃)				180 µg/m ³ Nre. superacions del llindar d'informació	0		0		0	
				Valor objectiu per a la protecció de la salut de 120 µg/m ³ (Nre. superacions ≤ 25)	2018-2020					
					19		12	2018, 20	0	2020
				Valor AOT40 18000 µg/m ³ *h valors horaris maig fins a juliol	2016-2020					
					14330	2017, 20	18838		11873	2018, 20

Valors de la contaminació atmosfèrica. Dades del mes de març de 2022

	SO2	CO	NO	NO2	PM10	O3
DATA	µg/m³	mg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³
01/03/2022	4	0,2	8	19		60
02/03/2022	5	0,2	8	20		64
03/03/2022	5	0,2	7	17		64
04/03/2022	4	0,2	5	12	12	80
05/03/2022	4	0,1	5	9		81
06/03/2022	5	0,2	5	5	9	82
07/03/2022	5	0,2	5	11		75
08/03/2022	5	0,2	9	18	14	54
09/03/2022	5	0,2	7	15		66
10/03/2022	5	0,2	7	17		73
11/03/2022	5	0,2	8	25		68
12/03/2022	4	0,2	5	8		86
13/03/2022	3	0,1	5	9		79
14/03/2022	4	0,2	5	6		104
15/03/2022	5	0,1	4	6	40	104
16/03/2022	4	0,1	4	5		105
17/03/2022	4	0,1	5	4		99
18/03/2022	5	0,1	4	5		84
19/03/2022	5	0,1	4	6	25	83
20/03/2022	4	0,1	5	5		88
21/03/2022	4	0,1	5	5		96
22/03/2022	4	0,1	4	5		103
23/03/2022	4	0,1	4	5		103
24/03/2022	5	0,1	4	5		106
25/03/2022	5	0,1	3	5		108
26/03/2022	3	0,1	3	4		112
27/03/2022	3	0,1	3	7		89
28/03/2022	5	0,2	5	14		66
29/03/2022	6	0,2	6	16		63
30/03/2022	5	0,1	8	17		66
31/03/2022	4	0,1	4	7		79

Taula d'elaboració pròpia amb les dades de <https://agroambient.gva.es/va/web/calidad-ambiental/datos-on-line>

Les dades que es generen en les estacions automàtiques de la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica han de ser sotmesos a un procés de validació per personal tècnic qualificat i, fins a aquest moment, es consideren dades provisionals.

L'objecte del procés de validació és descartar els possibles errors de funcionament que en algunes ocasions poden aparèixer, i que, de manera general, poden deure's a avaries en els equips analitzadors dels sensors, així com a interferències o corts en el processament i transmissió de les dades.

El procés de la validació consisteix a realitzar una revisió de tots i cada uns dels valors dels paràmetres rebuts en el Centre de Control de la Qualitat de l'Aire de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica a fi de verificar si aquestes dades són correctes i responen a l'estat real de la qualitat de l'aire en el lloc en què se situa l'estació de mesurament, i a cada moment de mesura.

El procediment per a dur a terme la validació és complex i requereix, segons els casos, diferents operacions, com la comparació amb el detectat en estacions pròximes o amb altres paràmetres de la mateixa estació, la realització de comprovacions en l'analitzador, la comprovació dels paràmetres de calibratge anteriors i posteriors al període de dades a validar, així com la traçabilitat del valor detectat en el temps.

Una vegada realitzades aquestes operacions, la dada recollida serà vàlida.

Les partícules atmosfèriques (PM) són compostes de matèria sòlida o líquida microscòpica suspesa en l'aire. Les fonts de material particular poden ser naturals o antropogèniques. De major preocupació per a la salut pública són les partícules suficientment menudes per a ser inhalades en les parts més profundes del pulmó humà. Aquestes partícules tenen menys de 10 micres de diàmetre (aproximadament 1/7 del gruix del cabell humà) i es defineixen com PM10. Són una mescla de materials que poden incloure fum, sutge, pols, sal, àcids i metalls. El material particular també es forma quan els gasos emesos pels vehicles de motor i la indústria pateixen reaccions químiques en l'atmosfera. PM10 són visibles com la boirina que definim com smog. PM10 es troben entre els contaminants atmosfèrics més nocius.

- ✓ PM10 poden augmentar el número i la gravetat dels atacs d'asma
- ✓ PM10 causen o agreugen la bronquitis i altres malalties pulmonars
- ✓ PM10 redueixen la capacitat del cos per a combatre infeccions
- ✓ PM10 inclouen partícules fines definides com a PM2.5, que són partícules fines amb un diàmetre de 2.5 µm o menys. El major impacte de la contaminació de l'aire particulat en la salut pública resulta de l'exposició a llarg termini al PM2.5:
- ✓ PM2.5 augmenta el risc de mortalitat per edat, particularment per causes cardiovasculars.

La Pols en el Desert consisteix en partícules de menys de 62 µm que s'originen en els deserts. Sovint, les partícules de pols són xicotetes, la qual cosa condueix a altes concentracions de PM10 i PM2.5 i tots els impactes relacionats amb la salut.

Les previsions de concentracions de gasos contaminants de l'aire es presenten en el tercer diagrama. La contaminació per ozó (O_3) en la troposfera inferior es produeix principalment en les zones urbanes. L'ozó pot:

- Fer que siga més difícil respirar profunda i vigorosament.
- Causar dificultat per a respirar i dolor en prendre una respiració profunda.
- Causar tos i dolor o picor en la gola.
- Inflamar i danyar les vies respiratòries.
- Agreujar malalties pulmonars com asma, emfisema i bronquitis crònica.
- Augmentar la freqüència dels atacs d'asma.
- Fer els pulmons més susceptibles a infeccions.
- Continuar danyant els pulmons fins i tot quan els símptomes han desaparegut.
- Causar malaltia pulmonar obstructiva crònica (EPOC).

Diòxid de sofre (SO_2) és un gas que és invisible i té una olor forta i desagradable. Reacciona fàcilment amb altres substàncies per a formar compostos nocius, com a àcid sulfúric, àcid sulfurós i partícules de sulfat.

Exposicions a curt termini a SO_2 poden danyar el sistema respiratori humà i dificultar la respiració.

SO_2 i altres òxids de sofre poden contribuir a la pluja àcida, que pot danyar els ecosistemes sensibles.

Xiquets, ancians i aquells que pateixen d'asma són particularment sensibles a l'efecte del SO_2 .

Diòxid de nitrogen (NO_2) és un gas de color marró vermellós que té una característica olor penetrant i forta i és un contaminant de l'aire important. La principal font de diòxid de nitrogen és la crema de combustibles fòssils: carbó, petroli i gas. La major part del diòxid de nitrogen a les ciutats prové dels gasos de fuga dels vehicles de motor. El diòxid de nitrogen és un important contaminant de l'aire perquè contribueix a la formació d'ozó, que pot tindre un impacte significatiu en la salut humana.

NO_2 inflama el revestiment dels pulmons i pot reduir la immunitat a les infeccions pulmonars.

NO_2 causa problemes com sibilàncies, tos, refredats, grip i bronquitis.

Espanya estableix en 25 micrograms/ m^3 el valor límit de concentració anual per a les PM_{2.5} i en 40 micrograms/ m^3 per a les PM₁₀, seguint la línia del que fixa la Unió Europea (UE).

El Formaldehid ($HCHO$) ha d'estar per davall d'1 mg/ m^3 . En l'exterior la concentració 'normal' de CO_2 sol rondar els 400 ppm (parts per milió).

Respecte als nivells de CO_2 els nivells normals de diòxid de carboni han d'estar entre els 500 ppm i els 700 ppm.

A banda de la informació extreta de la web de GVA, s'han realitzat mesuraments pel nostre equip de treball.

Els nostres instruments propis de mesurament són de la marca PCE INSTRUMENTS.

Disposen d'un Comptador de partícules PCE-RCM 12.

- Mesura CO₂ i formaldehid
- Indicació de la temperatura i humitat
- Mesurament de partícules (PM2,5 / PM10)
- Gran rang de CO₂: fins a 9999 ppm

Recordem que per a interpretar les mesures, els valors òptims per als valors mesurats: Espanya estableix en 25 micrograms/m³ el valor límit de concentració anual per a les PM2.5 i en 40 micrograms/m³ per a les PM10, seguint la línia del que fixa la Unió Europea (UE).

El Formaldehid (HCHO) ha d'estar per davall d'1 mg/m³. En l'exterior la concentració 'normal' de CO₂ sol rondar els 400 ppm (parts per milió).

Respecte als nivells de CO₂ els nivells normals de diòxid de carboni han d'estar entre els 500 ppm i els 700 ppm.



Imatges de les mesures obtingudes per l'equip de mesurament en el treball de camp

En el nostre treball de camp hem volgut col·locar el nostre mesurador en totes les condicions de trànsit possible. S'han controlat diversos punts de la travessia.

Les mesures que s'observen a les imatges superiors són mesures de moments puntuals de tràfic alt però en les mitjanes de tots els registres efectuades s'observa que tots els nivells estan dins dels límits fixats per les autoritats.

- Els nivells PM2.5 estan entre 12-19.
- HCHO 0.02 i 0.05
- El de PM10 està en 32.
- CO₂ entre 420-495.

Per tant, podem concloure que Serra es troba en bones condicions de qualitat de l'aire, no excedint els límits fixats.

INVENTARI D'EMISSIONS

Des de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, s'ha encarregat l'elaboració d'un Inventari d'emissions del territori valencià, amb una estructura sectorial alineada amb els criteris del Panel Internacional del Canvi Climàtic (IPCC), amb una distribució sectorial i territorial, a més de fitxes amb estimacions municipals. Es tracta d'una ferramenta tàctica i operativa de governança climàtica.

Disposar d'un inventari que ens permeta comparar, agregar, fer seguiment i reportar amb un llenguatge comú, permet reportar indicadors comparables i fer una presa de decisions eficaç i eficient amb els compromisos adquirits a nivell internacional.

L'inventari que es presenta és l'inventari d'emissions de 2019, any pre-pandèmia per assegurar la normalitat de les dades i comparar a partir d'un any amb activitat normal.

<https://agroambient.gva.es/documents/163279113/356229181/Document+de+s%C3%ADntesi+Inventari+Municipis+VAL.pdf/41a8b115-eee3-992d-c4f9-28f21534bd30?t=1648477392149>

Les fitxes contenen una estimació de les emissions per terme municipal, desagregats a nivell sectorial, encara que s'haurà de tindre en compte que tindran un component d'imprecisió relacionat amb les característiques de càlcul que s'assenyalen en l'apartat anterior. Cada fitxa conté dades globals del municipi, amb la distribució sectorial d'emissions i fixació de gasos d'efecte hivernacle, podent distingir entre municipis netament emissors o netament fixadors de carboni.

L'execució de polítiques i mesures addicionals en l'esfera local contribueix de manera important a la reducció d'emissions en els sectors denominats difusos i és necessari que el sector públic lidere la lluita contra el canvi climàtic, un sector exemplaritzant per a tota la societat, i encapçale les mesures establides en l'Estratègia valenciana de canvi climàtic i energia 2030 i en la futura llei de canvi climàtic. No obstant això, es necessiten altres eines complementàries per dur a terme correctament els objectius de l'estratègia de forma integrada i coordinada amb altres entitats i administracions a totes les escales administratives. Els nuclis urbans són responsables del 70% emissions de gasos d'efecte hivernacle, i els municipis tenen un paper fonamental en la implementació i desenvolupament de mesures de lluita contra l'escalfament global. Dins de la llei s'estableix la necessitat de què les entitats locals elaboren Plans d'Acció Climàtica a partir del càlcul d'inventari d'emissions i l'estudi de riscos

<https://agroambient.gva.es/va/>



Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO₂



Serra



RESULTATS REGIONALS GLOBALS

Les emissions brutes de GEH de Serra van ser 10.764,93 t CO₂ eq. mentre que la fixació va ser 20.993,12 t CO₂ eq. entre el sector forestal, els productes fusters i l'agricultura. Per tant, les emissions netes de GEI de Serra van ser -10.228,19 t CO₂ eq.

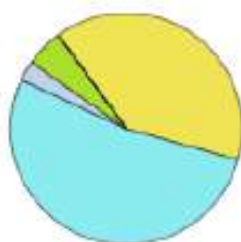
Població (p.)	Àrea (ha.)	Renda bruta (€)
3.124	5.729	26.180

Emissions brutes de GEH (t CO ₂)	Eq. fixació (t CO ₂)	Emissions netes de GEH (t CO ₂)
10.764,93	20.993,12	-10.228,19

DISTRIBUCIÓ SECTORIAL D'EMISSIONS I FIXACIÓ DE GEH

La distribució sectorial de les emissions de GEH es pot veure en la següent figura on els sectors estan ordenats per la seua intensitat.

Emissions



ENERGIA	38,54%
TRANSPORT	51,59%
PROCESSOS INDUSTRIALS	2,75%
AGRICULTURA	5,12%
RESIDUOS	0,04%

Fixació



FORESTAL	98,99%
ALTRES	1,01%

Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO₂



Serra



INDICADORS MÉS RELLEVANTS

A més, la distribució sectorial de les emissions de GEH quantificades ha permès prioritzar els indicadors més rellevants. En Serra, 9 / 53 indicadors suposen 83,03% del total d'emissions de GEH.

Indicador	Emissions (t CO ₂)	Percentatge
Automobilístics (Privats)	3.443,41	31,99%
Camions serveis pesants (Privats)	1.411,61	13,11%
Industrial (Consum elèctric)	1.272,82	11,82%
Residencial (Crema de combustibles)	1.007,80	9,36%
Residencial (Consum elèctric)	855,01	7,94%
Camions serveis lleugers (Privats)	266,04	2,47%
Altres emissions fugitives provinents de la producció d'energia	251,96	2,34%
Emissions directes de N ₂ O dels sòls gestionats (Fertilitzants inorgànics (N))	234,85	2,18%
Propietats públiques (Crema de combustibles)	195,09	1,81%

Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO₂



Serra



EQ. CO₂ EMISSIONS SECTORIALS

Sector	Valor
ENERGIA (SENSE TRANSPORT)	4.148,98 Tm
TRANSPORT	5.553,49 Tm
PROCESSOS INDUSTRIALS I ÚS DE PRODUCTES	296,29 Tm
AGRICULTURA	550,64 Tm
RESIDUOS	4,45 Tm
FORESTAL	-20.782,05 Tm

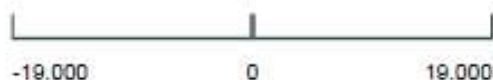
2. TRANSPORT

5.553,49 (t CO₂)

2.2. Transport terrestre privat

5.398,63 (t CO₂)

Indicador	Fixació	Emissió
Automobilístics (Privats)		3.443,41
Camions serveis lleugers (Privats)		266,04
Camions serveis pesants (Privats)		1.411,61
Motocicletes (Privats)		176,65
Ciclomotors (Privats)		27,36
Furgonetes (Privats)		73,56



Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO₂



Serra



INVENTARI D'EMISSIONS DE GEH (cont.)

2. TRANSPORT (cont.)

5.553,49 (t CO₂)

2.5. Transport terrestre de servei públic

18,34 (t CO₂)

Indicador	Fixació	Emissió
Automobilístics (Servei Públic)		3,52
Camions serveis lleugers (Servei Públic)		2,92
Motocicletes (Servei Públic)		0,66
Furgonetes (Servei Públic)		1,35
Tractors industrials (Servei Públic)		9,88

-19.000 0 19.000

2.6. Un altre tipus de transport

136,52 (t CO₂)

Indicador	Fixació	Emissió
Tractors industrials (No públics)		135,53
Tot terreny i altra maquinària		0,99

-19.000 0 19.000

<http://www.geministools.com/landing>

Base de consulta: <https://agroambient.gva.es/va/web/cambio-climatico/inventari-emissions-geh>

Balanç energètic d'emissions CO² i velocitats mitjanes

A continuació, es definirà i es calcularà les emissions relacionades amb el transport Serra, basant-nos en les respostes a l'enquesta de mobilitat realitzada de forma digital per l'equip del PMUS, que en vehicles de motor es mesuren en unitats de massa per longitud (g/km).

Metodologia de càlcul de les emissions relacionades amb el transport:

Les emissions de CO² d'una categoria de vehicles en un tram i un període de temps, són igual al producte d'emissió associat a la categoria, pel nombre de vehicles de dita categoria que circulen pel tram, per la longitud del tram.

Formula: *Factor d'emissió segons tipus de combustible (g/km) x nombre de vehicles per kilòmetre recorregut (vehicle-km)*

Factor d'emissions segons tipus de combustible:

Segons la fitxa del parc de vehicles automòbils en el municipi Serra que publica en 2019 la direcció general de tràfic (Ministeri de l'interior), l'antiguitat mitjana del parc de turismes es d'11,21 anys

Segons la fixa municipal de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball de l'any 2021, el parc de vehicles Serra, segons tipus de carburant, es troba conformat per un 52 % Dièsel, 44 % gasolina, 0,03% elèctrics i 3,28 % resta.

Per a calcular de manera aproximada les emissions de quilograms de CO₂ en les vies principals Serra, s'han tingut en compte estimacions que determinen que el parc automobilístic actual està compost per diverses tecnologies les quals incideixen directament en les emissions. S'ha pres com a referència la metodologia de l'Oficina Contra el Canvi Climàtic, per a una trama urbana, a velocitat i cilindrada mitjanes.

Emissions per vehicle (g/veh.km)	CO(g)	NOx(g)	HC(g)	PM(g)	CO ² (g)
Emissions mitjanes per vehicle	0,937	0,472	0,096	0,04	185,8
Dièsel	0,204	0,551	0,051	0,05	181,6
Gasolina	2,394	0,314	0,186	0,02	194,2

CO= Monòxid de carbono

NOx= Oxides de Nitrogen

HC= Hidrocarburs

PM= Material particulat

CO²= Diòxid de Carbó

Per al càlcul de les emissions relacionades amb el transport, generades per vehicles privats, és necessari estimar el nombre de vehicles-quilòmetres recorreguts amb el nucli urbà Serra. S'ha partit de les dades del portal estadístic de la GVA on trobem el cens de Conductors. Titulars de permisos vigents de conducció 2.344 persones (última dada oficial).

En l'enquesta digital de mobilitat general s'ha obtingut els següents resultats:

- El 67% de la població es desplaça fora de Serra cada dia i el 94% d'ells eu fa amb cotxe o furgoneta
- L'altre 33% fa viatges interns, dels quals el 18 % d'ells fa els desplaçaments en cotxe.

Per als desplaçaments principals a l'exterior (fora Serra), s'ha suposat un recorregut mitjà tenint com a origen el centre del municipi i fins a la perifèria del municipi, sent una distància de 0,7 km, el que és un recorregut d'1,4 km/dia tenint en conter l'anada i tornada.

Per aquestes persones que fan un desplaçament fora Serra, també realitzen altre desplaçament secundari per dins del municipi i en un 22 % dels casos amb cotxe. Per aquest desplaçament secundari s'ha pres com a origen el centre del nucli urbà i fins a la meitat de la perifèria del municipi. Sent la distància 0,35 km. Anada i tornada 0,7 km.

Per als desplaçaments interns s'ha pres com a origen el centre del nucli urbà i fins a la meitat de la perifèria del municipi. 0,35 km i contant anada i tornada 0,7 km

En tots els casos es suppose que es realitzen tots els dies de la setmana.

Per el que el número de vehicles per kilòmetre recorregut/dia s'ha calculat mitjançant la següent formula:

Número de vehicles per quilòmetre recorregut/dia =

$$2344 * (0,67 * 0,94 * 1,4 + 0,67 * 0,22 * 0,7 + 0,33 * 0,18 * 0,7) = 2406 \text{ vehiculo} * \text{km/dia}$$

A continuació, es calcula la quantitat emesa de cada un dels contaminants a partir dels vehicles*km obtinguts i les dades proporcionades en la taula anterior sobre les quantitats de contaminants que emeten cada classe de vehicles.

Tipologia de vehicle	Vehicle*km (dia)	CO(g)	NOx(g)	HC(g)	PM(g)	CO ² (g)
Dièsel	1251	0,204	0,551	0,051	0,05	181,6
Gasolina	1058	2,394	0,314	0,186	0,02	194,2
Total (g/dia)		2.788,05	1.021,51	260,58	83,71	432.654,2
Total (Tn/dia)		0,0027	0,0010	0,00026	0,000083	0,4326
Total (Tn/any)		1,0176	0,372	0,095	0,0305	157,91

El resultat de les emissions anuals de CO² que genera el tràfic en el municipi és de **157,91 Tones de CO²/any**

Possible escenari després de la implementació del PMUS (2022-2026)

Després de la implementació de les actuacions definides en el PMUS s'aconseguirà reduir la mobilitat en vehicle privat dins del municipi i la modificació del Repartiment modal dels desplaçaments dins del municipi.

D'acord amb el Repartiment modal actual vist en l'enquesta i després de la implementació de les propostes, preu dels combustibles, arribada del cotxe elèctric es preveu alcançar una reducció dels desplaçaments interns en vehicle privat en 20 punts percentuals, traslladant-se a altres mitjans de transports més sostenibles com caminar, bicicleta, patinet. En el cas de Serra els desplaçaments interns amb vehicle de motor segons les dades de l'enquesta ja estan per davall del 20%. Continuaran produint-se els contaminants dels veïns que es desplacen fora del municipi, i es deixarà un 3% dels desplaçaments interns amb vehicle privat com a marge i desplaçaments mínims interns.

A partir del nou Repartiment modal, s'ha calculat les emissions que es generarien.

Número de vehicles per kilòmetre recorregut/dia =

$$2344 * (0,67 * 0,94 * 1,4 + 0,67 * 0,03 * 0,7 + 0,43 * 0,03 * 0,7) = 2120 \text{ vehicle} * \text{km} / \text{dia}$$

Número de vehicles per kilòmetre recorregut/dia 4.402

Tipologia de vehicle	Vehicle*km (dia)	CO(g)	NOx(g)	HC(g)	PM(g)	CO ² (g)
Dièsel	1102	0,204	0,551	0,051	0,05	181,6
Gasolina	932	2,394	0,314	0,186	0,02	194,2
Total (g/dia)		2.456	899,85	229,552	73,74	381.117,6
Total (Tn/dia)		0,0024	0,00089	0.00022	0,000073	0,3811
Total (Tn/any)		0,8964	0,3284	0,0837	0,0269	139,10

El resultat de les emissions anuals de CO² que genera el tràfic en el municipi és de **139,10 Tones de CO²/any**

Per tant després de la implementació del PMUS de les emissions anuals de CO² s'estima que es reduiran en un 12%.

Soroll, contaminació acústica

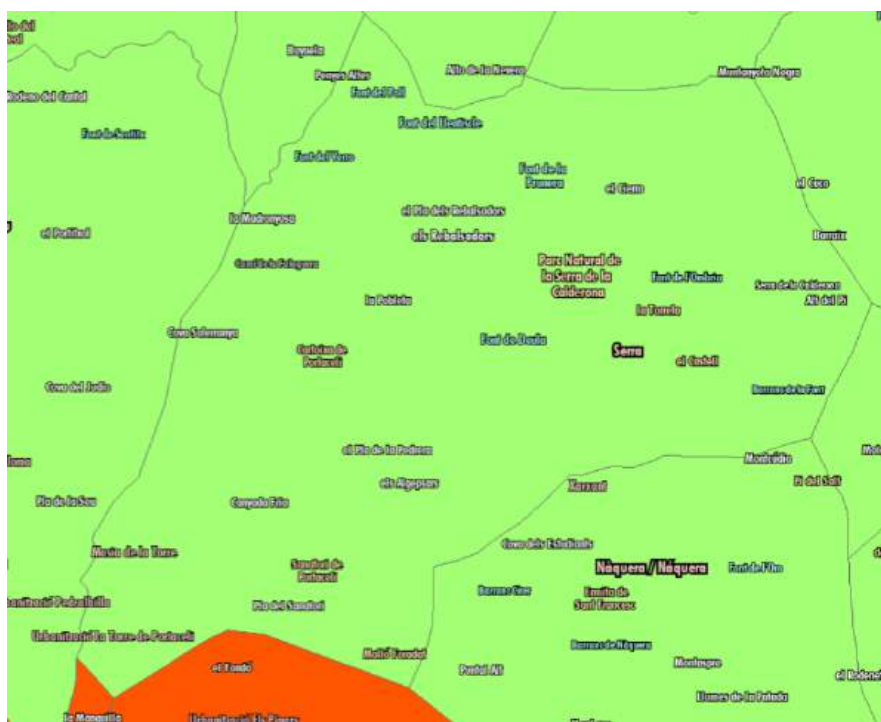
El terme «contaminació acústica» fa referència al soroll (entès com a so excessiu i molest), provocat per les activitats humanes (trànsit, indústries, locals d'oci, avions, entre altres) que produeix efectes negatius sobre la salut auditiva, física i mental dels éssers vius.

Els vehicles de motor són els causants del 80% de la contaminació acústica, mentre que l'activitat industrial representa un 10%, el ferrocarril un 6% i l'oci al voltant d'un 4%.

Serra no està en l'obligació de la realització d'un PAM (Pla Acústic Municipal), perquè no té més de 20.000 habitants. Els plans acústics municipals tenen per objecte la identificació de les àrees acústiques existents en el municipi en funció de l'ús que sobre les mateixes existisca o estiga previst i de les seues condicions acústiques, així com l'adopció de mesures que permeten la progressiva reducció dels seus nivells sonors per a situar-los per davall dels previstos en la Llei 7/2002, de 3 de desembre, de la Generalitat, de Protecció Contra la Contaminació Acústica.

Tampoc està declarada com ZAS (Zona Acústicament Saturada) d'acord amb el que s'estableix en l'article 28 de la Llei 7/2002, de 3 de desembre, de la Generalitat Valenciana, de Protecció contra la Contaminació Acústica, són Zones Acústicament Saturades aquelles en què es produeixen uns elevats nivells sonors a causa de l'existència de nombroses activitats recreatives, espectacles o establiments públics, a l'activitat de les persones que els utilitzen, al soroll del trànsit en aquestes zones així com a qualsevol altra activitat que incidisca en la saturació del nivell sonor de la zona.

Així, seran declarades zones acústicament saturades aquelles en les quals, encara que cada activitat individualment considerada complisca amb els nivells establits en la referida llei, se sobrepassen dues vegades per setmana durant tres setmanes consecutives o, tres alternes en un termini de 35 dies naturals, i en més de 20 dB(A), els nivells d'avaluació per sorolls en l'ambient exterior establits en la taula 1 de l'annex II de la Llei 7/2002 de 3 de desembre, de la Generalitat Valenciana, de Protecció contra la Contaminació Acústica. El paràmetre a considerar serà LA_{eq,1h} durant qualsevol hora del període nocturn i LA_{eq,14h} per a tot el període diürn.



Imatge extreta del visor cartogràfic de la GVA

Per als mesuraments a peu de camp disposem d'un sonòmetre. PCE-MSL 1.

El sonòmetre PCE-MSL 1 és un mesurador de soroll. El sonòmetre PCE-MSL 1 serveix per a una detecció del soroll ambiental.

- Mesurament valor pic
- Alta precisió
- Mesurament immediat
- Mesurament de temperatura simultània
- Funció HOLD
- Ampli rang de freqüència
- Ponderació de freqüència A
- Micròfon electret de 1/2"
- Ponderació temporal lenta i ràpida
- Resolució: 0,1dB
- Actualització en pantalla: 300 ms



S'observa en els mesuraments realitzats en diversos trams de la travessia. La mitja de totes elles es troben per davall dels 60 dB. Són les mitjanes dels mesuraments realitzats durant un temps determinat. La mitjana s'ha realitzat durant moments on passaven vehicles, persones, carrers buits, etc.



En les imatges veiem algun dels exemples dels mesuraments

Els pics més alts que s'han mesurat han sigut a la plaça Dr. Emilio Marin (zona on més gent hi ha parlant i un punt on hi ha bastant trànsit) on s'arriben a aconseguir quasi els 74 decibels quan hi ha tràfic.

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible – PMUS, amb perspectiva de gènere

“El gènere, en l'àmbit urbanístic, té com a objectiu la creació d'uns espais i una ordenació urbana que resulten adequats per a fer més confortable el treball reproductiu, les labors d'atenció i, sobretot, la vida quotidiana, i, per descomptat, pretén crear uns espais més segurs i uns entorns més agradables i reconfortants per a la trobada. L'urbanisme amb perspectiva de gènere no és un urbanisme exclusiu de les dones, és un urbanisme que proposa un disseny i una ordenació que té en compte els rols que s'han assignat a la dona, actualment també exercits pels homes. Aquesta forma d'urbanisme té en compte totes les etapes de la vida de l'ésser humà, des de la infància a la vellesa, i no pensa exclusivament en la part social que es troba en l'etapa del treball productiu, com ocorre encara avui en la majoria dels casos”.

“S'entén per integració de la perspectiva de gènere la consideració sistemàtica de les diferents situacions, condicions, aspiracions i necessitats de dones i homes, incorporant objectius i actuacions específics adreçats a eliminar les desigualtats i promoure la igualtat en totes les polítiques i accions, en tots els àmbits i en totes les fases de planificació, execució i avaluació”.

La planificació urbana de la ciutat i el model de creixement ha prioritzat facilitar les tasques productives i les activitats econòmiques, en detriment de les tasques reproductives i d'atenció de la societat que no s'han valorat ni afavorit. Hi manca, per tant, una anàlisi multidisciplinària, a diferents escales i de caràcter transversal, prèvia a la presa de decisions en l'àmbit urbà.

Així, i a manera d'exemple, la incompatibilitat i llunyania de la localització entre l'habitatge, l'ocupació i les activitats quotidianes urbanes té com a conseqüència un important consum dels recursos de temps i diners, cosa que dificulta les tasques reproductives i d'atenció social.

Aquestes tasques són les que porten a terme un percentatge important dels habitants de la ciutat que no estan integrades en el model productiu tradicional.

Efectivament, les tasques esmentades, segons tots els estudis realitzats, les continuen realitzant majoritàriament les dones. Per tant, són elles les que pateixen en major grau aquesta problemàtica del model de ciutat, la qual cosa suposa un dels principals obstacles perquè les dones assolisquen la seua autonomia i gaudisquen del seu dret a la ciutat en igualtat de condicions.

L'urbanisme recent dona com a resultat barris d'un ús únic, amb espais amplis poc caracteritzats, pocs serveis i comerços, sense itineraris clars i amb grans avingudes de trànsit sobredimensionades. Aquests elements generen més percepció d'inseguretat, per la qual cosa aquest aspecte queda vinculat inequívocament a les decisions urbanístiques i al disseny de la ciutat i els seus espais públics des dels poders públics.

Els estudis indiquen que, en matèria de seguretat, no són tan importants les estadístiques de denúncies policials, sinó la percepció subjectiva que un espai siga segur o no ho siga. Per tant, és un aspecte que ha de quantificar-se i valorar-se des de l'experiència quotidiana.

La percepció d'inseguretat urbana exerceix un efecte de restricció per a l'accés, ús i apropiació de l'espai públic de la ciutat per part de la ciutadania. Hi ha evidència empírica que les dones autolimiten els seus desplaçaments i, per tant, l'ús i accés als espais urbans i transport públic, en funció de la percepció d'inseguretat. Per tant, aquest aspecte constitueix un obstacle per a l'autonomia de les dones, ja que eviten eixir a determinades hores o modifiquen el seu recorregut a peu per la ciutat.

Les persones tenen distintes necessitats en relació a l'espai urbà, derivades dels rols de gènere que assumeixen en la seua vida quotidiana.

Moltes vegades es visibilitzen les dones només quan s'analitza l'exclusió social, la pobresa, la precarietat laboral, la bretxa digital o la violència de gènere. Amb això, no es consideren les desigualtats existents en altres àmbits quotidians sense ser situacions vulnerables, com

la conciliació de la vida personal i laboral o la utilització diferenciada de l'espai per distinció de gènere i característiques físiques.

Estadísticament, la major part del treball d'atenció no remunerat és assumit per dones. No obstant això, hi ha hagut un increment de la participació femenina en el sector productiu. La duplictat de treball remunerat i no remunerat determina les necessitats de les dones en relació a l'espai públic, el transport, els equipaments, els llocs d'ocupació i comerç, i l'habitatge.

Les persones que no assumeixen tasques d'atenció fan un ús més limitat de la ciutat, concentrat a acudir als llocs d'ocupació i oci en determinats horaris fixos. Mentre que les dones, a càrrec de les tasques d'atenció, es troben més habitualment amb els obstacles i entrebancs quotidians que presenten les ciutats, com són els temes d'accessibilitat.

“Les investigacions realitzades fins ara en diversos països coincideixen en un fet: les pautes de mobilitat de dones i homes són diferents. Les dones tenen un menor accés al cotxe i, per això, depenen del transport públic en major proporció que els homes, realitzen més desplaçaments amb xiquets/etes o van més sovint carregades, i viatgen més fora dels horaris punta (en part, pel fet que moltes tenen treballs a temps parcial).

El disseny de les infraestructures de mobilitat, fet des de pautes suposadament universals, valora clarament els viatges laborals per damunt de qualsevol altre motiu de desplaçament” (Manual de anàlisi urbana, País Basc).

A més, encara avui, les dones són les que majoritàriament assumeixen les tasques d'atenció a les persones, per la qual cosa tenen més dificultats de desplaçament per a compatibilitzar el treball remunerat amb el domèstic, i es troben amb més limitacions d'accessibilitat en el transport públic.

L'urbanisme i l'arquitectura han sigut professions amb escassa representació femenina, i, doncs, les dones han tingut poca capacitat d'incidir en la presa de decisions urbanes. No obstant això, les tasques derivades del treball reproductiu han provocat que les dones siguen les màximes usuàries i coneixedores dels espais quotidians. Per això, la seua participació i experiència és imprescindible en aquest camp.

Existeixen encara obstacles per a la participació real de dones en els processos participatius de la ciutadania, producte de la divisió sexual del treball en la llar, la falta de temps per superposició d'activitats i la desconfiança pròpia a saber sobre temes urbans.

Font: SET PER A INTRODUIR LA PERSPECTIVA DE GÈNERE EN EL PROCÉS URBÀ

https://politicaterritorial.gva.es/documents/168489756/0/SET_vlc_link.pdf/9dddfa0e-58af-461c-aec6-bd616507502b

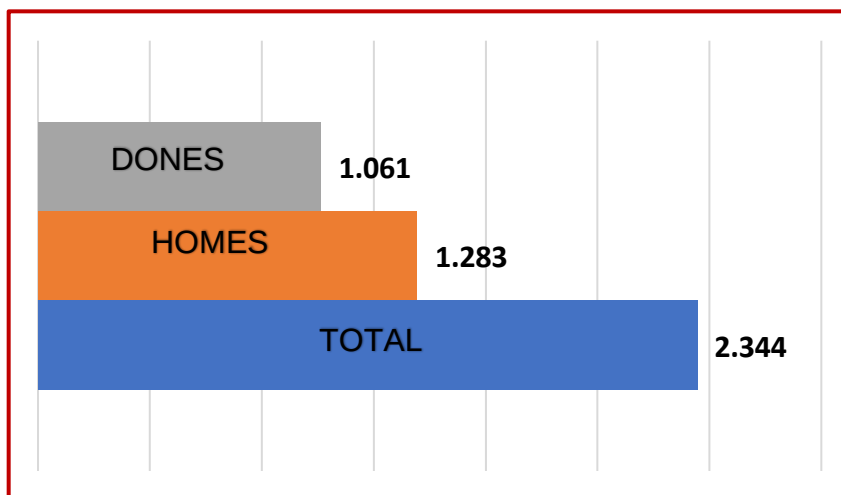
Com s'assenyala en la Carta Europea de la Dona a la Ciutat (1995) “El marc de vida a la ciutat influeix i determina la realitat quotidiana dels seus habitants, homes i dones, però especialment a les dones perquè moltes tenen doble jornada de treball i depenen per això més de la qualitat dels serveis urbans i de les opcions adoptades per al transport i el medi ambient”

Les persones tenen diferents necessitats en relació amb l'espai urbà derivades dels rols de gènere que assumeixen en la seua vida quotidiana. Moltes vegades és visibilitzar a les dones només quan s'analitza l'exclusió social, la pobresa, la precarietat laboral, la bretxa digital o la violència de gènere. Amb això, no es consideren les desigualtats existents en altres àmbits quotidians que no impliquen situacions vulnerables, com la conciliació de la vida personal i laboral o la utilització diferenciada de l'espai per distinció de gènere i característiques físiques.

La major part del treball de cura no remunerada és assumit per dones. No obstant això, hi ha hagut un increment de la participació femenina en el sector productiu. La duplictat de treball remunerat i no remunerat determina les necessitats de les dones en relació amb l'espai públic, el transport, els equipaments, els llocs d'ocupació i comerç i l'habitatge. Les persones que no assumeixen tasques de cura fan un ús més limitat de la ciutat, concentrat a acudir als llocs d'ocupació i oci en determinats horaris fixos. Mentre que les dones, al càrrec de les tasques de cura, es troben més habitualment amb els obstacles i dificultats quotidianes que presenten les ciutats, com són els temes d'accessibilitat.

Al gràfic s'observa els titulars de permisos de conducció diferenciada per sexe, en l'últim any que es tenen dades (2018). També cal considerar que per educació les dones més majors de la població no disposen de permís de conduir, per tant, depenen de la seua parella, familiar, amigues o amics, etc., per a poder desplaçar-se per la població, és per això que les dones més majors realitzen més desplaçaments a peu, que els homes que disposen de permís de conduir.

Del total de permisos de conduir 2.344 el grup de dones són 1.061 i el d'homes de 1.283

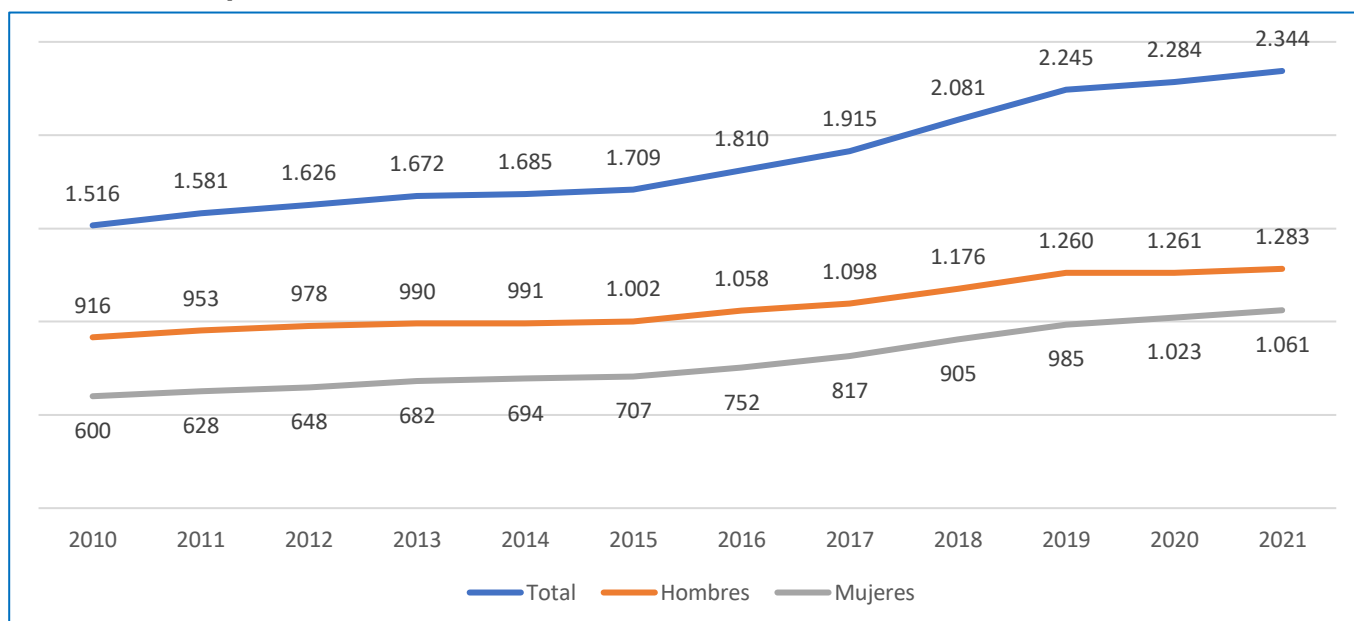


Les dones passen per etapes de la seua vida, on necessiten millors solucions de mobilitat i accessibilitat, per exemple, durant l'embaràs, quan assumeixen la criança de les seues filles o fills, ja que continuen assumint majoritàriament aquest rol, un carro de bebè pot ser difícil de desplaçar quan les voreres estan en males condicions o no disposen de qual d'accés per a realitzar la

transició de vorera a vorera, entrada a Centre de Salut, guarderia, col·legis, etc.

Per tant, totes les dones independentment del seu tram d'edat, i a causa dels rols que han o els han fet assumir en aquesta societat, pateixen més els problemes de mobilitat i accessibilitat quan transiten a peu per la població.

Evolució dels permisos de conduir entre dones i homes

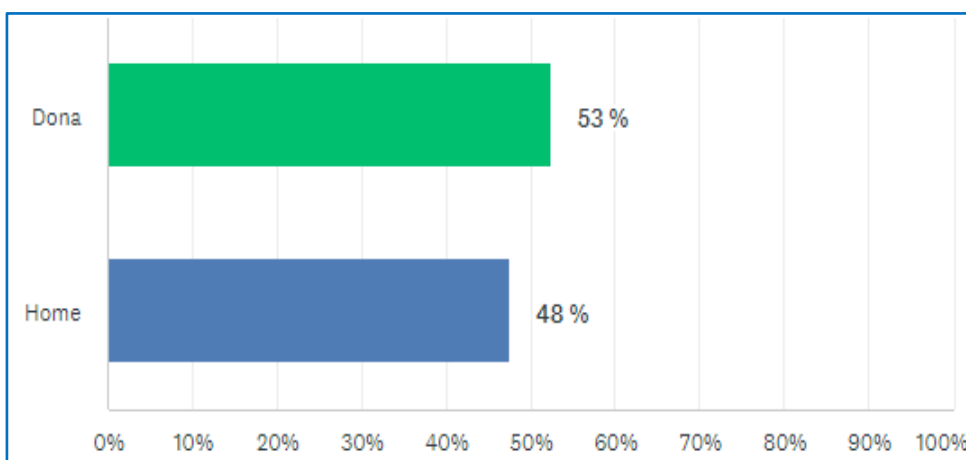


Gràfica d'elaboració pròpia amb dades estadístiques del Ministeri d'Interior.

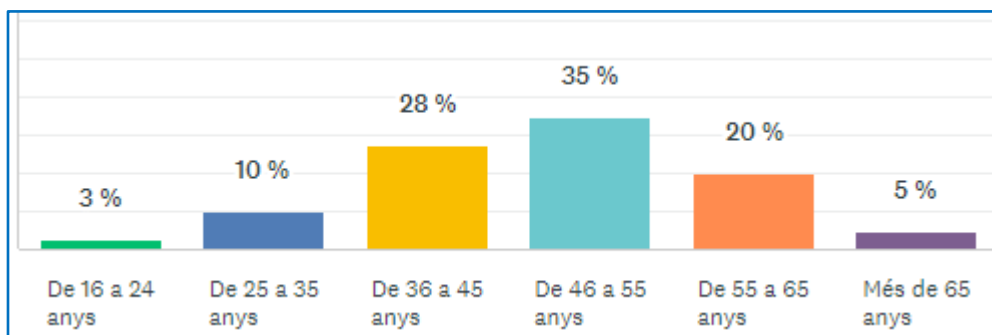
L'any 2010 la diferència entre homes i dones que disposaven de permís de conduir era de 316 persones a favor dels homes, l'any 2021 la diferència era de 222, van reduir les diferències.

El tant per cent de dones que tenen permís de conduir és d'un 45% enfront del 55% dels homes.

De quin sexe és? Cal valorar la participació igualitària.



La participació de les dones (un 53%) ha estat superior a la dels homes (un 48%).



Gràfiques d'elaboració pròpia amb dades de les enquestes i treball de camp

El grup d'edat compres al tram entre els 46 a 55 anys ha sigut el més participatiu, les que menys han participat han sigut les menors de 24 anys i les majors de 64 anys.

Normativa autonòmica igualtat

En 2019 es realitza la modificació de la LOTUP, integrant en el seu article 13: Cohesió social, perspectiva de gènere i urbanisme.

Les polítiques i plans de les administracions públiques en matèria d'urbanisme i ordenació del territori han d'incloure mesures adscrites a fer efectiu el principi d'igualtat entre les persones. En aquest sentit, la perspectiva de gènere s'ha d'incloure en el disseny, definició i execució del planejament urbanístic i complir amb els criteris de l'annex X d'aquesta llei i, com a mínim, amb els següents elements clau:

- La interrelació, proximitat i combinació dels usos per a fer confluïr les quatre esferes de la vida quotidiana—productiva, reproductiva, política i personal i atorgar-los el mateix valor.
- La sostenibilitat com a eix que, de manera transversal, impregna tot l'urbanisme que ha d'anar amb compte del mitjà: aigua, energia, contaminació, sòl, residus, medi natural, zones verdes o espais naturals.
- Emprar el concepte de ciutat com a model urbà, és a dir, que l'espai urbà, mobilitat, transport públic, accessibilitat, seguretat, equipament i disseny dels habitatges estan en funció de les persones i la vida quotidiana.
- Garantir el dret d'informació de la ciutadania i dels col·lectius afectats, així com fomentar la participació ciutadana en totes les fases, tenint especial cura d'incloure tant la paritat com la diversitat en tots els vessants, inclosa la participació de la infància. Cal prioritzar criteris inclusius i afavorir l'equitat en l'accés als serveis i infraestructures urbanes.
- L'ús de llenguatge inclusiu en la redacció dels documents i l'adaptació del llenguatge en els processos participatius per a fomentar la inclusió.

Com annex a este PMUS s'exposa el set per a introduir la perspectiva de gènere en el procés urbà realitzat per Servei de Planificació Econòmica i Regeneració Urbana. Direcció General d'Habitatge, Rehabilitació i Regeneració Urbana

Els senyals de trànsit en les quals la Fiscalia veu masclisme.

La Fiscalia General de l'Estat ha censurat el masclisme d'algunes senyalitzacions de Trànsit per situar a la dona en «una situació de dependència i subordinació», com aquella en la qual apareix seguint a un home senderista o també la d'un xiquet que porta de la mà a una xiqueta, que va darrere, al col·legi.

Es tracta d'una de les consideracions que inclou en la Memòria Anual del Ministeri Públic corresponent a l'any 2019, en l'apartat que analitza la perspectiva de gènere i la seguretat viària.

La Fiscalia realitza una sèrie d'aportacions, «per descomptat no inèdites», sobre la mobilitat des de la perspectiva de gènere, perquè, «tot i que s'han fet progressos», insisteix que «encara perviuen les senyalitzacions contràries als principis d'igualtat».



En particular, denuncia que hi ha senyals de trànsit que representen a un home com a vianant o com a conductor; i altres relatives a cura de persones o a l'àmbit domèstic assenyala que és una dona la representada.

També aquelles en la qual «una dona apareix en una situació de dependència i subordinació» com per exemple la d'una dona que segueix a un home senderista o, fins i tot, aquella d'un xiquet que porta de la mà a la xiqueta, que va darrere, tots dos al col·legi.

Anàlisi DAFO

Diagnòstic global, que consisteix en una descripció de la problemàtica existent en matèria de mobilitat.

Anàlisi DAFO (Debilitats, Amenaces, Fortaleses, Oportunitats).

Debilitats

- Deficient proporció entre voreres i calçada al casc antic.
- Espai públic dominat pel vehicle privat.
- Voreres amb una amplària insuficient, sobretot al casc antic.
- Algunes interseccions amb poca visibilitat i amb senyalització insuficient.
- Índex de motorització alt.
- Falta de guals a les voreres per millorar l'accessibilitat.
- Falta de passos de vianants.
- Accessibilitat dolenta d'alguns carrers per a persones amb mobilitat reduïda.
- Mancança de carrers on està regulat l'estacionament.
- Places o parcs infrautilitzats.
- Mala visibilitat de les places per a persones amb mobilitat reduïda.
- Estacionament indisciplinat.
- Carrers amb pendents pronunciades degut a l'orografia del terreny.
- Fragmentació urbana, municipi de Serra i urbanització Porta-Coeli.
- Problemes d'estacionament.
- Problemes d'accessibilitat a les vivendes.
- Pavimentació del nucli antic poc accessible.

Amenaces

- Limitat ús del transport públic i predomini de l'ús del vehicle privat.
- Sedentarisme de la població, cultura de l'automòbil.
- Permissibilitat als vehicles que estacionen de manera indiscriminada.
- Incomprensió social a accions amb tendència a reduir les places d'estacionament en via pública en detriment de la creació de noves zones per a la mobilitat per als vianants i ciclista.
- No disposa de connexió ferroviària
- Baixa utilització de vehicles elèctrics.
- Motorització elevada, gran dependència del cotxe per als desplaçaments fora Serra.
- Envelliment de la població.
- Hi ha un sector urbanitzat en edificacions amb perill d'abandonament i estat decadent.
- Despreniments en zones específiques.
- Travessia que passa pel mig del nucli urbà.

Fortaleses

- Aposta per part del consistori en l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.
- Poc trànsit dins del nucli urbà.
- Absència de problemes de congestió.
- Disposa d'una estació de càrrega per a vehicles elèctrics dins del nucli urbà.
- Bona il·luminació artificial.
- Municipi de tamany reduït que afavoreix que els desplaçaments dins del municipi es realitzen la majoria a peu.
- Baixa contaminació acústica i bona qualitat mediambiental.
- La dotació d'espais públics i el condicionament del viari per als vianants existent, contribuiria a la millora de la mobilitat per als vianants.
- Entre els xiquets i xiquetes de la població és comú el desplaçament a peu al col·legi.
- Clima favorable per al desplaçament a peu per les escasses precipitacions, però desfavorable des del punt de vista de les temperatures caloroses a l'estiu.
- Respecte de la majoria de conductors als límits de velocitat, dins del municipi.
- Bona oferta d'infraestructures per a l'esport i l'oci.

Oportunitats

- Posada en marxa de les accions i propostes extretes de l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).
- Adherit al PACES
- Ordenances de mobilitat un marc apropiat per a les actuacions que vulga realitzar l'Ajuntament.
- Màxim aprofitament dels espais públics i orientar el seu ús cap al seu valor social i col·lectiu.
- Aprofitament de la demanda social per a la implementació de campanyes de conscienciació mediambiental i d'eficiència energètica.
- Aprofitar el potencial de les xarxes socials i la tecnologia per a millorar la qualitat de vida de la ciutadania.
- Carrers que permeten dotar d'arbres de grandària mitjana propis de climes càlids.
- Modernització dels vehicles per elèctrics o híbrids.
- La majoria dels desplaçaments que es fan en cotxe dins del municipi són de menys d'1 quilòmetre, i es poden canviar en desplaçaments a peu o en bicicleta.
- Augmentar el número de carrers Serra amb estructura de plataforma única.

FASE III. PLA D'ACCIÓ



PLA D'ACCIÓ

Algunes de les accions a realitzar per assolir objectius generals del PMUS són:

La mobilitat a peu i la seguretat dels vianants

Objectius

- ✓ Garantir un repartiment de l'espai viari més equitatiu.
- ✓ Atorgar als desplaçaments a peu un paper protagonista en la mobilitat urbana amb l'objectiu d'afavorir un entorn urbà més tranquil i segur.
- ✓ Millorar la seguretat viària i reduir els riscos d'accidents.
- ✓ Donar prioritat als sectors d'edat més dèbils i amb major risc de patir un accident (xiques i xiquetes, majors, persones amb mobilitat reduïda)
- ✓ Aconseguir un espai públic per a tota la ciutadania, siga el que siga el seu grau de mobilitat i accessibilitat, perquè puga desplaçar-se sense barreres arquitectòniques o urbanístiques.
- ✓ Afavorir les relacions socials i la convivència ciutadana tot fomentant el contacte humà i potenciant la vida comercial i lúdica Serra.

La mobilitat en vehicles motoritzats i la seguretat dels conductors

Objectius

- ✓ Reduir l'ocupació extensiva i intensiva de l'espai viari públic per part dels vehicles privats.
- ✓ Fomentar una mobilitat més tranquil·la i segura per al conjunt de la ciutadania.
- ✓ Crear un entorn urbà més tranquil que fomenti la relació humana.
- ✓ Disminuir el consum d'energia, les emissions contaminants i el soroll associats al trànsit.
- ✓ Adaptar la velocitat dels vehicles a les característiques de la xarxa viària.
- ✓ Regular i fer respectar les zones d'estacionament per càrrega i descàrrega de mercaderies.

La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes

Objectius

- ✓ Considerar la bicicleta com un mitjà de transport urbà, no només com un element lúdic.
- ✓ Facilitar l'aparcament de la bicicleta per a totes aquelles persones que la utilitzen com a mitjà de desplaçament habitual per al municipi.
- ✓ Fomentar, per mitjà de l'actuació pedagògica municipal, l'ús de la bicicleta.
- ✓ Reduir l'ús del vehicle de motor privat.
- ✓ Reduir les emissions contaminants i el soroll.
- ✓ Contribuir a la pacificació del trànsit dins del municipi.

L'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana

Objectius

- ✓ Planificar i ordenar el municipi i l'espai urbà d'acord a les necessitats de transport i mobilitat dels ciutadans i de la diversitat d'activitats.
- ✓ Establir prioritats sobre els conceptes de proximitat i accessibilitat sobre els de mobilitat o transport.
- ✓ Impulsar actuacions que preserven el dret a l'accessibilitat de tots els ciutadans i usuaris de l'espai públic.
- ✓ Garantir una mobilitat tranquil·la, segura i respectuosa amb la salut de les persones i la qualitat del medi urbà, amb criteris d'eficàcia i eficiència.

La millora de la qualitat ambiental urbana

Objectius

- ✓ Millorar la qualitat ambiental urbana mitjançant la reducció de les emissions contaminants i del soroll.
- ✓ Disminuir les emissions contaminants procedents del trànsit rodat.
- ✓ Contribuir a la reducció del soroll provocat per la circulació de vehicles de motor.
- ✓ Avançar en l'ús de tecnologies i fonts d'energia més netes que no generen emissions contaminants, amb l'objecte d'avançar en la progressiva millora de l'ambient urbà.
- ✓ Crear un entorn urbà de qualitat, més habitable i saludable.

Propostes d'Actuació

A continuació es realitzen propostes concretes per a objectius específics.

Proposta número 1.- MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT DELS PASSOS DE VIANANTS I CREACIÓ DE NOUS

A escala general a tot el municipi els passos de vianants no tenen els guals per realitzar la transició de vorera a vorera i altres es troben en males condicions.

Descripció

- Realitzar correctament guals a les voreres.
- Millorar l'estat de la via pública (forats, pendents, etc).
- Repintar els passos que tinguen necessitats perquè tinguen una millor visibilitat i per tant, augmentar la seguretat.
- Senyalitzar-los amb senyals verticals i realitzar els guals per a l'accessibilitat sobretot aquells que es troben en vies importants com **carrer de València i Sagunt, travessia Sant Francesc, urbanització als voltants de l'avinguda de la Deula.**
- Creació de nous passos de vianants sobretot al voltant de l'escola.

Objectius

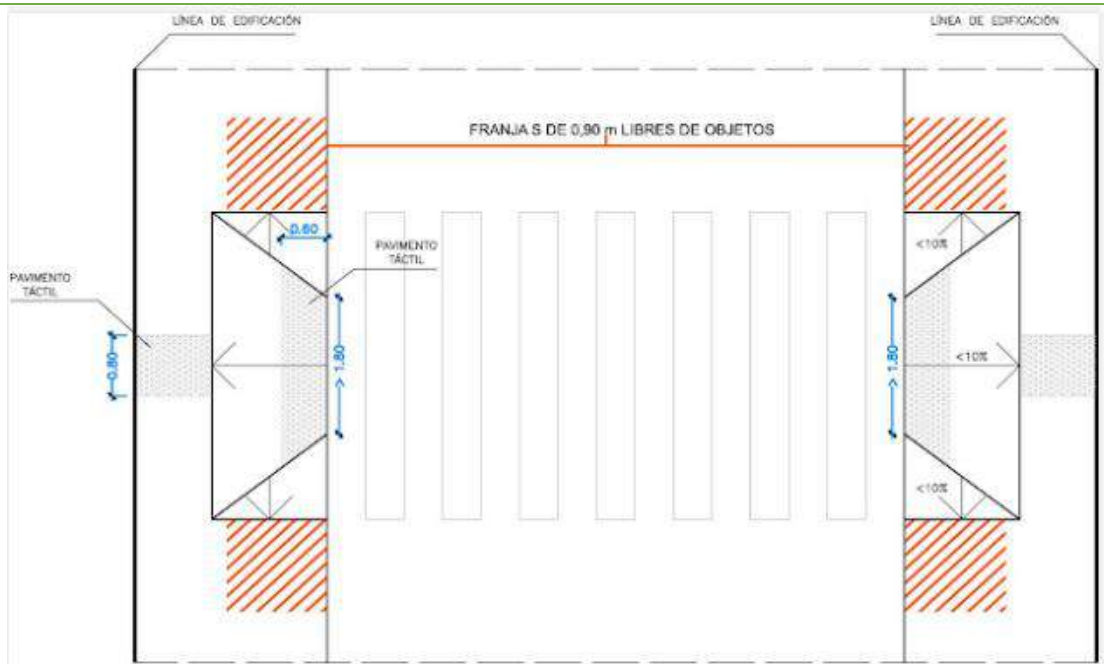
- Millorar l'accessibilitat i la mobilitat per al vianant, sobretot per a persones amb mobilitat reduïda.
- Millorar la continuïtat longitudinal i transversal dels vianants

Prioritat Alta

Agents implicats Ajuntament Serra

Pressupost 1.800 €

Exemple



Proposta número 2.- MILLORA PLACES D'ESTACIONAMENT PER A PERSONES USUÀRIES DE VEHICLES AMB MOBILITAT REDUÏDA

Descripció	A escala general de tot el municipi les places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda tenen una mancança quant a senyalització es refereix. • Pintar amb pintura viària blava per a delimitar-les. • Si la plaça està assignada a algun veí o veïna en concret, cal col·locar un senyal amb la matrícula del vehicle assignat. • Cal que aquests espais tinguin un accés per als vianants i que estiguen adequadament comunicats amb la via pública. • Instal·lació de senyalització vertical. Les places per a persones amb mobilitat reduïda han d'estar senyalitzades de forma prou visible, incloent el símbol corresponent i el missatge de prohibit aparcar a altres persones sense discapacitat. • Les dimensions d'aquestes zones d'estacionament no poden ser inferior a 3,60 metres.
Objectius	• Donar més visibilitat a les places d'estacionament. • Facilitar a les persones que necessiten la plaça ubicar-la més prompte. • Si s'assigna la plaça a un vehicle concret evita que altre vehicle estacione en ella i evita algun possible conflicte. • Si s'assigna la plaça a un veí front al seu domicili millora la qualitat de vida per al ciutadà.
Prioritat	Alta
Agents implicats	Ajuntament Serra
Pressupost	Ho poden realitzar els treballadors de l'Ajuntament, per la qual cosa el pressupost només entraria el material d'obra necessari per a la seua realització. • Pintura viària homologada (25 litres). 30-80 € • Senyalització amb refractari (Alta Qualitat). A partir de 60 € unitat.
Exemples	

Proposta número 3.- PASSOS SOBRE ELEVATS

Descripció	Es necessita l'actuació sobre els passos sobre elevats als carrers de València i Sagunt • Cal senyalitzar-los amb senyals verticals • Manteniment de la pintura viària • Si es volen fer servir també com a passos de vianants cal senyalitzar-los també com a tal i realitzar els guals correctament
Objectius	• Millorar la mobilitat, el pas al vianant i fer un poble més accessible. • Millorar la visibilitat • Millorar la seguretat dels conductors
Prioritat	Alta
Agents implicats	Ajuntament Serra
Pressupost	Ho poden realitzar els treballadors de l'Ajuntament, per la qual cosa el pressupost només entraria el material d'obra necessari per a la seua realització. • Pintura viària homologada (25 litres). 30-80 € • Senyalització amb refractari (Alta Qualitat). A partir de 60 € unitat.
Exemples	 

Proposta número 4.- REGULAR L'ESTACIONAMENT AMB SENYALITZACIÓ

Descripció

Molts carrers del municipi no tenen regulat l'estacionament de vehicles per mitjà de senyalització. Es creu necessari en els carrers: Av. De la Serra, Vista Bella, Rector Aliaga, Era, Av. Potrillos.

- Instal·lació de senyalització regulant l'estacionament.

Objectius

- Impedir que en carrers estrets de dos sentits de circulació s'estacione als dos costat podent aixina crear algun conflicte o colp
- Millora de la mobilitat.
- Que el vehicle privat no ocupe més del 90 % de la via pública.
- Alliberar alguns carrers.

Prioritat

Alta

Agents implicats

Ajuntament Serra

Pressupost

Ho poden realitzar els treballadors de l'Ajuntament, per la qual cosa el pressupost només entraria el material d'obra necessari per a la seua realització.

Senyalització amb refractari (Alta Qualitat). A partir de 60 € unitat.

Exemple



Exemple del carrer Ametlar

Proposta número 5.- RETIRAR O SOLUCIONAR ELS ELEMENTS O MOBILIARI URBÀ QUE DIFICULTA EL TRANSIT DE VIANANTS EN LES ZONES DE PAS

Descripció

Hi ha diversos carrers en el municipi on en les seues voreres hi ha instal·lats diferents elements que impedeixen el pas a les persones, dificulten la mobilitat a persones de mobilitat reduïda, ja que deixen un pas per al vianant en alguns casos inferiors als 50 centímetres.

El més destacats són els fanals que trobem a les voreres del carrer Polígon 35, urbanització Porta-Coeli.

Molts d'aquests carrers tenen unes voreres amb mides per damunt d'1,20 d'amplària, però amb els fanals es veu molt reduïda el seu pas

Objectius

- Millorar la mobilitat, el pas al vianant i fer un poble més accessible.
- Respectar l'amplària de les voreres
- Afavorir els desplaçaments a peu.

Prioritat

Alta

Agents implicats

Ajuntament Serra

Pressupost

Valorar

Exemple



Proposta número 6.- MILLORA DE LES INTERSECCIONS

Descripció	• Millora de la senyalització de les interseccions. • Renovació de la senyalització vertical, substituint els senyals que han perdut visibilitat (color i lluentor). • Col·locar bé la senyalització. Algunes estan doblades o col·locades en llocs amb poca visibilitat. • Repintar la senyalització horitzontal que es trobe en mal estat. • Col·locació de senyalització vertical on no hi ha. • Col·locació d'espill convex on siga necessari
Objectius	• Fer les interseccions més segures. • Deixar clar la prioritat en cadascuna d'elles. • Evitar accidents.
Prioritat	Alta
Agents implicats	Ajuntament Serra
Pressupost	Senyalització amb refractari (Alta Qualitat). A partir de 60 € unitat. Pintura viària homologada (25 litres). 30-80 € Espill convex 100-250€

Proposta número 7.- MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ

Descripció	• Renovació de la senyalització vertical, substituint els senyals que han perdut visibilitat (color i brillo). • Col·locar bé la senyalització. Algunes estan doblades o col·locades en llocs amb poca visibilitat.
Objectius	Els senyals han de cridar l'atenció dels usuaris als quals està destinat el missatge específic; donar a conèixer el risc amb suficient anticipació (en el cas dels senyals preventives) informar sobre l'acció específica per a cada cas; ser prou clares per a conduir a una interpretació única; i estar situades de tal manera que puguin ser observades o interpretades per la població a la qual estan destinades.
Prioritat	Alta
Agents implicats	Ajuntament Serra i Policia Local
Pressupost	Senyalització amb refractari (Alta Qualitat). A partir de 60 € unitat.

Proposta número 8.- MILLORA DE LA SEGURETAT DAVANT DELS DESPRENIMENTS

Descripció

Instal·lació de malles antidespreniments en punts del municipi on el terreny muntanyós estiga junt a les voreres o calçades.

Trams del carrer de València, Av de la Serra, carrer Oronet, carrer Rector Aliaga.

Objectius

- Augmentar la seguretat de vianants i conductors
- Millorar la mobilitat, el pas al vianant i fer un poble més accessible.

Prioritat

Alta

Agents implicats

Ajuntament Serra

Pressupost

Exemples a Serra



Exemples d'instal·lacions



Proposta número 9.- CREATIÓ DEL CAMÍ SEGUR A L'ESCOLA

Descripció	- Promocionar i adequar el terreny perquè els xiquets es desplacen de la forma més autònoma possible al col·legi: - Senyalització entorn escolar. - Programes educació viària per mitjà de la policia. - Millorar la seguretat al voltant del col·legi. - Definir rutes segures - Creació nous passos de vianants
	- Potenciar els desplaçaments a peu. - Incrementar seguretat en els entorns dels centres. - Conscienciar a la població en general.
Objectius	
Prioritat	Mitjana
Agents implicats	Col·legi, Policia Local, Ajuntament, Ampa.
Pressupost	Millorar senyalització 50 €/unitat.
	Senyalització horitzontal per a marcar el camí
Exemple	Formació a l'alumnat per part de la Policia Local: 0 €
	Entrada segura al col·legi: Ja està en marxa
	Reunions i posades en comú entre tots els agents implicats 0 €

Proposta número 10.- CREAR MÉS CARRERS AMB SISTEMA DE PLATAFORMA ÚNICA	
Descripció	Continuar amb la creació de carrers o zones específiques amb estructura de plataforma única. Carrers com Sant Josep, Verge dels Àngels, Les Eres, Barranquet. Que suporten més trànsit tant de persones com de vehicles i que tenen voreres intransitables per als vianants.
Objectius	• Garantir un repartiment de l'espai viari més equitatiu. • Donar als desplaçaments a peu un paper protagonista en la mobilitat urbana amb l'objectiu d'afavorir un entorn urbà més tranquil i segur. • Millorar la seguretat viària i reduir els riscos d'accidents.
Prioritat	Mitjana
Agents implicats	Ajuntament Serra
Pressupost	Amb mitjans propis de l'ajuntament difícil d'afrontar, s'haurà de realitzar-ho a través de subvencions dels diferents estaments.

Proposta número 11.- CAMPANYES DE CONSCIENCIACIÓ	
Descripció	• Campanyes de promoció de mobilitat sostenible a través de xarxes socials, díptics, xarrades, activitats. • Conscienciar als ciutadans perquè facen ús responsable del vehicle privat. • Conscienciar perquè es faça més ús de la bicicleta. • Fomentar compartir vehicle per a anar al treball. • Fomentar l'ús del transport públic. • Fomentar l'ús dels pàrquings públics.
Objectius	• Disminuir les emissions contaminants. • Reduir el sedentarisme. • Millorar la qualitat ambiental. • Crear consciència a la ciutadania. • Potenciar transport públic.
Prioritat	Mitjana
Agents implicats	Ajuntament Serra, Policia Local, Diputació de València, Generalitat Valenciana
Pressupost	Acollir-se a les subvencions que permeten la difusió per a aquesta mena de campanyes en forma de fullets, tríptics i de manera gratuïta a xarxes socials.

Proposta número 12.- CREACIÓ I CONDICIONAMENT DE PÀRQUINGS PÚBLICS

Descripció

Millora i condicionament dels estacionaments que ja hi ha, alguns d'ells són cessions per parts de particulars, però si no es pot asfaltar, es deu realitzar actuacions de manteniment i de millorar-los per a previndre els forats.

Recerca de nous solars per la creació de nous estacionaments, per poder anar retirant places de dins del nucli urbà i recuperar els carrers per a les persones.

Objectius

- Millorar l'oferta d'estacionament
- Comoditat per als usuaris
- Serien més utilitzats i pot reduir el número de cotxes estacionats als carrers dins del nucli urbà
- Menys contaminació mediambiental i acústica, ja que els usuaris no busquen lloc per dins del nucli urbà

Prioritat

Mitjana

Agents implicats

Ajuntament Serra

Pressupost

Proposta número 13.- CREACIÓ DE ZONES PER A VIANANTS

Descripció

Transformar el centre urbà en zona per a vianants. Es recomana realitzar proves en dies i hores concretes. Es pot començar amb el tall al tràfic rodat algun dia del cap de setmana, en una franja horària específica. Amb el tall del carrer Sant Josep s'eliminarà el trànsit en la zona centre del municipi com són els carrers Plaça Constitució, carrer Verge dels Àngels, les Eres i Barranquet, que és on es concentra la zona d'oci i comercial del municipi.

Objectius

- Millora de la mobilitat a peu del municipi
- Recuperar espai per a les persones
- Possibilitat de realitzar diferents esdeveniments als carrers (mercadets, jocs infantils, exposicions, tallers, etc)
- Menys contaminació mediambiental i acústica
- Major seguretat als carrers
- Afavorir el turisme cultural

Prioritat

Mitjana

Agents implicats

Ajuntament Serra

Pressupost

Proposta número 14.- NOVA RUTA / RUTA ALTERNATIVA PER A LES BICICLETES

Descripció

A través del carrer Montealegre es podria dissenyar una ruta ciclista per tal d'evitar que les bicicletes circularen per la travessia (carrers València i Sagunt), podria reduir el perill de que els vehicles a motor i les bicis compartiren calçada i milloraria la relació amb els vianants, que en l'enquesta és una de les queixes més observades. La perillositat de les bicicletes circulant per la travessia principal.

Es podria instal·lar senyalització a les entrades del municipi per la travessia per a indicar a les bicicletes la nova ruta cap al port de l'Oronet i reforçar-ho amb pintura viària.

Objectius

- Millorar la seguretat de ciclistes, vianants i conductors
- Evitar accidents en calçades compartides entre vehicles de motor i bicicletes
- Evitar atropellaments
- Reduir trànsit per la travessia

Prioritat

Mitjana

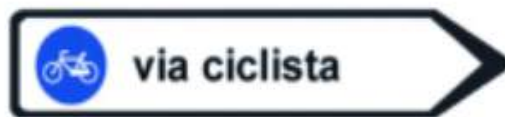
Agents implicats

Ajuntament Serra

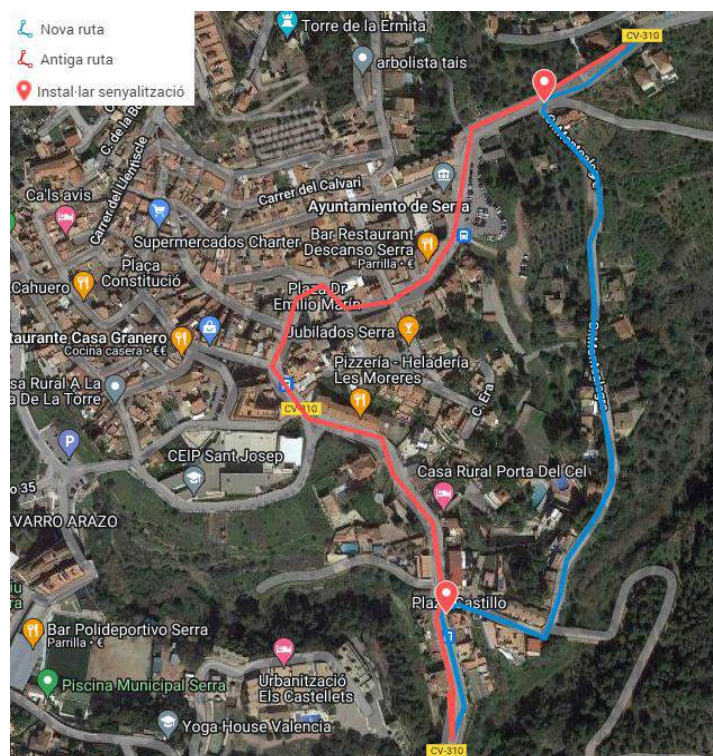
Pressupost

Senyalització amb refractari (Alta Qualitat). A partir de 60 € unitat.
Pintura viària homologada (25 litres). 30-80 €

Exemple



Exemple senyalització



Les propostes realitzades s'han basat en les debilitats i les amenaces del municipi que s'han analitzat durant tot el PMUS. El municipi es troba en continu canvi millorant cada vegada més carrers i adaptant-los a la plataforma única, s'hauria de seguir amb aquesta línia i per descomptat la conscienciació a la ciutadania per a avançar en els pròxims anys en el que a mobilitat sostenible es refereix.

Les propostes realitzades són en la seua majoria d'un pressupost baix i assumible per a l'Ajuntament o per accions subvencionables, dins ja del bon estat del municipi i de les possibilitats d'aquest. No s'ha volgut desenvolupar la creació de grans projectes costosos i que normalment no es poden realitzar.

Cronograma per al desenvolupament de les diferents línies d'actuació

PROPOSTA	DESCRIPCIÓ	ANY 2022	ANY 2023	ANY 2024	ANY 2025	ANY 2026
Núm.1	MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT DELS PASSOS DE VIANANTS I CREACIÓ DE NOUS					
Núm. 2	MILLORA PLACES D'ESTACIONAMENT PER A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA					
Núm. 3	PASSOS SOBRE ELEVATS					
Núm. 4	REGULAR L'ESTACIONAMENT					
Núm. 5	RETIRAR ELEMENTS DE LES ZONES DE PAS					
Núm. 6	MILLORA DE LES INTERSECCIONS					
Núm. 7	MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ					
Núm. 8	MILLORA SEGURETAT DESPRENIMENTS					
Núm. 9	CREACIÓ DEL CAMÍ SEGUR A L'ESCOLA					
Núm. 10	CREACIÓ DE MÉS CARRERS DE PLATAFORMA ÚNICA					
Núm. 11	CAMPANYES DE CONSCIENCIACIÓ					
Núm. 12	CREACIÓ I CONDICIONAMENT DE ESTACIONAMENTS PÚBLICS					
Núm. 13	CREACIÓ ZONA DE VIANANTS					
Núm. 14	NOVA RUTA PER A LES BICICLETES					

Totes les actuacions són susceptibles de realitzar-se durant tots els anys, ja que són actuacions de millora, manteniment i conscienciació.

Seguiment del PMUS

Una vegada elaborat el PMUS és fonamental la seua execució per a avançar cap a una mobilitat més sostenible. La bateria de mesures d'actuació a implantar ha de tindre un seguiment per a aconseguir els objectius marcats.

El seguiment i avaluació permet a l'ajuntament examinar el progrés i impacte del projecte, establir la viabilitat dels objectius, i identificar i anticipar els problemes, permetent-los així prendre les mesures necessàries per a evitar-los o resoldre'ls.

El seguiment i control es realitzarà des de les diferents Regidories del municipi, així com els tècnics municipals, que han d'informar-se i així ho fan diàriament de les diferents ajudes i subvencions que es publiquen en totes les administracions i poder optar a aconseguir les que millor quadren en el projecte i línies de treball del municipi Serra.

Complir les dates marcades de les diferents ajudes i/o subvencions és molt important per a poder optar a rebre-les i realitzar seguiment perquè es complisquen les dates de resolució i finalització dels treballs o activitats subvencionades.

Amb el quadre de la Cronologia, cal fer Seguiment i Control de tots els projectes, i vore si van complint-se els objectius.

Els indicadors de seguiment són la quantificació dels resultats que vagen obtinguen-se.

- S'ha de realitzar una traçabilitat del desenvolupament de cada projecte i actuació prevista per a constatar que s'està duent a terme, es a dir, controlar les activitats realitzades, estimar la seua contribució a l'assoliment dels objectius inicials, identificant possibles millores tant econòmiques, de materials i estructurals.
- Determinar quins han sigut els recursos utilitzats i amb quina intensitat, valorant la seua eficiència.
- Valorar els processos de gestió, i identificar millores a partir de l'experiència.
- Conèixer la valoració dels veïns i veïnes

Els índexs de seguiment seran els marcats per les dates que s'indiquen des de les diferents subvencions que el municipi haja aconseguit, per això és molt important marcar-se un calendari i/o cronograma per a complir totes les dates que des de les diferents administracions s'indiquen.

És molt important valorar l'índex de subvencions que s'han demanat i el tant per cent a les quals s'ha optat i el resultat obtingut, tant els positius, com els negatius, per a poder valorar perquè no s'ha aconseguit alguna i poder rectificar en pròximes actuacions.

El Cronograma, com a planificador de projectes, ens servirà com a control, per a veure l'índex de seguiment, així mateix, també és important la valoració que fan els ciutadans dels projectes i poder valorar les diferents línies en les quals està treballant l'ajuntament, quin és el seu grau de satisfacció, tot això es pot conèixer a través de les diferents enquestes que es realitzen a nivell off o en línia.

L'Ajuntament Serra està apostant per al foment de la participació ciutadana, la transparència i el bon govern, cal aprofitar aquesta situació, per tal de fer un seguiment de les opinions i idees de la ciutadania, la participació ciutadana és un vessant que des de les administracions públiques se li dona cada vegada més importància, cal aprofitar aquesta situació i estar sempre pendent de la demanda de veïns i veïnes del municipi.

El Cronograma, com a planificador de projectes, ens servirà com a control, per a veure l'índex de seguiment, així mateix, també és important la valoració que fan els ciutadans dels projectes i poder valorar les diferents línies en les quals està treballant l'ajuntament, quin és el seu grau de satisfacció, tot això es pot conèixer a través de les diferents enquestes que es realitzen a nivell off o en línia, amb el suport de:

Fitxa Tècnica per a l'Avaluació.

FITXA TÈCNICA PER A L'AVALUACIÓ DE LES ACTUACIONS I CONTROL DEL COMPLIMENT DELS OBJECTIUS	
PART 1: DESCRIPCIÓ DE L'ACCIÓ	
Regidoria	Regidoria encarregada de dur-lo a terme
Àrea	Quin àmbit correspon a l'acció a dur a terme
Objectiu específic	Indicar l'objectiu
Acció	Quina acció és?
PART 2: ESPECIFICACIÓ DE L'ACCIÓ	
Títol	
Descripció	Explicar l'acció, donant els màxims detalls, per iniciar-la.
Departament i Persones Responsables	Determinar els departaments i els responsables de l'acció.
Temporalitat de l'acció	Indicar quan comença l'acció, quan acaba, si es prenen mesures concretes, diversos anys o cada any.
Completat / Anual	Si s'ha acabat o cal tornar-ho a fer.
PART 3: GRAU DE COMPLIMENT DE L'ACCIÓ	
Total / Realitzat	Inici del mes i durada prevista.
Parcial	Inici mes i durada real.
Nul - Zero	Si no s'ha pogut complir el termini.
Pressupost estimat	Quin serà el cost per a l'Ajuntament?
Pressupost executat	Quin cost real té.
Resultats esperats	Quantificar els resultats esperats.
Resultats	Quantificar els resultats obtinguts.
Dificultats a l'hora d'executar l'acció	Indica si et trobes amb dificultats i de quin tipus.

Indicadors

MOBILITAT PER AL VIANANT		
INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
% desplaçaments a peu respecte al total de desplaçaments anuals	Augment	Enquestes futures
% desplaçaments escolars a peu	Augment	Enquestes futures
Actuacions de millora per al camí escolar segur	Augment	Ajuntament Serra
Carrers o zones exclusius per a vianants	Augment	Ajuntament Serra
% de voreres de menys de 1,5 metres d'amplària	Descens	Ajuntament Serra
% d'accidents amb vianants	Descens	Policia Local
Inversió econòmica en actuacions per millora de la mobilitat per al vianant	Augment	Ajuntament Serra

MOBILITAT BICICLETA		
INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
% desplaçaments en bicicleta respecte al total de desplaçaments anuals	Augment	Enquestes futures
Metres de carrils bici	Augment	Ajuntament Serra
Quantitat de viatges en bicicleta habitant/dia	Augment	Enquestes futures
Quantitat de bicicletes per vivenda	Augment	Enquestes futures
Quantitat de aparcabicis	Augment	Ajuntament Serra
% d'accidents amb bici	Descens	Policia Local
Inversió econòmica en actuacions per millora de la mobilitat ciclista	Augment	Ajuntament Serra

ACCESSIBILITAT		
INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
Instal·lació de senyalització per vehicles, vianants i ciclista	Augment	Enquestes futures
Quantitat de passos de vianants adaptats	Augment	Ajuntament Serra
Quantitat de places per a persones amb mobilitat reduïda	Augment	Ajuntament Serra

TRANSPORT PÚBLIC		
INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
Inversió econòmica en actuacions relacionades en la mobilitat en transport públic	Augment	Generalitat, Ajuntament Serra
Desplaçaments en transport públic	Augment	Enquestes futures

VEHICLE PRIVAT		
INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
Índex de motorització	Descens	Estadístiques municipals
% desplaçaments en vehicle privat respecte al total de desplaçaments anuals	Descens	Enquestes futures
Turismes per vivenda	Descens	Estadístiques municipals
% de la població amb vehicle privat	Augment	Estadístiques municipals
Aforament de trànsit	Descens	Aforament PMUS i aforaments futurs
Volum de contaminants	Descens	Conselleria d'agricultura, desenvolupament local i transició ecològica
Quantitat d'accidents relacionats amb vehicles privats	Descens	Policia Local
Inversió econòmica en actuacions relacionades en la mobilitat en vehicle privat	Augment	Ajuntament Serra

CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES

INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
Quantitat de places de càrrega i descàrrega existents abans i després del PMUS	Augment	Ajuntament Serra
% de homogeneïtzacions de les places de càrrega i descàrrega totals	Augment	Ajuntament Serra

ALTRES

INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
Ordenances que afavoreixen la mobilitat sostenible	Augment	Ajuntament Serra
Quantitat de campanyes de conscienciació respecte a la mobilitat sostenible	Augment	Ajuntament Serra
Quantitat de parcs i zones verdes	Augment	Ajuntament Serra
% d'actuacions en parcs i zones verdes	Augment	Ajuntament Serra
% d'actuacions en propostes per a la millora de la mobilitat	Augment	Ajuntament Serra
Quantitat de sancions per a l'estacionament indisciplinat i negligències relacionades amb la mobilitat	Descens	Ajuntament Serra i Policia Local
Quantitat d'accidents relacionats amb vehicles privats	Descens	Policia Local
Inversió econòmica en actuacions relacionades en la mobilitat en vehicle privat	Augment	Ajuntament Serra

PLA DE COMUNICACIÓ I PARTICIPACIÓ CIUTADANA



PLA DE COMUNICACIÓ I PARTICIPACIÓ CIUTADANA

D'acord amb la normativa vigent en matèria de transparència, bon govern i participació ciutadana, la Diputació de València assumeix plenament que la transparència, l'accés a la informació pública, les normes de bon govern, la participació i la col·laboració amb i des de la societat, la innovació pública i social, i la millora de la qualitat democràtica han de ser els eixos fonamentals de tota acció pública.

El Servei de Transparència de la Diputació de València té com a línies bàsiques d'actuació la creació d'una cultura de transparència i obertura en l'activitat pública.

Entre les funcions del servei, es troben les següents:

- Implementar la transparència informativa i la publicitat activa.
- Impulsar i desenvolupar el dret d'accés a la informació.
- Promocionar la reutilització de dades públiques.
- Promoure la participació activa de la ciutadania en els processos de presa de decisions.
- Estudiar, proposar i promoure mecanismes de govern obert en els municipis de la província de València.
- Desenvolupar la Llei de Transparència i gestionar el Portal de Transparència de la Diputació de València.



Aquesta filosofia cal aplicar-la a les accions que és desenvolupem als Ajuntaments de la Província de València.

El Pla de Comunicació garanteix la integració de les diferents realitats socials, tant de gènere, identitat, tipus de mobilitat, o procedència. Un altre dels valors imprescindibles serà la transparència, per a això hem posat a disposició de la ciutadania, diferents suports de comunicació bidireccional, tenint en compte criteris com la utilització d'instruments i un llenguatge accessible.

Es realitzaran enquestes a veïns i veïnes, també a les associacions i les empreses, perquè puguem expressar la seua opinió i aportar les seues idees.

La Participació Ciutadana és la incorporació, de forma transparent i ordenada, de les persones i la societat civil a la presa de decisions públiques, per tal d'apoderar-les.

Juntament amb la transparència i l'obertura de dades, conforma el govern obert, una nova forma de governar que transforma la relació entre els ciutadans i les administracions. La participació ciutadana ens permet obtenir unes relacions transparents entre l'Ajuntament Serra i la ciutadania, i implicar la societat civil en els objectius col·lectius.



Amb la participació ciutadana deliberem, estructuradament, sobre qüestions d'importància estratègica relacionades amb les polítiques i els serveis públics. Així, la presa de decisions que afecten la gestió pública es veu enriquida per la visió de la ciutadania, tant a títol individual com a títol col·lectiu. La participació ciutadana i el govern obert serveixen per a una millor governança.

La participació ciutadana serveix perquè les persones puguin col·laborar en l'elaboració, el seguiment i l'avaluació de les polítiques públiques de L'Ajuntament Serra.

Amb el Pla de Comunicació i Participació Ciutadana, es vol sensibilitzar a tots els veïns i veïnes Serra, de la importància d'aportar les seues iniciatives, les seues idees, per fer Serra un poble millor en tots els àmbits, des del mateix urbanisme, ja que és on la ciutadania conviu, en l'àmbit de la igualtat, educant al grup de població més jove de la importància de conviure en llibertat i igualtat, la cura del medi ambient, difondre els propòsits d'aconseguir els objectius marcats a l'Agenda 2030, per fer un món millor per a viure i conviure.

Els canvis que s'han anat produint en els últims temps porten el sector públic a replantejar-se el seu rol en dos direccions diferents: d'una banda, renunciant de vegades a la prestació directa dels serveis i encomanant-la al sector privat o no lucratiu (buscant més eficiència i més qualitat de servei i d'adaptació a l'usuari, o simplement cercant poder concentrar-se en altres vessants); de l'altra, assumint noves responsabilitats, com ara la dinamització de la comunitat local.

Per a una acció de govern eficaç, cal interpretar correctament la nova situació, identificar els canvis que afecten la mateixa acció de govern administració de drets i gestió de serveis i ajustar-la a les necessitats socials –explícites o no– de cada moment. L'ús intensiu de les TIC provoca canvis cada vegada més accelerats en les activitats humanes.

Els intercanvis de mercaderies a escala mundial i, sobretot, els fluxos d'informació a la mateixa escala en temps real i sense limitacions de continguts, facilitats per l'evolució i la convergència de la informàtica i les telecomunicacions, han provocat el fenomen de la globalització, amb els consegüents efectes sobre una economia, una cultura i, fins i tot, una demografia que fins ara tenien una base local, comarcal, comunitària i nacional.

Només aquests dos elements, la celeritat dels canvis i la globalització, reclamen una revisió i posada al dia de l'acció del govern i de l'administració. La nova funció del govern comença amb la revisió de la seua estratègia. Per reduir les incerteses, per garantir el desenvolupament social i econòmic sostenible de la comunitat i el territori que es governa, cal elaborar i liderar actuacions estratègiques que impliquen, entorn dels objectius comuns generals, els diversos agents socials. L'Ajuntament Serra, ja no pot fer les coses tot sol.

Existeixen encara obstacles per a la participació real de dones en els processos participatius de la ciutadania, producte de la divisió sexual del treball en la llar, la falta de temps per superposició d'activitats i la desconfiança pròpia a saber sobre temes urbans.

L'urbanisme i l'arquitectura han sigut professions amb escassa representació femenina, i les dones han tingut poca capacitat d'incidir en la presa de decisions urbanes. No obstant això, les tasques derivades del treball reproductiu han provocat que les dones siguin les màximes usuàries i coneixedores dels espais quotidians. Per això, la seua participació i experiència és imprescindible en aquest camp.

Comptar en els processos de participació ciutadana amb associacions de dones, personal tècnic expert en temes de gènere, regidories, unitats, àrees o departaments específics d'igualtat.

- ✓ S'extrauran dades i conclusions desagregades per sexes al procés participatiu.
- ✓ Cal reforçar polítiques i pràctiques per a promoure la plena participació i la igualtat de les dones en la planificació de les ciutats i l'adopció de decisions, comptant amb la seua experiència quotidiana.
- ✓ Donar major visibilitat als aspectes que preocupen les dones, respecte de temes com la seguretat personal, l'atenció de menors i persones majors, l'accessibilitat o la mobilitat, i la resta d'elements que configuren la rutina quotidiana de la vida de les dones.

En aquesta fase de desenvolupament social, al govern local li toca més que mai exercir el lideratge: assenyalar els objectius d'interés general i articular els recursos propis i aliens per aconseguir-los.

1.- Agents implicats

- ✓ Ajuntament Serra, totes les Regidories i Àrees
- ✓ Ajuntament Serra, plantilla de treballadores i treballadors.
- ✓ Associacions de Serra
- ✓ Veïns i Veïnes de Serra
- ✓ Empreses i Comerços de Serra
- ✓ Treballadores i treballadors autònoms de Serra
- ✓ Educadors i educadores dels Centres Escolars

2.- Mecanismes de participació

A través de la Web de l'Ajuntament Serra, s'informa la ciutadania de la posada en marxa del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible amb la subvenció de la Diputació de València.

Convidant a tots i totes a participar i exposar propostes i idees per a millorar la mobilitat, la sostenibilitat i per tant, la qualitat de vida dels veïns i les veïnes, així com els visitats Serra.

Mitjançant sistemes electrònics i les xarxes socials de les quals disposa l'Ajuntament Serra.

Correu electrònic

serra@pmus.net

Telèfon, WhatsApp i Telegram

722 89 75 29



També s'obri una línia de treball per fer una enquesta a través d'un enllaç i amb la ferramenta del QR, perquè es puga arribar a la majoria de la població.

<https://es.surveymonkey.com/r/pmus-serra>



Vista de dispositiu



L'enquesta s'ajusta a tots els dispositius.

Degut a que l'enquesta té una durada determinada, quan acabem la realització del PUAM, no es podrà accedir des d'aquests enllaços, però aportarem informació del resultat de l'enquesta en l'apartat corresponent.

ENQUESTA ONLINE - DIGITAL



Ajuntament de

Serra

SERRA

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible

PMUS

DIPUTACIÓ DE

VALÈNCIA

Colze a colze amb els Ajuntaments

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE - PMUS - SERRA

Pot participar en l'enquesta.

També pot donar la seua opinió a través del correu: serra@pmus.net

WhatsApp i Telegram 722 89 75 29

L'enquesta compleix la llei de protecció de dades, i per això no es donara informació, ni es faran públiques dades que puguin identificar a les persones participants.

La participació en les enquestes, treball de camp i xarxes socials a estat:

Enquesta a l'àmbit digital ha sigut de 123 persones.

Enquesta a peu de camp, 85 persones, han sigut entrevistades.

A través del correu electrònic serra@pmus.net s'han rebut 14 opinions.

Per WhatsApp han participat 8 persones.

Per Telegram no ha arribat cap tipus de participació.

La participació total ha estat de 230 persones

Enquesta digital i personal.

Algunes de les preguntes, respostes i valoracions de l'enquesta han anat desgranant-se al llarg del PMUS.

1. De quin sexe és? Cal valorar la participació igualitària.

☐ Dona ☐ Home

2. A quin tram d'edat està?

☐ De 16 a 24 anys ☐ De 25 a 35 anys ☐ De 36 a 45 anys ☐ De 46 a 55 anys ☐ De 55 a 65 anys

☐ Més de 65 anys



Generació d'enquestes digital i personal

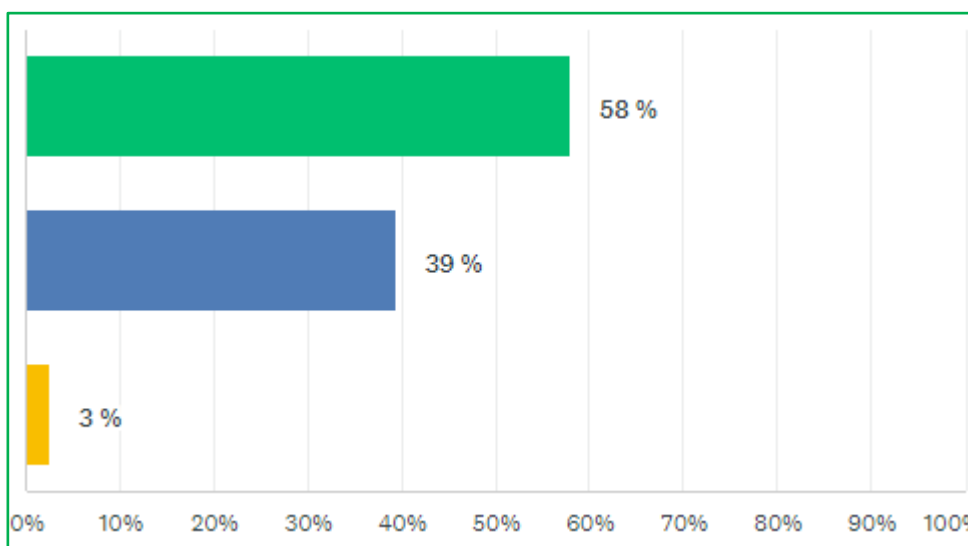
Com sol ocorre a les enquestes en l'àmbit de les xarxes socials, el dia de la publicació és quan més participació hi ha, els dies successius la participació és molt residual, per això cal realitzar enquestes i demanar la participació durant els treballs de camp al municipi.

 **Panel de control** **Mis encuestas** **Planes y precios**

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE - PMUS - SERRA

RESUMEN → DISEÑA TU ENCUESTA → GENERA UNA VISTA PREVIA Y CALIFICA → RECOPILA RESPUESTAS → **ANALIZA LOS RESULTADOS** → PRESENTA LOS RESULTADOS

Ha canviat el seu comportament pel que fa a mobilitat personal i familiar, en els últims anys?



Un 58% diu que el seu comportament personal i familiar ha canviat respecte a la mobilitat, ara si els desplaçaments són dins de Serra els fan a peu, un 3% diuen que utilitzen la bicicleta.

Un 39% diuen que continuen realitzant el trajecte en vehicle de motor dins de Serra, encara que el recorregut siga curt.

Valoració com conductor i/o vianants en termes generals dels diferents aspectes:

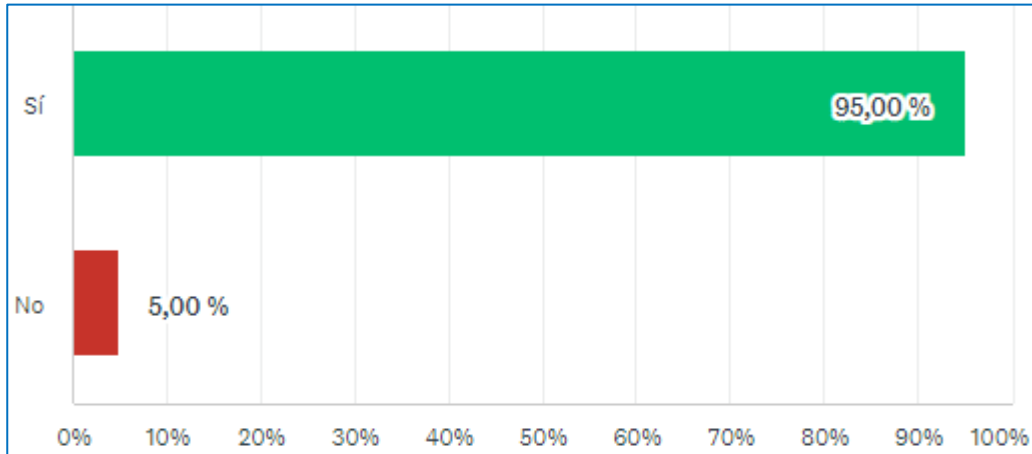
ASPECTE A VALORAR	MOLT BONA	BONA	ROÍN	MOLT ROÍN
Contenidors de residus	0,00 %	22,50 %	22,50 %	22,50 %
De les voreres	0,00 %	17,50 %	27,50 %	12,50 %
De la calçada	0,00 %	30,00 %	17,50 %	10,00 %
Dels passos de vianants	0,00 %	35,90 %	20,51 %	10,26 %
Pintura de senyalització	2,50 %	30,00 %	10,00 %	12,50 %
Direccions de la circulació	2,50 %	40,00 %	15,00 %	5,00 %
Senyals de tràfic	2,50 %	47,50 %	10,00 %	7,50 %

Gràfic i taula d'elaboració pròpia amb dades de les enquestes i treballs de camp

La ubicació dels contenidors de residus i l'estat de les voreres són els aspectes pitjors valorats per la ciutadania de Serra, els passos de vianants també estan entre els aspectes a millorar en opinió dels veïns i veïnes del municipi.

La direcció de la circulació i els senyals de tràfic estan ben valorades per la ciutadania.

Considera beneficiós l'arribada de visitants al municipi?



Gràfic i taula d'elaboració pròpia amb dades de les enquestes i treballs de camp

El 95% de les persones que han participat en les enquestes digitals, als treballs de camp i en les distintes xarxes socials, consideren beneficiós l'arribada de visitants a Serra,

Algunes opinions (Tal com han sigut rebudes)

- Deixen diners, però es perd tranquil·litat.
- Beneficia económicament, y perjudica por la falta civismo cuando se producen aglomeraciones en un lugar.
- Deixen diners
- Turismo rural, economía para el pueblo.
- Mejoran el desarrollo y la sociabilidad
- Beneficia a l'hora de compres i conèixer-nos, no se en que ens pot perjudicar.
- Benefici econòmic.
- Mes activitat econòmica
- Embruten la muntanya i nomes gasten als restaurants, perquè no hi han comercia interessants
- Es beneficioso para la economía del pueblo y no veo perjuicio.
- Perjudica sólo si se cometen imprudencias en la circulación.
- Beneficia en turisme i per tant en gastar en el poble, però també se tindria que fer mes recalcament per a que el turisme siga per dins del centre urbà, perquè els ciclistes i senderistes no solen entrar dins del poble i per lo tant no consumeixen.
- Perjudica en massificació a Serra i en que no deixen res a Serra.
- Beneficia para dinamizar el comercio en el pueblo.
- Cal adaptar-se a les necessitats, no trobe perjudicis.
- Beneficia económicament, perjudica perquè embruten.
- Sols beneficià.

BIBLIOGRAFIA I FONS DE REFERÈNCIA:

- Ajuntament Serra <https://www.serra.es/>
- Institut nacional d'estadística <https://www.ine.es/>
- Institut Valencià d'estadística <https://pegv.gva.es/es/bdt>
- Foro Ciudad <https://www.foro-ciudad.com/>
- Portal de informació ARGOS de la Generalitat Valenciana <http://www.argos.gva.es/>
- Dirección General de Trafico www.dgt.es
- Visor cartogràfic de la Generalitat Valenciana <https://visor.gva.es/visor/>
- Mapa Topogràfic Nacional del Instituto Geográfico Nacional www.ign.es
- Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat
- <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/carreteras/aforos-car/mapas-traffic-car>
- Google <https://www.google.es/maps/?hl=es>
- <https://aaffvalencia.es/wp-content/uploads/2020/01/Decreto-65-2019-de-26-de-abril-del-Consell-de-regulaci%C3%B3n-de-la-accesibilidad-en-la-edificaci%C3%B3n-y-en-los-espacios-p%C3%BAblicos.pdf>
- <https://www.once.es/servicios-sociales>
- Projekta

EQUIP REDACTOR I COL·LABORADORS

Jose Javier Lopez Bosca - DNI. 20410460Z

- Format a l'Associació Geoinnova - Expert en Mobilitat Urbana Sostenible.
- Participant I Congrés Online sobre Mobilitat Sostenible (COMUS 2020).
- Participant II Congrés Online sobre Mobilitat Sostenible (COMUS 2022).
- Formació en Gestió d'Accessibilitat Universal – Federació de municipis i províncies.
- Administrador de Kanals Box, S.L. B-97910558
- Responsable de l'elaboració i control dels treballs del Pla.

Javier López Sancho - DNI. 20448519R

- Formació sobre Mobilitat Urbana Sostenible Certificat Institut de Mobilitat.
- Tècnic Mobilitat Sostenible.
- Tècnic Professional en Educació i Interpretació Ambiental.

Antonio Ruiz Canales – DNI. 21497632S

- Doctor Enginyer.
- Professor titular Universitat Miguel Hernández d'Elx (UMH).
- Professor al Departament d'Enginyeria de l'Escola Politècnica Superior d'Orihuela.
- Expert en eficiència energètica, gestió de recursos hidràulics i energètics.
- Gerent de Telenatura EBT, S.L. Empresa de base tecnològica.

Joaquín Mira Hernández – DNI. 22984356L

- Enginyer de Camins, Canals i Ports
- *Col·legiat N° 33.279 del Col·legi Oficial d'Enginyers de Camins, Canals i Ports d'Espanya.*

Francisco Javier Cuenca Pérez – DNI. 48319502K

- Enginyer Civil.
- *Col·legiat N° 20064 del Col·legi Oficial d'Enginyers d'Obres Públiques d'Alacant.*
- Expert en planificació, disseny i simulació d'operacions de trànsit.

Francisco López Peñalver – DNI. 48458158X

- Enginyer Tècnic d'Obres Públiques.
- Expert en planificació i execució de projectes.



MINISTERIO
DE HACIENDA

Certificado visualizado con la hoja de transformación: plantillaCertificado.xsl v20180625

Fecha de Emisión: 2021-12-30 10:08:50

CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO OFICIAL DE LICITADORES Y EMPRESAS CLASIFICADAS DEL SECTOR PÚBLICO

DIRECCIÓN GENERAL DEL PATRIMONIO DEL ESTADO CERTIFICA que los datos reflejados en este certificado concuerdan fielmente con los inscritos en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público a la fecha de su emisión, a los efectos establecidos en el artículo 96.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector.

DATOS DE LA ENTIDAD

Nombre/Denominación: KANALS BOX SOCIEDAD LIMITADA

Identificación: NIF: B97910558 (VIES: ESB97910558)

Nacionalidad: ESPAÑA

Capital Social: 3.100,00 euros

DOMICILIO SOCIAL

Vía y Número : C/ LA SENIA 26 BAJO

Código Postal : 46000

Municipio : CANALS

Provincia : VALENCIA

País : ESPAÑA

PROHIBICIONES PARA CONTRATAR

No existen prohibiciones vigentes para contratar.

ORGANO DE ADMINISTRACIÓN

> Administrador : LOPEZ BOSCA, JOSE JAVIER (NIF: 20414860Z)

Número de Protocolo : 558

Fecha de Emisión : 2010-05-03

Cargo : ADMINISTRADOR ÚNICO

Validez Hasta : INDEFINIDO

Notario : ESTEVAN GORDO, RAFAEL

Contenido literal : Idioma Español

ADMINISTRADOR ÚNICO

OBJETO SOCIAL

Fecha de Inscripción : 2021-04-29

Idioma : Español

LA CONSULTORÍA Y REDACCIÓN DE PLANES DE ACCESIBILIDAD Y TURISMO.

LA CONSULTORÍA Y ELABORACIÓN DE PLANES MUNICIPALES DE IGUALDAD DE GÉNERO, PLANES DE IGUALDAD DE GÉNERO PARA EMPRESAS, PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS).

PLANES DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA.

PLANES DE ACCIÓN POR EL CLIMA Y ENERGÍAS SOSTENIBLES.

SERVICIO TÉCNICO Y MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA.

7022.- OTRAS ACTIVIDADES DE CONSULTORÍA DE GESTIÓN EMPRESARIAL,

Y OTROS SERVICIOS INDEPENDIENTES N.C.O.P (PLANES URBANOS DE ACTUACIÓN MUNICIPAL - PUAM, TODO TIPO DE PLANES REFERIDOS AL URBANISMO, TODO TIPO DE PLANES REFERIDOS A TEMAS SOCIALES Y MEDIOAMBIENTALES.)

<https://registrodelicitadores.gob.es/rolece/public/visualizarCertificados.action>

Partner col·laborador a la Redacció de Plans:

TELENATURA EBT, S.L. És una empresa de base tecnològica (EBT) interuniversitària que aplica les Tecnologies d'Informació i Comunicacions (TIC) a la gestió del medi ambient, els recursos naturals i l'agricultura. Ens dediquem a l'elaboració de maquinari i programari i la prestació de serveis d'enginyeria en l'àmbit del medi ambient, els recursos naturals i l'agricultura. TeleNatura EBT ha desenvolupat una sèrie de productes i solucions d'aplicació de les TIC al medi ambient, energia i recursos naturals i agricultura. Combina maquinari i programari per facilitar les tasques de control, gestió i automatització. Es parteix de diferents tecnologies de captura i presentació de dades (fotogrametria, teledetecció, sistemes d'informació geogràfica, etc.) amb dispositius de camp (sensores de sòl, planta i clima), actuadors i altres elements addicionals. Els elements anteriors intercanvien dades mitjançant sistemes de telecontrol i tota aquesta informació és gestionada per un programari que l'integra en un dispositiu. TeleNatura EBT desenvolupa dispositius i aplicacions "a mida" depenent de les necessitats del client. És una spin-off de la Universitat Miguel Hernández d'Elx.



Antonio Ruiz Canales
Doctor Ingeniero Agrónomo

telenaturaebt@telenaturaebt.es

Parque Científico Empresarial Edificio Quorum III
Avda. de la Universidad s/n
03202 Elche (Alicante)
Mòvil +34 649 581 413
Fax +34 966 749 718

AJUNTAMENT SERRA



ANNEXES:

- INTRODUIR LA PERSPECTIVA DE GÈNERE EN EL PROCÉS URBÀ

I PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE



KANALS BOX, S.L. B-97910558 C/ LA SENIA, 26 46650 CANALS – VALENCIA

690 84 47 47 – 647 65 89 15

tecnico@pmus.net