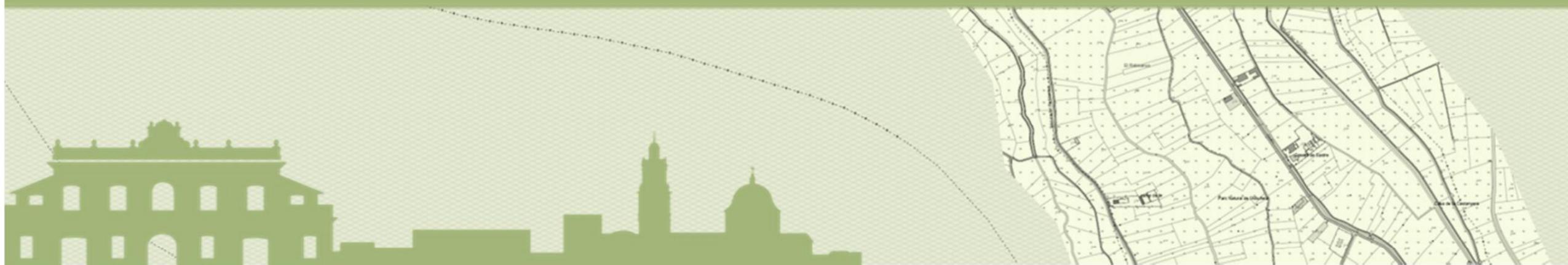




**P  
M  
U  
S**

# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ALFAFAR



Noviembre  
2015

**ÍNDICE**

**1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETO pág. 2**

- 1.1.- PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD pág. 2
- 1.2.- MARCO LEGAL pág. 2
- 1.3.- METODOLOGÍA Y OBJETIVOS pág. 3
- 1.4.- EQUIPO REDACTOR pág. 5

**2.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA pág. 6**

- 2.1.- MARCO TERRITORIAL Y ÁMBITO DE ESTUDIO pág. 6
  - 2.1.1.- Estructura territorial y urbana pág. 6
  - 2.1.2.- Redes de comunicación pág. 8
    - 2.1.2.1.- Red viaria actual pág. 8
    - 2.1.2.2.- Red viaria futura y otras actuaciones previstas pág. 12
  - 2.1.3.- Características socio-económicas pág. 14
  - 2.1.4.- Planeamiento urbanístico vigente y usos del suelo pág. 23
  - 2.1.5.- Interacciones medioambientales pág. 24
- 2.2.- ENCUESTA DE MOVILIDAD pág. 28
- 2.3.- MOVILIDAD PEATONAL pág. 31
  - 2.3.1.- Factores que condicionan los desplazamientos a pie pág. 31
  - 2.3.2.- Oferta peatonal y espacios peatonales existentes pág. 32
  - 2.3.3.- Potencialidad de uso peatonal pág. 34
  - 2.3.4.- Principales focos de atracción/generación de potenciales viajes a pie pág. 36
- 2.4.- MOVILIDAD EN BICICLETA pág. 39
  - 2.4.1.- Caracterización de la oferta pág. 39
    - 2.4.1.1.- Oferta ciclista actual pág. 39
    - 2.4.1.2.- Actuaciones previstas pág. 41
  - 2.4.2.- Regulación del uso de la bicicleta pág. 45
  - 2.4.3.- Demanda de movilidad ciclista pág. 45
- 2.5.- MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO pág. 46
  - 2.5.1.- Caracterización de la oferta pág. 46
    - 2.5.1.1.- Líneas de autobuses metropolitanos pág. 46
    - 2.5.1.2.- Ferrocarril de cercanías pág. 46
  - 2.5.2.- Demanda de transporte público pág. 49
- 2.6.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO pág. 50
  - 2.6.1.- Caracterización de la oferta viaria pág. 50
  - 2.6.2.- Datos de tráfico en la red viaria pág. 50
    - 2.6.2.1.- Tráfico en las estaciones de aforo y evolución pág. 50
  - 2.6.2.- Demanda de movilidad en vehículo privado pág. 53
- 2.7.- TAXI pág. 53
- 2.8.- APARCAMIENTO pág. 54
  - 2.8.1.- Oferta de aparcamiento pág. 54
  - 2.8.2.- Demanda de aparcamiento pág. 60
- 2.9.- DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS pág. 61
  - 2.9.1.- Oferta de zonas de carga y descarga pág. 61
  - 2.9.2.- Demanda de carga y descarga pág. 64
- 2.10.- TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA MOVILIDAD pág. 64

- 2.11.- MOVILIDAD DE PMR'S pág. 65
- 2.12.- SEGURIDAD VIAL pág. 65

**3.- DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD pág. 68**

- 3.1.- DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO pág. 68
- 3.2.- DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO pág. 68
- 3.3.- DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA VIARIO Y DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO pág. 68
- 3.4.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL pág. 69
- 3.5.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD CICLISTA pág. 69
- 3.6.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO pág. 70
- 3.7.- DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE APARCAMIENTOS pág. 70
- 3.8.- DIAGNÓSTICO DE LA DISTRIBUCIÓN URB. DE CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS pág. 71
- 3.9.- DIAGNÓSTICO DE ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES Y EXTERNALIDADES pág. 71

**4.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA ELABORACIÓN DEL PMUS DE ALFAFAR pág. 72**

- 4.1.- ENCUESTA DE MOVILIDAD pág. 72
- 4.2.- TALLERES DIVULGATIVOS Y DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA pág. 82

**5.- ESCENARIOS CONSIDERADOS pág. 85**

**6.- ESTRATEGIAS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN pág. 86**

- 6.1.- ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN pág. 86
  - 6.1.1.- Movilidad a Pie pág. 88
  - 6.1.2.- Movilidad en Bicicleta pág. 89
  - 6.1.3.- Movilidad en Transporte Público pág. 90
  - 6.1.4.- Movilidad en Vehículo Privado pág. 90
  - 6.1.5.- Movilidad Sostenible pág. 91
- 6.2.- PROPUESTAS DE ACTUACIÓN pág. 91
  - 6.2.1.- Propuestas y Programas de Intervención Peatonal pág. 94
  - 6.2.2.- Propuestas y Programas de Fomento del Uso de la Bicicleta pág. 106
  - 6.2.3.- Propuestas y Programas de Mejora del Transporte Público pág. 111
  - 6.2.4.- Propuestas y Programas relativas al Tráfico en Vehículo Privado pág. 112
  - 6.2.5.- Otras Propuestas y Programas pág. 116

**7.- PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS pág. 122**

**8.- INDICADORES DE SEGUIMIENTO pág. 124**

**ANEXOS pág. 126**

- Anexo I – Documentación Estudio Planeamiento Anillo Verde CITMA pág. 126

## 1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETO

### 1.1.- PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

La movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de ciudades, sobre todo europeas, que pretenden sensibilizar a la población de la importancia que supone la adopción de medidas que respondan al desafío que plantea el desarrollo urbano. Para ello, las ciudades apuestan por una mayor calidad en el transporte público, por la promoción de los modos no motorizados y, en definitiva, por la utilización de los más eficientes desde una perspectiva energética y medioambiental, suscribiendo políticas de transporte que potencien el uso de dichos modos.

Las ciudades son el lugar privilegiado del desarrollo económico, social y cultural, fundamentalmente debido al potencial de encuentros y de intercambios que ofrecen. Este potencial resulta de la combinación de tres factores: la accesibilidad, es decir, la capacidad de poder desplazarse y acceder a un lugar; la densidad de actividades en el territorio (empleos, servicios, viviendas, etc.); y la concentración de las mismas en determinadas centralidades de funciones numerosas y diversas, como pueden ser Universidades y escuelas (formación), polígonos industriales y zonas de oficinas (trabajo), centros comerciales y ocio y pequeñas tiendas de barrio (comercio), equipamientos públicos, etc. La movilidad aparece, directamente derivado de esta situación, como consecuencia de la necesidad de realizar diferentes actividades en distintos lugares del territorio, y como tal necesidad básica es entendida por la ciudadanía.

Aquellas ciudades que consiguen estructurar un sistema de transporte y movilidad integrado, eficiente, basado en el uso racional del espacio urbano, son las que se posicionan a la cabeza de los índices de desarrollo económico y humano. Un sistema de transporte que se oriente hacia las tres vertientes de la sostenibilidad, es decir, que sea sostenible económicamente, que minimice el impacto en el medioambiente y que ayude a la integración y equilibrio social junto con una estructura del territorio que mantenga unos mínimos niveles de densidad y multiplicidad de usos y funciones en la ciudad, son la garantía de conseguir una ciudad más competitiva, más humana, más habitable.

Con carácter general, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Esto significa proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables, y a la vez, concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado.

La movilidad asociada al municipio de Alfajar no puede entenderse sin considerar su ubicación formando parte del área metropolitana de Valencia, si bien el presente documento centrará el análisis en el propio término municipal de Alfajar, sin dejar de lado no obstante las relaciones de movilidad que tienen lugar entre éste y su entorno.

El Ayuntamiento de Alfajar tiene como uno de sus objetivos estratégicos incrementar la calidad de vida de sus habitantes, desarrollando y coordinando para ello políticas, estrategias y acciones que entre otros objetivos, promuevan un sistema de movilidad sostenible y seguro.

La redacción del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible permitirá disponer de un documento estratégico en el que se establezcan las líneas de actuación en materia de transporte sostenible, debiendo asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad, al tiempo que favorecen la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico (principios de la movilidad sostenible).

### 1.2.- MARCO LEGAL

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana (DOCV núm 6.495 de 5 de abril de 2011), tiene por objeto *regular las diversas competencias que en materia de movilidad corresponden a la Generalitat de acuerdo con el Estatut d'Autonomia de la Comunidad Valenciana y, en particular:*

1. *Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.*
2. *Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.*
3. *Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros y el servicio de taxi.*
4. *Regular las infraestructuras de transporte, así como las logísticas.*

Los principios generales establecidos en el artículo 2 de la citada Ley 6/2011 se corresponden con los recogidos seguidamente:

1. *Las administraciones públicas facilitarán la movilidad de las personas como elemento esencial de su calidad de vida*
2. *Las administraciones públicas orientarán el crecimiento de la movilidad de manera que se satisfagan simultáneamente los siguientes objetivos:*
  - a) *La mejora constante de los niveles de seguridad.*
  - b) *La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura.*
  - c) *La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas.*
  - d) *La disminución de los consumos energéticos, potenciando la utilización de los modos de transporte más eficientes y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.*
  - e) *La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.*
  - f) *La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.*
3. *Las administraciones públicas competentes promoverán todas aquellas acciones de formación y difusión que permitan a ciudadanos y ciudadanas elegir el modo de transporte para cada*

desplazamiento que consideren idóneo en relación tanto con su eficiencia y calidad, como por sus afecciones energéticas y ambientales.

El artículo 3.- "Competencias Administrativas" de la Ley 6/2011, en su apartado 2, establece las competencias que en materia de movilidad le corresponden a las administraciones locales:

- a) La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados
- b) La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano, de acuerdo con lo previsto al respecto en la presente norma y en la legislación urbanística y de régimen local.
- c) La provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos

El Capítulo III.- "Planes de Movilidad" de la Ley 6/2011, define a éstos como los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley, y en particular el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano.

De entre los distintos tipos de planes de movilidad, el artículo 10 de la citada Ley 6/2011 recoge los aspectos referidos a los Planes Municipales de Movilidad, resumiéndose seguidamente su contenido:

1. Los planes municipales de movilidad incluirán un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos.
2. La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes (...).
3. Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación peatonal y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes.
4. Los municipios de más de 20.000 habitantes o aquellos que tengan una capacidad residencial equivalente formularán un plan municipal de movilidad..
5. Procederá igualmente en dichos municipios la redacción de un plan municipal de movilidad o la revisión del existente con motivo de la formulación o revisión del Plan General, o cuando se

introduzcan en él modificaciones relevantes en relación con la demanda de desplazamientos en los términos que reglamentariamente se establezcan. Dicha obligación se extenderá igualmente a los municipios de población inferior a los 20.000 habitantes en aquellos casos en que el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.

6. En el supuesto previsto en el punto anterior, los planes de movilidad se formularán conjuntamente con el instrumento urbanístico al que acompañen, correspondiendo su aprobación definitiva al órgano competente en relación con dicho instrumento, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de transportes.
7. Los planes municipales de movilidad serán sometidos a información pública en los términos que reglamentariamente se establezcan, de conformidad, en cualquier caso, con lo establecido en la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana, y en su normativa de desarrollo. Tras su aprobación serán públicos y la administración que los promueva asegurará su publicidad mediante procedimientos telemáticos. (...)
8. Los ayuntamientos tendrán la obligación de redactar planes de movilidad en aquellos ámbitos concretos de su término municipal con una problemática de movilidad específica tales como centros históricos, zonas de concentración terciaria, estadios deportivos, zonas comerciales, de turismo y de ocio nocturno, zonas con elevados flujos de compradores o visitantes, zonas acústicamente saturadas y otras zonas con usos determinados como transporte, carga y descarga de mercancías.
9. Las acciones municipales en relación tanto con la movilidad como con los restantes elementos que la condicionen se ceñirán a la estrategia marcada en los correspondientes planes. Anualmente el ayuntamiento elaborará y hará público un informe sobre el grado de avance de las actuaciones en él previstas y sobre la programación para el siguiente ejercicio.

### 1.3.- METODOLOGÍA Y OBJETIVOS

La elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible requiere una metodología de participación y concienciación social, información y educación por parte de las autoridades locales, análisis detallados de la situación inicial y de las propuestas, implantación progresiva de las medidas con evaluación de resultados, y realizaciones piloto, educativas y promocionales.

En el caso concreto del municipio de Alfafar, la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible forma parte de una Estrategia Integrada cuyo desarrollo se aborda siguiendo las directrices plasmadas en la figura adjunta:



Fuente: Orientaciones para la Definición de Estrategias Integradas de Desarrollo Urbano Sostenible en el periodo 2014-2020 (Grupo de Trabajo sobre Estrategias Integradas en Actuaciones de Desarrollo Urbano Sostenible)

Los principios que rigen el desarrollo de la Estrategia Integrada del municipio de Alfafar, y por extensión del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se corresponden con los enumerados seguidamente:

1. No se plantean actuaciones u operaciones específicas no integradas, sino estrategias de desarrollo urbano sostenible. La estrategia no se reduce a un “marco de referencia” para el conjunto de actuaciones seleccionadas para su cofinanciación, sino que debe asegurar un desarrollo durable e integrado del área urbana.
2. La sostenibilidad hace referencia a la mejora duradera y a largo plazo de las condiciones sociales, económicas, ambientales de un área urbana singular. Para conseguirlo es necesario disponer de una estrategia coherente, equilibrada y con una visión de largo plazo, y no únicamente de proyectos para abordar problemáticas específicas.
3. Una vez definida y validada por las autoridades urbanas, en el marco de la estrategia deberán definirse los proyectos o conjunto de actuaciones que, interrelacionadas entre sí sean capaces de contribuir a los fines de la estrategia.

El presente documento se estructura en base al siguiente índice general, que recoge en primera instancia (apartado 2) un análisis del conjunto del municipio desde una perspectiva integrada, incluyendo no únicamente los aspectos directamente relacionados con la movilidad en los diversos modos, sino también los asociados a las características físicas, territoriales, demográficas, socioeconómicas, etc, así como aquellos concernientes a los instrumentos de planificación disponibles.

- 1.- Introducción y Objeto
- 2.- Análisis de la Situación de Partida
- 3.- Diagnóstico de la Movilidad
- 4.- Participación Pública
- 5.- Escenarios Considerados
- 6.- Estrategias y Propuestas de Actuación
- 7.- Programación de las Propuestas

## 8.- Indicadores de Seguimiento

Sobre el análisis de las condiciones de partida, se lleva a cabo un diagnóstico de la situación del área urbana estudiada (apartado 3) que permite detectar las prioridades de actuación, materializadas mediante la definición de las propuestas correspondientes (apartado 6), debidamente programadas (apartado 7) coherentemente con los escenarios temporales establecidos (apartado 5).

Finalmente (apartado 8), el programa de actuaciones deberá contar con un conjunto de indicadores de evaluación y seguimiento que servirán para valorar el grado de consecución de los objetivos de la estrategia. La elaboración de un sistema de seguimiento y evaluación, así como de los indicadores que nos permitirán medir el progreso de la estrategia y de cada una de las actuaciones, debe ser compartida por los actores participantes.

Uno de los aspectos clave en el desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y sobre los que desde la Comisión Europea se insiste de manera reiterada es la necesidad de garantizar la participación ciudadana en su elaboración, estableciendo mecanismos efectivos de información y consulta a los ciudadanos y a los principales agentes sociales, económicos e institucionales.

La elaboración de estrategias integradas y la articulación de diferentes ámbitos, supone una mayor complejidad en cuanto a actores implicados, responsables o interesados y exige, por lo tanto, una gran capacidad para gestionar procesos participativos y de buena gobernanza urbana.

Para ello, es importante crear y consolidar espacios de diálogo a través de los que el conjunto de prioridades de actuación establecidas pueda ser sometido a la consideración de los ciudadanos y colectivos afectados, en un amplio proceso participativo en el que se puedan recoger y, en su caso, integrar, las aportaciones, con objeto de asegurar que las prioridades de actuación sirvan para hacer frente a los principales problemas que afectan a los entornos urbanos.

El Ayuntamiento de Alfafar, consciente de la importancia de la participación y cooperación ciudadana en el proceso de redacción del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, ha habilitado diversos medios para garantizarlas, ya sea mediante actividades periódicas divulgativas de tipo presencial o bien a través de las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías (ver apartado 4).

Tal y como se expone en el apartado de estrategias y objetivos de las actuaciones, toda esta estructura metodológica está orientada a proporcionar a los órganos decisores municipales una guía a seguir para la consecución de los siguientes objetivos fundamentales:

1. Aumentar el protagonismo del peatón como actor principal de la movilidad en la ciudad.
2. Introducir el espacio necesario en la estructura viaria de la ciudad para que la bicicleta pueda convertirse en una alternativa de transporte a los usos dominantes actuales.
3. Conseguir una mayor cuota de participación del transporte público en los desplazamientos urbanos.

4. Organizar el espacio destinado al aparcamiento en superficie, favoreciendo la concentración de zonas de estacionamiento y la intermodalidad, recuperando espacio para la movilidad peatonal.
5. Favorecer la descarbonización del sistema de transporte.
6. Mejorar la seguridad vial y la convivencia de todos los usuarios de la vía.
7. Conseguir una ciudad accesible para todos los ciudadanos.
8. Mejorar la gestión de la movilidad.

#### 1.4.- EQUIPO REDACTOR

La redacción del Plan de movilidad Urbana Sostenible de Alfafar ha contado con la estrecha colaboración de diversos departamentos del Ayuntamiento Municipal, con quienes se ha mantenido un contacto permanente y fluido a lo largo de las fases de trabajo. En concreto, el trabajo ha sido promovido por la Concejalía de Urbanismo.

El equipo redactor del presente documento lo han conformado los abajo firmantes:

Fdo.: José Manuel Campoy Ungría  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo.: David J. Llorca García  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo.: Lupe Ferrero Mezquida  
Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos

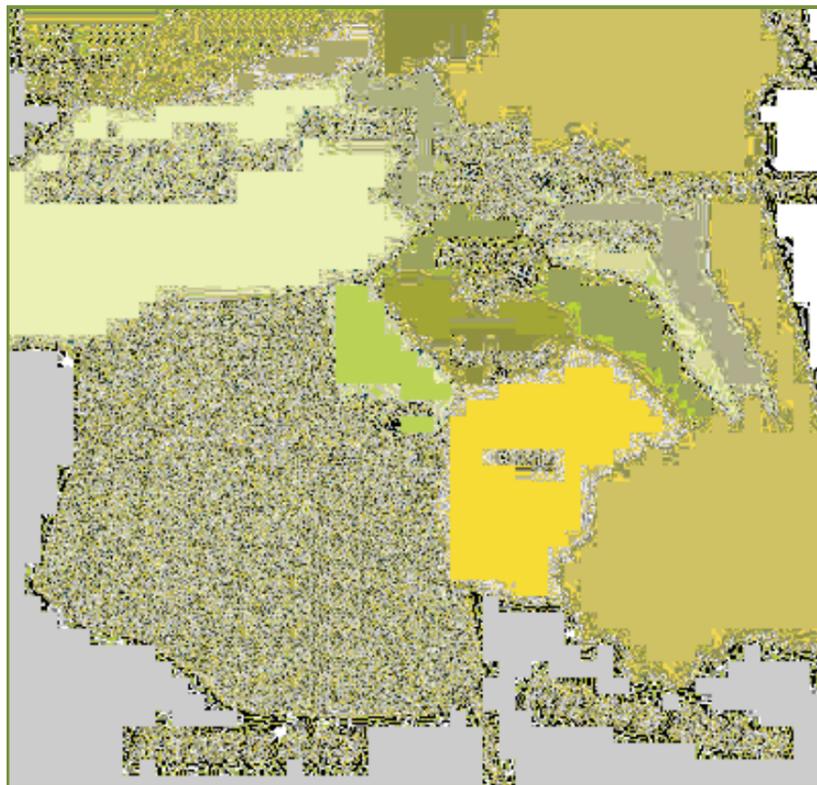
## 2.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA

### 2.1.- MARCO TERRITORIAL Y ÁMBITO DE ESTUDIO

#### 2.1.1.- ESTRUCTURA TERRITORIAL Y URBANA

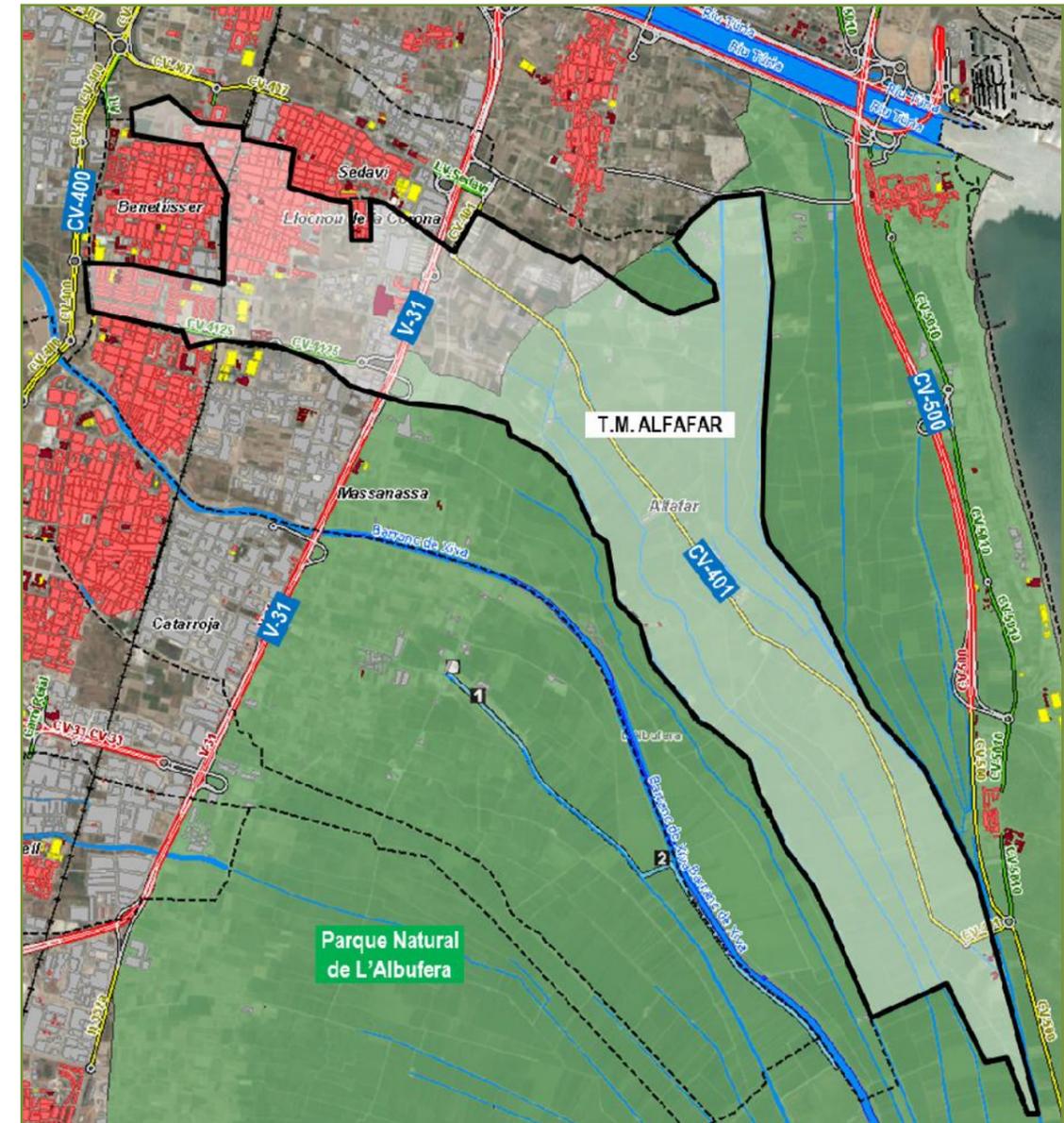
El T.M. de Alfafar se encuentra dentro de la comarca de l'Horta Sud, en la provincia de Valencia, y cuenta con una superficie de aproximadamente 10 km<sup>2</sup>. Su núcleo urbano edificado ocupa aproximadamente un 13% de dicha superficie, quedando una buena parte del término restante dentro del Parque Natural de L'Albufera.

El T.M. de Alfafar linda por el oeste con los TT.MM. de Benetusser y Paiporta, por el norte con Valencia, Sedaví y Llocnou de la Corona, por el sur con Massanassa y Valencia y por el este también con este último.



Mapa de TT.MM. de la Comarca de L'Horta Sud

El núcleo urbano se localiza en la parte occidental del término municipal, ejerciendo la autovía V-31 un efecto barrera entre aquél y la parte del T.M. incluida dentro del Parque Natural de L'Albufera. En la figura adjunta se representan los límites del P.N. de L'Albufera, según la información geográfica proporcionada por el visor temático de la Coneselleria de Infraestructures, Territori y Mediambient (CITMA) de la Generalitat Valenciana.



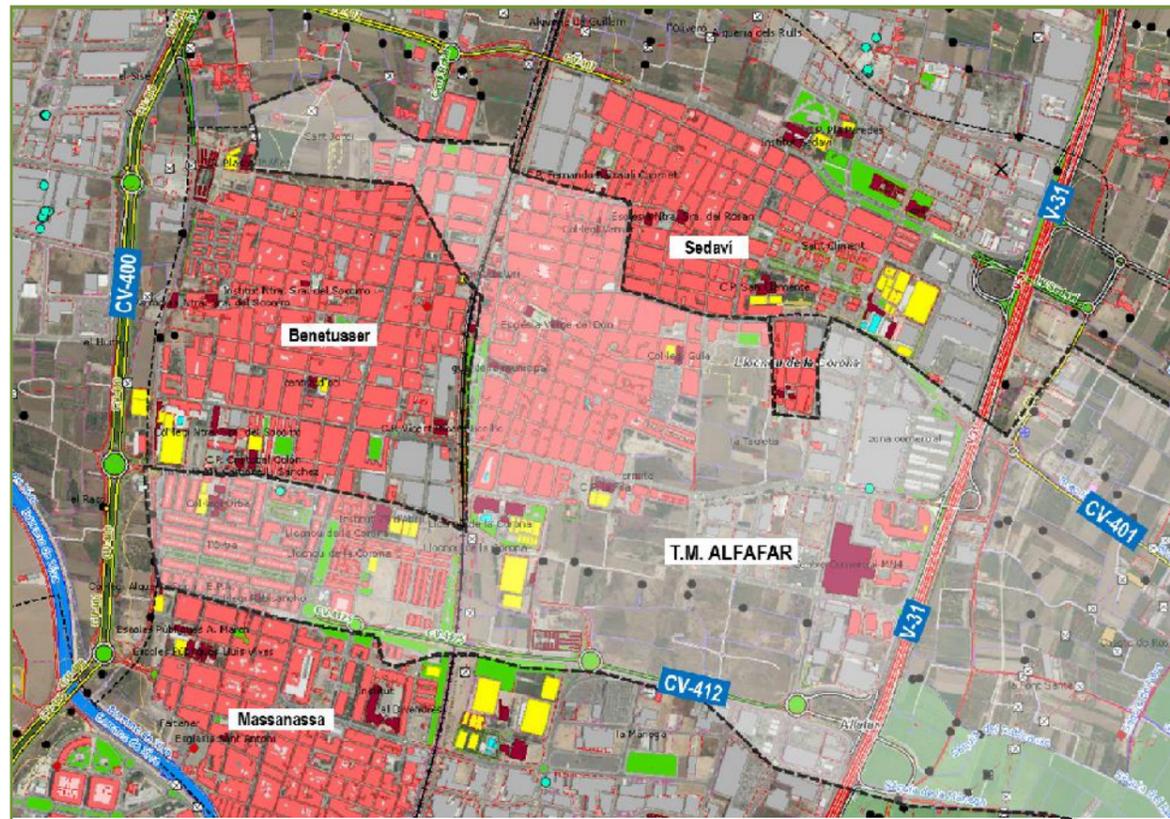
T.M. de Alfafar y límites del P.N. de L'Albufera – Elaboración propia sobre base cartográfica de la CITMA

El límite del T.M. por el oeste abraza casi completamente al T.M. de Benetusser, cuyo núcleo urbano a ese lado del FF.CC, forma un conjunto homogéneo con la parte del núcleo urbano de Alfafar que queda a ese lado de las vías, así como con el núcleo urbano de Massanassa, que se extiende por el sur entre el propio núcleo de Alfafar y el Barranco de Chiva.

Entre el núcleo urbano edificado y la autovía V-31 se ha desarrollado una amplia zona comercial que se extiende hacia el norte y hacia el sur afectando a los TT.MM: de Sedaví, Alfafar, Massanassa y Catarroja.

La parte del núcleo urbano de Alfafar que queda al este del FF.CC. forma una trama urbana homogénea con el entramado urbano de Sedaví, que queda al norte del mismo.

Hacia el Este, los límites del término municipal discurren sensiblemente paralelos a la traza de la carretera CV-401 hasta su confluencia con la carretera CV-500 (Valencia-Cullera por El Saler).



Estructura Urbana – Elaboración propia sobre base cartográfica de la CITMA

La estructura del conjunto urbano descrito se encuentra fuertemente condicionada por la presencia del FF.CC. Valencia-Alicante, que condiciona las comunicaciones entre las zonas situadas a este y oeste de dicha infraestructura, quedando éstas limitadas a los puntos en los que existen pasos, ya sea a nivel o a distinto nivel, que permiten el cruce del tráfico rodado y/o peatonal.

En la figura adjunta se recoge la ubicación y características de todos los cruces con el FF.CC. existentes en el entorno analizado, indicándose si se trata de pasos destinados al tráfico rodado y/o peatonal. En ninguno de ellos existe infraestructura especialmente concebida para el tráfico ciclista, debiendo compartir calzada con los automóviles.

1	Paso sobre el FF.CC. Tráfico rodado y peatonal CV-407	
2	Paso a nivel con barreras Tráfico rodado y peatonal C/ Dr. Gómez Ferrer	
3	Pasarela peatonal sobre el FF.CC. con rampa en ambas márgenes	
4	Paso peatonal bajo el FF.CC.	
5	Paso bajo el FF.CC. Tráfico rodado y peatonal	
6	Paso bajo el FF.CC. Tráfico rodado y peatonal	
7	Paso sobre el FF.CC. Tráfico rodado y peatonal Cv-412	

Cruces de la trama urbana con el FF.CC. Valencia-Alicante – Elaboración propia

La comunicación entre ambas márgenes del FFCC del continuo urbano que lo envuelve, muestra diversas deficiencias desde el punto de vista de la movilidad, fundamentalmente ligadas a su potencial uso para peatones y ciclistas.

1 – Paso sobre el FF.CC. Tráfico rodado y peatonal – CV-407



2-Paso a nivel con barreras – Tráfico rodado y peatonal – C/ Dr. Gómez Ferrer



3 – Pasarela peatonal sobre el FF.CC. con rampa en ambas márgenes



4- Paso peatonal bajo el FF.CC.



5 – Paso bajo el FF.CC. Tráfico rodado y peatonal



6 – Paso bajo el FF.CC. Tráfico rodado y peatonal



7 – Paso sobre el FF:CC. – Tráfico rodado y peatonal – CV-412



## 2.1.2.- REDES DE COMUNICACIÓN

### 2.1.2.1.- Red Viaria Actual

La red viaria actual presenta una estructura jerárquica y una funcionalidad muy diversa, desde grandes infraestructuras de alta capacidad que atraviesan el término municipal como la V-31, hasta las pequeñas calles que permiten la accesibilidad última.

Su estructura y la forma de interconexión de esta heterogénea red, condicionan en gran medida la movilidad actual.



Red Viaria Actual

Así, las principales vías externas de acceso al municipio de Alfafar se corresponden con la autovía V-31 y la carretera CV-400 situadas al Este y al Oeste del núcleo urbano respectivamente.

**AUTOVÍA V-31:** de titularidad estatal, esta vía, también conocida como Pista de Silla, discurre al este del núcleo urbano de Alfafar y da continuidad a la Autovía del Mediterráneo (A-7) desde Silla hasta Valencia.

Desde la V-31, en sentido hacia Valencia, se accede al municipio a través del enlace de Massanassa-Alfafar, salida 9

Desde Valencia hacia Alfafar se puede acceder tomando la vía de servicio por la salida 11 (Sedaví, Castellar, Oliveral), salida 10 (Zona Comercial, Alfafar, Massanassa) y salida 9 (Alfafar Zona Comercial).

La Pista de Silla presenta una calzada por sentido de circulación, con tres carriles de 3,5 m de ancho cada una y arcenes exterior de 2,5 m e interior de 1,5 m.

**CARRETERA CV-400:** de titularidad autonómica, discurre al oeste de los municipios de Alfafar, Benetússer y Massanassa entre otros, con un trazado sensiblemente paralelo a la V-31. Las entradas y salidas a/desde el núcleo urbano de Alfafar se producen a través de las glorietas existentes en este eje viario en la prolongación hacia el oeste de la Avenida de la Albufera (conexión norte) y de la Avenida de Orba (conexión sur). La ubicación de alguna de dichas glorietas no se corresponde con la jerarquía viaria urbana, lo que incide negativamente sobre la movilidad.

Presenta dos calzadas de 9,0 m de ancho con dos carriles cada una y arcenes exterior de 1,50 m e interior de 0,50 m. Ambas calzadas están separadas por una mediana ajardinada de unos 14 m de ancho. Por la margen derecha hay una pista-bici pasado el cruce con la Ctra d'Alba que llega hasta la intersección con la CV-4061 o Avda. de Paiporta de Benetússer. Por la margen izquierda hay pista-bici desde la intersección con la CV-407 hasta pasar el núcleo urbano de Catarroja.

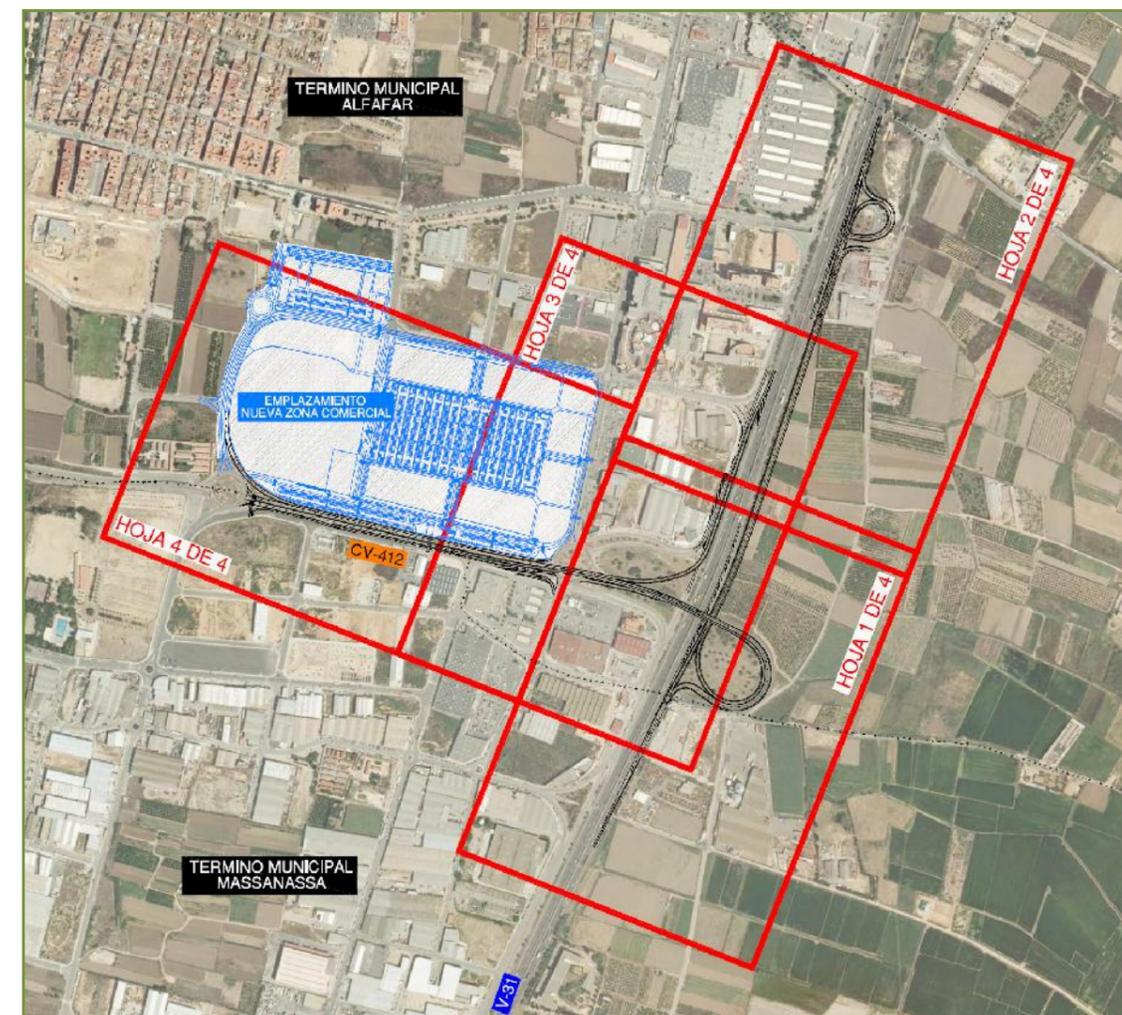
Entre el resto de vías de carácter externo que discurren por el T.M., destacan las que se describen en los siguientes párrafos:

**CARRETERA CV-401:** comunica el núcleo urbano de Alfafar con la carretera de El Saler (CV-500). Desde su intersección con la rotonda de la CV-500 hacia el núcleo urbano de Alfafar, atraviesa el Parque Natural de La Albufera hasta pasar bajo la autovía V-31 y llegar a la zona comercial de Alfafar/Sedaví, en donde recibe el nombre de Avda de la Albufera, separando ambos núcleos urbanos.

La CV-401 o Ctra Alfafar-El Saler es de titularidad local (Diputación de Valencia) y presenta una calzada de un carril por sentido sin arcenes y con numerosas intersecciones con accesos a las propiedades colindantes y parcelas de cultivo existentes en ambas márgenes.

**CARRETERA CV-412:** bordea por el sur al núcleo urbano y al área comercial que se desarrolla al este del mismo. De trazado aproximadamente perpendicular a la V-31 y a la CV-400, su recorrido va desde el enlace de Massanassa de la autovía V-31 hasta la intersección de su última rotonda con la calle Alcoy, que separa los núcleos urbanos de Alfafar y Massanassa. Bajo la denominación general de CV-412 se hace referencia de forma conjunta a los tramos de carretera que tras su transferencia han pasado a denominarse como CV-4125 y CV-4126 (Alfafar y Massanassa respectivamente)

Como consecuencia de las recientes obras de urbanización de la zona comercial de *Alfafar Parc*, el tramo comprendido entre la rotonda del cementerio y la conexión con la autovía V-31 dispone en la mayor parte del tramo de dos calzadas con dos carriles cada una, separadas por una mediana, así como de una acera-bici hasta la Calle Alcalde José Puertes. La conexión del tráfico rodado con la V-31 también se ha visto mejorada, ejecutándose además una vía colectora-distribuidora en la calzada de la autovía en sentido de entrada a Valencia (ver figura adjunta).



Fuente: "Proyecto de Accesos al Plan Parcial Sector 1-A y 1-B de Alfafar (Valencia), Autovía V-31, P.K. 9 y 10 ambas márgenes" – Actualmente ejecutado y en servicio

**CARRETERA CV-4040:** también llamada Camí Vell de Picassent. Bordea parte del oeste del núcleo urbano de Alfafar (bordea principalmente el núcleo urbano de Benetússer por el oeste) y es sensiblemente paralela a la CV-400, separándose de esta como vía de servicio desde Sedaví hasta Massanassa.

Esta carretera presenta una calzada de unos 6 m de ancho en la mayor parte de su recorrido permitiéndose la circulación en ambos sentidos, e intersecta con varias calles de Benetússer, Alfafar y Massanassa. En la intersección con las calle de Onteniente y Avda. Orba de Alfafar se localiza una rotonda. Desde esta rotonda en sentido hacia Massanassa, el pavimento de la calzada se va encontrando en peor estado y la sección se va reduciendo.

La ubicación de los ejes de comunicación ha influido indudablemente en el crecimiento del núcleo urbano y en su subdivisión en barrios:

- Entre el corredor comarcal CV-400 y el Camino Real de Madrid, se localiza el Barrio de Orba, también llamado Parque Alcosa, construido a finales de los años 60, que se caracteriza principalmente por la estructura de las viviendas de protección oficial. Es el más poblado de los barrios de Alfafar, con alrededor de 10.000 habitantes.
- Situado entre la vía de ferrocarril y el Camino Real de Madrid, se encuentra el Barrio de San Jorge, que constituía a principios del siglo XX la zona industrial de Alfafar. Actualmente mantiene una importante actividad comercial.
- El casco antiguo de Alfafar se localiza al Este de la vía de ferrocarril, y sigue constituyendo en la actualidad la principal superficie del núcleo urbano.
- La expansión urbanística del núcleo urbano de Alfafar se está produciendo sobre los terrenos de cultivo localizados al Sur del casco antiguo.

Las vías de comunicación externas permiten el acceso, fundamentalmente rodado en algunos casos y exclusivamente rodado en otros, al entramado viario urbano, cuyo uso se encuentra a su vez, fuertemente condicionado por una estructura urbana irregular compartida con el resto de núcleos urbanos del entorno (Sedaví, Benetússer o Massanassa) donde son escasas las vías que mantienen su continuidad sin interrupción o que presentan unas características homogéneas de sección transversal. De entre ellas, son destacables por su importancia vertebradora, las siguientes:

- **Avda. Reyes Católicos:** su recorrido va desde el enlace de Alfafar de la Pista de Silla hasta la vía del ferrocarril de cercanías de RENFE. Permite la conexión directa del núcleo urbano y de la zona comercial de Alfafar con la mencionada Pista de Silla.

En el tramo comprendido aproximadamente entre el cruce bajo el FF.CC. y el cruce con la prolongación hacia el sur de la C/ Pep de l'Horta, cuenta con aparcamiento en cordón en ambas márgenes, cambiando a aparcamiento en batería en su tramo situado hacia el este, hasta la intersección con la C/ Alcalde José Puertes.

La Avda. Reyes Católicos no dispone de carriles bici, contando únicamente con aceras peatonales en ambas márgenes, con anchuras adecuadas. Forma parte del itinerario de la línea de autobús metropolitana nº183, que cuenta con una parada junto al cruce con la C/ Pep de l'Horta.

- **Avda. de la Albufera / Carrer dels Furs:** la Avda. de la Albufera da continuidad a la carretera CV-401 (Ctra Alfafar-El Saler) una vez entrada en la zona urbana de Alfafar tras el paso inferior bajo la V-31. Desde este punto hasta su intersección con la calle Alcalde José Puertes, consta de dos calzadas, una por sentido, con dos carriles cada una separadas por una estrecha mediana arbolada. A partir de este punto desaparece la mediana ajardinada siendo la sección de una calzada con dos carriles por sentido.

Esta calzada va disminuyendo su ancho progresivamente hacia un carril por sentido y finalmente se convierte en una calle de un solo sentido de circulación (en dirección hacia las vías del ferrocarril) y un solo carril. En su tramo final (sentido V-31 vías ferrocarril) recibe el nombre de carrer dels Furs.

No dispone de carriles bici, contando con aceras peatonales cuyas anchuras varían en función del tramo analizado, siendo las más reducidas las correspondientes al carrer dels Furs.

Forma parte del itinerario de la línea 183 de autobuses metropolitanos, contando con paradas a la altura de los nº 44, 58 y 101.

- **Antiguo Camino Real de Madrid:** se corresponde con la antigua N-340 y va atravesando todos los municipios con orientación norte-sur. En el caso de los núcleos urbanos de Alfafar y Benetússer, toma el nombre de Avenida del Camí Nou o de Torrente, según tramos.

Con carácter general, cuenta aparcamiento en cordón y aceras peatonales en ambas márgenes, no disponiendo de carriles-bici en ningún tramo.

Forma parte del itinerario de las líneas 180-181-182 de autobuses metropolitanos, que disponen de diversas paradas en ambos sentidos de circulación.

- **Avenida Doctor Gómez Ferrer:** entre el cruce sobre el FF.CC. y la intersección con la C/ Divisoria, esta avenida coincide sensiblemente con el límite de término entre Sedaví y Alfafar. Presenta una gran concentración de pequeños comercios y otros servicios, contando con aparcamiento en línea a ambos lados de la calzada en la mayor parte de su recorrido. No dispone de carriles bici ni de paradas de transporte público.
- **Calle Alcalde José Puertes:** situada fuera del núcleo urbano propiamente dicha, discurre entre la Avenida de la Albufera y la glorieta del enlace de la V-31 con la CV-412, atravesando de norte a sur la zona comercial que se ha desarrollado entre el núcleo urbano y la autovía V-31, con un trazado sensiblemente paralelo al de dicha autovía. Con carácter general, dispone de una única calzada con dos carriles por sentido separados por una hilera de bordillos no montables.

La calzada no dispone de arcenes y se encuentra confinada en ambas márgenes por sendas aceras, contando la situada al oeste con un carril bici en parte del tramo. Entre la intersección con la Avenida de la Albufera y la glorieta existente en el cruce con la Avenida Reyes Católicos, cuenta con zonas de estacionamiento en cordón en ambas márgenes. Constituye la principal arteria longitudinal de la red viaria correspondiente a la zona comercial descrita.

El tramo comprendido entre la Avenida Reyes Católicos y la C/ Pérez Llácer forma parte del itinerario de la línea 183 de autobuses metropolitanos, que cuenta con una parada a la altura del establecimiento LIDL.

La autovía V-31, de forma similar a como ocurre con el FF.CC. por el oeste, constituye una barrera física para las comunicaciones y la movilidad del núcleo urbano hacia la mitad este del término municipal, quedando ésta restringida a los cruces a distinto nivel existentes a lo largo del tramo de autovía, descritos en la figura adjunta, en la que además de los dos cruces estrictamente localizados dentro del T.M. de Alfafar, también se incluyen por su proximidad los situados al norte y al sur de aquéllos, en los T.M. de Sedaví y Massanassa, respectivamente.

Actualmente no existe comunicación peatonal entre ambas márgenes de la V-31 ni comunicación ciclista exclusiva.

Al este de la autovía V-31, el T.M. de Alfafar cuenta con una densa red de caminos agrícolas a través de los cuales se accede a los campos de cultivo que se desarrollan en toda esa zona, en su mayoría incluida dentro del Parque Natural de L'Albufera. Entre ellos, destacan por su importancia los descritos seguidamente:

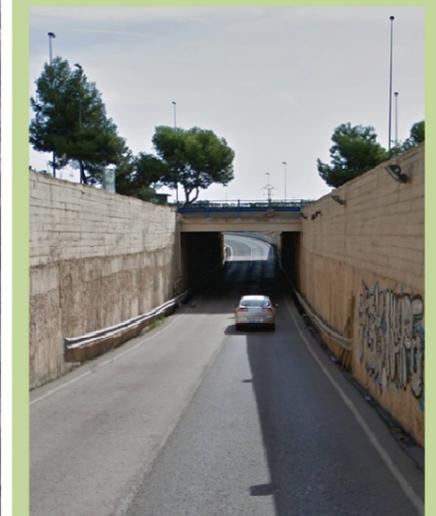
- Camino Viejo de Ruzafa, Camí Malecón de Revisancho y Camino del Rabisancho
- Corredor del Vall, la Travessa de les Turbines, el Camí de Romero, el Camí de la Replaça, la Acequia Vella, el Camí de Camiles y el Rec de Puertes. Sobre estos últimos, se han llevado a cabo recientemente diversas actuaciones de limpieza y acondicionamiento, tal y como puede observarse en las imágenes adjuntas.



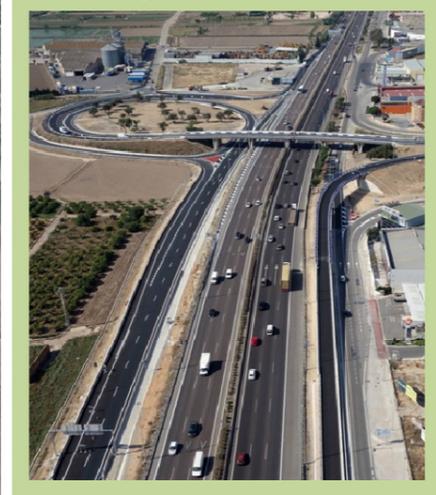
Vista de algunos de los caminos rurales y/o agrícolas recientemente acondicionados



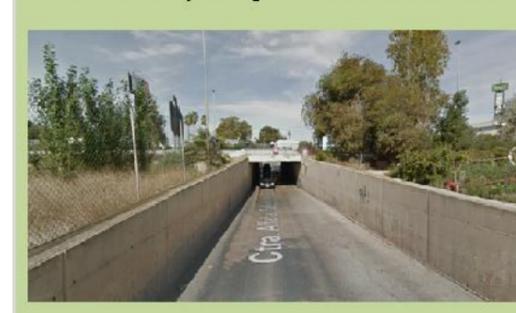
2 – Paso Inferior Avda. Reyes Católicos



3 – Paso Superior CV-412



1 – Paso Inferior prolong. Avda de l'Albufera – CV-401



4 – Paso Inferior Camí dels Furs (T.M. de Massanassa)



Caracterización de los pasos a distinto nivel en la autovía V-31 – Fuente: elaboración propia

### 2.1.2.2.- Red Viaria Futura y Otras Actuaciones Previstas

Las directrices generales del Planeamiento Viario que afectan a la red de carreteras externa de titularidad no municipal, quedan recogidas principalmente, en el Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE) de la Conselleria d'Infraestructures i Transport y en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI, 2012-2024) del Ministerio de Fomento.

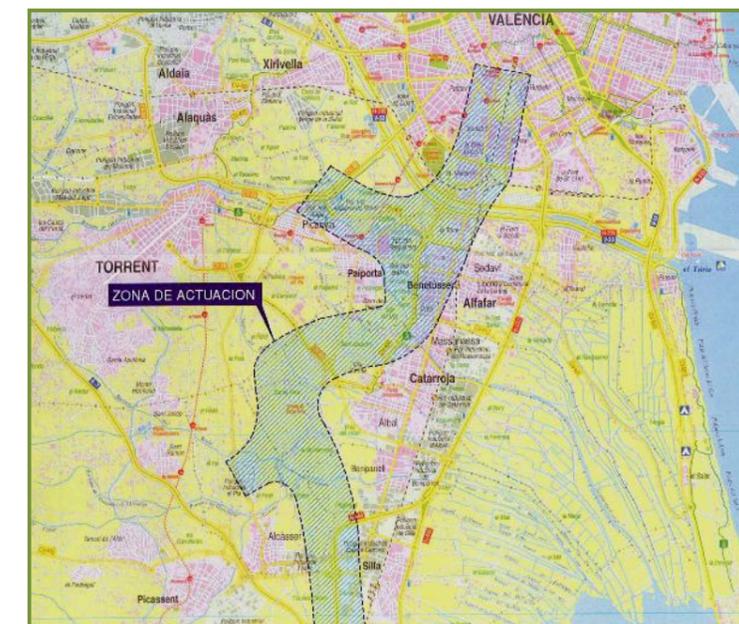
De entre las actuaciones que se contemplan, destacan el *Proyecto de Trazado y Construcción de "Mejoras Funcionales de Seguridad Vial y Capacidad de la Autovía V-31 P.K. 2+500 al P.K. 12+500. Tramo Silla-Valencia"*, actualmente en redacción por parte del Ministerio de Fomento, así como el *"Nuevo Acceso a Valencia desde la V-31 (Silla)" (Proyecto Básico redactado por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medioambiente de la GVA)*.

La primera de ellas, relativa a la ampliación de capacidad de la V-31 a acometer por el Ministerio de Fomento, contempla la incorporación de vías de servicio a ambos márgenes de la carretera actual, mientras que la última, prevista por la Generalitat Valenciana, comprende la ejecución de un nuevo vial que partirá de un enlace con la carretera V-31 a la altura de Silla, para continuar paralelo al corredor del AVE, cruzando la autovía CV-33. Una vez cruzado el barranco se dirigirá hacia el este coincidiendo el trazado con la CV-400 hasta poco después de cruzar el Barranco de Torrent, finalizando en el enlace que conecta la Calle San Vicente de Valencia con la V-30 sentido Puerto.

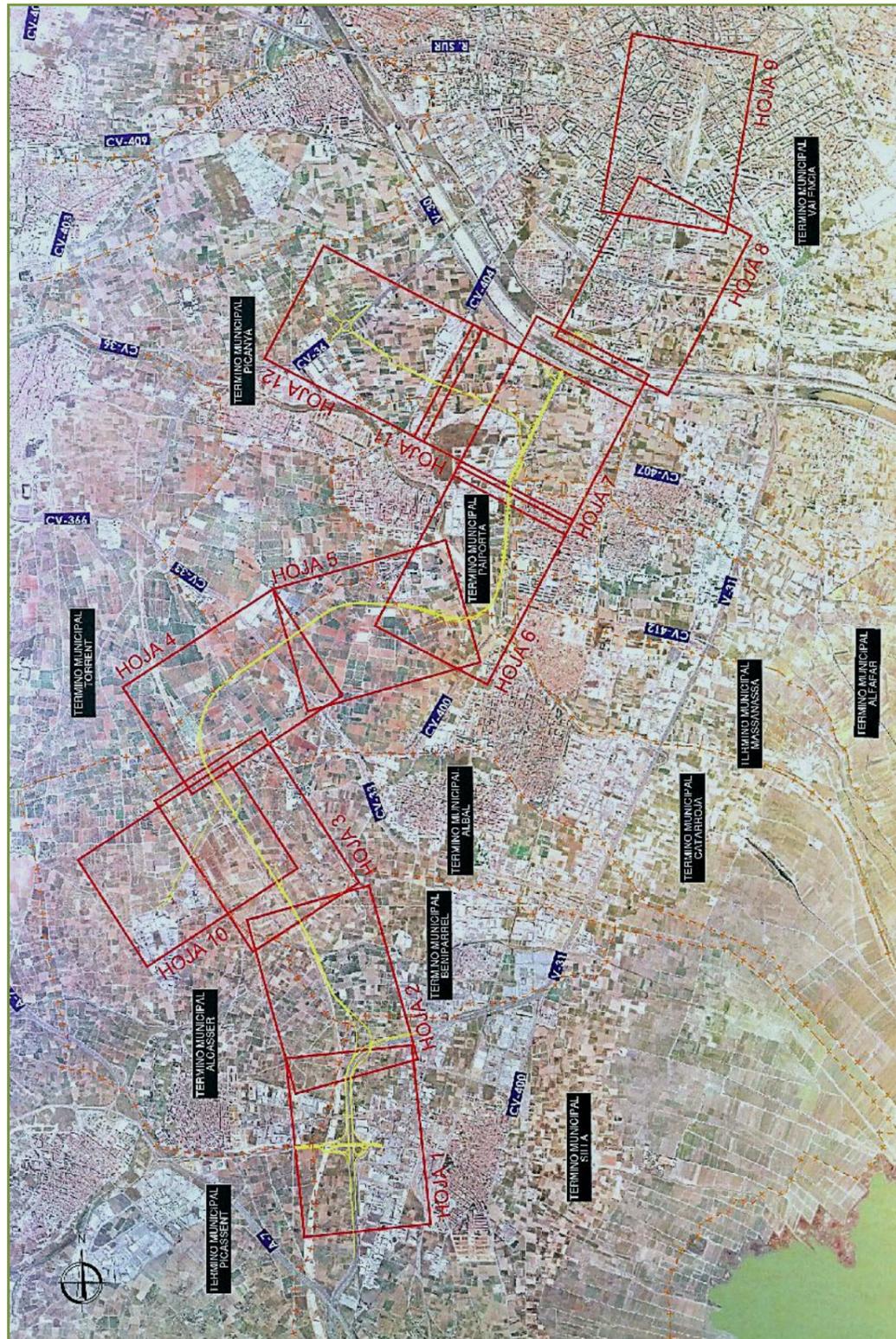
El vial se proyectará con doble calzada, con dos carriles por sentido y mediana para una velocidad de proyecto de 100 Km/h, conformando así una alternativa a la V-31 para el acceso desde el sur a la ciudad de Valencia.



*"Mejoras Funcionales de Seguridad Vial y Capacidad de la Autovía V-31 P.K. 2+500 al P.K. 12+500. Tramo Silla-Valencia" - Fuente: Ministerio de Fomento*

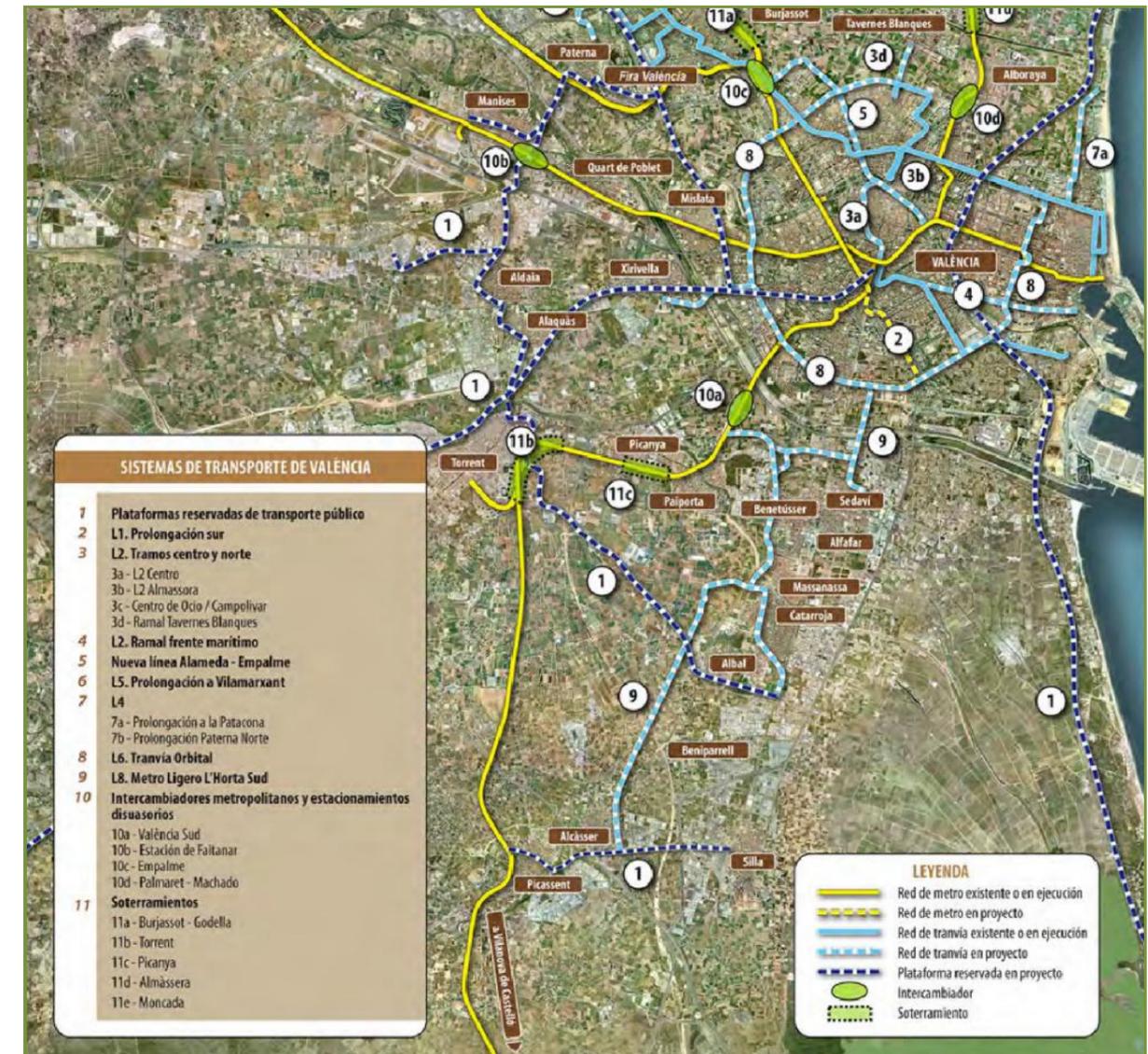


*Plano general del nuevo Acceso a Valencia alternativo a la V-31 – Fuente: elaboración propia*



Trazado aproximado del nuevo Acceso a Valencia alternativo a la V-31 – Fuente: elaboración propia

En materia de ferrocarriles, la siguiente figura muestra las principales actuaciones contempladas en el PIE 2010-2020 localizadas en el área metropolitana de Valencia. Entre ellas se encuentra la construcción del llamado *Tranvía Orbital L6*, que discurriría al oeste de las poblaciones de Sedaví, Alfafar, Benetusser, Massanassa y Catarroja, conectando todos ellos entre sí y con la ciudad de Valencia.



- Plataformas reservadas de transporte público en el área metropolitana de Valencia contempladas en el PIE 2010-2020 -

A pesar de no hallarse incluido en ninguno de los instrumentos de planificación mencionados, la Generalitat Valenciana redactó hace varios años un proyecto de soterramiento de las vías del FF:CC: a su paso por el núcleo urbano. Recientemente se han retomado los contactos y gestiones al respecto con la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

### 2.1.3.- CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS

Las características socioeconómicas del municipio permiten explicar el comportamiento relativo a la movilidad de sus habitantes, por lo que en las siguientes páginas se han recopilado diversos indicadores del propio término municipal de Alfafar y de otros municipios de l'Horta Sud.

En el análisis socioeconómico se han tomado datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), del Instituto Valenciano de Estadística (IVE), del Anuario Económico de La Caixa 2013 y de la Dirección General de Tráfico.

#### Población: Evolución y Distribución

Municipio	Población 2013 (Hab)	Extensión (km <sup>2</sup> )	Densidad de Población (Hab/km <sup>2</sup> )
Provincia de Valencia	2.566.474	8.237	312
Valencia	792.303	135	5.869
Albal	15.893	7	2.270
Alcàsser	9.520	9	1.058
<b>Alfafar</b>	<b>20.973</b>	<b>10</b>	<b>2.097</b>
Benetússer	14.709	1	14.709
Beniparrell	1.937	4	484
Catarroja	27.654	13	2.127
Llocnou de la Corona	151	0,04	3.775
Massanassa	8.888	6	1.481
Païporta	24.787	4	6.197
Picassent	20.420	86	237
Sedaví	10.201	2	5.101
Silla	18.834	25	753

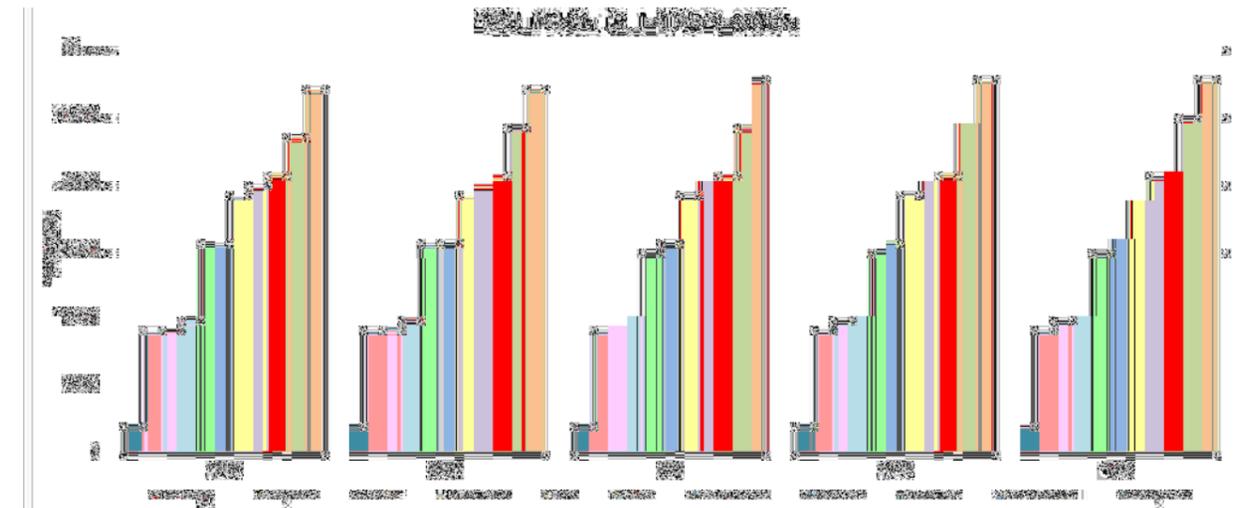
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE y del Anuario Económico de La Caixa 2013

Alfafar cuenta con la tercera población en cuanto a número de habitantes de todo L'Horta Sud, sin embargo puede observarse que 6 municipios de los 12 que conforman dicha comarca tienen una mayor densidad de población que Alfafar, siendo esta del 62,5% respecto de la media de todo L'Horta Sud. Si nos centramos en los municipios lindantes con Alfafar (Sedaví, Benetússer, LlocNou de la Corona y Massanassa) tan sólo Massanassa tiene una densidad de población menor (37% respecto de la media de estos municipios).

En los dos gráficos siguientes se representa la evolución de la población, del término municipal de Alfafar en el primero de ellos y de todos los municipios de L'Horta Sud en el segundo. De ellos se deduce que en los últimos cinco años la población se ha mantenido prácticamente constante, siendo el incremento de población de Alfafar de tan sólo un 0,6%.



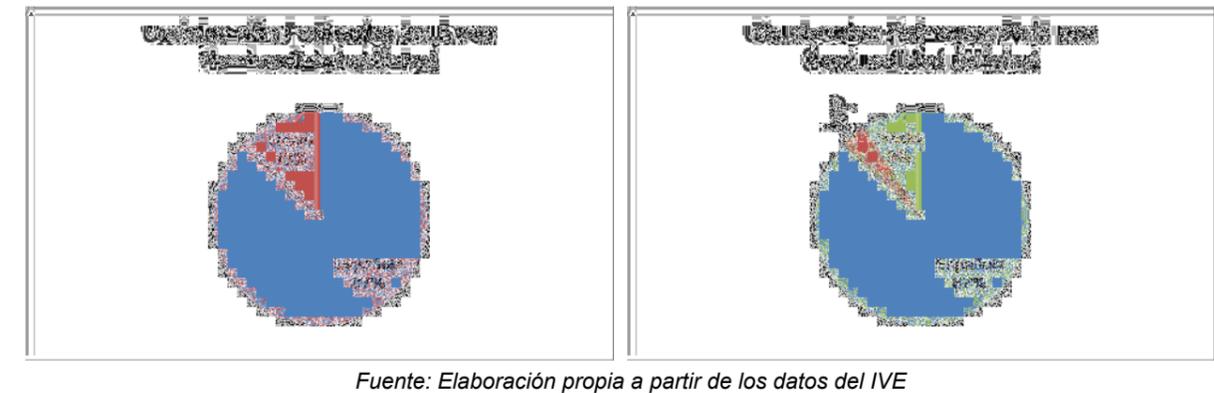
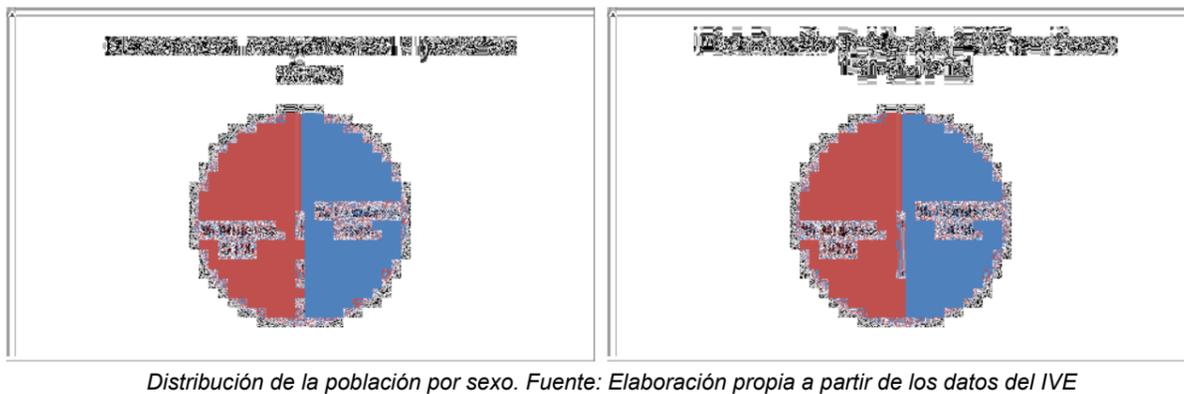
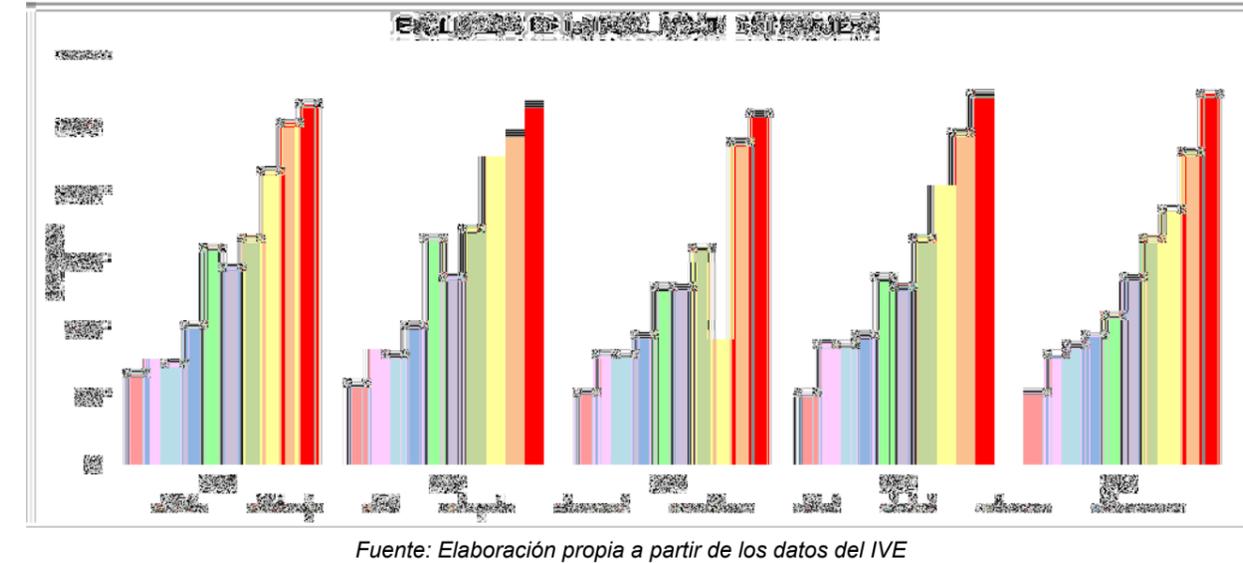
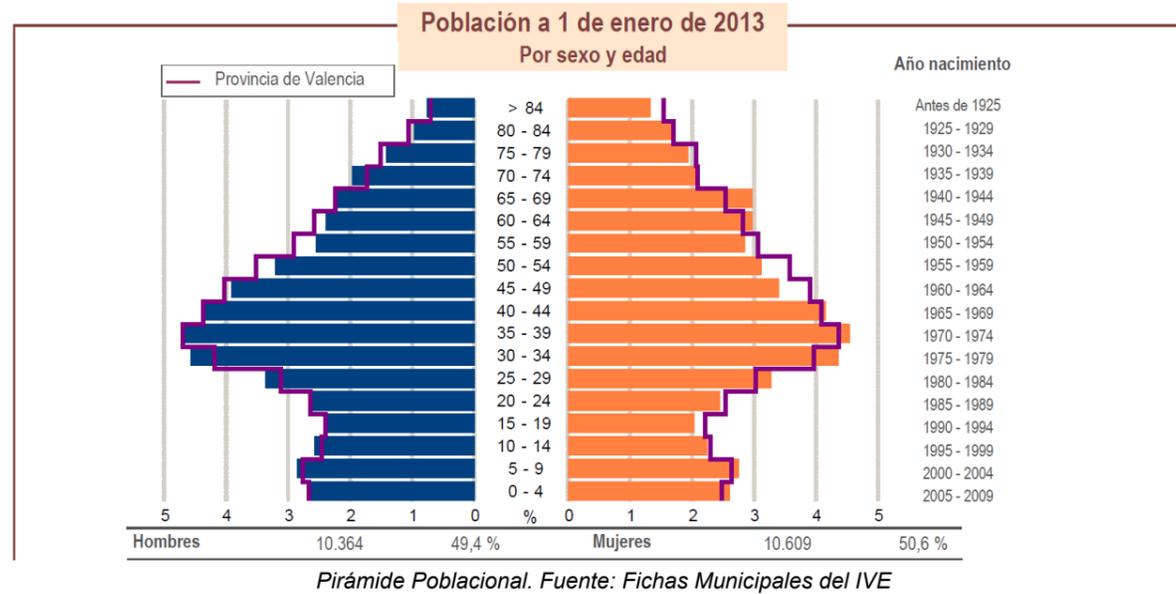
Fuente: Fichas Municipales del IVE



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

NOTA: Debido a la poca importancia en cuanto a número de habitantes de LlocNou de la Corona respecto al resto de municipios, no se ha representado esta en los gráficos

En cuanto a la distribución de la población, esta se reparte equitativamente entre hombres y mujeres, 49% hombres y 51% mujeres en Alfafar. En el caso de todos los municipios de L'Horta Sud la distribución es de 50/50. Por lo que respecta a grupos de edad, el mayor porcentaje de población se concentra entre los nacidos entre 1965 y 1979.



Si consideramos la evolución y distribución de la población según su nacionalidad (Española, Comunitaria o fuera de esta), la población extranjera en el municipio de Alfafar se ha mantenido constante en los últimos 5 años (2009-2013) con un pequeño incremento del 2,9%. Si observamos los gráficos que se adjuntan a continuación, Alfafar es de los pocos municipios en los que no ha descendido la población extranjera. Al contrario que municipios como Catarroja, Silla, Paiporta, Benetússer, Albal o Massanassa. el porcentaje de población extranjera en Alfafar es del 13% (de los cuales el 9% proceden de países extracomunitarios), siendo el municipio con mayor porcentaje de población extranjera de todo L'Horta Sud, igualando al municipio de Valencia y por encima de la provincia, cuyo porcentaje de población extranjera es del 11%.

A continuación se incluyen una serie de tablas relacionadas con la movilidad de la población en Alfafar y resto de municipios de L'Horta Sud. Estos datos de movilidad, relacionados con el trabajo y el estudio, se han obtenido de los Censos de Población y Viviendas de 2011 del Banco de Datos territorial Instituto Valenciano de Estadística (IVE):

Movilidad de la población en viviendas familiares ocupadas (Fuente: IVE)

Población en viviendas familiares ocupada, según la relación entre el municipio de trabajo y el de residencia 2011							
	Total	Mismo municipio	Misma comarca, diferente municipio	Misma provincia, diferente comarca	Otra prov de la CV	Fuera de la CV	Varios municipios
Albal	6.065	1.804	1.156	2.323	-	-	711
Alcàsser	3.519	1.163	653	1.046	-	-	591
<b>Alfafar</b>	<b>7.230</b>	<b>1.736</b>	<b>1.426</b>	<b>3.174</b>	-	-	<b>751</b>

Población en viviendas familiares ocupada, según la relación entre el municipio de trabajo y el de residencia 2011							
	Total	Mismo municipio	Misma comarca, diferente municipio	Misma provincia, diferente comarca	Otra prov de la CV	Fuera de la CV	Varios municipios
Benetússer	5.354	1.486	940	2.227	-	-	610
Beniparrell	-	-	-	-	-	-	-
Catarroja	9.816	3.045	1.749	3.675	-	-	1.091
Llocnou de la Corona	-	-	-	-	-	-	-
Massanassa	3.367	861	704	1.380	-	-	363
Paiporta	9.555	2.857	783	4.753	-	-	886
Picassent	7.942	3.489	917	2.641	-	-	736
Sedaví	4.045	892	960	1.661	-	-	449
Silla	6.462	2.445	1.148	2.154	-	-	534

Población en viviendas familiares ocupada, según el tipo de transporte utilizado para ir al lugar de trabajo 2011						
	Total	Privado	Público	No motorizado	No se desplaza	No aplicable
Albal	6.065	3.537	685	346	656	840
Alcàsser	3.519	1.723	332	316	517	631
<b>Alfafar</b>	<b>7.230</b>	<b>4.127</b>	<b>1.138</b>	<b>508</b>	<b>643</b>	<b>813</b>
Benetússer	5.354	3.151	783	375	275	770
Beniparrell	-	-	-	-	-	-
Catarroja	9.816	6.081	1.089	514	842	1.290
Llocnou de la Corona	-	-	-	-	-	-
Massanassa	3.367	1.970	408	252	326	411
Paiporta	9.555	4.903	1.993	673	967	1.020
Picassent	7.942	4.481	1.268	562	731	900
Sedaví	4.045	2.600	401	342	230	472
Silla	6.462	4.114	545	538	644	621

Población en viviendas familiares que cursa algún tipo de estudio y no trabaja, según el tipo de transporte utilizado para ir al lugar de estudio 2011						
	Total	Privado	Público	No motorizado	No se desplaza	No aplicable
Albal	3.812	923	851	1.419	405	214
Alcàsser	2.170	730	465	570	298	-
<b>Alfafar</b>	<b>4.332</b>	<b>1.268</b>	<b>1.054</b>	<b>1.469</b>	<b>430</b>	<b>-</b>
Benetússer	3.303	1.221	475	957	499	151
Beniparrell	-	-	-	-	-	-
Catarroja	6.625	2.090	1.603	2.137	495	301
Llocnou de la Corona	-	-	-	-	-	-

Población en viviendas familiares que cursa algún tipo de estudio y no trabaja, según el tipo de transporte utilizado para ir al lugar de estudio 2011						
	Total	Privado	Público	No motorizado	No se desplaza	No aplicable
Massanassa	1.737	451	440	654	175	-
Paiporta	5.124	659	2.017	1.499	618	331
Picassent	4.447	796	1.817	973	757	-
Sedaví	2.082	463	344	976	194	-
Silla	4.148	1.471	797	1.374	317	190

Población en viviendas familiares ocupada, según el tiempo de desplazamiento para ir al lugar de trabajo 2011										
	Total	Menos de 10 minutos	Entre 10 y 19 minutos	Entre 20 y 29 minutos	Entre 30 y 44 minutos	Entre 45 y 59 minutos	Entre 1 hora y hora y media	Más de hora y media	No se desplaza	No aplicable
Albal	6.065	1.123	1.721	1.159	449	-	-	-	656	840
Alcàsser	3.519	819	763	427	249	-	-	-	517	631
<b>Alfafar</b>	<b>7.230</b>	<b>1.277</b>	<b>1.974</b>	<b>1.430</b>	<b>434</b>	<b>353</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>643</b>	<b>813</b>
Benetússer	5.354	965	1.742	957	334	242	-	-	275	770
Beniparrell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Catarroja	9.816	1.944	2.757	1.885	808	195	-	-	842	1.290
Llocnou de la Corona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Massanassa	3.367	651	986	569	310	107	-	-	326	411
Paiporta	9.555	1.501	2.601	2.148	991	250	-	-	967	1.020
Picassent	7.942	1.924	1.845	1.317	896	250	-	-	731	900
Sedaví	4.045	681	1.379	752	321	-	-	-	230	472
Silla	6.462	1.424	2.233	931	341	187	-	-	644	621

Población en viviendas familiares que cursa algún tipo de estudio y no trabaja, según el tiempo de desplazamiento para ir al lugar de estudio 2011										
	Total	Menos de 10 minutos	Entre 10 y 19 minutos	Entre 20 y 29 minutos	Entre 30 y 44 minutos	Entre 45 y 59 minutos	Entre 1 hora y hora y media	Más de hora y media	No se desplaza	No aplicable
Albal	3.812	1.941	646	358	-	-	-	-	405	214
Alcàsser	2.170	1.146	346	-	93	-	-	-	298	-
<b>Alfafar</b>	<b>4.332</b>	<b>2.301</b>	<b>718</b>	<b>359</b>	<b>-</b>	<b>210</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>430</b>	<b>-</b>
Benetússer	3.303	1.369	789	-	197	-	-	-	499	151
Beniparrell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Catarroja	6.625	2.993	1.381	758	173	232	-	-	495	301
Llocnou de la Corona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Massanassa	1.737	898	328	148	-	-	-	-	175	-
Paiporta	5.124	2.143	1.125	514	287	-	-	-	618	331
Picassent	4.447	2.059	729	451	180	-	-	-	757	-
Sedaví	2.082	1.333	220	-	-	-	-	-	194	-

**Población en viviendas familiares que cursa algún tipo de estudio y no trabaja, según el tiempo de desplazamiento para ir al lugar de estudio 2011**

	Total	Menos de 10 minutos	Entre 10 y 19 minutos	Entre 20 y 29 minutos	Entre 30 y 44 minutos	Entre 45 y 59 minutos	Entre 1 hora y hora y media	Más de hora y media	No se desplaza	No aplicable
Silla	4.148	2.049	848	370	-	197	-	-	317	190

**Población en viviendas familiares ocupada, según el medio de transporte utilizado para ir al lugar de trabajo 2011**

	Total	Coche/furgoneta como conductor	Coche/furgoneta como pasajero	Autobús, autocar, minibús	Metro	Moto	Andando	Tren	Bicicleta	Otros	No se desplaza	No aplicable
Albal	6.065	3.178	224	314	276	-	304	-	-	-	656	840
Alcàsser	3.519	1.590	104	157	-	-	249	-	-	-	517	631
<b>Alfafar</b>	<b>7.230</b>	<b>3.738</b>	<b>266</b>	<b>475</b>	<b>535</b>	<b>-</b>	<b>435</b>	<b>301</b>	<b>204</b>	<b>-</b>	<b>643</b>	<b>813</b>
Benetússer	5.354	2.749	260	313	258	-	313	246	-	-	275	770
Beniparrell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Catarroja	9.816	5.336	474	400	386	314	537	360	-	-	842	1.290
Llocnou de la Corona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Massanassa	3.367	1.783	155	130	-	-	225	171	-	-	326	411
Paiporta	9.555	4.489	292	508	1.447	242	563	-	188	-	967	1.020
Picassent	7.942	3.858	504	278	935	179	532	-	-	-	731	900
Sedaví	4.045	2.278	146	216	-	179	315	-	-	-	230	472
Silla	6.462	3.647	266	251	-	216	437	232	190	-	644	621

**Población en viviendas familiares que cursa algún tipo de estudio y no trabaja, según el medio de transporte utilizado para ir al lugar de estudio 2011**

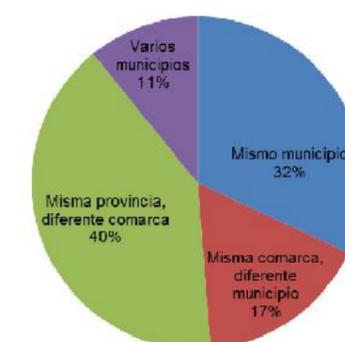
	Total	Coche/furgoneta como conductor	Coche/furgoneta como pasajero	Autobús, autocar, minibús	Metro	Moto	Andando	Tren	Bicicleta	Otros	No se desplaza	No aplicable
Albal	3.812	237	415	552	-	-	1.237	242	224	159	405	214
Alcàsser	2.170	225	229	259	-	145	521	163	122	160	298	-
<b>Alfafar</b>	<b>4.332</b>	<b>366</b>	<b>598</b>	<b>708</b>	<b>213</b>	<b>180</b>	<b>1.390</b>	<b>272</b>	<b>184</b>	<b>-</b>	<b>430</b>	<b>-</b>
Benetússer	3.303	511	297	261	-	245	861	210	-	198	499	151
Beniparrell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Catarroja	6.625	549	909	831	342	339	1.974	566	308	309	495	301
Llocnou de la Corona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Massanassa	1.737	126	211	282	-	-	574	149	-	-	175	-
Paiporta	5.124	305	327	169	1.834	-	1.505	-	-	-	618	331
Picassent	4.447	423	454	253	1.549	-	970	-	-	-	757	-
Sedaví	2.082	152	154	246	-	-	997	-	-	-	194	-
Silla	4.148	646	516	416	-	212	1.288	394	131	210	317	190

Si observamos la relación entre el municipio de trabajo y el de residencia, vemos que el 45% de los desplazamientos por motivos de trabajo se hacen fuera de la comarca, siendo despreciables los desplazamientos fuera de la provincia de Valencia. El 44% de los desplazamientos por motivo de trabajo son dentro del mismo municipio o comarca. Para el caso de la comarca de L'Horta Sud, el porcentaje de desplazamientos dentro de los municipios es algo mayor (49%) y el de los que se hacen fuera de la comarca algo menor (40%). Por tanto, cerca de la mitad de los desplazamientos por motivos de trabajo tanto en Alfafar como en los municipios de su alrededor son desplazamientos cortos, dentro de la misma comarca.

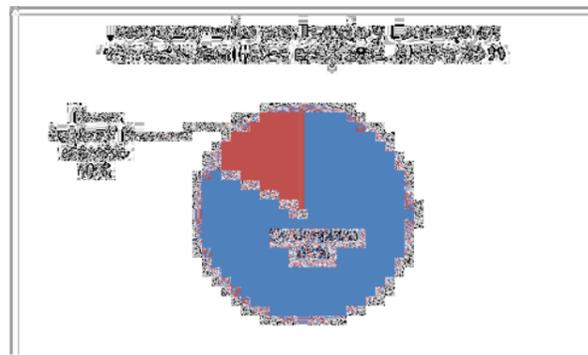
**Población en viviendas familiares ocupada, según la relación entre el municipio de trabajo y el de residencia. Alfafar 2011**



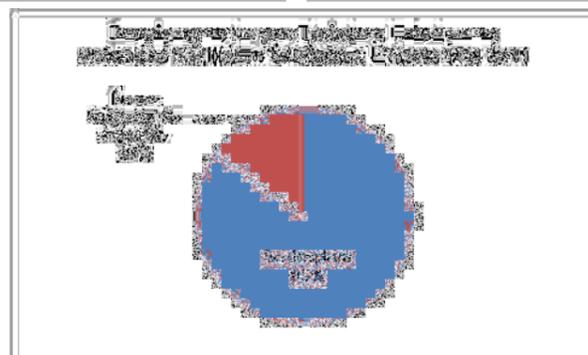
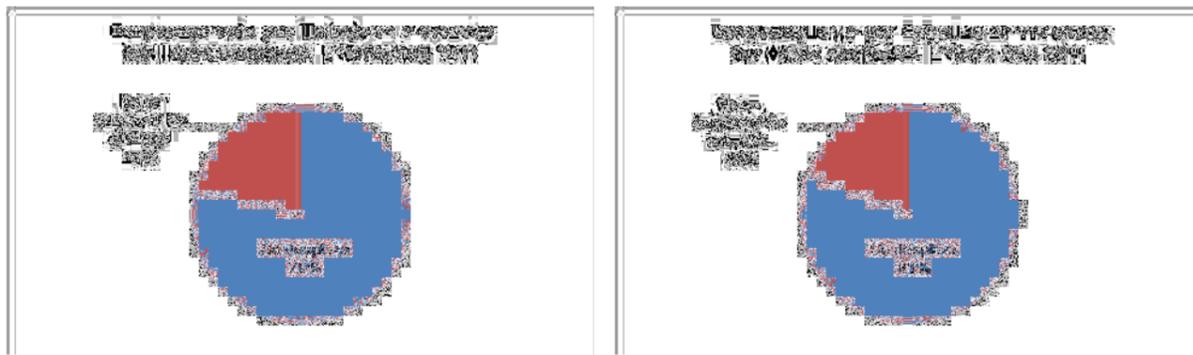
**Población en viviendas familiares ocupada, según la relación entre el municipio de trabajo y el de residencia. L'Horta Sud 2011**



Del resto de valores de movilidad se obtiene que el porcentaje de desplazamientos por motivos de trabajo es menor que por estudios, tanto en Alfafar como en el resto de municipios de su comarca, aunque en L'Horta Sud este porcentaje está muy equilibrado (79% por motivos de trabajo frente al 81% por motivos de estudio). No tanto así en Alfafar, donde se desplaza un 80% por motivos de trabajo mientras que por estudios lo hace un 88%.

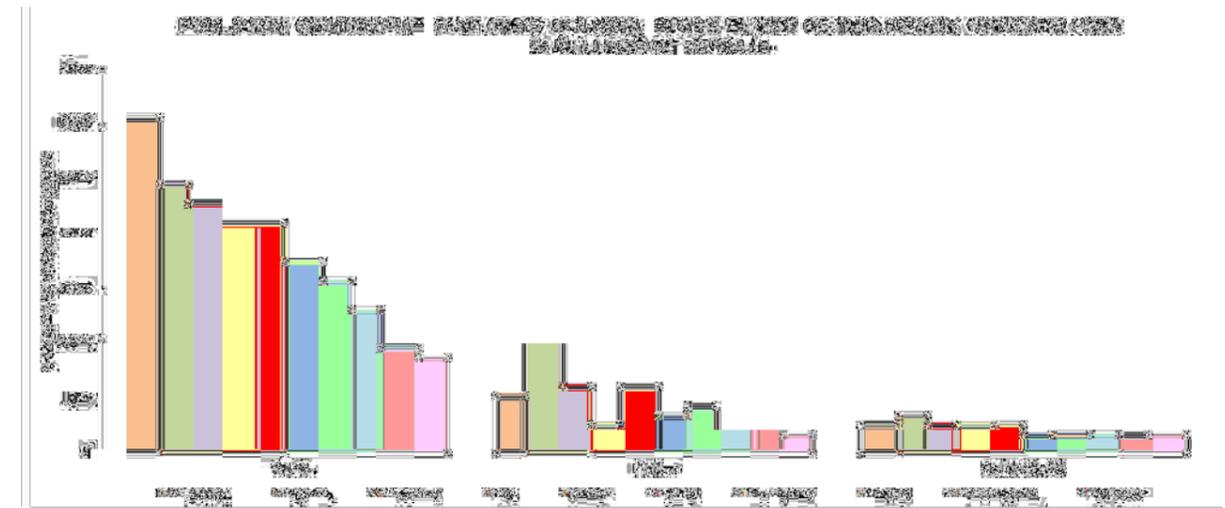


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

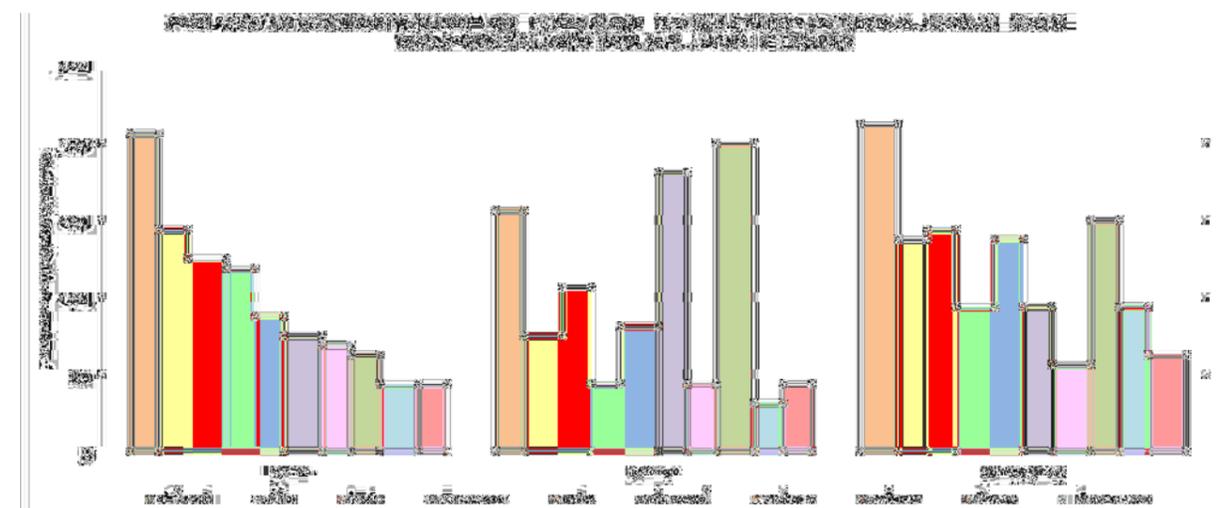


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

En cuanto al uso del transporte, la mayoría que lo hace por motivos de trabajo utiliza el vehículo privado, mientras que en el caso de la movilidad por motivos de estudio, es el transporte no motorizado el medio más empleado, por delante del vehículo privado y del transporte público. Aunque en este caso, la población que emplea el vehículo privado frente a la que usa el transporte público, a pesar de ser mayor, es poco significativa.

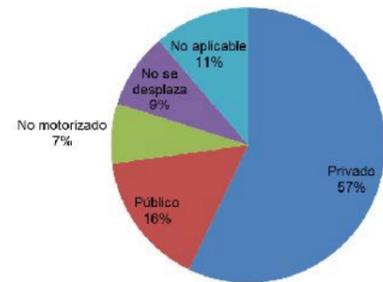


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

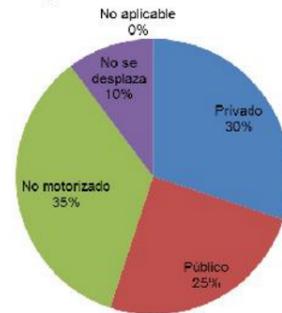


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

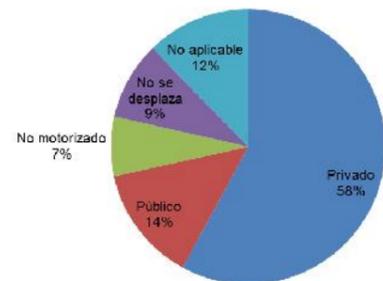
**Población en viviendas familiares ocupada, según el tipo de transporte utilizado para ir al lugar de trabajo - ALFAFAR**



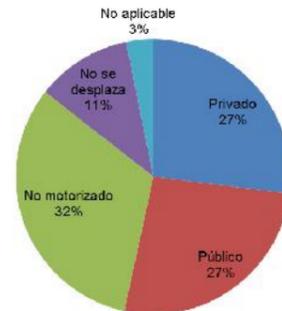
**Población en viviendas familiares que estudia, según el tipo de transporte utilizado para ir al lugar de estudio - ALFAFAR**



**Población en viviendas familiares ocupada, según el tipo de transporte utilizado para ir al lugar de trabajo - HORTA SUD**



**Población en viviendas familiares que estudia, según el tipo de transporte utilizado para ir al lugar de estudio - HORTA SUD**



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

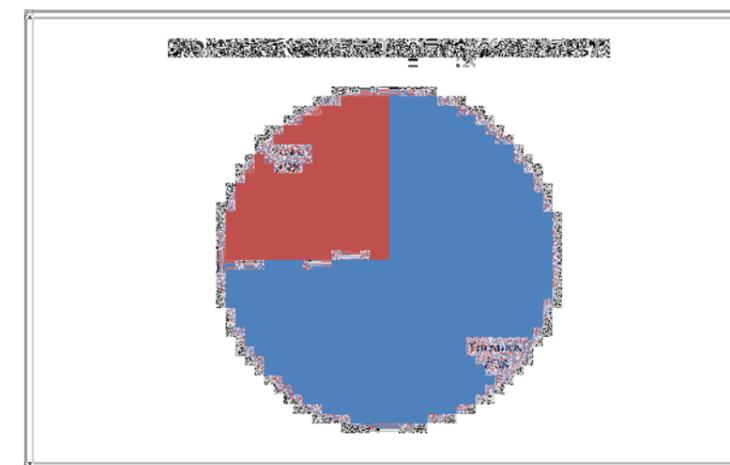
**Motorización**

Los valores socioeconómicos relativos a la motorización están muy relacionados con la movilidad del tráfico rodado. Por lo que respecta al tipo de vehículos, a excepción de Beniparrell, en el que los turismos no llegan al 50%, el porcentaje de turismos es muy elevado respecto al resto, siendo lógicamente prácticamente despreciable el porcentaje de autobuses y de tractores:

%	2013					
	Turismos	Motocicletas	Furgonetas y camiones	Autobuses	Tractores industriales	Otros
Provincia de Valencia	71,8%	10,2%	14,3%	0,1%	0,8%	2,7%
València.	75,6%	12,1%	11,2%	0,2%	0,8%	0,0%
L'Horta Sud	73,4%	8,8%	14,1%	0,1%	0,7%	2,8%
Albal	71,2%	9,7%	14,9%	0,4%	1,0%	2,8%
Alcàsser	74,8%	8,3%	14,4%	0,3%	0,5%	1,7%
<b>Alfafar</b>	<b>74,7%</b>	<b>8,0%</b>	<b>11,3%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,9%</b>	<b>5,1%</b>
Benetússer	76,1%	9,2%	12,5%	0,0%	0,3%	1,9%

%	2013					
	Turismos	Motocicletas	Furgonetas y camiones	Autobuses	Tractores industriales	Otros
Beniparrell	48,5%	5,1%	34,0%	0,0%	2,4%	10,0%
Catarroja	74,7%	10,1%	13,0%	0,0%	0,4%	1,8%
Llocnou de la Corona	71,2%	11,0%	17,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Massanassa	71,8%	8,5%	15,9%	0,0%	0,9%	2,8%
Païporta	73,8%	9,5%	13,7%	0,2%	0,5%	2,4%
Picassent	74,5%	8,1%	14,2%	0,2%	0,5%	2,6%
Sedaví	74,7%	9,0%	12,8%	0,1%	1,1%	2,3%
Silla	74,1%	8,2%	14,3%	0,0%	1,0%	2,5%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

Según el Anuario Económico de España 2013 de La Caixa, la evolución del número de vehículos entre los años 2007-2012, ha sido creciente para el caso de los automóviles mientras que en el caso de camiones y furgonetas ha sido, por lo general, decreciente:

Municipio	Variación automóviles 07-12 (%)	Variación camiones y furgonetas 07-12 (%)	Variación otros vehículos de motor 07-12 (%)
Albal	6,3	-5,9	10,3
Alcàsser	9,9	-3,5	4,5
<b>Alfafar</b>	<b>0,3</b>	<b>-8,0</b>	<b>3,3</b>
Benetússer	1,7	-12,1	6,9
Beniparrell	4,3	-5,6	-0,2
Catarroja	7,9	-1,7	13,6
Massanassa	9,6	2,1	20,0
Païporta	9,8	2,0	18,5
Picassent	11,2	1,3	8,0

Municipio	Variación automóviles 07-12 (%)	Variación camiones y furgonetas 07-12 (%)	Variación otros vehículos de motor 07-12 (%)
Sedaví	4,4	-0,4	23,3
Silla	6,1	-10,0	-9,6

Fuente: Anuario Económico de España 2013. La Caixa

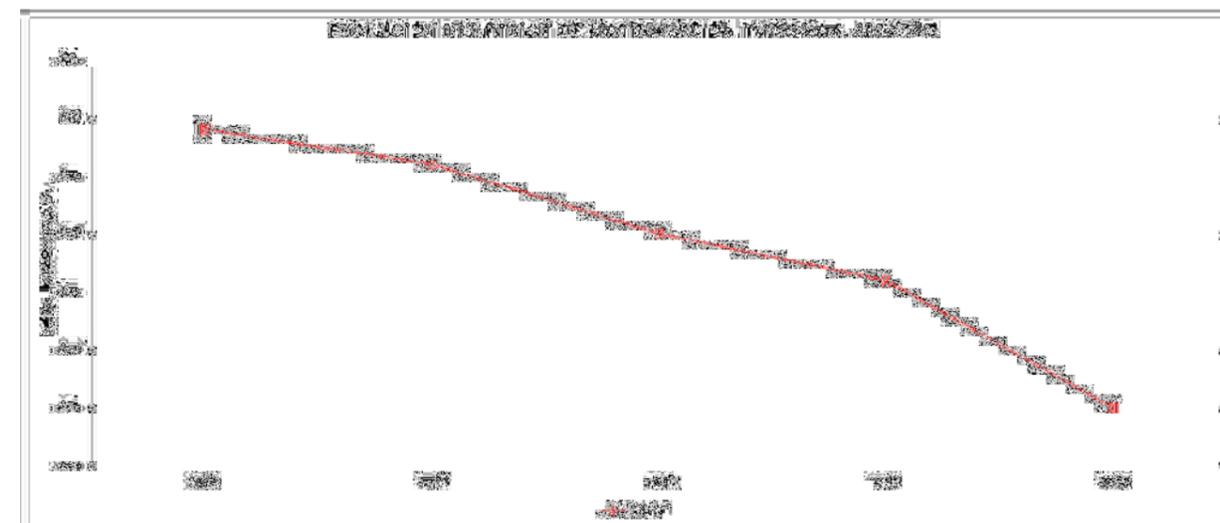
Uno de los índices más relacionados con la movilidad de una población es el índice de motorización. Este índice refleja el número de vehículos por cada 1000 habitantes. Considerando los turismos y las motocicletas tenemos, para el año 2013:

Año 2013		
Municipio	Índice de Motorización (Turismos/1000 hab)	Índice de Motorización (Turismos+motocicletas/1000 hab)
Albal	469	533
Alcàsser	481	534
<b>Alfatar</b>	<b>445</b>	<b>493</b>
Benetússer	449	502
Beniparrell	710	785
Catarroja	439	499
Massanassa	528	590
Paiporta	429	485
Picassent	469	520
Sedaví	472	529
Silla	474	527
Provincia de Valencia	459	524

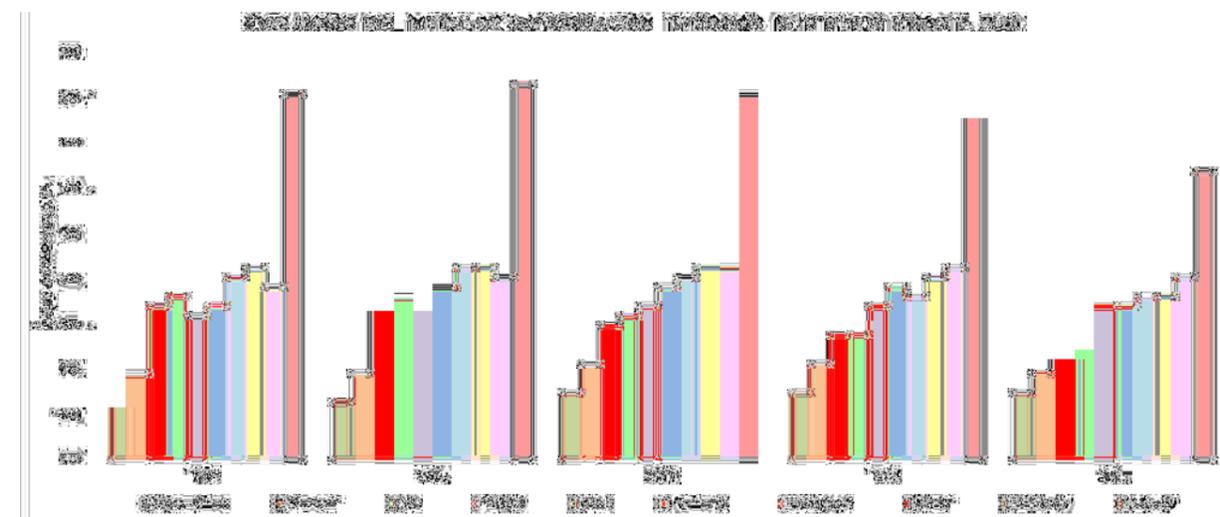
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

Como puede observarse de la tabla anterior, el índice de motorización de Alfatar es del mismo orden de magnitud que el del resto de municipios de la comarca y de la provincia de Valencia aunque un poco por debajo, a excepción del término municipal de Beniparrell cuyo índice de motorización es de un 53% superior al de la media del resto de municipios de la comarca y Massanassa con un 13% superior. Si también tenemos en cuenta las motocicletas, este está un poco por debajo.

Si nos centramos en cómo ha evolucionado el índice de motorización, éste ha ido descendiendo en los últimos cinco años (2009-2013), siendo más acusado el descenso en el periodo 2012-2013. En el resto de municipios de la comarca, o se ha mantenido (Picassent, Sedaví) o también ha descendido.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

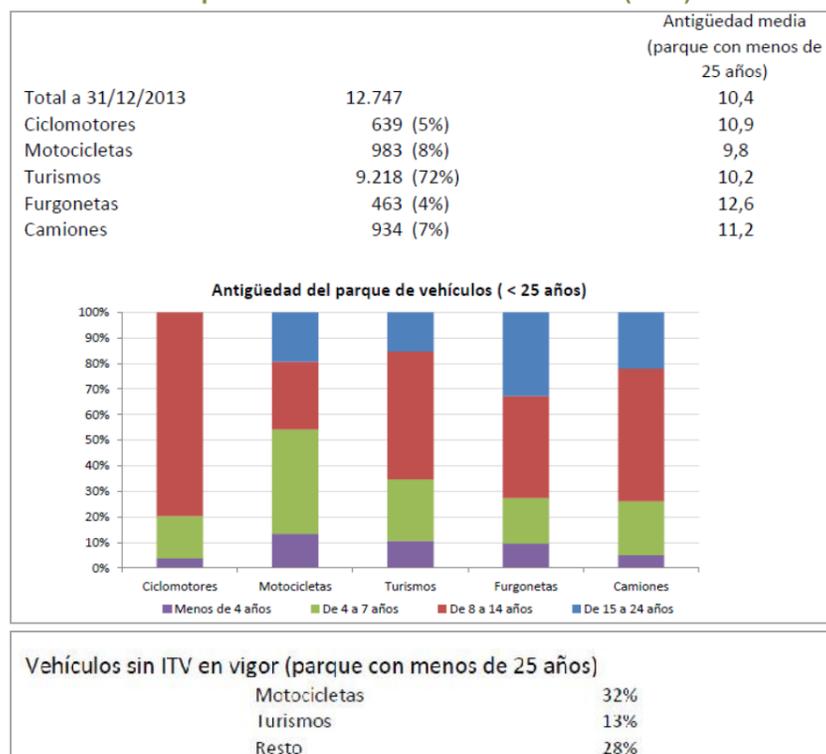


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

NOTA: en el gráfico de barras no se ha representado el municipio de Beniparrell por presentar valores muy superiores al resto

En cuanto a la antigüedad del parque de vehículos, según la ficha de la Dirección General de Tráfico (DGT), actualizada a septiembre de 2014, la antigüedad media de los vehículos (de menos de 25 años), en el término municipal de Alfatar es de más de 10 años, siendo la media más antigua la de las furgonetas, con 12,6 años. Por tanto, nos encontramos con un parque móvil poco renovado.

Parque de vehículos del T.M. de Alfafar (DGT)

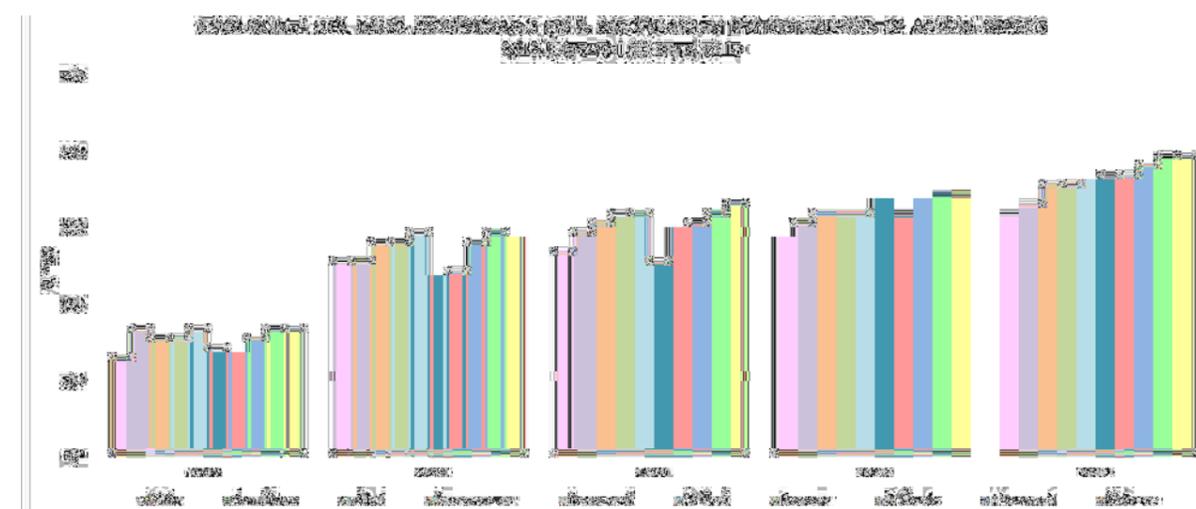
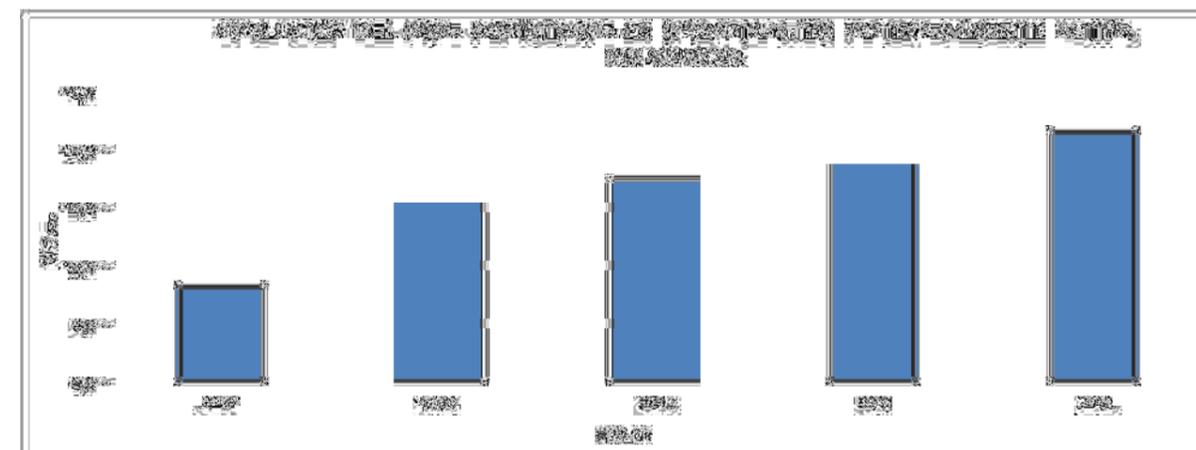


Fuente: Fichas de Municipios de la DGT

Mercado Laboral

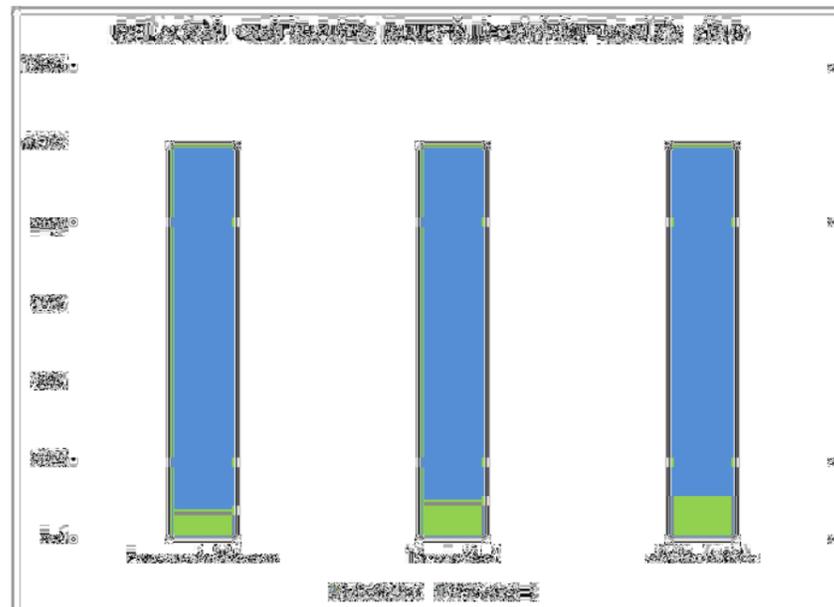
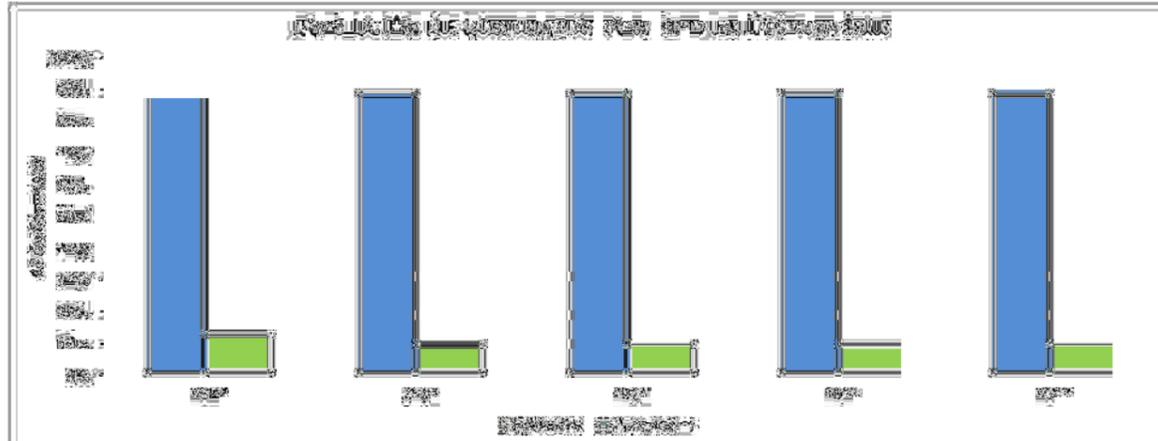
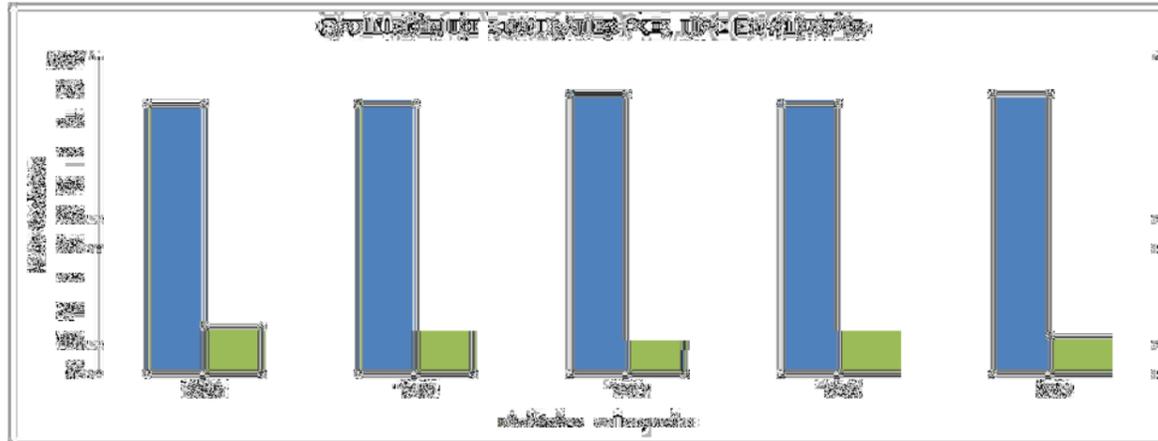
Las características del mercado laboral (temporalidad, paro registrado, etc) también influyen en la movilidad de una población o región. Por ejemplo, la crisis económica de los últimos años ha provocado un descenso en el volumen de tráfico de las carreteras.

Si atendemos a los gráficos que se adjuntan a continuación, el porcentaje de paro ha crecido de manera muy significativa en el periodo 2008-2012. De estar por debajo del 10% en 2008, en el término municipal de Alfafar, a sobrepasar el 20% en 2012.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Económico de La Caixa 2013

Según el tipo de contrato, el porcentaje de contratos temporales en los últimos años ha sido muy superior al de los contratos indefinidos. Esta diferencia se ha agravado más en el último año en Alfafar mientras que en el conjunto de municipios de L'Horta Sud esta diferencia se ha pronunciado menos. Aun así, el porcentaje de contratos indefinidos respecto del total es mayor en Alfafar que en el resto de la comarca de L'Horta Sud y de la provincia de Valencia.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

Actividades Económicas

La actividad económica también incide en la movilidad. Como ocurre en el caso del mercado laboral y del parque de vehículos, la situación económica de estos últimos años ha llevado a un decremento de las actividades económicas: industriales y comerciales, y en consecuencia del número de empresas, lo que incide en un descenso de la movilidad.

En el caso de Alfafar, el descenso de estas actividades, según los datos facilitados en el Anuario Económico de La Caixa 2013, ha sido menor que en el resto de los municipios de su comarca, a excepción de Beniparrell en actividades Industriales y Benetússer en comerciales.

Municipio	Actividades industriales: industria	Actividades industriales: construcción	Variación actividades industriales 07-12 (%)
Albal	196	74	-14,8
Alcàsser	110	59	-17,0
<b>Alfafar</b>	<b>108</b>	<b>107</b>	<b>-10,9</b>
Benetússer	85	76	-18,1
Beniparrell	250	35	-10,2
Catarroja	242	164	-18,5
Massanassa	116	56	-21,8
Paiporta	161	136	-15,1
Picassent	135	125	-22,3
Sedaví	84	44	-27,2
Silla	240	102	-13,0

Fuente: Anuario Económico de La Caixa 2013

Municipio	Actividades comerciales minoristas 2012	Actividades comerciales alimentación	Actividades comerciales total no alimentación	Actividades comerciales comercio mixto y otros	Variación actividades comerciales minoristas 07-12 (%)
Albal	161	54	86	21	-28,2
Alcàsser	94	33	54	7	-32,9
<b>Alfafar</b>	<b>339</b>	<b>83</b>	<b>234</b>	<b>22</b>	<b>-19,0</b>
Benetússer	192	69	114	9	-18,3
Beniparrell	52	14	34	4	-20,1
Catarroja	373	125	221	27	-28,3
Massanassa	94	18	67	9	-30,2
Paiporta	274	95	168	11	-36,7
Picassent	262	102	138	22	-40,4
Sedaví	146	55	77	14	-37,3
Silla	290	123	145	22	-42,6

Fuente: Anuario Económico de La Caixa 2013

Tomando como referencia los datos del Instituto Valenciano de Estadística (IVE), por lo que respecta al número de empresas, entre los años 2012-2014, el descenso en Alfafar es mayor que en el resto de municipios de L'Horta Sud para el caso de empresas de actividad industrial. Tan sólo se ve incrementado el número de empresas de servicios distintos del comercio, el transporte o la hostelería.

	NÚMERO DE EMPRESAS SEGÚN EL TIPO DE ACTIVIDAD											
	2014				2013				2012			
	Industria	Construcción	Comercio, transporte y hostelería	Otros servicios	Industria	Construcción	Comercio, transporte y hostelería	Otros servicios	Industria	Construcción	Comercio, transporte y hostelería	Otros servicios
Provincia de Valencia	11.645	18.927	65.787	70.023	11.873	20.161	69.204	69.443	12.429	22.121	70.267	68.191
Albal	108	100	411	315	114	111	432	302	119	112	456	301
Alcàsser	87	64	256	181	92	65	254	179	91	76	260	182
<b>Alfafar</b>	<b>46</b>	<b>91</b>	<b>433</b>	<b>350</b>	<b>53</b>	<b>86</b>	<b>481</b>	<b>340</b>	<b>58</b>	<b>107</b>	<b>487</b>	<b>332</b>
Benetússer	48	72	373	269	48	89	409	270	54	96	412	264
Beniparrell	162	39	218	103	162	39	218	102	175	44	222	87
Catarroja	202	197	757	652	198	204	809	624	208	206	797	583
Massanassa	80	69	300	215	86	83	325	224	94	78	322	213
Paiporta	106	195	651	421	119	198	667	408	128	230	686	399
Picassent	116	123	504	433	112	117	577	417	106	124	581	415
Sedaví	53	66	298	210	49	62	321	197	58	67	330	211
Silla	157	116	461	382	156	125	496	376	168	153	546	343

Fuente: IVE

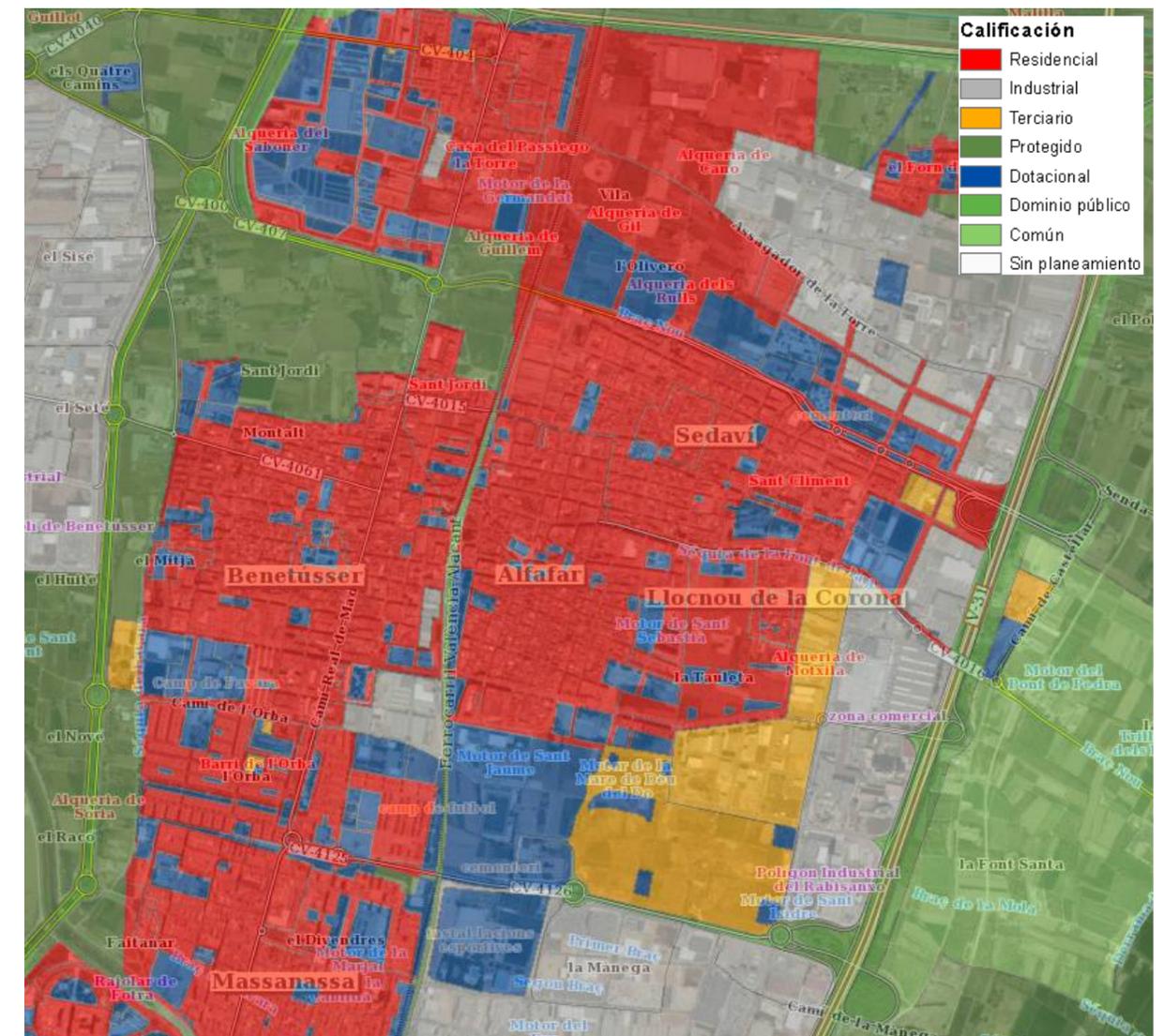
	VARIACIÓN DEL NÚMERO DE EMPRESAS SEGÚN EL TIPO DE ACTIVIDAD			
	2012-2014			
	Industria	Construcción	Comercio, transporte y hostelería	Otros servicios
Provincia de Valencia	-7%	-17%	-7%	3%
Albal	-10%	-12%	-11%	4%
Alcàsser	-5%	-19%	-2%	-1%
<b>Alfafar</b>	<b>-26%</b>	<b>-18%</b>	<b>-12%</b>	<b>5%</b>
Benetússer	-13%	-33%	-10%	2%
Beniparrell	-8%	-13%	-2%	16%
Catarroja	-3%	-5%	-5%	11%
Massanassa	-18%	-13%	-7%	1%
Paiporta	-21%	-18%	-5%	5%
Picassent	9%	-1%	-15%	4%
Sedaví	-9%	-2%	-11%	0%
Silla	-7%	-32%	-18%	10%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IVE

### 2.1.4.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE Y USOS DEL SUELO

Según consulta actualizada a la página web oficial del Colegio de Arquitectos de Valencia, el planeamiento vigente en el T.M. de Alfafar se corresponde con el P.G.O.U. cuya fecha de aprobación data del año 1992, si bien éste ha sufrido diversas modificaciones a lo largo de los años transcurridos hasta la fecha.

La información urbanística más actualizada de la que dispone del Sistema de Información Urbanística de la Generalitat Valenciana se corresponde con la que se adjunta a continuación, con su leyenda correspondiente:



Fuente: <http://terrasit.gva.es/es/ver> - Planeamiento Urbanístico

**2.1.5.- INTERACCIONES MEDIOAMBIENTALES**

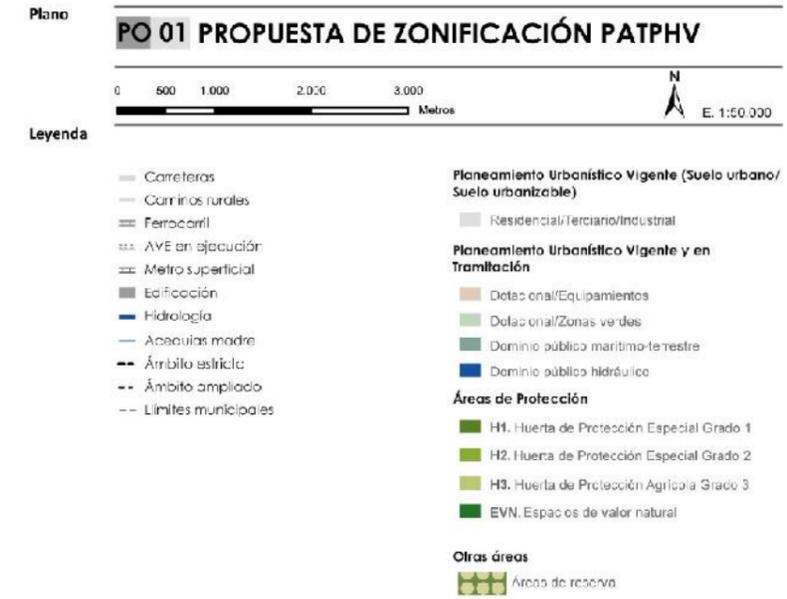
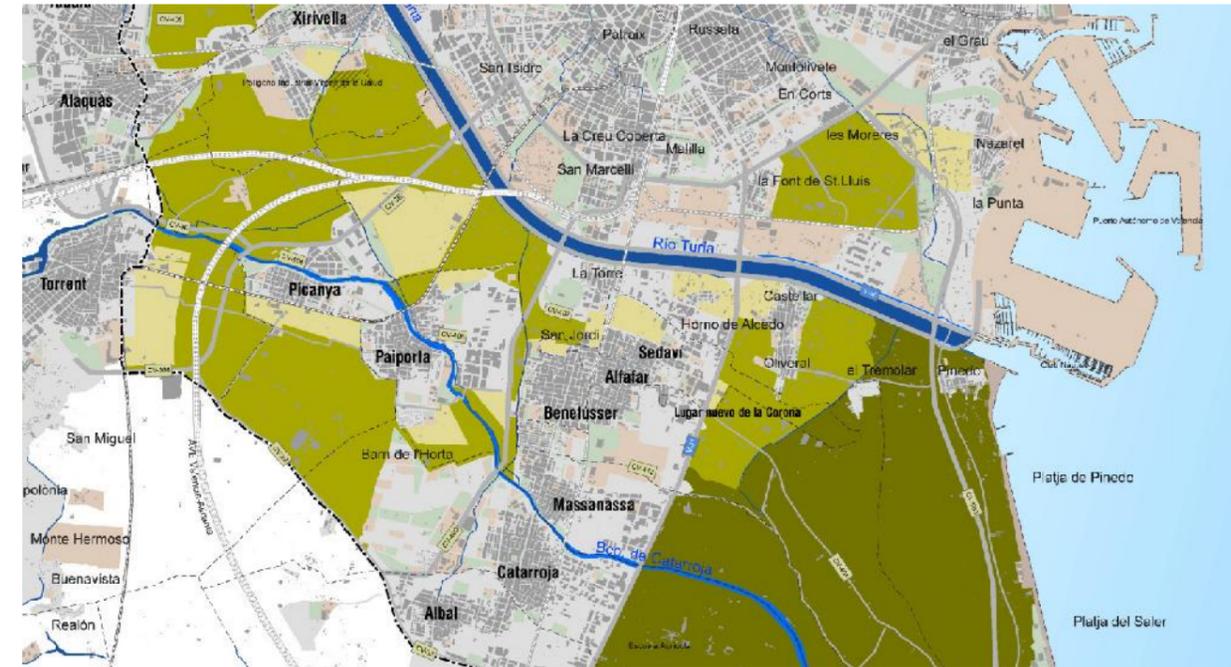
Además de las condiciones urbanísticas descritas, el territorio analizado abarca terrenos sujetos a distintas figuras ambientales de carácter supramunicipal que es necesario considerar en la redacción del presente documento:

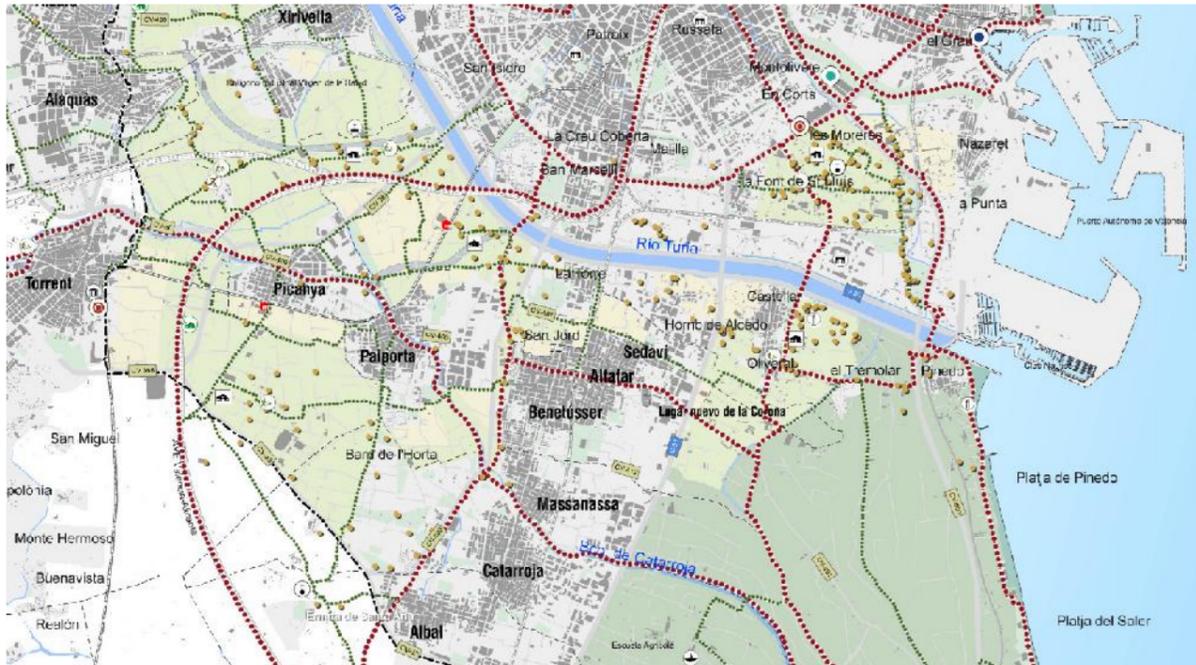
- Plan de Acción Territorial de la Huerta (en tramitación)
- Parque Natural de l'Albufera (ver apartado 2.1.1)
- Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana (en tramitación)
- Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana – PATRICOVA (aprobación en DECRETO 201/2015, de 29 de octubre, del Consell)

PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LA HUERTA (en tramitación)

El PAT de la Huerta define 24 unidades de paisaje bien diferenciadas y caracterizadas. Cada una de estas unidades de paisaje pertenece a alguna de las categorías definidas en el PAT para los elementos que integran la infraestructura verde (Art. 29, Plano de Ordenación nº 5): 1) Espacios de valor natural, que incluyen los espacios que forman parte de la Red Natura 2000; 2) La Huerta de protección especial, en sus tres categorías, H1, H2, H3; y 3) Las áreas de conexión territorial y funcional: vectores de conexión, ventanas al mar, corredores ecológicos y funcionales, Espacios Públicos Urbanos a conectar con la Huerta.

La normativa de ordenación establece los usos y actividades permitidas en la Huerta protegida según su Grado, sea H1, H2, H3. Por otra parte, el PAT define vectores de conexión entre los diferentes elementos de la Infraestructura verde.



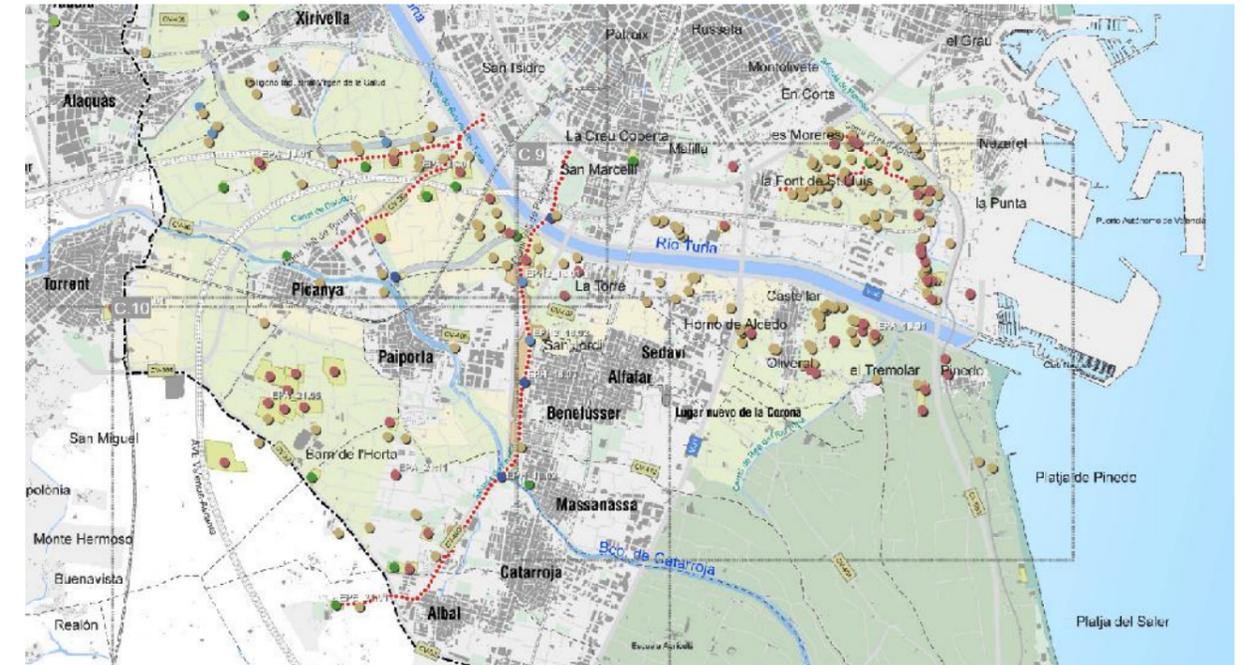


Plano

**PO 03 PROPUESTA DE USO PÚBLICO Y RECREATIVO PATHV**



- |   |  |   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Carreteras</li> <li>— Caminos rurales</li> <li>— Ferrocarril</li> <li>— AVI en ejecución</li> <li>— Metro superficial</li> <li>● Parada de metro</li> <li>■ Edificación</li> <li>— Hidrología</li> <li>— Acequias madre</li> <li>— Encauzamiento barrancos</li> <li>— Aliviaderos ejecutados/planeados</li> <li>— Ámbito estricto</li> <li>— Ámbito ampliado</li> <li>— Límites municipales</li> </ul> <p><b>Planeamiento Urbanístico Vigente (Suelo urbano/Suelo urbanizable)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Residencial/ terciario/Industrial</li> </ul> <p><b>Planeamiento Urbanístico Vigente y en Tramitación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dotacional/Zonas verdes</li> <li>■ Dominio público marítimo-terrestre</li> <li>■ Dominio público hidráulico</li> </ul> <p><b>Áreas de Protección</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Huerta protegida (HI-H2-H3)</li> <li>■ Espacios de valor natural (EVN)</li> </ul> <p><b>Otras áreas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Áreas de reserva</li> </ul> | <p><b>Propuesta integral basada en la red existente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Red general propuesta</li> <li>— Red primaria</li> <li>— Red secundaria o cultural</li> </ul> <p><b>Otros elementos propuestos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Porta o llorita</li> <li>● Aliviadores</li> <li>● Puntos de trobada</li> </ul> <p><b>Actividades de ocio existentes y previstas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Instalaciones deportivas</li> <li>● Hípica</li> <li>● Huertos urbanos</li> <li>● Puntos de valor ambiental</li> <li>● Centros de estudios ambientales</li> <li>● Centros de estudios ambientales previos</li> <li>● Observatorio fauna y flora</li> <li>● Yacimiento</li> <li>● Puntos de puzos</li> </ul> | <p><b>Elementos de interés cultural y turístico</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Casco histórico</li> <li>● Ciudad de las artes y las ciencias</li> <li>● Puerto de Valencia</li> <li>● Poblets de l'Horta</li> <li>● Elemento urbano relevante</li> <li>● Puerto de canal de acceso a la Albufera</li> <li>● Molino</li> <li>● Azud</li> <li>● Edificio religioso</li> <li>● Ermita</li> <li>● Concentración de alquerías</li> <li>● Alquería</li> <li>● Museo</li> <li>● Cementerí</li> <li>● Castiello</li> <li>● Elementos patrimoniales</li> </ul> |
|---|--|---|



Plano

**PO 04 CATÁLOGO DE BIENES Y ESPACIOS RURALES PROTEGIDOS PATHV**



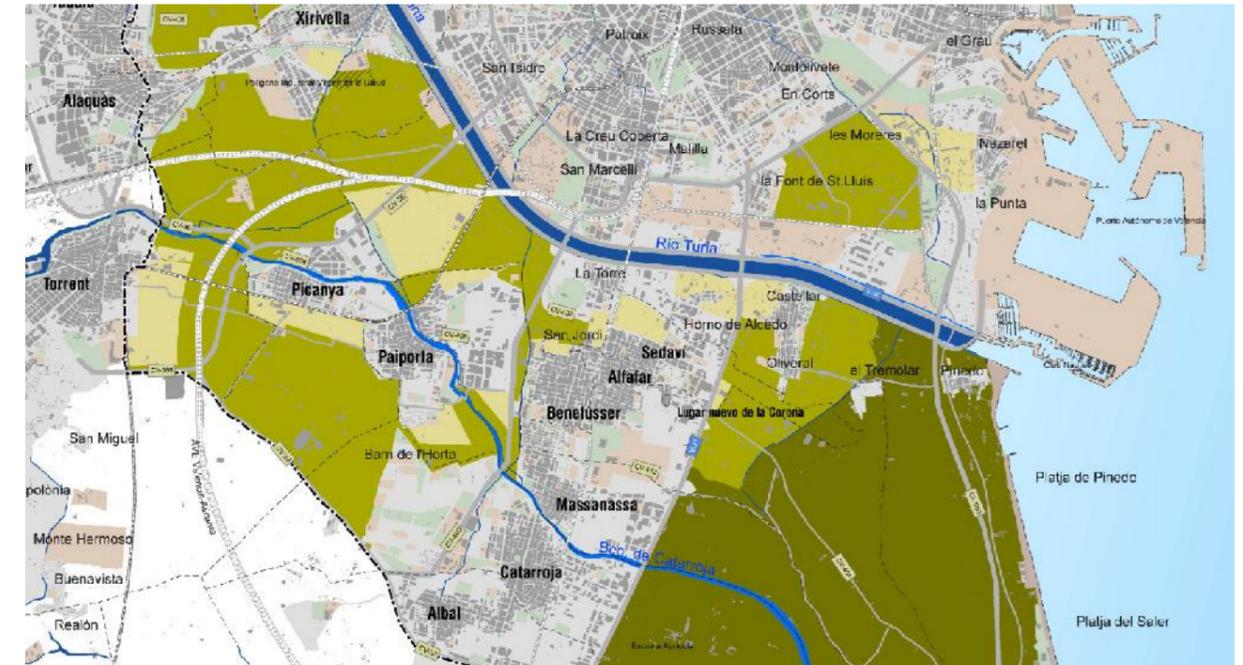
Leyenda

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Carreteras</li> <li>— Caminos rurales</li> <li>— Ferrocarril</li> <li>— AVI en ejecución</li> <li>— Metro superficial</li> <li>■ Edificación</li> <li>— Hidrología</li> <li>— Acequias madre</li> <li>— Encauzamiento barrancos</li> <li>— Aliviaderos ejecutados/planeados</li> <li>— Ámbito estricto</li> <li>— Ámbito ampliado</li> <li>— Límites municipales</li> </ul> <p><b>Planeamiento Urbanístico Vigente (Suelo urbano/Suelo urbanizable)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Residencial/ terciario/Industrial</li> </ul> <p><b>Planeamiento Urbanístico Vigente y en Tramitación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dotacional/Zonas verdes</li> <li>■ Dominio público marítimo-terrestre</li> <li>■ Dominio público hidráulico</li> </ul> <p><b>Áreas de Protección</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Huerta Protegida (HI-H2-H3)</li> <li>■ Espacios de valor natural (EVN)</li> </ul> <p><b>Otras áreas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Áreas de reserva</li> </ul> | <p><b>Elementos de patrimonio catalogados</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Itinerario Patrimonial</li> </ul> <p><b>Elementos Patrimonial Arquitectónico o EPA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● EPA BIC (Bien de Interés Cultural)</li> <li>● EPA de orden 1</li> <li>● EPA de orden 2</li> </ul> <p><b>Elementos Patrimonial Etnológico o EPE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● EPE de orden 1</li> <li>● EPE de orden 2</li> </ul> <p><b>Elementos Patrimonial Hidráulico o EPH</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● EPH BIC (Bien de Interés Cultural)</li> <li>● EPH I de orden 1</li> <li>● EPH de orden 2</li> </ul> <p><b>Ámbitos de protección del patrimonio</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ámbito de protección de caminos</li> <li>■ Ámbito de protección de elementos patrimoniales</li> <li>■ Ámbito de protección de acequias</li> </ul> |
|--|--|



Plano **PO 05 INFRAESTRUCTURA VERDE PATHV**  
 0 500 1.000 2.000 3.000 Metros  
 E. 1:50.000

- Legenda**
- Carreteras
  - Caminos rurales
  - Ferrocarril
  - AVE en ejecución
  - Metro superficial
  - Edificación
  - Hidrología
  - Acecuas madre
  - Ámbito estricto
  - Ámbito ampliado
  - Límites municipales
- Planeamiento Urbanístico Vigente (Suelo urbano/Suelo urbanizable)**
- Residencial/Terciario/Industrial
- Áreas de Protección**
- H1. Huerta de Protección Especial Grado 1
  - H2. Huerta de Protección Especial Grado 2
  - H3. Huerta de Protección Agrícola Grado 3
  - EVN. Espacios de valor natural
- Otras áreas**
- Áreas de reserva
- Conexiones**
- Ventanas al mar
  - Corredores ecológicos y funcionales
  - Corredor Acequia de Moncada
  - Vectores de conexión



Plano **PO 06 CLASIFICACIÓN PATHV**  
 0 500 1.000 2.000 3.000 Metros  
 E. 1:50.000

- Legenda**
- Carreteras
  - Caminos rurales
  - Ferrocarril
  - AVE en ejecución
  - Metro superficial
  - Edificación
  - Hidrología
  - Acecuas madre
  - Ámbito estricto
  - Ámbito ampliado
  - Límites municipales
- Planeamiento Urbanístico Vigente (Suelo urbano/Suelo urbanizable)**
- Residencial/Terciario/Industrial
- Planeamiento Urbanístico Vigente y en Tramitación**
- Dotacional/Equipamientos
  - Dotacional/Zonas verdes
  - Dominio público marítimo-terrestre
  - Dominio público hidráulico
- Clasificación PATHV**
- Suelo no urbanizable protegido HUERTA
  - Suelo no urbanizable protegido NATURAL
  - PQL-HUERTA
  - Clasificación PLANEAMIENTO VIGENTE

El PAT crea por tanto, una red de itinerarios verdes para mejorar la accesibilidad, el conocimiento y el disfrute de la Huerta. Integra una RED PRIMARIA para transporte no motorizado de conectividad metropolitana, que discurre a lo largo de vías de comunicación y bordes urbanos en la mayor parte del recorrido, y una RED SECUNDARIA etnográfica que conducen a los espacios de mayor interés cultural y paisajístico. Dichas redes deben ser consideradas en las estrategias del plan de movilidad sostenible,

creando de esta forma una malla integrada y coherente entre las propuestas municipales y las de orden supramunicipal y regional.

**PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA** (en tramitación)

La Infraestructura Verde, según definición inicial recogida en su momento por la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP) y que se mantiene y amplía en la actual Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (LOTUP, TÍTULO I, CAPÍTULO I) está formada por el sistema territorial básico compuesto por los siguientes espacios:

- 1.- Los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico;
- 2.- Las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad
- 3.- El entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores

Los objetivos del mencionado Plan de Acción Territorial se sintetizan en los siguientes: *poner en valor el paisaje de la Comunitat Valenciana como factor de competitividad, considerar el paisaje en los procesos de planificación del territorio y coordinar la actuación de las distintas administraciones públicas en materia de paisaje.* A la vista de dichos objetivos resulta evidente la necesaria consideración de las determinaciones del Plan de Infraestructura Verde y Paisaje en la redacción del presente Plan de Movilidad.

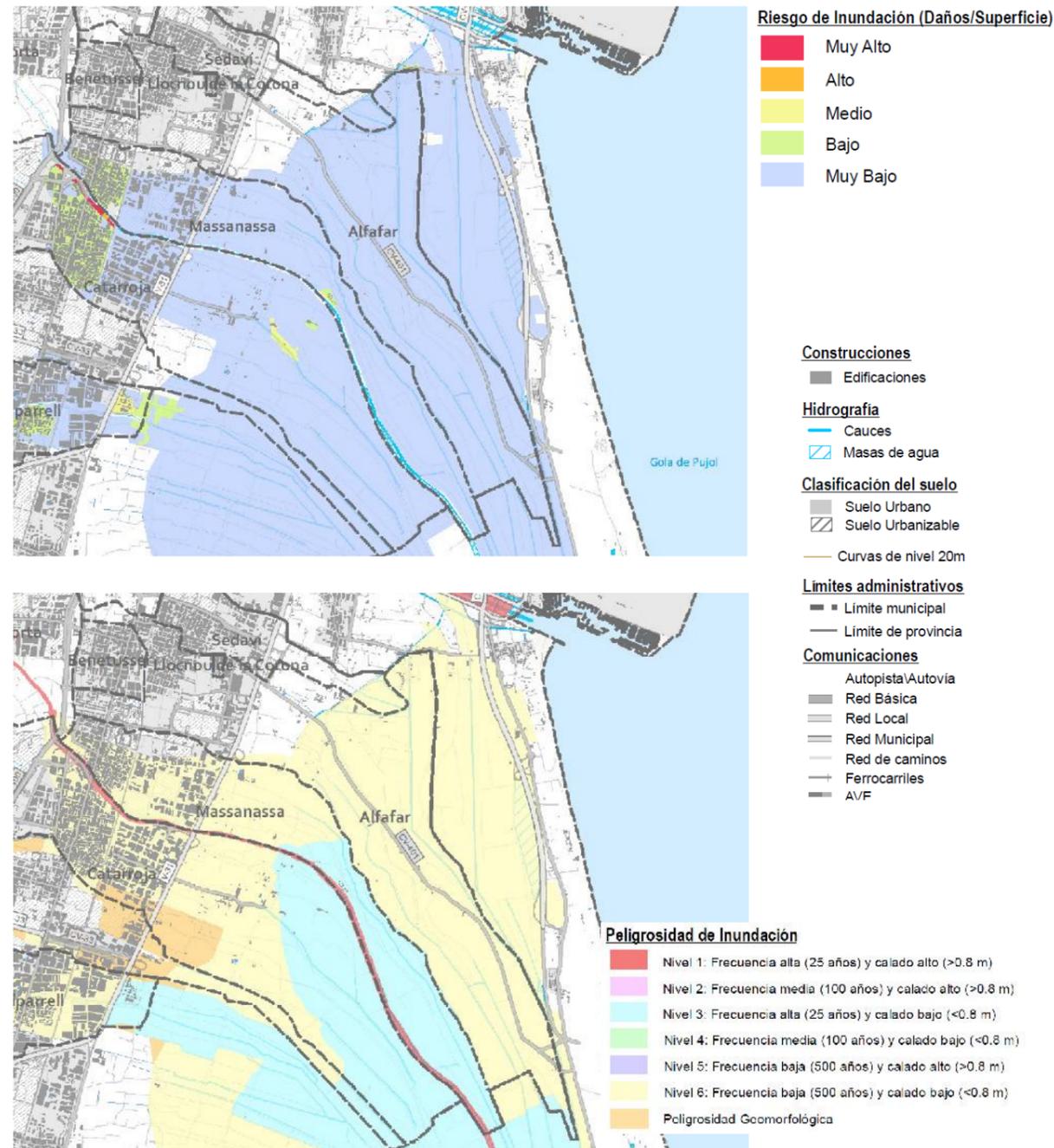
Como se deduce de la información gráfica que se adjunta, el PAT de Protección de la Huerta de Valencia (cuyo documento propuesta es posterior al PAT de Infraestructura Verde y Paisaje - ver páginas anteriores), integra la definición de *Infraestructura Verde* que proponía éste último, incidiendo en la necesidad de considerar determinados *Corredores Ecológicos y Funcionales*, alrededor de los cuales se estructura una red de *vectores* de conexión entre dichos corredores.

Entre los *vectores* propuestos se encuentra el que conectaría el conjunto urbano de Sedaví-Alfajar-Benetusser, hacia el este, con el entorno del parque natural de l'Albufera, cruzando la autovía V-31, y que complementaría al corredor del nuevo cauce del Turia en la función de conexión de l'Horta Sud con el frente litoral.



**PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUNITAT VALENCIANA** (aprobación en DECRETO 201/2015, de 29 de octubre, del Consell)

Seguidamente se adjuntan sendas figuras extraídas del citado Plan de Acción en las que se evalúa el Riesgo de Inundación y se zonifica la Peligrosidad de Inundación del territorio.



**2.2.- ENCUESTA DE MOVILIDAD**

Debido a la importancia de la participación ciudadana en la redacción del PMUS, se ha realizado una Encuesta de Movilidad destinada tanto a los residentes en Alfafar como a las personas que residen fuera del municipio pero que se desplazan al mismo por motivos de diversa índole, con los siguientes objetivos:

- Conocer la movilidad urbana y metropolitana de transporte de viajeros de la población.
- Conocer las motivaciones y características de la movilidad por modos de transporte
- Conocer el reparto modal motorizado/no motorizado y dentro de los viajes motorizados y el reparto transporte público/transporte privado.
- Posibilitar la realización de análisis socioeconómicos sobre las características de la movilidad en función de la edad, sexo, tamaño familiar, actividad, grado de motorización, disponibilidad de vehículo privado, disponibilidad de bicicleta, etc.
- Conocer la opinión de los usuarios sobre el estado actual de los diferentes modos de transporte y sus infraestructuras, permitiendo de esta forma complementar los análisis de demanda modal
- Valorar cualitativamente la importancia que los usuarios otorgan a una serie de factores de diversa índole a la hora de elegir un modo de transporte
- Evaluar la opinión de los encuestados sobre diversas propuestas y medidas generales de movilidad potencialmente desarrollables en el PMUS

La encuesta formulada, cumplimentable a través de internet en la página web del ayuntamiento, disponible también en soporte papel en las oficinas municipales y facilitada a los ciudadanos en los talleres de participación pública del Plan Estratégico Alfafar 2020 hace referencia a los datos del hogar y del encuestado, al diario de viajes, a la demanda de medios de transporte, a la opinión sobre posibles medidas y propuestas y a cuantas observaciones quieran realizarse sobre la movilidad en el municipio.

Dada su extensión, el análisis de los resultados se aborda en el apartado 4 del PMUS, en el que se describen también el resto de medidas y actividades de participación pública llevadas a cabo en el transcurso de la redacción del documento para divulgar y promover su conocimiento entre la población.



Plataforma Alfafar Opina (<http://opina.alfafar.com/>)

**Ajuntament ALFAFAR**

### ENCUESTA DE MOVILIDAD

**INSTRUCCIONES GENERALES:**

- la encuesta va dirigida tanto a los residentes en el T.M. de Alfafar como a las personas que se desplazan al mismo por motivo trabajo/estudios/etc.
- la encuesta es unipersonal y cada persona sólo puede cumplimentarla una única vez
- el tiempo estimado para rellenar la encuesta es de 15 MINUTOS

**a) DATOS DEL HOGAR**

*INSTRUCCIONES: marque con una cruz la opción correspondiente (1 sola por respuesta)*

**Nº de personas que habitan en la vivienda**

1     2     3     4     >4

**Nº de coches disponibles en el hogar**

ninguno     1     2     3     > 3

**Nº de plazas de garaje**

ninguna     1     2     3     > 3

**Nº de bicicletas disponibles en el hogar**

ninguna     1     2     3     > 3

**b) DATOS DEL ENCUESTADO**

*INSTRUCCIONES: marque con una cruz la opción correspondiente (1 sola por respuesta)*

**Sexo**

Hombre     Mujer

**Carnet de Conducir**

SI     NO

**Edad**

< 18 años     18-65 años     > 65 años

**Nivel de Estudios**

No tiene     EGB-ESO     BUP-COU     FP     Universitario

**Vehículo Propio**

Coche     Moto     Otro

**Actividad**

**TRABAJADOR ACTIVO**

Jornada completa     Media jornada     Ocasional

**ESTUDIANTE**

Colegio     Instituto     Universidad     Otro

**OTROS**

Labores del hogar     Jubilado     Desempleado     Otro

Plaça de l'Ajuntament, núm. 1 • 46910 Alfafar (València) • Tel. 96 318 21 26 • Fax. 96 318 21 57  
CIF: P-4602200 J • Apt. Corr. 204 • www.alfafar.com • alfafar@alfafar.com

Encuesta de Movilidad (1/ 5)

**Ajuntament ALFAFAR**

### c) DIARIO DE VIAJES

En la siguiente página debe cumplimentar el llamado *DIARIO DE VIAJES*, en el que deberá describir todos los desplazamientos que usted realiza a lo largo de un **DÍA LABORABLE** habitual, sean cuales sean los modos de transporte utilizados (incluyendo los desplazamientos a pie), siguiendo las siguientes **INSTRUCCIONES**:

- ✓ para cada viaje entre un origen y destino determinado, se rellenará una fila de la tabla, cumplimentando cada columna con la siguiente información:
  - **ORIGEN y DESTINO**: se indicará la dirección aproximada (calle, número y población) tanto del origen como del destino del viaje
  - **MOTIVO**: de acuerdo con los códigos numéricos correspondientes, se indicará el motivo del desplazamiento. Por ejemplo:
    - si el viaje es desde casa al trabajo, se cumplimentará de la siguiente manera: *Desde:1 / Hacia:2*
    - si el viaje se corresponde con la vuelta a casa desde el gimnasio, se codificará como: *Desde:8 / Hacia:1*
  - **Hora inicio**: se indicará la hora aproximada de inicio del viaje, por ejemplo: 17:30
  - **Duración**: se indicará la duración media del viaje en minutos (si el viaje se realiza en varios modos de transporte realizando transbordos, se indicará la duración total del mismo)
  - **MODO TRANSPORTE**: en primer lugar se indicará si el viaje es multimodal, es decir, si se utilizan varios modos de transporte a lo largo del trayecto, rodeando con un círculo las respuestas *SI* o *NO*. En caso afirmativo, se señalarán con un círculo todos los modos de transporte empleados, de acuerdo con los códigos numéricos indicados sobre la columna. En caso de utilizarse un único modo de transporte, se procederá de la misma manera seleccionando éste. No se tendrán en cuenta los desplazamientos a pie de menos de 5 minutos de duración que se realicen hasta llegar, por ejemplo, a las paradas de transporte público o al lugar en el que se tenga aparcado el coche.
  - **¿Usaría la bicicleta?**: responda si, para el viaje en cuestión, estaría o no dispuesto a utilizar la bicicleta. En cada caso, rodee con un círculo la respuesta seleccionada.
  - **¿Por qué NO?**: si ha respondido NO a la respuesta anterior, indique los motivos de su respuesta negativa, rodeando con un círculo los factores correspondientes, de acuerdo con los códigos numéricos indicados sobre la columna en cuestión.
  - **PARKING en destino**: si usted utiliza vehículo privado (coche, moto, bicicleta, etc.), indique si en el destino del viaje en cuestión dispone de parking o plaza de garaje (el aparcamiento en vía pública NO se considera parking)
- ✓ Rellene tantas filas como viajes realiza a lo largo de un día laborable habitual, dejando el resto de filas en blanco

Plaça de l'Ajuntament, núm. 1 • 46910 Alfafar (València) • Tel. 96 318 21 26 • Fax. 96 318 21 57  
CIF: P-4602200 J • Apt. Corr. 204 • www.alfafar.com • alfafar@alfafar.com

Encuesta de Movilidad (2/ 5)

Nº VIAJE	ORIGEN	DESTINO	MOTIVO	Hora Inicio	Duración (minutos)	MODO TRANSPORTE (si es multimodal, seleccione todos los modos empleados)	¿Usaría la bicicleta?	¿Por qué NO? Seleccione cuantos motivos considere oportunos	PARKING en destino
1	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal SI NO 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
2	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal SI NO 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
3	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal SI NO 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
4	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal SI NO 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
5	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal SI NO 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
6	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal SI NO 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
7	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal SI NO 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
8	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal SI NO 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO

1 Casa  
2 Trabajo  
3 Gestiones Trabajo  
4 Estudios  
5 Compras  
6 Sanidad  
7 Asuntos personales  
8 Ocio  
9 Otros

1 A pie  
2 Bici  
3 Moto  
4 Taxi  
5 Autobús  
6 Coche conduciendo  
7 Coche pasajero  
8 Tren Cercanías  
9 Tren Largo Recorrido  
10 Metro  
11 Tranvía

1 No tengo bici  
2 No sé ir en bici  
3 No me gusta  
4 Mucha distancia  
5 Inseguridad  
6 Clima  
7 Falta infraestructura  
8 Otro

Encuesta de Movilidad (3/ 5)

Plaça de l'Ajuntament, núm. 1 • 46910 Alfafar (València) • Tel. 96 318 21 26 • Fax. 96 318 21 57  
CIF: P-4602200 J • Apt. Corr. 204 • www.alfafar.com • alfafar@alfafar.com

**Ajuntament d'ALFAFAR**

**d) DEMANDA DE MODOS DE TRANSPORTE**

*INSTRUCCIONES: marque con una cruz la opción correspondiente (1 sola por respuesta)*

¿Qué opinión le merece/n. en el municipio de Alfafar...

- la red actual de autobuses metropolitanos (frecuencias e intervalos de paso, nº de líneas, etc.?)

Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- la red actual de FF:CC. de cercanías (frecuencias e intervalos de paso, nº de líneas, etc.?)

Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- la presencia de parkings públicos y otras áreas destinadas al estacionamiento de vehículos?

Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- los accesos al municipio desde los grandes ejes viarios como la V-31 (Pista de Silla) o la CV-400?

Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- el estado actual de las aceras y demás áreas destinadas al tránsito peatonal?

Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- el estado actual de la red de carriles bici y otros itinerarios ciclistas?

Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- el estado actual de las comunicaciones con el área comercial existente junto a la autovía V-31?

Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

**Importancia de los factores para elegir un modo de transporte distinto al vehículo privado**

*INSTRUCCIONES: En la tabla que se adjunta, para cada una de las consideraciones siguientes, marque con un círculo la opción deseada para cada columna (1 sola por columna)*

**INFRAESTRUCTURA Y RED EXISTENTE:** distribución de paradas y/o estaciones, proximidad de las mismas a mi domicilio, frecuencias de paso, necesidad de transbordos, etc.

**TIEMPO DE VIAJE:** duración del trayecto completo entre origen y destino, incluyendo en su caso posibles transbordos

**SEGURIDAD:** garantías que ofrece el modo de transporte desde el punto de vista de la seguridad vial y de la integridad física personal del usuario del mismo

**EJERCICIO FÍSICO:** grado en que el modo de transporte pueda contribuir a la realización de ejercicio físico por parte del usuario del mismo

**COSTE ECONÓMICO:** gastos totales que genera al usuario la utilización de un determinado modo de

Plaça de l'Ajuntament, núm. 1 • 46910 Alfafar (València) • Tel. 96 318 21 26 • Fax. 96 318 21 57  
CIF: P-4602200 J • Apt. Corr. 204 • www.alfafar.com • alfafar@alfafar.com

Encuesta de Movilidad (4/ 5)

Ajuntament ALFAFAR

transporte (billetes, gasolina, mantenimiento, etc.)

**SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL:** grado en que el modo de transporte pueda contribuir a la disminución de la contaminación atmosférica, emisión de gases, consumo de combustibles fósiles, etc.

	Infraestructura y red existente	Tiempo de viaje	Seguridad	Ejercicio Físico	Coste económico	Sostenibilidad medioambiental
MENOS IMPORTANTE	1	1	1	1	1	1
↓	2	2	2	2	2	2
MAS IMPORTANTE	3	3	3	3	3	3
	4	4	4	4	4	4
	5	5	5	5	5	5

**e) POSIBLES MEDIDAS Y PROPUESTAS**

**INSTRUCCIONES:** marque con una cruz la opción correspondiente (1 sola por respuesta)

¿Qué opinaría sobre las siguientes posibles medidas y propuestas generales?

- Creación de un sistema de bicicletas públicas compatible con el de los núcleos urbanos próximos
 

Muy buena	Buena	Regular	Mala	NS/NC
<input type="checkbox"/>				
- Creación de itinerarios ciclistas que comuniquen el núcleo urbano con el Parque Natural de L'Albufera y con el carril bici Valencia-El Saler
 

Muy buena	Buena	Regular	Mala	NS/NC
<input type="checkbox"/>				
- Aumento del número de pasos peatonales-ciclistas sobre/bajo el FF.CC. Valencia-Alicante
 

Muy buena	Buena	Regular	Mala	NS/NC
<input type="checkbox"/>				
- Incremento de las zonas peatonales con restricciones para vehículos a motor
 

Muy buena	Buena	Regular	Mala	NS/NC
<input type="checkbox"/>				
- Soterramiento del ferrocarril Valencia-Alicante
 

Muy buena	Buena	Regular	Mala	NS/NC
<input type="checkbox"/>				
- Acondicionamiento de solares libres existentes para aparcamientos
 

Muy buena	Buena	Regular	Mala	NS/NC
<input type="checkbox"/>				

**f) SUGERENCIAS**

**INSTRUCCIONES:** añade, si lo considera adecuado, cualquier comentario, propuesta o sugerencia que quiera realizar sobre la movilidad. Sea lo más preciso posible en caso de tratar de ubicaciones concretas

Plaça de l'Ajuntament, núm. 1 • 46910 Alfafar (València) • Tel. 96 318 21 26 • Fax. 96 318 21 57  
 CIF: P-4602200 J • Apt. Corr. 204 • www.alfafar.com • alfafar@alfafar.com

Encuesta de Movilidad (5/ 5)

### 2.3.- MOVILIDAD PEATONAL

La red peatonal en un núcleo urbano está constituida por las aceras, bulevares, paseos, plazas, calles peatonales y zonas verdes. La condición básica que debe cumplir esta red es la de facilitar la conexión directa a los puntos atractores de viajes sin poner en riesgo la integridad física del viandante, facilitándole además un recorrido cómodo y atractivo. Una red no motorizada bien configurada facilita además la accesibilidad y la utilización de los espacios públicos por parte de las personas con movilidad y capacidades sensoriales reducidas.

La importancia de la movilidad a pie en Alfafar se constata en el hecho de que casi el 50% del total de desplazamientos diarios corresponden a este modo.

Desde el punto de vista ambiental, económico y social es la opción modal más eficiente, por lo que hay que tratar de aunar esfuerzos para impulsar su fomento. Éste está directamente condicionado por la disponibilidad de espacios urbanos seguros y cómodos para los viandantes, así como por las condiciones climáticas y orográficas del emplazamiento.

#### 2.3.1.- FACTORES QUE CONDICIONAN LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE

Entre los principales factores que condicionan los desplazamientos a pie, y que explicarían el potencial atractivo de un determinado itinerario desde el punto de vista de la movilidad peatonal, la publicación *Guidebook on Methods to Estimate Non-Motorized Travel: Overview of Methods U.S. FHWA 1999*, establece entre otros, los enumerados seguidamente:

- ✓ Las características medibles del entramado urbano (por ejemplo, volumen de tráfico, ancho de calle, número de carriles, etc.).
- ✓ Características de la población referidas a la mayor o menor probabilidad de desplazamientos a pie o en bicicleta.
- ✓ Características climatológicas que induzcan una mayor propensión para realizar desplazamientos a pie o en bicicleta.
- ✓ Características modales como tiempos de viaje a pie o en bicicleta respecto a otros modos de transporte, así como las relativas a seguridad, comodidad, y otros factores que influyen en la elección del modo.
- ✓ Usos del suelo, fundamentalmente densidad y características de distribución de la población, empleo, compras y otras actividades que afectan el destino del desplazamiento, cuántos viajes se generan, duración del viaje, etc.

Las características del núcleo urbano de Alfafar, extensibles en mayor o menor medida a los núcleos de población que se localizan en las inmediaciones, se prestan a que la movilidad interna del municipio pueda resolverse de forma satisfactoria a través de viajes a pie, siempre y cuando no existan otros condicionantes que lo imposibiliten o que favorezcan el empleo de otros modos de transporte (por ejemplo, respetivamente, necesidad de contar con vehículo privado para otros desplazamientos o existencia de aparcamientos en destino).

**2.3.2.- OFERTA PEATONAL Y ESPACIOS PEATONALES EXISTENTES**

El núcleo de Alfafar cuenta con determinados espacios peatonales con diferentes características, entre los que cabe destacar como más significativos los siguientes:

- El entorno de la Plaza del Ayuntamiento se encuentra todo él peatonalizado, con restricciones al paso de vehículos motorizados. La peatonalización abarca parte de las calles San Sebastián (norte), Isaac Peral (sur), Francisco Vila y Doctor José María Juli (noreste), Sagrario (este), y del Sol (sureste).



Zonas Peatonales en el entorno de la Plaza del Ayuntamiento – Fuente: elaboración propia

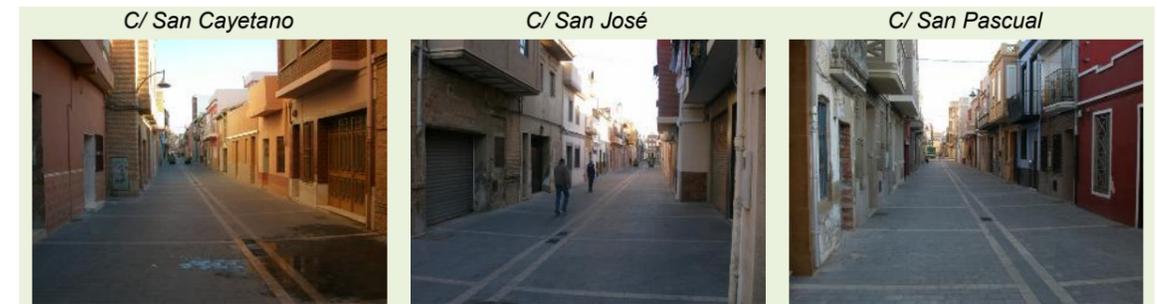
Zonas peatonalizadas en el entorno de la Plaza del Ayuntamiento



- Las C/ San Cayetano, C/ San José y C/ San Pascual disponen de tramos peatonalizados con acceso vehicular restringido a residentes.



Calles peatonalizadas en núcleo urbano – Fuente: elaboración propia



De igual forma, la calle Ortega y Gasset también cuenta con este tipo de sección, tal y como se observa en la imagen adjunta:



- Parques y Jardines: el núcleo urbano de Alfafar cuenta con varios espacios verdes dentro de su estructura urbana destinados especialmente al disfrute peatonal.



Localización de parques y jardines existentes en el núcleo urbano  
Fuente: elaboración propia sobre base cartográfica GVA

**1 - PARQUE LES PALMERES:** al sur de la Estación de ADIF, entre el FF:CC. y la C/ Mariano Benlliure



**2 - PLAZA POETA MIGUEL HERNÁNDEZ** (en Parque Alcosa)



**3 - PARQUE ENTRE AVENIDA DE TORRENTE Y C/ JOSÉ ANTEQUERA**



**4 - BULEVAR AVDA. MEDITERRÁNEO**



**5 - PARQUE EN C/ SENIA JUNTO A LAS VÍAS DEL FF.CC**



6 – ZONA “ENTRE JARDINES” – entre C/ Chiva y Avenida Mediterráneo



7 – PASEO PÁRROCO EDUARDO ESTEBAN



8 –ZONA AVENIDA REYES CATÓLICOS



- Mercados ambulantes: cada martes y jueves se instalan en el núcleo urbano de Alfafar dos mercados ambulantes localizados, respectivamente, en el entorno de la Plaza del Ayuntamiento (junto al Mercado Municipal) y en el de la Plaza Poeta Miguel Hernández. Ambas áreas constituyen un foco de atracción fundamentalmente peatonal, pero con inevitables implicaciones sobre el resto de modos de transporte (afecciones a la circulación, inhabilitación de plazas de aparcamiento, etc).



*Mercado ambulante junto a Plaza del Ayuntamiento y Mercado Municipal*



*Mercado en Plaza Poeta Miguel Hernández*

2.3.3.- POTENCIALIDAD DE USO PEATONAL

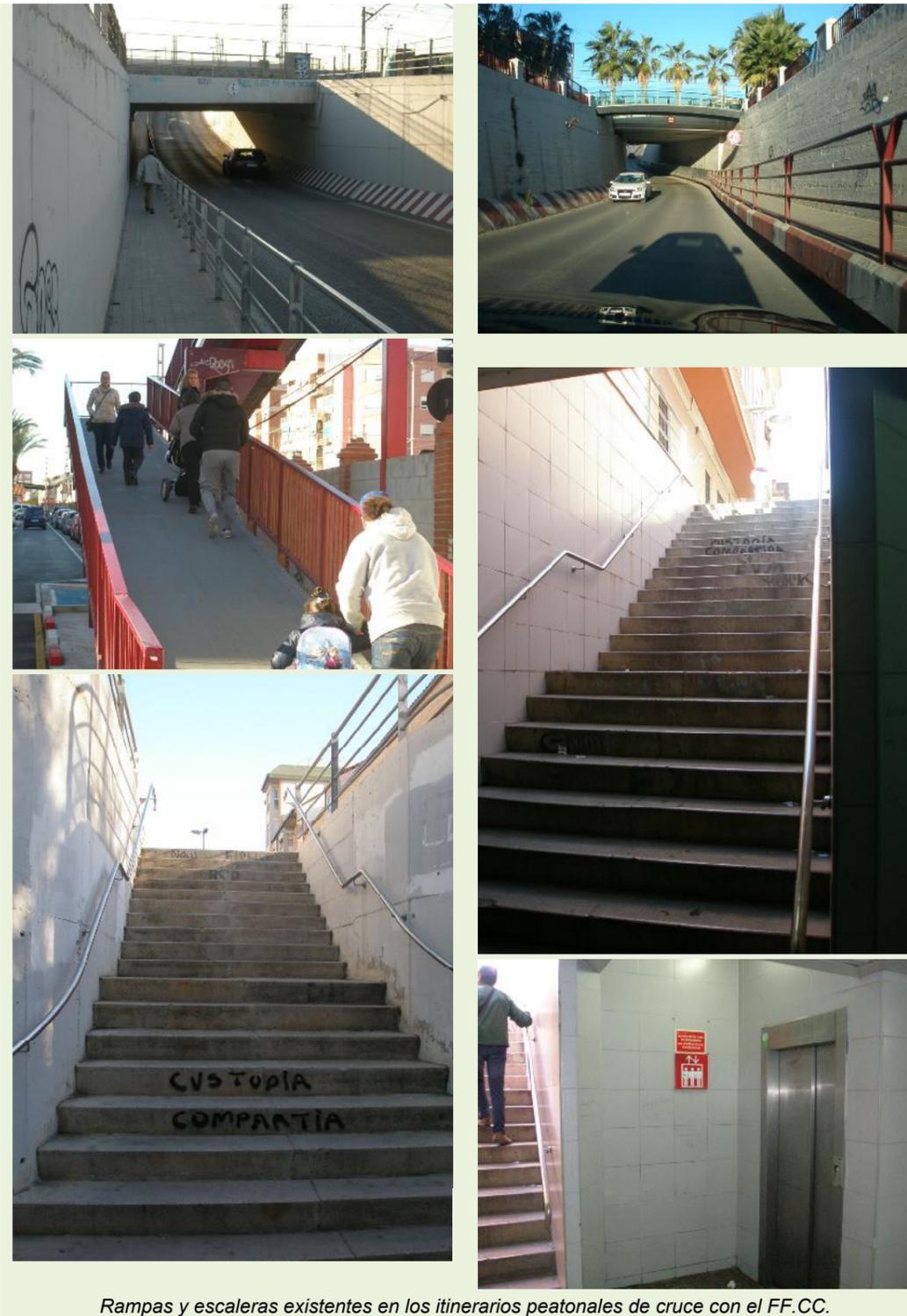
Son múltiples los factores que condicionan la potencialidad de uso peatonal del territorio analizado, siendo destacables los siguientes:

- a) En primer lugar, resulta evidente el efecto barrera que generan en el territorio los corredores de infraestructuras que discurren de norte a sur asociados tanto a la autovía V-31 (por el este), como a la línea del FF.CC. (por el oeste). Esta efecto barrera resulta especialmente significativo para los desplazamientos a pie, al verse éstos más condicionados por el factor distancia.

En lo que respecta a la línea del ferrocarril, que atraviesa parcialmente el propio núcleo urbano, a pesar de que existen una serie de pasos al mismo o a distinto nivel que permiten la comunicación peatonal entre ambas márgenes, las distancias entre ellos oscilan entre 200 y 350 m, suficientes para condicionar los desplazamientos habituales de la población.

Además, excepto en el paso a nivel existente en la Avenida Dr. Gómez Ferrer, en el resto de casos el peatón está obligado a hacer uso de rampas o escaleras, condicionantes éstos que restan atractivo con mayor o menor intensidad según el colectivo analizado. A ello se le suma la reducida sección disponible en la mayoría de los pasos, llegando a dificultar en algunos casos el cruce de dos peatones caminando.

En el apartado 2.1.1 del presente Documento se inventarían y localizan los pasos peatonales existentes entre ambas márgenes del FF.CC. Las imágenes siguientes completan aquella descripción y hacen patentes las deficiencias comentadas.



Rampas y escaleras existentes en los itinerarios peatonales de cruce con el FF.CC.

El efecto barrera que la autovía V-31 genera sobre el peatón es aún mayor que el asociado al FF.CC., siendo éste el gran olvidado en todos los pasos a distinto nivel existentes en el tramo analizado de autovía.

A pesar de que la distancia entre la autovía V-31 y el núcleo urbano propiamente dicho comienza a ser significativa desde el punto de vista de los desplazamientos a pie, el efecto barrera que aquella genera sobre la movilidad peatonal resulta especialmente sensible si se analiza la comunicación de Alfafar con el entorno del Parque Natural de L'Albufera. En este caso, la movilidad a pie relacionada con el ocio, el esparcimiento y el disfrute de los recursos naturales, especialmente llevada a cabo en tiempo libre o períodos festivos, se encuentra prácticamente impedida por la presencia de la autovía.

Actualmente no es posible acceder a pie desde el núcleo urbano de Alfafar a la margen este de la V-31, pues ninguno de los pasos disponibles dispone de infraestructura peatonal adecuada.



Secciones disponibles en algunos de los cruces con la V-31 ubicados en Alfafar y T.M: anexos

- b) Por otra parte, la infraestructura peatonal existente presenta determinados aspectos que restringen o condicionan su utilización, como pueden ser la presencia de barreras arquitectónicas (bordillos, mobiliario urbano, edificaciones, etc.), las reducidas dimensiones de algunos tramos de aceras o la ausencia de continuidad entre centros de generación y atracción de viajes como pueden ser áreas residenciales y áreas industriales o comerciales.



Problemática de comunicación peatonal entre el Barrio de Orba y la zona comercial/industrial



Problemas de accesibilidad derivados de la presencia de edificaciones protegidas

A pesar de las actuaciones llevadas a cabo en materia de accesibilidad por parte del Ayuntamiento de Alfafar (Plan de Accesibilidad redactado en el año 2008 por el Área de Accesibilidad Integral de la Fundación CEDAT, con dependencia orgánica de la Universidad Politécnica de Valencia), se ha detectado la necesidad de diseñar una estrategia que, integrando a las actuaciones ya ejecutadas, generalice dichas mejoras al resto de la red peatonal, complementando así y viéndose a su vez complementada por el citado Plan de Accesibilidad.

### 2.3.4.- PRINCIPALES FOCOS DE ATRACCIÓN/GENERACIÓN DE POTENCIALES VIAJES A PIE

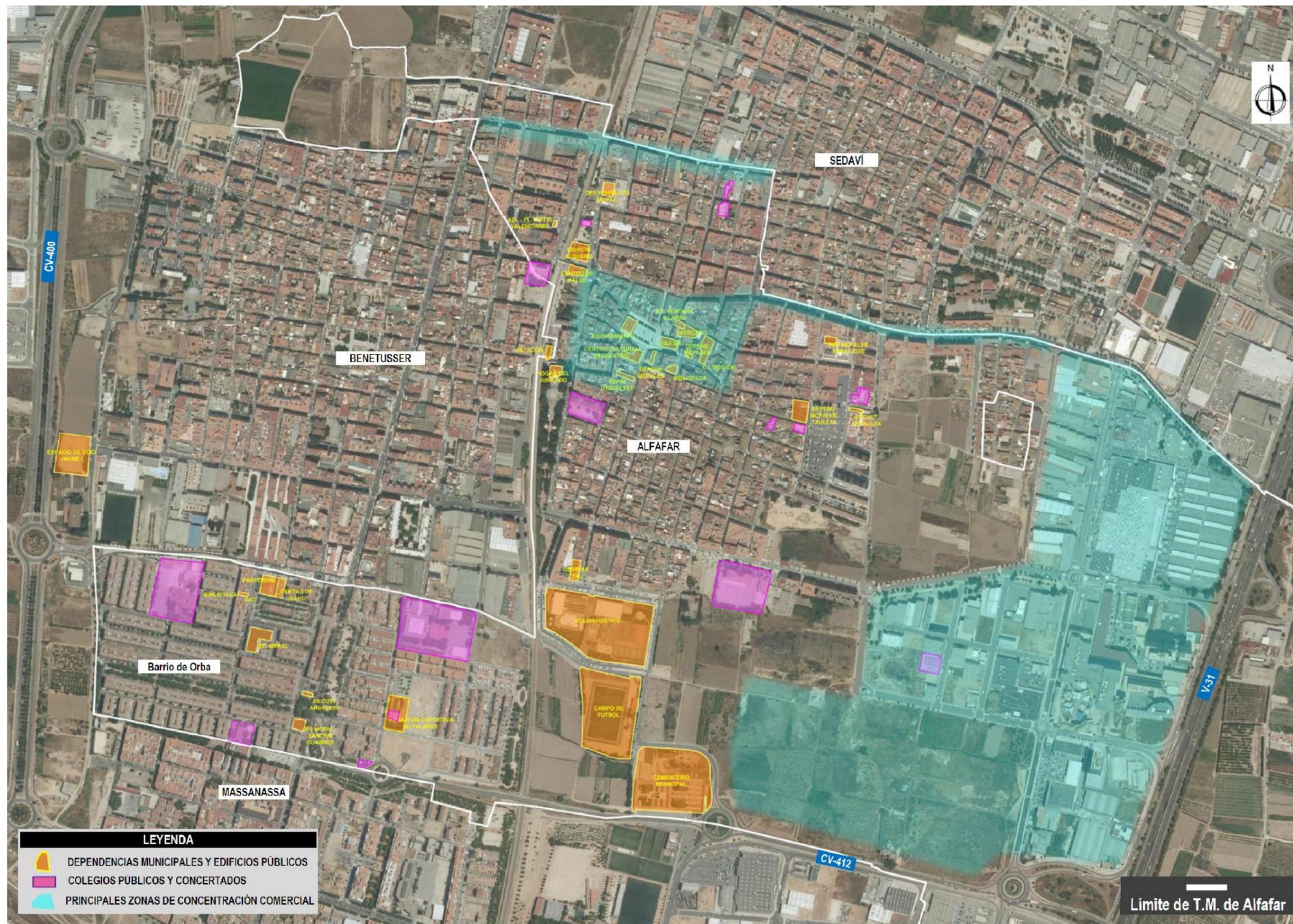
La movilidad a pie se encuentra condicionada fundamentalmente, por la distancia entre origen y destino. Suele ser habitual considerar que el radio de acción de un foco de atracción y/o generación de viajes a pie se extiende hasta una distancia de entre 1,25 y 1,75 km, lo que equivale a considerar una velocidad de paseo media del ser humano de 3,5 km/h y un tiempo máximo de paseo de entre 20 y 30 minutos. No obstante, cuando los desplazamientos a pie responden a motivos de ocio o la práctica de actividades deportivas o recreativas, estas distancias pueden verse considerablemente incrementadas.

Como puede observarse en la ilustración que se adjunta en la siguiente página, la ubicación de los principales focos de movilidad peatonal dentro del núcleo urbano y zonas anexas, junto con sus dimensiones y extensión, hacen posible una movilidad peatonal significativa. No obstante, existen determinadas relaciones que difícilmente podrán ser satisfechas a pie y que necesariamente requerirán del empleo de otros modos de transporte, ya sea por la mayor distancia (principalmente) o por las características específicas en destino (disponibilidad de aparcamiento, necesidad de vehículo para carga, etc.). Entre los centros de atracción y/o generación de viajes peatonales, destacan por su importancia el Ayuntamiento, el Centro de Salud o los numerosos Colegios e Institutos existentes en el núcleo urbano e inmediaciones, además del Polideportivo Municipal y de las zonas de concentración comercial.

Mención aparte merece el área comercial que se desarrolla entre el núcleo urbano y la autovía V-31. Este área, de características que la hacen singular por tamaño y tipo de oferta comercial y cuyo poder de atracción trasciende el ámbito local para convertirse en regional, presenta una movilidad específica en la que el vehículo privado constituye el medio claramente dominante. Esta zona, junto con sus extensiones en los términos vecinos de Massanassa y Sedaví, constituye la principal área de concentración comercial del Área Metropolitana Sur. La multinacional IKEA, con una única instalación presente en la Comunidad Valenciana y ubicada en esta zona, contribuye a este comportamiento singular con gran peso en el uso de vehículos particulares.

La bicicleta, de radio de acción más amplio, ve asimismo restringidas sus oportunidades debido a la inexistencia de infraestructura y continuidad lo que condiciona asimismo la distribución modal.

Una de las carencias tradicionalmente observada en la zona comercial descrita es su deficiente red de aceras peatonales y ciclistas, si bien las últimas actuaciones llevadas a cabo en dicho entorno (*Alfapar Parc*) han sido planificadas y ejecutadas tomando en consideración nuevos criterios de movilidad, adaptados en mayor medida a las demandas actuales (carriles bici, aceras peatonales de mayor anchura, comunicación a ambos márgenes de la carretera CV-412, etc.



Localización de principales focos de atracción/generación de viajes a pie - Fuente: elaboración propia a partir de la información proporcionada por los servicios técnicos municipales

Fuera de esta gran área de concentración comercial, existe asimismo una oferta comercial de menor dimensión, desagregada y repartida por el núcleo urbano que presenta un área de influencia mucho más local y un potencial de atracción mayor en modos alternativos al vehículo privado. Su mejora y conservación favorece los objetivos de movilidad sostenible.

También reflejados en la figura anterior, conviene asimismo incidir en la ubicación de diversos equipamientos e instalaciones existentes en el núcleo urbano de Alfafar, que por su función social pueden atraer un volumen importante de movilidad peatonal. Entre éstos, destacan los enumerados seguidamente:

1 - Espai Jove (C/Nou d'Octubre)



2- Centro Social Virgen del Don Fundación Bancaja (C/Dr Jose María Juli-C/Julio Colomer)



3- Espacio de ocio Jaume I (antiguo IES Jaume I): Camino Viejo de Picanya



4- Plaza Cortes Valencianas / Feria del Comercio (de San Jorge)



5- Espacio cultural educativo medioambiental Tremolar (ECEMTA)



6- Zona ocio-deportiva Alfares (C/ Joanot Martorell – C/Turia – C/ 8 de Marzo – C/Graz Liebenau)



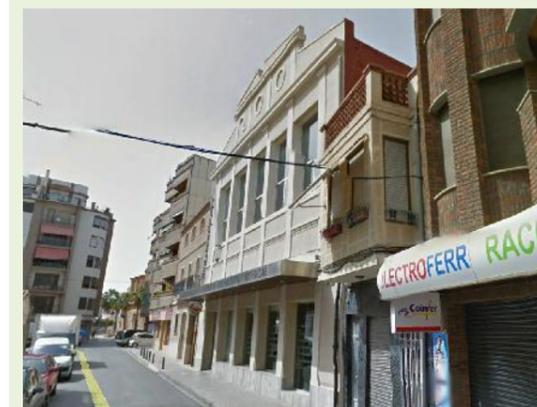
7- Espai d'Igualtat (C/ del Sol 10)



8- Centro Cultural Recreativo (C/Isaac Peral 38)



9- C.I. Musical



10-Biblioteca Municipal



11- Mercado Municipal



12 – Iglesia Barrio de Orba



12- Iglesia centro ciudad



13 – Cementario Municipal



## 2.4.- MOVILIDAD EN BICICLETA

### 2.4.1.- CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

#### 2.4.1.1.- Oferta Ciclista Actual

Según la información proporcionada por los Servicios Técnicos Municipales del Ayuntamiento de Alfafar y su posterior verificación in situ, la infraestructura de uso exclusivo para ciclistas existente en el término municipal se corresponde con la mostrada en la figura de la página siguiente, quedando limitada a la localizada en los entornos del Barrio de Orba y de Alfafar Parc.

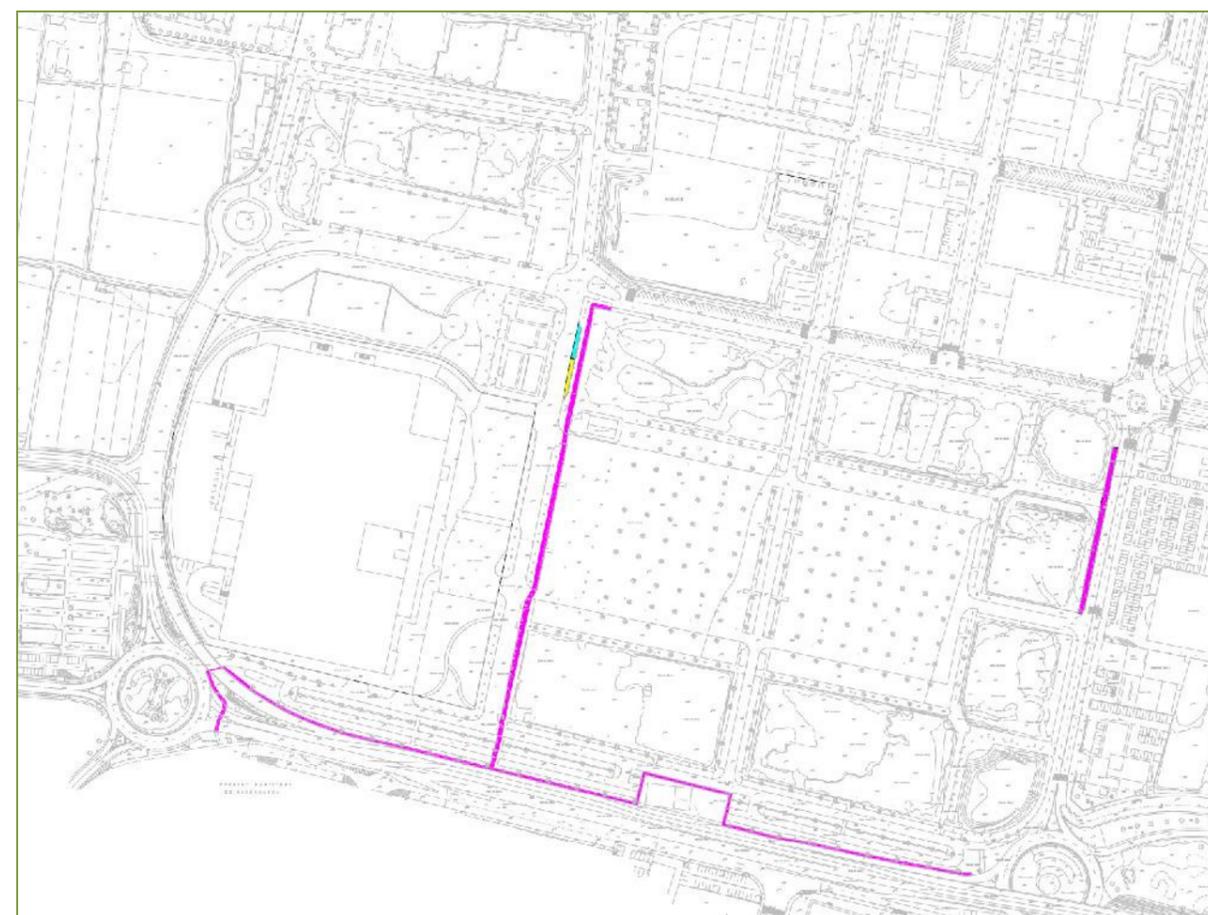
Por último conviene resaltar la importancia que desde el punto de vista de la atracción o generación de viajes a pie, va a representar la próxima rehabilitación tanto de la Alquería de El Pi (cuyo programa de necesidades a cubrir incluye las nuevas dependencias para la EPA del casco antiguo, aulas para formación gestionadas por el ADL, una sala polifuncional o el traslado del archivo municipal), como del Edificio Tauleta (que albergará entre otras dependencias las correspondientes a Servicios Sociales, departamento de mantenimiento, asociaciones, juzgado de paz o policía municipal).



Localización Alquería de El Pi y Edificio Tauleta

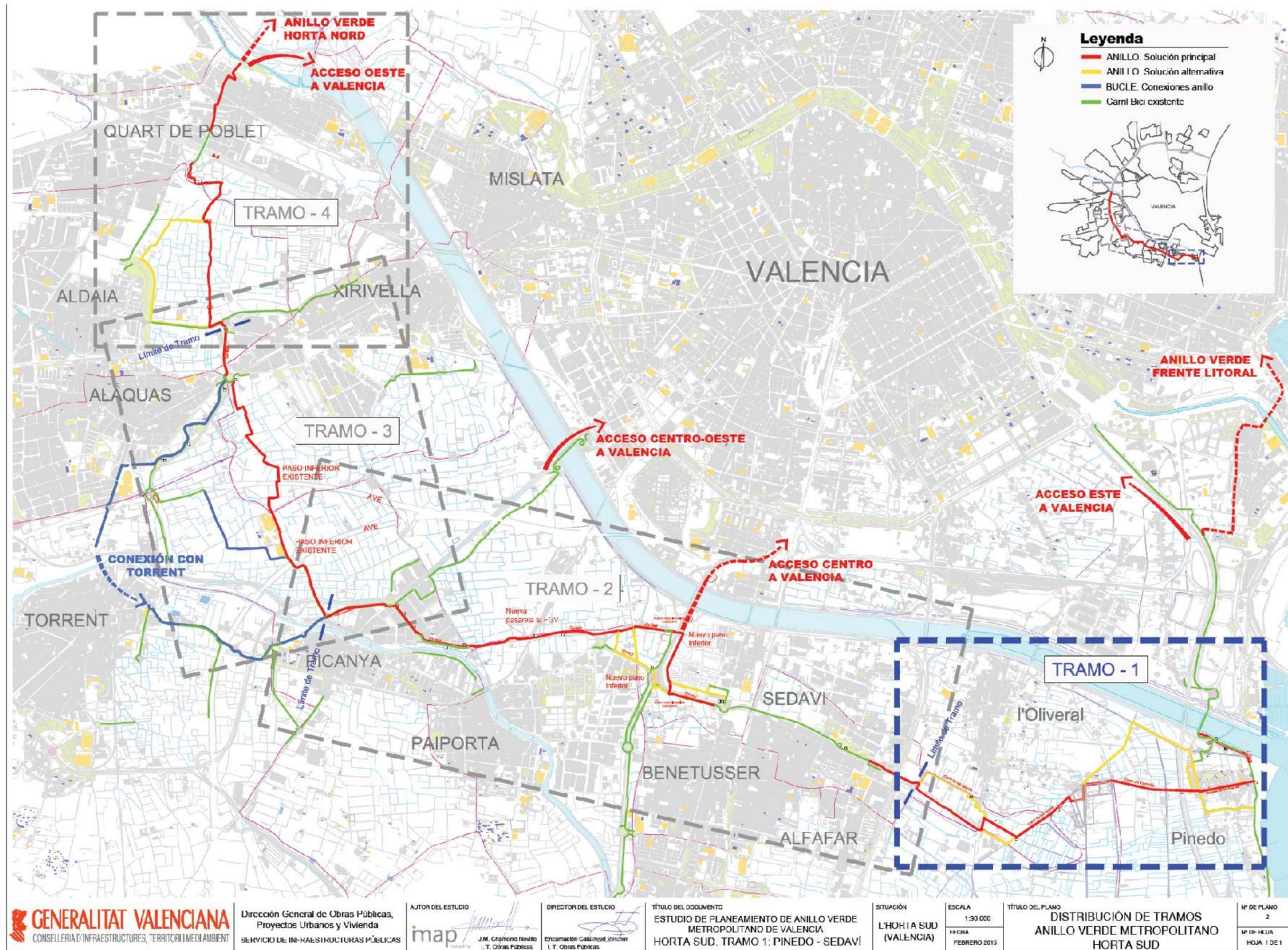


Carriles Bici existentes en el Barrio de Orba - Fuente: Ayuntamiento de Alfafar



Carriles Bici existentes en el entorno de Alfafar Parc - Fuente: Ayuntamiento de Alfafar





Los objetivos fundamentales que el Estudio de Planeamiento de la CITMA establece para el Anillo Verde, se corresponden con los que se transcriben seguidamente:

**FUNCIONALIDAD:** Anillo de trazado continuo, consistente en su composición, directo, que evite rodeos innecesarios, seguro desde el punto de vista del usuario y del ciudadano, para la integración de la bicicleta de un modo coherente y progresivo en el conjunto de sus necesidades de movilidad, con la consiguiente reducción de emisiones debido a la reducción de la utilización de vehículos motorizados.

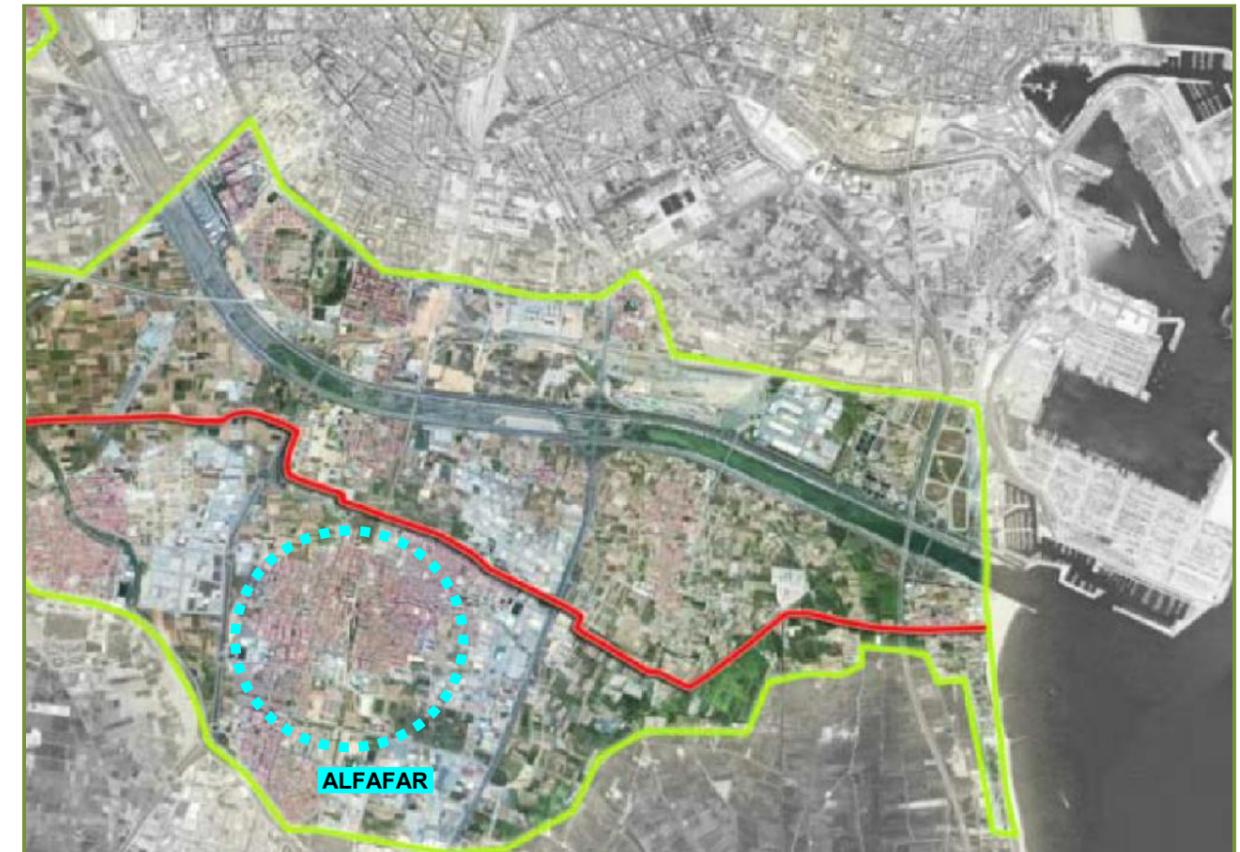
**INTEGRADO EN EL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS** creando una infraestructura para la movilidad sostenible y saludable, que facilite los desplazamientos de los ciudadanos, constituyendo una verdadera alternativa de movilidad frente al transporte motorizado.

**ESTRUCTURANTE DEL AREA METROPOLITANA:** anillo a modo de red conformada por las interconexiones entre los núcleos tradicionales pequeños y medianos que integran el conjunto metropolitano, la red de caminos históricos, y las alquerías, y barracas dispersas. Diseñando un recorrido adaptado al entorno, que garantice la conectividad interurbana en el área, conectando las poblaciones de l’Horta entre sí, y con la ciudad de Valencia, facilitando el acceso desde éstas a equipamientos e instalaciones educativas, deportivas o culturales y garantizando en la medida de lo posible la intermodalidad bicicleta-TP.

Además, como objetivos específicos se citan los siguientes:

- ✓ Recuperar espacio público para favorecer un transporte más limpio, favoreciendo la disminución del transporte motorizado privado y potenciando el transporte público y la consiguiente reducción de gases de efecto invernadero.
- ✓ Servir de vía de comunicación del área metropolitana de Valencia con el mar, y la mejora de la conectividad entra las poblaciones que ello conlleva.
- ✓ Puesta en valor de la Huerta de Valencia, por su valor histórico, paisajístico y cultural, favoreciendo una red de itinerarios que permitan el disfrute recreativo y social de este espacio..
- ✓ Puesta en valor de espacios de valor natural como el Parque de la Albufera y el Parque Natural del Turia, mejorando la accesibilidad y conectividad de los mismos.
- ✓ Preservación y conservación del importante patrimonio hidráulico y de construcción tradicional de la Huerta de Valencia. Las Acequias madre y sus brazos principales son considerados elementos prioritarios a proteger: Acequia de Manises-Quart-Benager, Acequia de Xirivella, Acequia de Faitanar y Acequia de Favara, y Acequia de l’Or y sus brazos.

El Estudio de Planeamiento establece, desde el propio Anillo Verde, un radio de influencia peatonal de 1’5 km y un radio de influencia ciclista de alrededor de 10 km, representando ambas zonas de influencia de la forma que se adjunta a continuación:



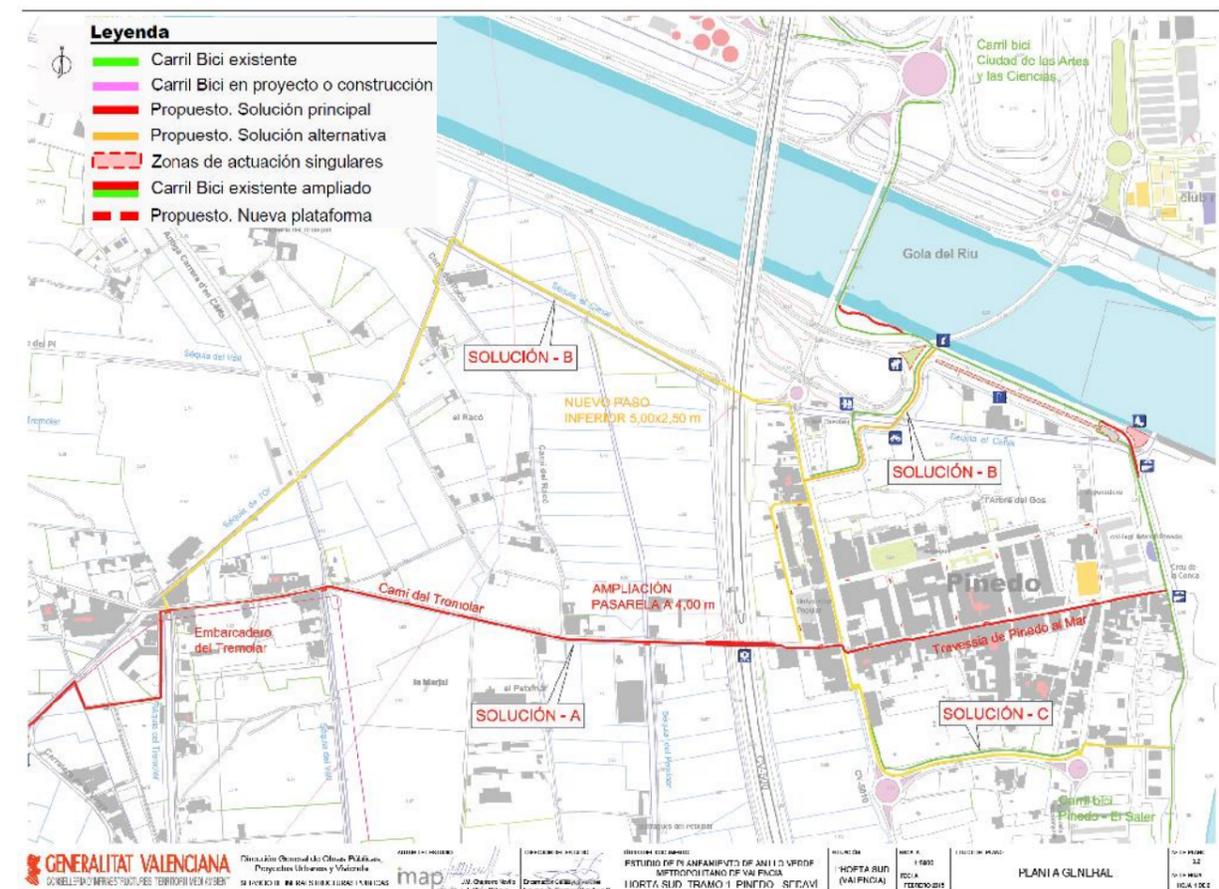
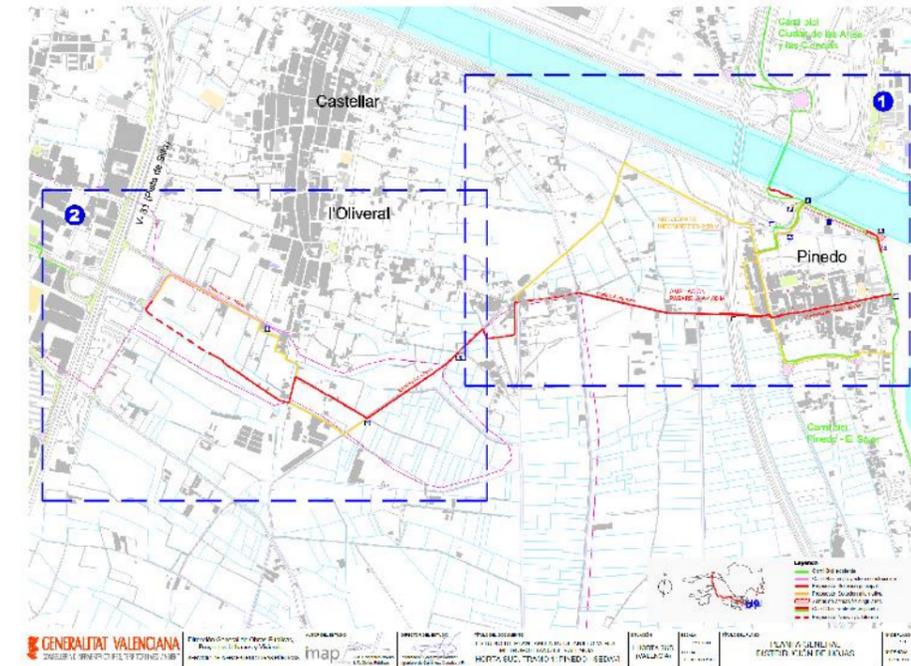
Zona de Influencia Peatonal (Fuente: Estudio de Planeamiento CITMA) y localización del núcleo urbano de Alfafar

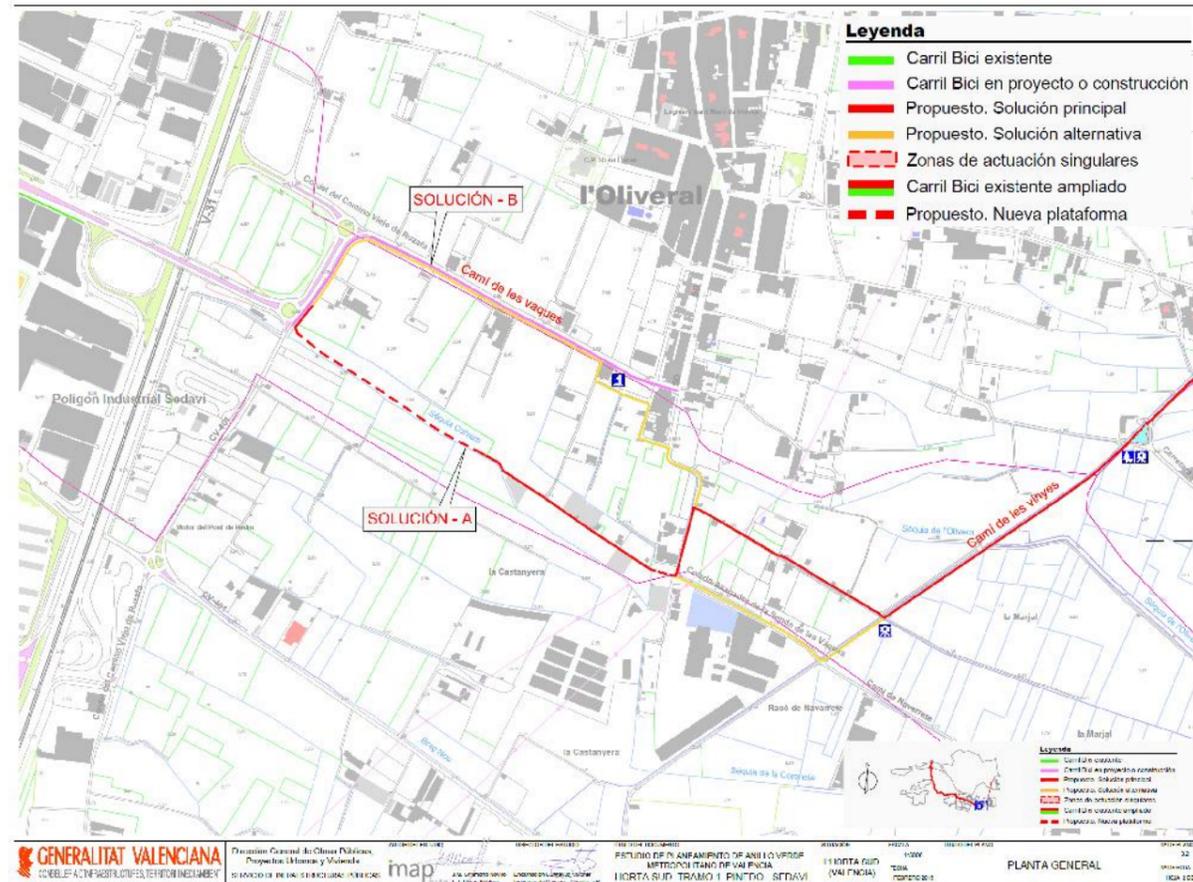


Zona de Influencia Ciclista (Fuente: Estudio de Planeamiento CITMA) y localización del núcleo urbano de Alfafar

Centrando el análisis en el tramo Pinedo-Sedaví, las soluciones que se barajan para el mismo en el *Estudio de Planeamiento* son las que se muestran en los siguientes Planos, extraídos del propio documento de la CITMA.

Como puede observarse, en cualquiera de las soluciones que se plantean, la conexión del frente litoral con Sedaví finaliza en el enlace existente en la autovía V-31 a la altura de dicho T.M., no contemplándose conexiones más próximas y directas con el núcleo urbano de Alfafar. El trazado no obstante, sí implica directamente a la zona del Tremolar.





soportes habilitados al efecto, a los elementos del mobiliario urbano, tales como árboles, canalizaciones, farolas, postes de señalización y similares”

**ORDENANZA MUNICIPAL SOBRE PARQUES, JARDINES Y ESPACIOS VERDES:**

Capítulo 11, Art. 27.1 y 27.2: 1- Las Bicicletas podrán circular por paseos, parques y jardines sin autorización expresa, siempre que la afluencia de público lo permita y no causen molestias a los demás usuarios de la zona verde. 2- La circulación de las bicicletas será en estos casos limitada en cuanto a velocidad, no superando los 10 Km/hora

**2.4.3.- DEMANDA DE MOVILIDAD CICLISTA**

Durante los numerosos recorridos de campo realizados con motivo de la redacción del presente PMUS, uno de los hechos constatados ha sido la poca relevancia de los desplazamientos en bicicleta dentro del núcleo urbano y alrededores, máxime si se tiene en cuenta el auge de la movilidad ciclista que se está produciendo en entornos próximos.

Uno de los factores que pueden explicar este comportamiento, y que también se ha observado sobre el terreno, puede venir asociado a la falta de infraestructura (existencia de una red mallada de carriles bici y viarios de uso compartido debidamente señalizados, etc.).

Adicionalmente, los resultados que se derivan de las encuestas de participación pública realizadas denotan que, del total de viajes caracterizados, sólo en un 17% de los casos el usuario estaría dispuesto a cambiar de modo de transporte para utilizar la bicicleta. Los factores que según los resultados obtenidos, pueden estar limitando el empleo de este medio parecen achacarse a la excesiva distancia entre origen y destino (29,9%), a la inexistencia de infraestructura suficiente (19,6%) o a la inseguridad (9,3%), factor éste último parcialmente ligado al anterior.

Las consideraciones anteriores resultan coherentes con la opinión de la población encuestada sobre el estado actual de la red de carriles bici y otros itinerarios ciclistas, al que hasta un 58'3% califica como *Malo* (58,3%).

Por último, resulta también significativo el hecho que del total de población encuestada, un 53'8% no disponga en su hogar de ninguna bicicleta, resultando un índice aproximado de 0,36 bicicletas/habitante (frente a un índice de 0,44 coches/hab).

Sin embargo, los datos de movilidad ciclista contrastarían con la concienciación medioambiental de la población respecto a la elección del modo de transporte, en tanto en cuanto casi un 60% de los encuestados otorga una importancia *Muy Alta* a la *Sostenibilidad Medioambiental* como uno de sus criterios a la hora de la elección modal.

En el Anexo I del presente PMUS se adjunta información gráfica complementaria relativa al *Estudio de Planeamiento* en cuestión, por lo que se remite a aquél para su consulta:

- Secciones Tipo
- Afecciones Urbanísticas
- Ficha del Tramo Sedaví-Pinedo

**2.4.2.- REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA**

El uso de la bicicleta dentro del T.M. de Alfafar se encuentra regulado mediante diversas disposiciones incluidas en las Ordenanzas Municipales y otras leyes y normativas de aplicación en el ámbito municipal, recogiéndose seguidamente las más significativas:

**ORDENANZA REGULADORA DE LA PROTECCIÓN DEL ESPACIO URBANO EN EL MUNICIPIO:**

Art. 9.4.b) queda prohibida: ...“La circulación de bicicletas por encima de las aceras, salvo por la parte a ellas destinada en las aceras-bici”..., “Encadenar bicicletas y ciclomotores, salvo en los

## 2.5.- MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

### 2.5.1.- CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

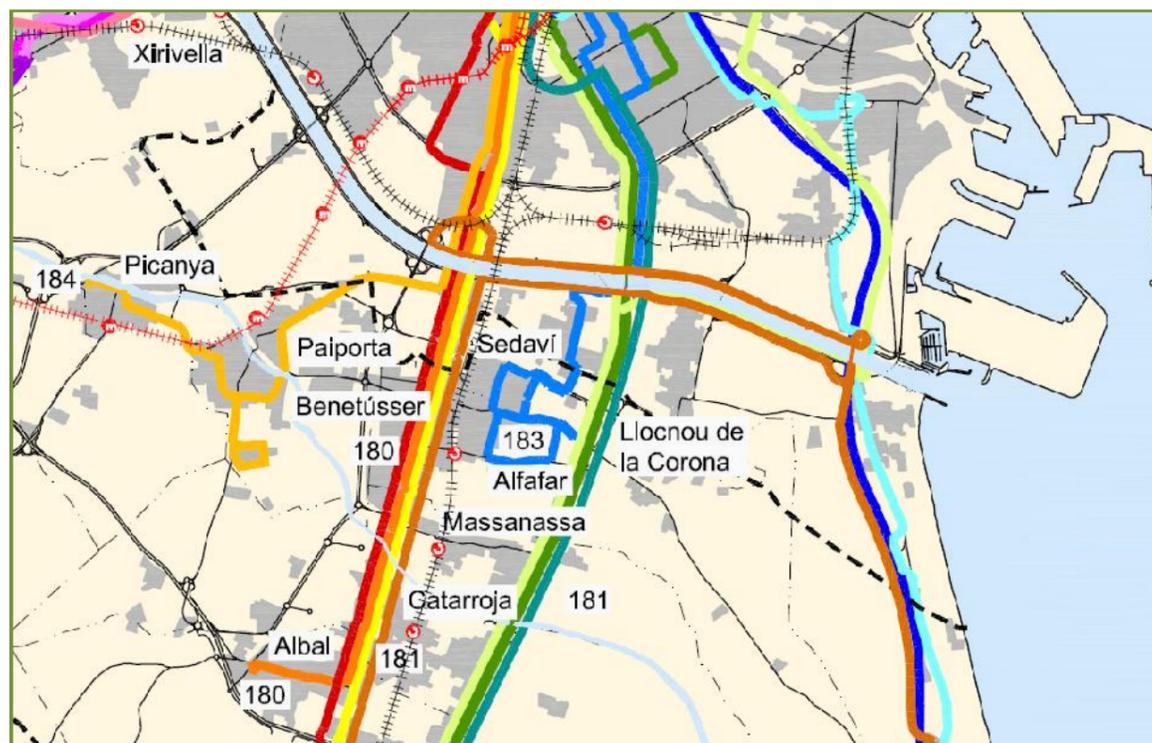
La caracterización de la oferta de transporte público resulta necesaria para las posteriores fases de diagnóstico y de definición de propuestas de actuación dentro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Fundamentalmente, la oferta de transporte público se estructura en base a dos agentes: el sistema de autobuses metropolitanos y el ferrocarril de cercanías.

#### 2.5.1.1.- Líneas de autobuses metropolitanos

Las líneas de autobuses que discurren por el T.M. de Alfafar forman parte de la red de METROBUS (Autobuses Metropolitanos de Valencia). En concreto, en el municipio prestan servicio las siguientes líneas:

LÍNEA	TRAYECTO	EMPRESA EXPLOTADORA
180	Valencia-Catarroja-Albal	AUVACA
181	Valencia-Picassent	AUVACA
182	Valencia-Silla	AUVACA
183	Valencia-Sedaví-CC Alfafar	HERCA



Mapa de líneas de Autobuses Metropolitanos de Valencia  
Fuente: [www.avmm.es](http://www.avmm.es) (Agencia Valenciana de Mobilitat Metropolitana)

De dichas líneas, son varias las paradas que se encuentran dentro del T.M. de Alfafar:

LÍNEAS 180-181-182	LÍNEA 183
<b>Sentido hacia VALENCIA</b> - Avda Torrente nº18 (Parque Alcosa) - Camí Real nº121 (Benetússer) - Camí Real nº103 (Benetússer) - Camí Real nº27 (Benetússer) - Camí Real nº9 (Benetússer) - C/ Menendez Pelayo nº125	<b>Sentido VALENCIA-ALBAL</b> - Camí Real nº44 (Benetússer) - Camí Real nº108 (Benetússer) - Camí Real nº138 - Avda. Torrente nº20
	- Avenida de La Albufera nº 44 - Avenida de La Albufera nº 58 - Avenida de La Albufera nº 101 (Carrefour) - Calle Alcalde José Puertes (LIDL) - Calle Pérez Llacer (Final de Línea) (MN4) - Calle Pérez Llacer (IKEA) - Calle Pep de L'horta.-esquina con reyes católicos - Calle Pep de L'horta nº 3

Las frecuencias y horarios de las diferentes líneas descritas se muestran en la siguiente tabla

LÍNEA	HORARIO	FRECUENCIA
180	Laborables - desde Valencia: de 5:30 h a 23:30 h - desde Albal: de 5:00 h a 23:00 h	12-15 minutos 12-15 minutos
	Resto y Agosto: - desde Valencia: de 5:03 h a 23:30 h - desde Albal: de 5:00 h a 23:00 h	15-20 minutos 15-20 minutos
181	Laborables - desde Valencia: de 6:30 h a 23:30 h - desde Albal: de 5:00 h a 23:00 h	60 minutos 60 minutos
	Resto y Agosto: - desde Valencia: de 7:00 h a 21:00 h - desde Silla: de 8:00 h a 22:00 h	2 horas 2 horas
182	Laborables - desde Valencia: de 5:30 h a 22:05 h - desde Silla: de 6:15 a 22:05 h	60 minutos 60 minutos
	Resto y Agosto: - desde Valencia: de 7:00 h a 21:00 h - desde Silla: de 8:00 h a 22:00 h	2 horas 2 horas
183	Laborables: - desde Valencia: de 6:50 h a 21:50 h - desde CC Alfafar: de 6:15 h a 22:15 h	30 minutos 30 minutos
	Sábados - desde Valencia: de 8:20 h a 21:50 h - desde CC Alfafar: de 7:45 h a 22:15 h	30 minutos 30 minutos
	Domingos y Festivos - desde Valencia: de 9:00 h a 21:00 h	60 minutos
	- desde CC Alfafar: de 9:25 h a 21:25 h	60 minutos

#### 2.5.1.2.- Ferrocarril de Cercanías

El municipio de Alfafar cuenta con una Estación de Cercanías de ADIF compartida con Benetússer, en la que tienen parada las líneas C-1 y C-2 de cercanías RENFE de Valencia.



Itinerario de las Líneas C-1 y C-2 de cercanías RENFE y ubicación de la parada Alfafar-Benetússer  
Fuente: elaboración propia

La relación de paradas de ambas líneas se corresponde con la recogida seguidamente, indicándose las estaciones en las que existe conexión o correspondencia con otras líneas de transporte público:

<b>LÍNEA C-1</b> València Nord – Gandía	Valencia Nord (Correspondencia con Bus urbano, Metro Línea 1), Alfafar-Benetússer, Massanassa, Catarroja, Silla (Correspondencia Línea C-2 de Cercanías), El Romani, Sollana (correspondencia bus interurbano), Sueca (correspondencia bus urbano), Cullera (correspondencia bus urbano), Tavernes de la Vallidigna (correspondencia bus urbano), Xeraco, Gandía (correspondencia bus urbano e interurbano) y Platja i Grau de Gandía (correspondencia bus urbano).
<b>LÍNEA C-2</b> València Nord – Xàtiva – Moixent	Valencia Nord (Correspondencia con Bus urbano, Metro Línea 1), Alfafar-Benetússer, Massanassa, Catarroja, Silla (Correspondencia Línea C-1 de Cercanías), Benifaió-Almussafes, Algemesí, Alzira (correspondencia bus interurbano), Carcaixent, La Pobla Llarga, Manuel-L'Ènova, Xàtiva (correspondencia bus urbano e interurbano), L'Alcúdia de Crespins (correspondencia bus interurbano), Montesa, Vallada (correspondencia bus urbano) y Moixent.

Fuente: RENFE

Seguidamente se muestran los horarios correspondientes al recorrido con origen en Valencia-Nord y destino en la estación de Alfafar-Benetússer, correspondientes a un día laborable, a un día tipo sábado y a un día tipo domingo. Como puede observarse, las frecuencias medias de la relación oscilan entre los 11'5 minutos de un día laborable y los 20 minutos de un día festivo.

El coste de billetes y abonos se corresponde con el detallado a continuación (a fecha de Abril de 2015), quedando enclavado el municipio de Alfafar en la denominada ZONA 1:

**BILLETE SENCILLO** - Válido para un viaje durante las dos horas siguientes a su expedición.

Tabla de precios	
Zonas	Precios
1	1,80
2	2,05
3	2,65
4	3,70
5	4,35
6	5,80

**BILLETE DE IDA Y VUELTA** - Válido para realizar dos viajes en la fecha figurada en el billete. El trayecto de ida será válido durante las dos horas siguientes a la expedición del billete y el viaje de regreso, será válido hasta la finalización del servicio regular del día de su emisión. El viaje de regreso podrá hacerse dentro de las zonas de validez del título de transporte, no siendo necesario que sea en el sentido inverso al de ida. El precio equivale al de dos billetes sencillos.

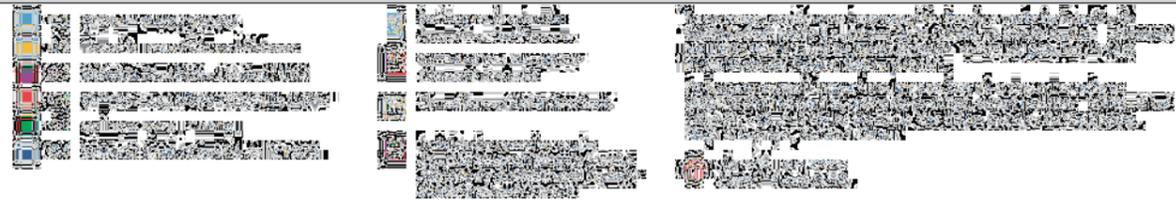
**ABONO MENSUAL**: Título personal. Válido para dos viajes diarios (uno de ida y otro de regreso) durante un mes, desde el día n (fecha de inicio de validez) hasta el día n-1 del mes siguiente.

Tabla de precios	
Zonas	Precios
1	34,15
2	44,20
3	61,45
4	81,15
5	95,50
6	126,65

**ABONO MENSUAL ILIMITADO**: Viajes ilimitados durante un mes, desde el día n (fecha de inicio de validez) hasta el día n-1 del mes siguiente.

Tabla de precios	
Zonas	Precios
1	48,95
2	55,05
3	73,45
4	97,90
5	116,35

Tabla de precios	
Zonas	Precios
6	145,05



Fuente: [www.renfe.com](http://www.renfe.com)

DIA LABORABLE				SÁBADO				DOMINGO			
Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo	Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo	Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo
C1	06.11	06.18	0.07	C2	06.15	06.22	0.07	C2	06.15	06.22	0.07
C2	06.15	06.22	0.07	C1	06.41	06.48	0.07	C1	06.41	06.48	0.07
C2	06.30	06.37	0.07	C2	07.23	07.30	0.07	C2	07.23	07.30	0.07
C1	06.41	06.48	0.07	C1	07.41	07.48	0.07	C1	07.41	07.48	0.07
C1	06.56	07.03	0.07	C2	07.53	08.00	0.07	C2	07.53	08.00	0.07
C1	07.11	07.18	0.07	C2	08.23	08.30	0.07	C2	08.23	08.30	0.07
C2	07.23	07.30	0.07	C1	08.41	08.48	0.07	C1	08.41	08.48	0.07
C1	07.41	07.48	0.07	C2	09.23	09.30	0.07	C2	09.23	09.30	0.07
C2	07.53	08.00	0.07	C1	09.41	09.48	0.07	C1	09.41	09.48	0.07
C1	08.11	08.18	0.07	C2	10.23	10.30	0.07	C2	10.23	10.30	0.07
C2	08.23	08.30	0.07	C1	10.41	10.48	0.07	C1	10.41	10.48	0.07
C1	08.41	08.48	0.07	C2	10.53	11.00	0.07	C2	11.28	11.35	0.07
C2	08.53	09.00	0.07	C2	11.28	11.35	0.07	C1	11.41	11.48	0.07
C1	09.11	09.18	0.07	C1	11.41	11.48	0.07	C2	11.53	12.00	0.07
C2	09.23	09.30	0.07	C2	11.53	12.00	0.07	C2	12.23	12.30	0.07
C1	09.41	09.48	0.07	C2	12.23	12.30	0.07	C1	12.41	12.48	0.07
C2	09.53	10.00	0.07	C1	12.41	12.48	0.07	C2	12.53	13.00	0.07
C1	10.11	10.18	0.07	C2	12.53	13.00	0.07	C2	13.23	13.30	0.07
C2	10.23	10.30	0.07	C1	13.23	13.30	0.07	C1	13.41	13.48	0.07
C1	10.41	10.48	0.07	C2	13.41	13.48	0.07	C2	13.53	14.00	0.07
C2	10.53	11.00	0.07	C1	13.53	14.00	0.07	C1	13.56	14.03	0.07
C1	11.13	11.20	0.07	C1	13.56	14.03	0.07	C2	14.23	14.30	0.07
C2	11.28	11.35	0.07	C2	14.23	14.30	0.07	C1	14.41	14.48	0.07
C1	11.41	11.48	0.07	C1	14.41	14.48	0.07	C2	14.53	15.00	0.07
C2	11.53	12.00	0.07	C2	14.53	15.00	0.07	C2	15.23	15.30	0.07
C1	12.11	12.18	0.07	C2	15.23	15.30	0.07	C1	15.48	15.55	0.07
C2	12.23	12.30	0.07	C1	15.41	15.48	0.07	C2	15.53	16.00	0.07
C2	12.38	12.45	0.07	C2	15.53	16.00	0.07	C2	16.23	16.30	0.07
C1	12.41	12.48	0.07	C2	16.23	16.30	0.07	C1	16.41	16.48	0.07
C2	12.53	13.00	0.07	C1	16.41	16.48	0.07	C1	17.11	17.18	0.07
C2	13.08	13.15	0.07	C2	17.23	17.30	0.07	C2	17.23	17.30	0.07
C1	13.11	13.18	0.07	C1	17.41	17.48	0.07	C1	17.41	17.48	0.07
C2	13.23	13.30	0.07	C2	17.53	18.00	0.07	C2	17.53	18.00	0.07
C1	13.26	13.33	0.07	C2	18.23	18.30	0.07	C1	18.11	18.18	0.07
C2	13.38	13.45	0.07	C1	18.41	18.48	0.07	C2	18.23	18.30	0.07
C1	13.41	13.48	0.07	C2	18.53	19.00	0.07	C1	18.41	18.48	0.07
C2	13.53	14.00	0.07	C2	19.23	19.30	0.07	C2	18.53	19.00	0.07
C1	13.56	14.03	0.07	C1	19.41	19.48	0.07	C2	19.23	19.30	0.07
C2	14.08	14.15	0.07	C2	19.53	20.00	0.07	C1	19.41	19.48	0.07
C1	14.11	14.18	0.07	C1	20.11	20.18	0.07	C2	19.53	20.00	0.07
C2	14.23	14.30	0.07	C2	20.23	20.30	0.07	C1	20.11	20.18	0.07
C1	14.26	14.33	0.07	C1	20.41	20.48	0.07	C2	20.23	20.30	0.07
C2	14.38	14.45	0.07	C2	20.56	21.03	0.07	C1	20.41	20.48	0.07
C1	14.41	14.48	0.07	C2	21.23	21.30	0.07	C2	20.56	21.03	0.07
C2	14.53	15.00	0.07	C1	21.41	21.48	0.07	C2	21.23	21.30	0.07
C1	14.56	15.03	0.07	C2	21.53	22.00	0.07	C1	21.41	21.48	0.07
C1	15.11	15.18	0.07	C2	22.33	22.40	0.07	C2	21.53	22.00	0.07
C2	15.23	15.30	0.07	C1	22.41	22.48	0.07	C2	22.33	22.40	0.07
C1	15.26	15.33	0.07					C1	22.41	22.48	0.07
C1	15.41	15.48	0.07								
C2	15.53	16.00	0.07								
C1	16.11	16.18	0.07								
C2	16.23	16.30	0.07								
C1	16.41	16.48	0.07								
C2	16.53	17.00	0.07								
C1	17.11	17.18	0.07								
C2	17.23	17.30	0.07								
C1	17.41	17.48	0.07								
C2	17.53	18.00	0.07								
C1	18.11	18.18	0.07								
C2	18.23	18.30	0.07								
C1	18.41	18.48	0.07								
C2	18.44	18.51	0.07								
C2	18.53	19.00	0.07								
C1	18.56	19.03	0.07								
C2	19.08	19.15	0.07								
C1	19.11	19.18	0.07								
C2	19.23	19.30	0.07								
C1	19.26	19.33	0.07								
C1	19.41	19.48	0.07								
C2	19.53	20.00	0.07								
C1	19.56	20.03	0.07								
C2	20.08	20.15	0.07								
C1	20.11	20.18	0.07								
C2	20.23	20.30	0.07								
C1	20.41	20.48	0.07								
C2	20.56	21.03	0.07								
C2	21.08	21.15	0.07								
C1	21.14	21.21	0.07								
C2	21.23	21.30	0.07								
C1	21.41	21.48	0.07								
C2	21.53	22.00	0.07								
C1	22.11	22.18	0.07								
C2	22.33	22.40	0.07								
C1	22.41	22.48	0.07								

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del portal [www.renfe.com](http://www.renfe.com)

2.5.2.- DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

De los resultados de las encuestas se deduce la diferente opinión de los encuestados con respecto a los servicios prestados por los autobuses metropolitanos y por el ferrocarril de cercanías.

Alrededor del 50% de los encuestados tiene una opinión *Regular* o *Mala* sobre la red actual de autobuses metropolitanos (en lo que se refiere a frecuencias, intervalos de paso, cobertura de las líneas, etc.). Por el contrario, casi el 60% de la población encuestada considera *Buena* la opinión que le merecen los servicios prestados por el FF.CC. de cercanías (incluso un 20% la califica como *Muy Buena*).

Con independencia de otros factores, esta diferencia de opiniones puede deberse en parte a la diferencia de expectativas asociadas a cada modo de transporte, pudiendo el usuario esperar de un autobús una mayor flexibilidad en itinerarios y frecuencias o quizá sea simplemente resultado de la inevitable comparación entre un medio en general bien considerado y otro del que quisiera esperarse igual servicio.

El Anuario Estadístico de Valencia correspondiente al año 2014, proporciona datos de viajeros en cada una de las líneas de autobuses metropolitano (se adjunta resumen seguidamente), pudiendo observarse como por ejemplo, la línea 180 (Valencia-Albal), es la tercera línea que más viajeros capta del total de líneas metropolitanas.

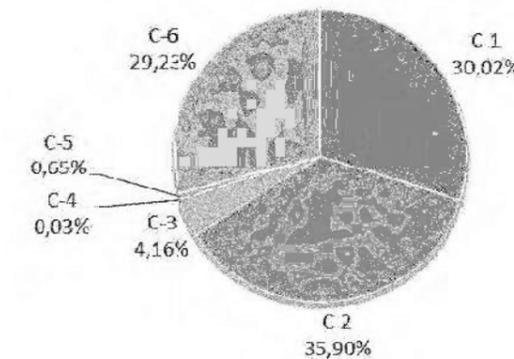
	Distancia en km		Expediciones/día		km/línea/ día	Coches/día	Personas transportadas/año
	Ida	Vuelta	Ida	Vuelta			
<b>AUVACA S.A</b>							
103. Alcàsser-Silla	4,99	3,63	30	30	259	1	39.126
108. Picassent-el Saler	23,40	25,36	2	2	98	1	3.266
180. Valencia - Albal	9,92	9,98	79	79	1.572	6	1.177.281
181. Valencia - Picassent	17,53	16,82	17	16	567	2	231.535
182. Valencia - Silla	15,46	14,77	18	17	529	2	278.564
<b>AVSA</b>							
101. La Magdalena de Masamagrell-Playa Poble Farnals	8,91	9,51	1	1	18	1	277
102. Sagunto - Puerto Sagunto	9,89	9,41	51	51	984	4	403.739
110. Valencia - Puçol	20,75	19,39	6	5	221	2	6.579
112. Valencia - Port Saplaya - Playa Poble - el Puig de Santa Maria	22,81	24,46	14	14	662	2	226.386
115. Valencia - Puerto Sagunto (por A-7 hasta Sagunto)	37,12	37,04	24	25	1.817	7	325.868
<b>AUTOBUSES BUÑOL S.L.</b>							
186. Valencia - Centro Penitenciario (directo)	23,33	-	1	-	23		
185a. Valencia - Benifaió	27,88	28,53	3	3	169		
185b. Valencia - Benifaió - Centro Penitenciario	35,23	36,64	3	5	289	3	32.991
280. Valencia - Llombai	51,61	45,34	1	1	97		
281. Valencia - Benimodo	45,51	46,53	1	1	92		
260a. Valencia - Godella - Turis (por A-3)	40,47	40,76	3	4	284		
260b. Valencia - Godella - Turis (por Quart)	40,98	42,13	3	4	291	2	102.382
265a. Valencia - Yátova (directo)	52,25	52,70	8	9	892		
265b. Valencia - Cheste - Yátova	53,96	54,87	3	2	272	3	186.211
266. Valencia - Cheste	30,89	30,66	6	7	400		
<b>EDETANIA BUS</b>							
130. Empalme - Parque Tecnológico	11,10	10,63	5	5	109	1	29.685
131. Valencia - Mas Camarena	11,64	14,31	14	14	363	1	140.117
140a. Valencia - Paterna	9,67	8,78	42	44	792		
140b. Valencia - Paterna - el Plantío	14,25	13,37	7	6	180	4	434.532
145a. Valencia - Llíria	27,48	27,87	16	16	886		343.333
245a. Valencia - Llíria - Gestalgar (por Vilamarxant)	61,02	61,06	0	1	61	4	34.880
245b. Valencia - Llíria - Gestalgar (por la Rambla)	54,89	54,93	2	1	165		

	Distancia en km		Expediciones/día		km/línea/ día	Coches/día	Personas
146. Valencia - l'Eliana - Benaguasil	30,69	29,04	11	12	686	2	138.784
230. Bétera - Serra	11,86	11,76	13	13	307	1	83.138
<b>FERNANBUS</b>							
106 Torrent - CC Bonaire - Quart de Poblet	16,37	16,33	23	23	752	4	215.666
107. Quart - El Saler	18,54	19,38	3	2	94	1	3.665
150. Valencia - Manises	13,17	12,77	41	41	1.064	5	220.401
155. Riba-roja de Túria - Quart de Poblet - Salto del Agua	16,40	15,80	31	31	998	2	219.549
160. Valencia - Xirivella - Aladía - B. Cristo - C.C. Bonaire	13,80	14,59	62	68	1.848	6	1.268.148
161. Valencia - Xirivella - Alaquàs - Aladía - Quart - Mislata	15,50	14,99	44	48	1.402	7	837.756
170a. Valencia - Torrent	11,08	11,30	81	80	1.801		
170b. Valencia - el Vedat	14,09	14,09	2	2	56	10	1.559.933
170c. Valencia - Santa Apolonia	15,37	15,38	1	1	31		
<b>AUTOCARES HERCA S.L.</b>							
120. Valencia - Moncada	10,30	11,80	1	1	22	2	465
183. Valencia - Sedaví	9,20	9,40	31	32	586	3	134.309
290. Valencia - el Perelló - el Faro de Cullera	44,20	43,63	-	-	-	-	6.672
191. Valencia - el Palmar - el Perelló	36,00	35,50	5	5	358		
190a. Valencia - el Perelló	30,30	29,80	7	7	421	2	387.123
190b. Valencia - el Perelló - el Mareny Blau	36,80	36,02	4	3	255		
<b>URBETUR</b>							
105a. Vilamarxant-Riba-roja de Túria	6,49	6,08	6	6	75		13.895
105b. Vilamarxant-Llíria	10,92	8,13	4	4	76	1	
158. Vilamarxant - Valencia	32,20	32,20	7	7	451		27.653
<b>MetrOrbital</b>							
Estación de Empalme - Estación Renfe-Cabanyal	14,29	13,85	41	42	1.168		
Bioparc - Estación Renfe-Cabanyal	10,00	10,00	11	10	210	6	983.665

Fuente: Anuario Estadístico de la Ciudad de Valencia (año 2014) - <http://www.valencia.es/>

Por lo que respecta al FF.CC. de cercanías, los datos disponibles relativos al nº de viajeros de las diferentes estaciones del área metropolitana de Valencia revelan por sí solos la importancia de este modo de transporte en el municipio de Alfafar, siendo ésta la tercera estación en orden de importancia por su número de viajeros, sólo por detrás de Valencia-Nord y Silla. De dichos datos se deduce asimismo la importancia de las líneas C-1 y C-2 dentro del conjunto de líneas del área metropolitana, siendo las dos que mayor carga de viajeros asumen.

Líneas RENFE Cercanías Valencia: Importancia relativa de cada línea (día laborable 2012)



RENFE CERCANÍAS VALENCIA (Viajeros día laborable 2012)					
C-1, C-2, C-3, C-4, C-5 Y C-6					
Paradas AMVLC	Viajeros subidos	Viajeros bajados	Paradas AMVLC	Viajeros subidos	Viajeros bajados
València Nord	19084	18976	Sollana	450	439
Silla	2176	2166	Aldaia	427	390
Alfàfar-Benetússer	1983	1983	Puig	347	372
València-El Cabanyal	1981	1994	Albuixech	329	324
Sueca	1736	1729	Loriguilla-Llano	199	203
Sagunt	1655	1722	Xirivella-Alqueries	112	93
Catarroja	1634	1634	Massalfassar-Albuixech	46	55
Benifaió-Almussafes	1282	1346	Roca-Cúper	36	34
Puçol	995	965	El Romaní	22	34
València Sant Isidre	865	884	Xirivella- L'Alter	11	7
València-F.S.L.	621	634	Gilet	13	8
Massanassa	571	605			

Fuente: Departamento de Análisis de la Demanda. Gerencia de Cercanías Valencia  
 Información recopilada en el PMUS de la Ciudad de Valencia

## 2.6.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

### 2.6.1.- CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA VIARIA

La oferta viaria disponible se corresponde con la red viaria existente, tanto externa como interna al núcleo urbano edificado, que ya ha sido descrita en el epígrafe 2.1.2 del presente Documento, remitiéndose desde aquí al mismo para su consulta.

### 2.6.2.- DATOS DE TRÁFICO EN LA RED VIARIA

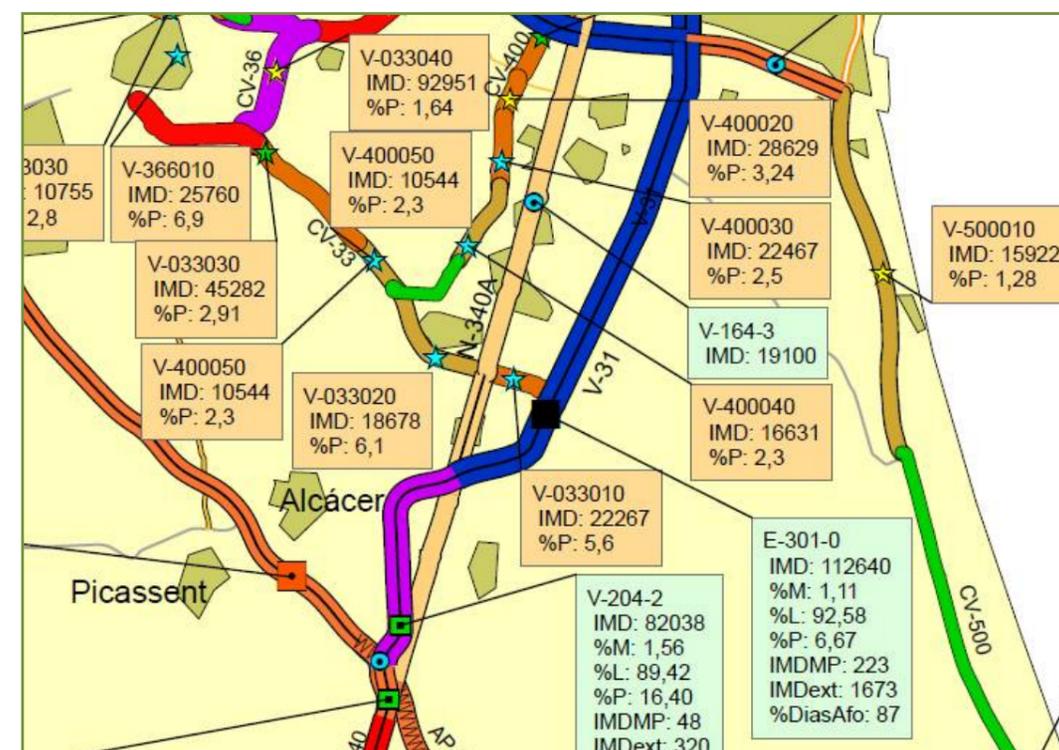
#### 2.6.2.1.- Tráfico en las Estaciones de Aforo y Evolución

Se dispone de datos de aforos en diversas Estaciones próximas a la zona de estudio referentes a la última década, así como de otra serie de datos relativos al tráfico y evolución del mismo en la red viaria objeto de análisis.

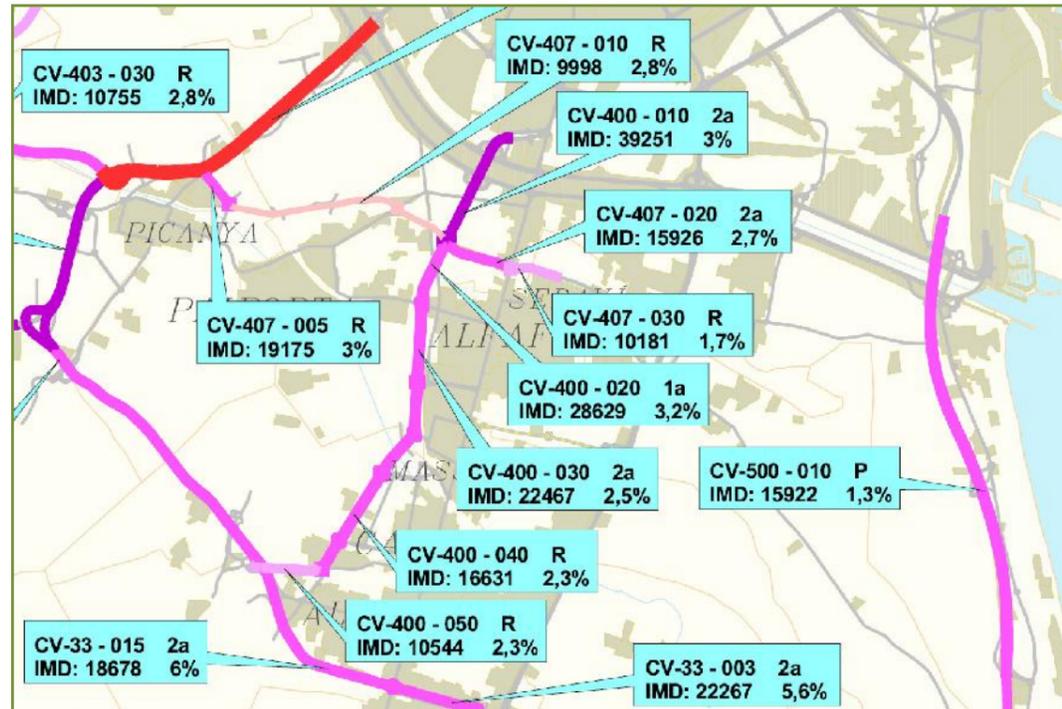
Las fuentes consultadas al respecto son las que se enumeran seguidamente:

- Mapas de Tráfico editados por el Ministerio de Fomento
- Mapa de Aforos de la Generalitat Valenciana
- Libro de Aforos de la Diputación de Valencia

Con carácter general, en las siguientes figuras se muestran los datos de aforos en las diferentes vías del ámbito de estudio correspondientes a los Mapas de Tráfico más recientes, editados por el Ministerio de Fomento (año 2013), por la Generalitat Valenciana (año 2013) y por la Diputación de Valencia (año 2013).



Fuente: Mapa de Tráfico MFOM año 2013



Fuente: Mapa de Aforos CITMA año 2013

De las anteriores figuras se desprenden los valores de IMD's en el año 2013 para las diferentes estaciones de aforo ubicadas en las principales vías del entorno analizado. Asimismo, también puede obtenerse la variación de IMD's a lo largo de los últimos años, en concreto entre 2005 y 2013:

Vía	Estación	IMD's (vehículos/día)									% pesados
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
V-31	E-301-0	119.901	121.174	128.022	97.948	98.722	96.030	119.514	114.611	112.640	6,7
N340a	V-164-3	18.000	18.150	19.122	18.868	19.457	19.544	19.243	19.202	19.100	20,6
CV-400	V-400010					43.418	44.034	42.587	39.309	39.251	3,0
	V-400020					30.500	30.802	29.831	29.428	28.629	3,2
	V-400030					22.509	23.335	23.053	21.332	22.467	2,5
	V-400040					14.293	13.630	15.130	13.723	16.631	2,3
CV-401	401010			5.292	4.743		4.987	4.490	4.028	3.928	1,2
CV-407	407010					12.140	10.972	10.623	10.047	9.998	2,8
	407020					19.733	18.898	17.929	16.306	15.926	2,7

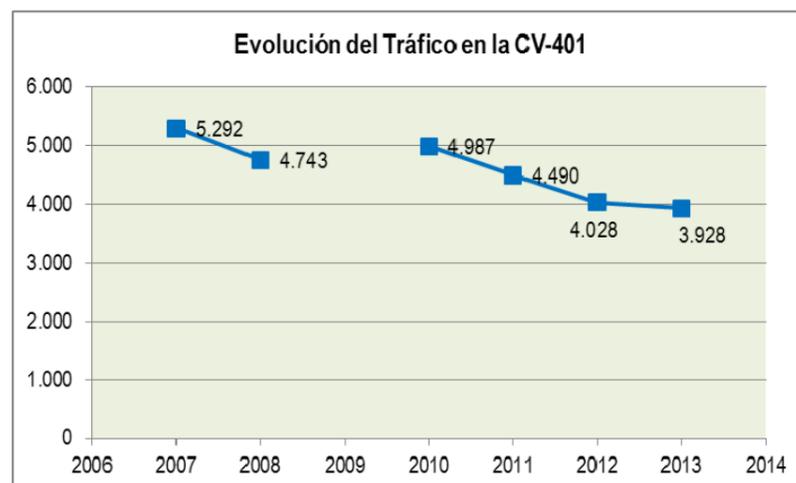
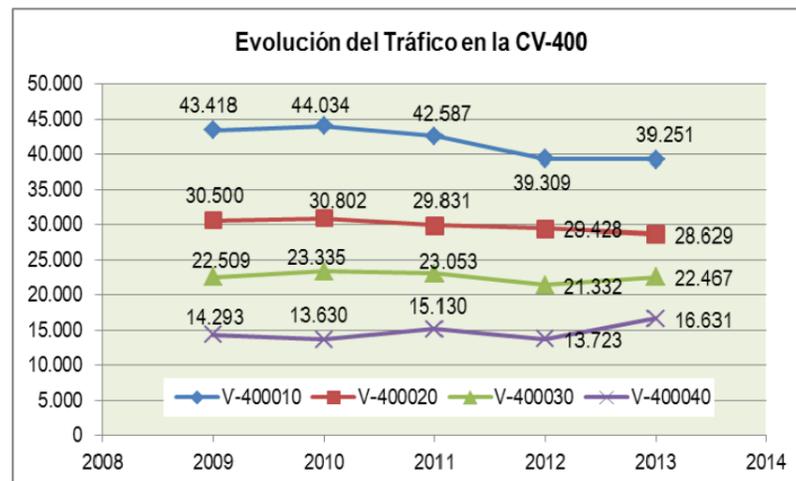
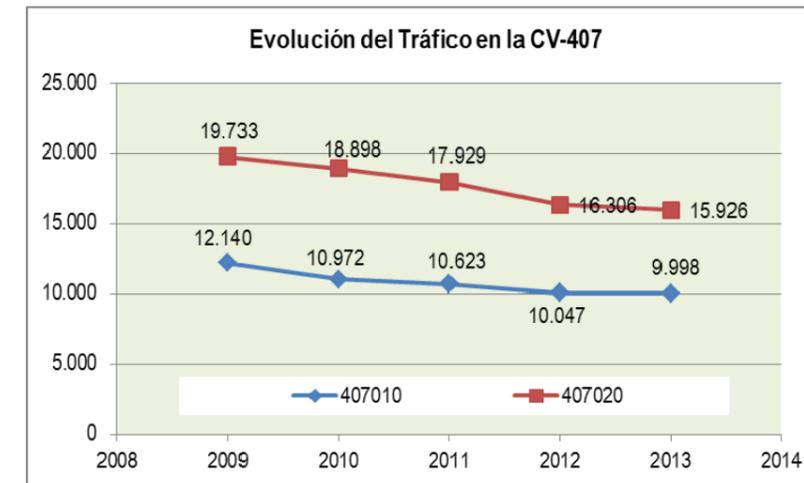
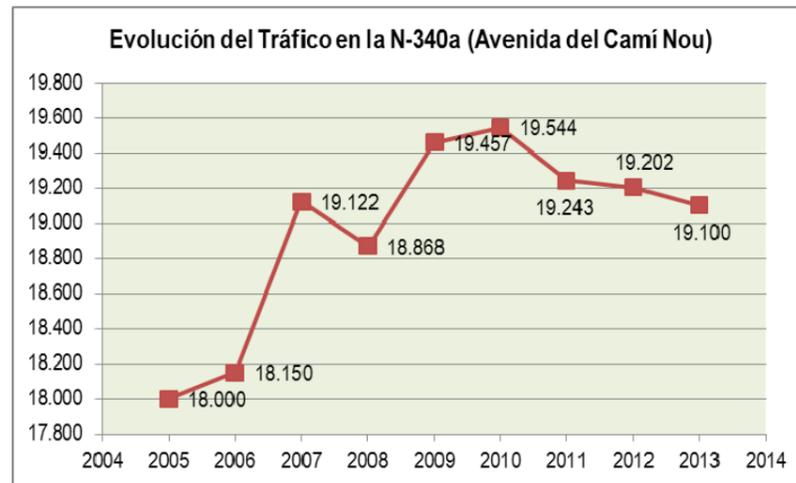
Evolución de IMD's en la red viaria del entorno analizado – Fuente: elaboración propia

En las siguientes gráficas se muestra le evolución de las IMD's en los diferentes ejes viarios analizados a lo largo de los últimos años:



Fuente: Mapa de Aforos DVA año 2013

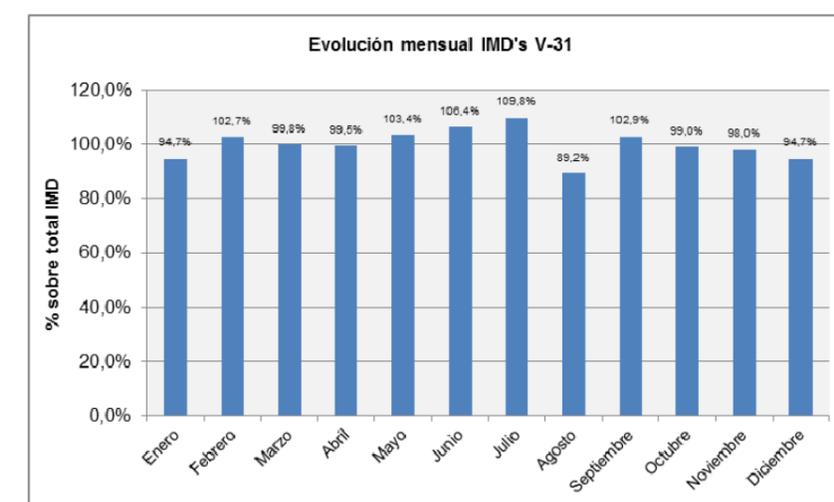


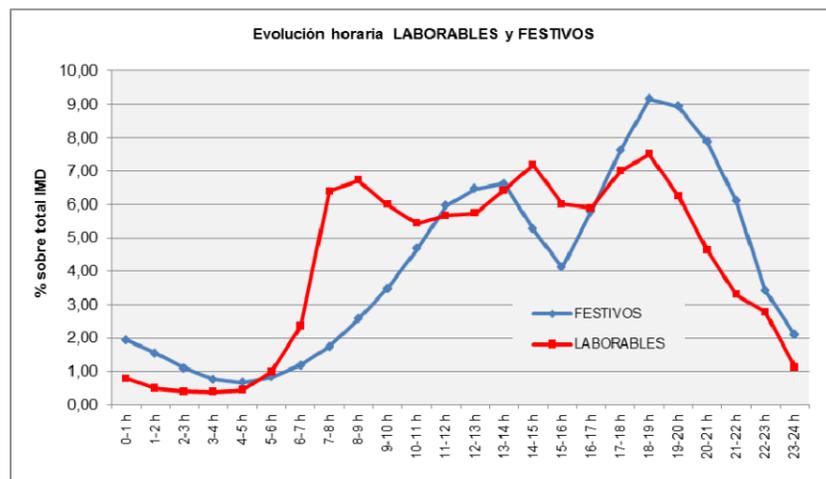
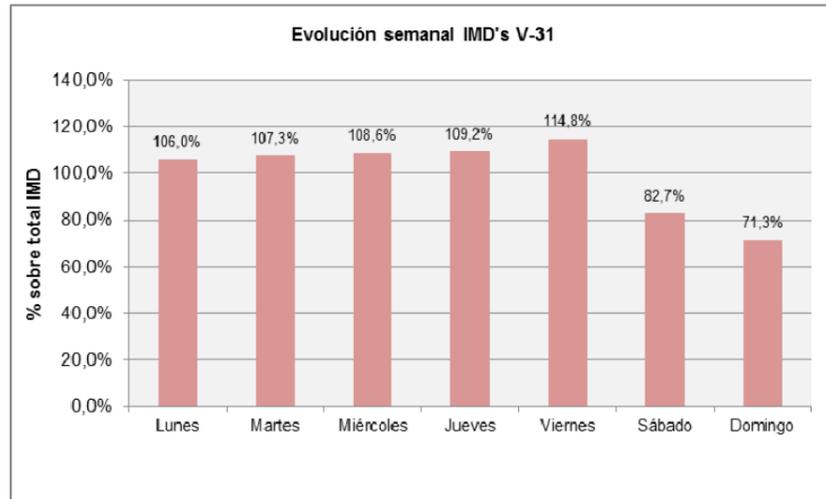


Salvo excepciones puntuales, en la mayoría de las gráficas puede observarse cómo en los últimos años se ha venido registrando una evolución decreciente de las intensidades de tráfico, ligada en gran parte a la situación económica.

Centrando el análisis en la autovía V-31, y en concreto en la estación permanente del Ministerio de Fomento ubicada a la altura del p.k 6,4 (E-301-0), puede obtenerse información adicional relativa a la caracterización del tráfico que utiliza dicha autovía, extrapolable a su tramo más próximo al T.M. de Alfajar (entorno del p.k. 10,5), y que resulta de utilidad en el desarrollo del presente Plan de Movilidad.

En concreto, seguidamente se adjuntan las gráficas que explican la evolución mensual del tráfico en la autovía V-31 a lo largo del año, la evolución diaria a lo largo de la semana media así como la evolución horaria a lo largo de un día laborable y de un día festivo:

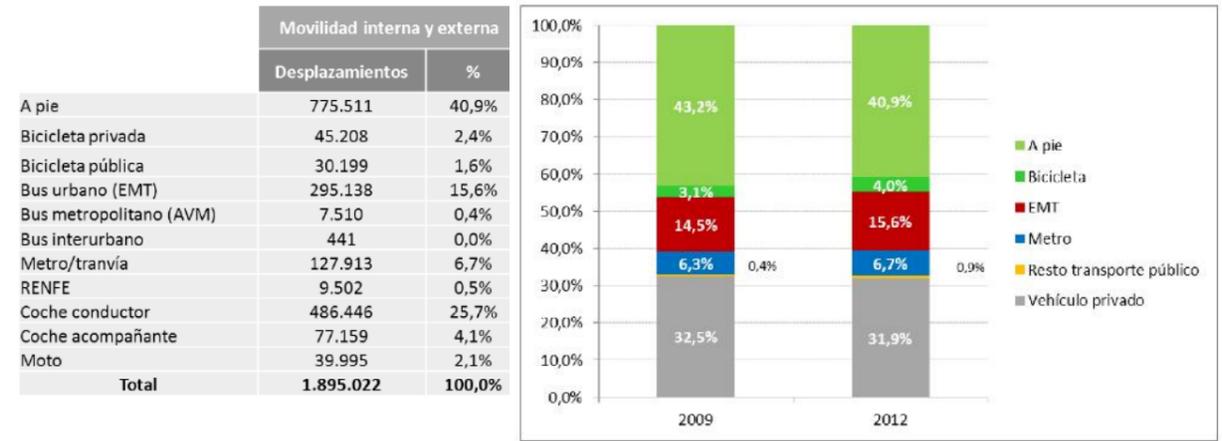




**2.6.3.- DEMANDA DE MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO**

Del total de viajes caracterizados en la encuesta de movilidad llevada a cabo, un 36,6% corresponden a viajes realizados en coche propio (conduciendo) y un 2,0% en coche ajeno como pasajero. Estos datos son muy similares a los obtenidos en otros municipios del área metropolitana de Valencia con oferta de transporte semejante en líneas generales (por ejemplo en Xirivella, sin líneas de Metro y también con FF.CC. de cercanías y líneas de autobuses metropolitanos, estos valores alcanzan, respectivamente, el 29,8% y el 3,6%).

Como referencia, si se compara con los datos análogos del reciente PMUS de la ciudad de Valencia (con las importantes diferencias que conlleva su estructura urbana y su sistema de transporte público), dichos indicadores muestran para el año 2012 valores del 25,7% (coche como conductor) y 4,1% (coche como acompañante).



Fuente: PMUS de Valencia

La gran mayoría de la población encuestada considera que la oferta viaria existente puede catalogarse como Buena (72,2%) cuando se les pregunta por la opinión al respecto de los accesos al municipio a través de los dos principales ejes viarios constituidos por la autovía V-31 y por la CV-400.

**2.7.- TAXI**

El municipio de Alfajar no dispone de un sistema de taxi propio gestionado por los servicios municipales. No obstante, el sistema de taxi del área metropolitana de Valencia presta servicio también en el ámbito del municipio de Alfajar, al quedar éste incluido dentro de la denominada Área de Prestación Conjunta.

La creación del Área de Prestación Conjunta del Taxi de Valencia en 1986 permitió que los taxis de todos los municipios que integran esta área trabajen en igualdad de condiciones. Con la creación del Área desaparecieron todos los suplementos y retornos que se tenían establecidos, unificándolos en lo que se denomina tarifa múltiple, esto es, tanto en el taxímetro como en el módulo debe aparecer la misma tarifa que se va aplicando, según la zona que ese momento se vaya prestando el servicio.

Los municipios incluidos en la denominada Área de Prestación Conjunta son los que se detallan seguidamente:

ZONA A	Valencia y Mislata
ZONA B	Alaquás, Albal, Albalat dels Sorells, Alboraya, Albuixech, Alcacer, Aldaia, <b>Alfajar</b> , Alfara del Patriarca, Almàssera, Almussafes, Benifaió, Benetússer, Beniparrell, Bonrepós i Mirambell, Burjassot, Catarroja, Foios, Godella, Lugar Nuevo de la Corona, Manises, Massalfassar, Massamagrell, Massanassa, Meliana, Moncada, Museros, Paiporta, Paterna, Picanya, La Pobla de Farnals, Picassent, Quart de Poblet, Rafelbunyol, Rocafort, Sedaví, Silla, Sollana, Tavernes Blanques, Torrent, Vinalesa y Xirivella.

Fuente: Agencia Valenciana de Movilidad

El sistema tarifario que rige la prestación de los servicios de taxi descritos se corresponde con el detallado en las tablas adjuntas:

TARIFAS SEGÚN FRANJA HORARIA	ZONA A	ZONA B
Días laborables desde las 6 h hasta las 22 h	Tarifa 1	Tarifa 2
Días laborables desde las 22 h hasta las 6 h	Tarifa 2	Tarifa 3
Sábados y Festivos		

BAJADAS DE BANDERA	de 6 h a 22 h	de 22 h a 6 h
	1,45 €	2,00 €

TARIFAS POR KM Y HORA DE ESPERA	Precio por kilómetro	Precio por hora de espera
Tarifa 1	1,01 €	18,25 €
Tarifa 2	1,13 €	21,27 €
Tarifa 3	1,16 €	21,38 €

Fuente: Agencia Valenciana de Movilidad

## 2.8.- APARCAMIENTO

### 2.8.1.- OFERTA DE APARCAMIENTO

La oferta de aparcamiento actualmente disponible en el municipio de Alfafar incluye a las siguientes tipologías:

- a) Aparcamiento en la Vía Pública
- b) Aparcamiento fuera de la Vía Pública
  - aparcamientos de uso público en solares
  - aparcamientos de uso privado (garajes privados)
  - aparcamientos de zonas comerciales
  - aparcamientos no regulados

#### APARCAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA

Esta tipología comprende básicamente las plazas de aparcamiento de libre disposición existentes en vía pública dentro de la red viaria del municipio, cuyas características están en función de la anchura de vía y elementos que la constituyen (aceras, nº de carriles, etc.), siendo las disposiciones más habituales las correspondientes a aparcamiento en cordón y aparcamiento en batería. En las imágenes adjuntas se muestran diversos ejemplos que recogen la mayoría de casos existentes en el municipio:

**Avenida Reyes Católicos**  
Aparcamiento en cordón en ambas márgenes (tramo en núcleo urbano) / aparcamiento en batería en ambas márgenes (tramo en zona comercial) – Doble sentido de circulación



**Avenida Camí Nou / Avda de Torrente**  
Aparcamiento en cordón en ambas márgenes – Doble Sentido de Circulación



**Calle Alcalde José Puertes**  
Alternancia de tramos sin zonas de aparcamiento con otros con aparcamiento en cordón en una o ambas márgenes – Doble Sentido de Circulación



**C/ Mariano Benlliure** – tramo junto a Parc Les Palmeres  
Aparcamiento en batería a una margen y en cordón en la otra – Sentido único de circulación



**C/ Pintor Sorolla**  
Aparcamiento en cordón en una margen con alternancia trimestral – Sentido único de circulación



**APARCAMIENTOS FUERA DE LA VÍA PÚBLICA**

Entre los aparcamientos ubicados fuera de vía pública conviene distinguir entre aquellos situados en solares o manzanas destinadas a tal uso (generalmente de titularidad municipal, regulados y de uso gratuito), los correspondientes a los garajes privados (cuyo ejemplo más común lo constituyen los garajes en sótano asociados a edificios de viviendas) y los aparcamientos destinados a los clientes de las zonas comerciales (que con carácter general, en la zona analizada resultan en su mayoría de uso gratuito y no exclusivo).

**Aparcamientos públicos en solares**

El Ayuntamiento de Alfafar, consciente de la problemática que supone la búsqueda de aparcamiento para los residentes de algunas barriadas, ha habilitado provisionalmente determinados solares (casi todos ellos situados dentro del núcleo urbano) para el aparcamiento, dotándolos de un pavimento adecuado, delimitando adecuadamente las plazas de aparcamiento mediante las correspondientes marcas viales y dotando a los mismos de la preceptiva proporción de plazas destinadas a personas de movilidad reducida (PMR's).

En la figura adjunta se representa la localización de los principales aparcamientos provisionales ubicados en solares, manzanas o parcelas del núcleo urbano.

Como luego se indica, sólo 3 de esas ubicaciones podrían llegar a resultar compatibles con el planeamiento vigente, requiriendo no obstante, a instancias del propio Ayuntamiento, de la modificación de la ordenación pormenorizada correspondiente.



Localización de aparcamientos públicos en plazas, solares o manzanas del núcleo urbano

Fuente: elaboración propia sobre base cartográfica GVA

A continuación se muestran diversas imágenes de cada uno de los aparcamientos localizados en la figura anterior, existiendo correspondencia entre la numeración adoptada. Para cada uno de ellos se indica el número aproximado de plazas de aparcamiento

**1 – Solar junto Avda. Reyes Católicos, junto a CEIP La Fila – Nº DE PLAZAS = 52**



2 - Placeta entre C/La Tauleta; C/Nou d'Octubre y C/José Morales – N° DE PLAZAS = 381



5 – Lacreu Serna (a la altura del nº 40)



6 – C/ Acequia la Fila / Avda. Reyes Católicos



3 - C/ Graz Liebenau – N° DE PLAZAS = 27



4 - Avda Blasco Ibáñez – N° DE PLAZAS = 26 (actualmente constituye el Depósito de la Grúa Municipal)

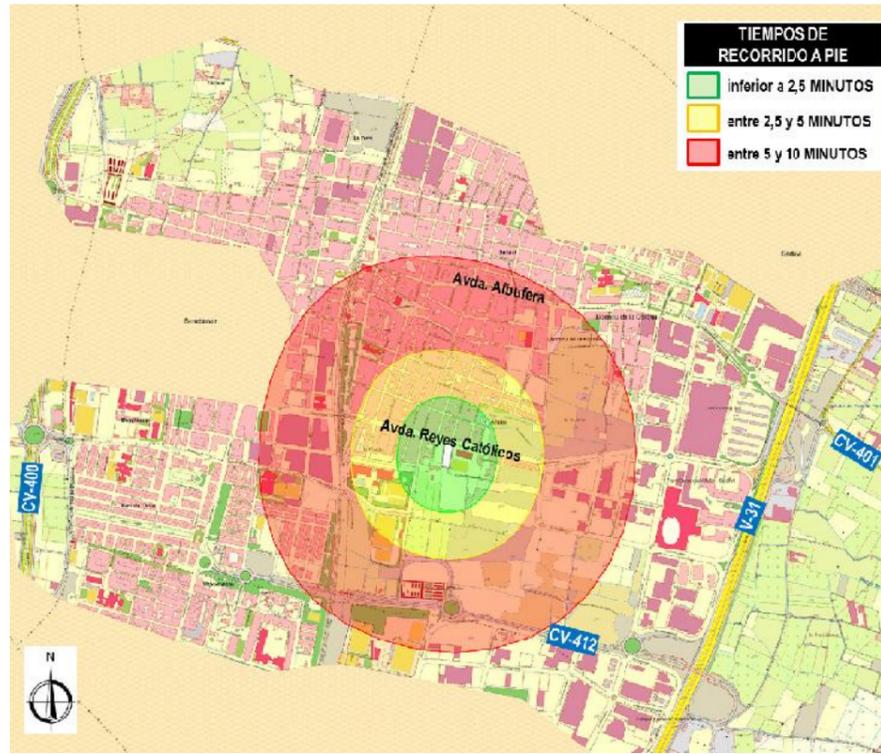


Además de los espacios de estacionamiento antes mencionados, conviene hacer referencia a la existencia de un parking subterráneo bajo la Plaza en la que se ubica l'Espai Jove – Parque Sequer de Nelot (entre C/ Nou d'Octubre, José Morales y Julio Colomer), y que en la fecha de redacción del presente documento se encuentra pendiente de su puesta en servicio bajo la modalidad de servicio que se estime conveniente.

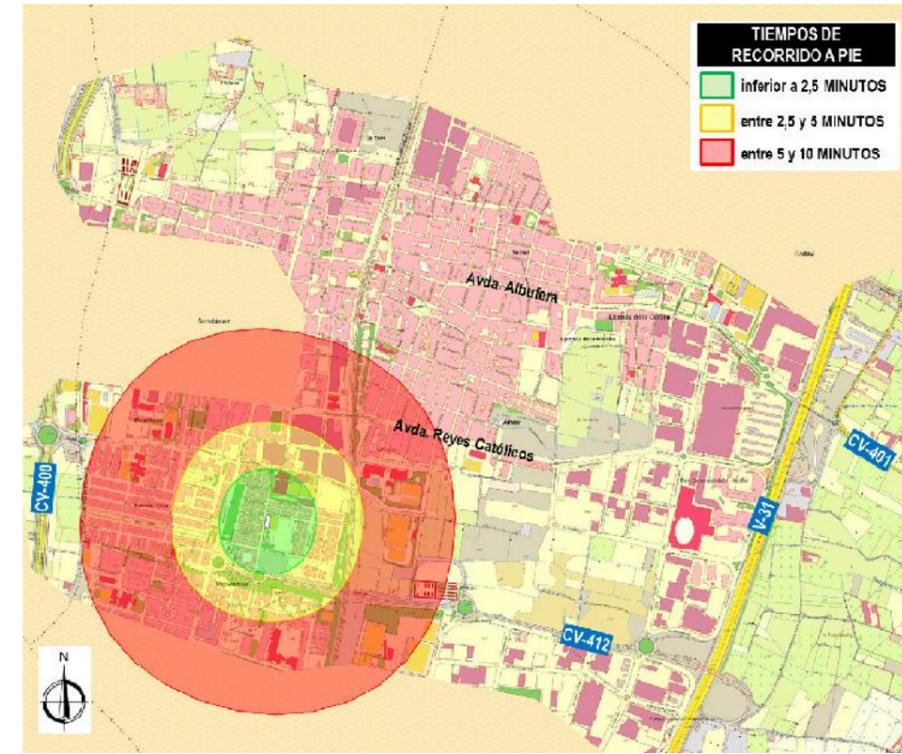
7 - Parking subterráneo bajo el parque Sequer de Nelot – N° DE PLAZAS = 70



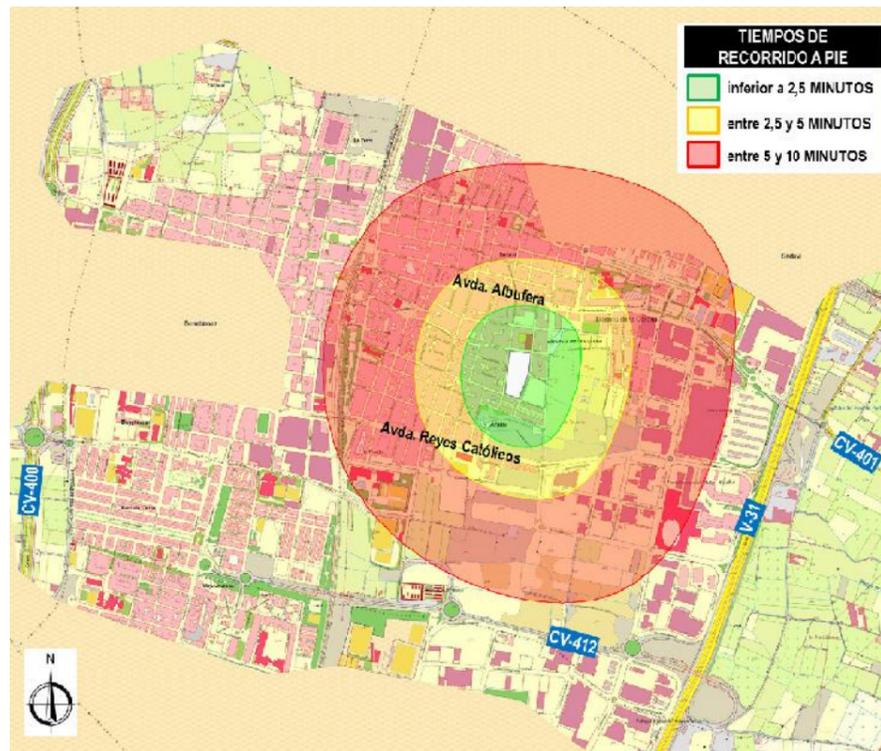
Con el objetivo de analizar la cobertura que proporciona al núcleo urbano la red de zonas de estacionamiento regulado descritas en el presente epígrafe, se ha procedido a graficar sobre un plano del municipio las isócronas asociadas a cada una de las ubicaciones definidas. En concreto, se han dibujado las isócronas correspondientes a unos tiempos de desplazamiento a pie desde las zonas de estacionamiento, de 2,5 minutos, 5 minutos y 10 minutos.



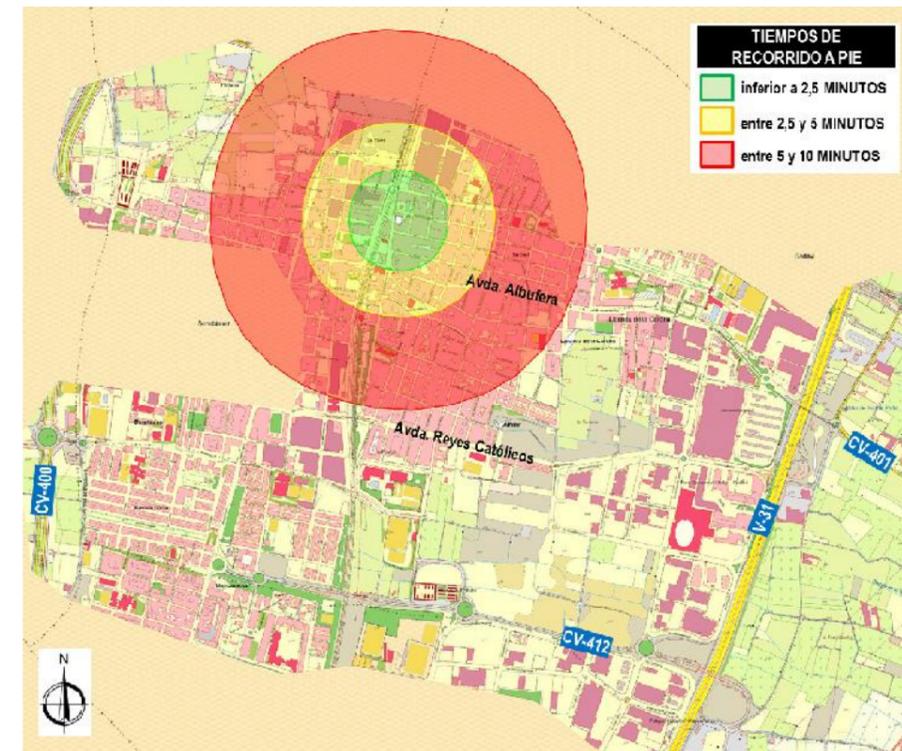
1 – Solar junto Avda. Reyes Católicos, junto a CEIP La Fila



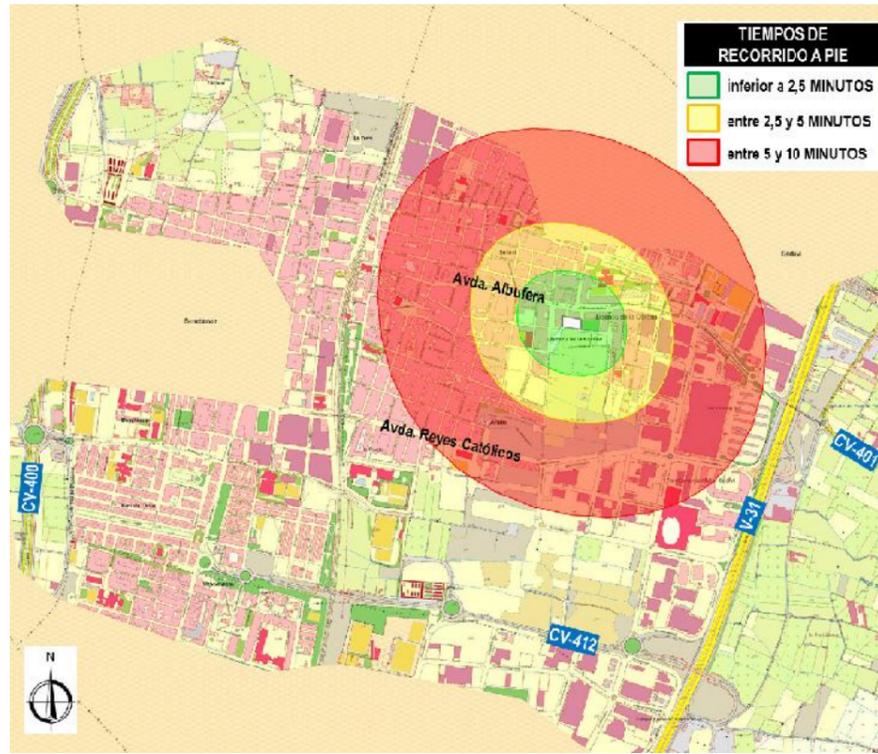
3 - C/ Graz Liebenau



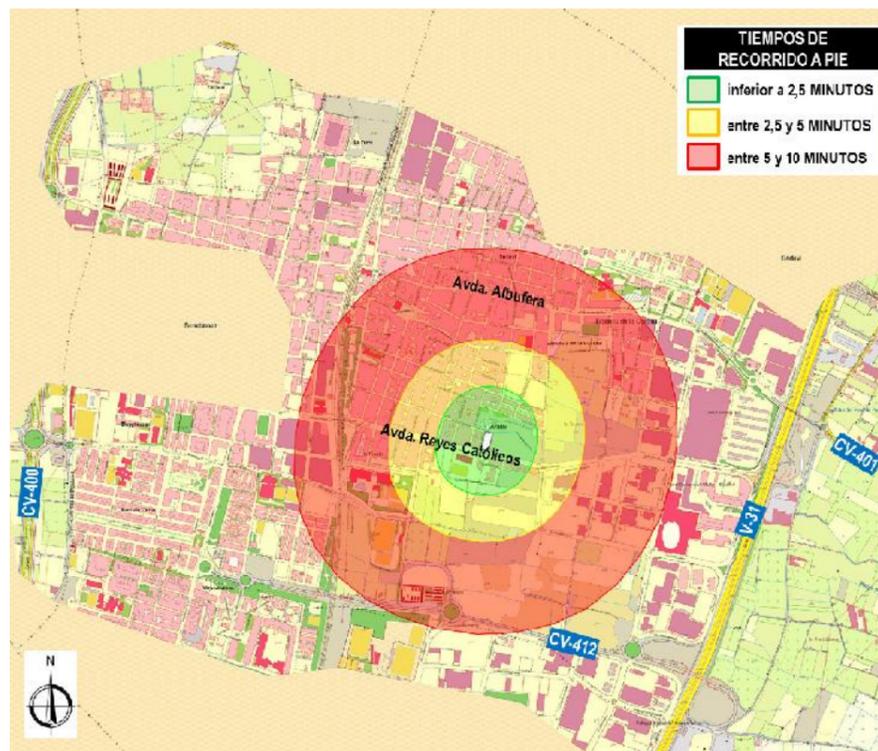
2 - Placeta entre C/La Tauleta; C/Nou d'Octubre y C/José Morales



4 - Avda Blasco Ibáñez (actualmente Depósito Grúa Municipal)



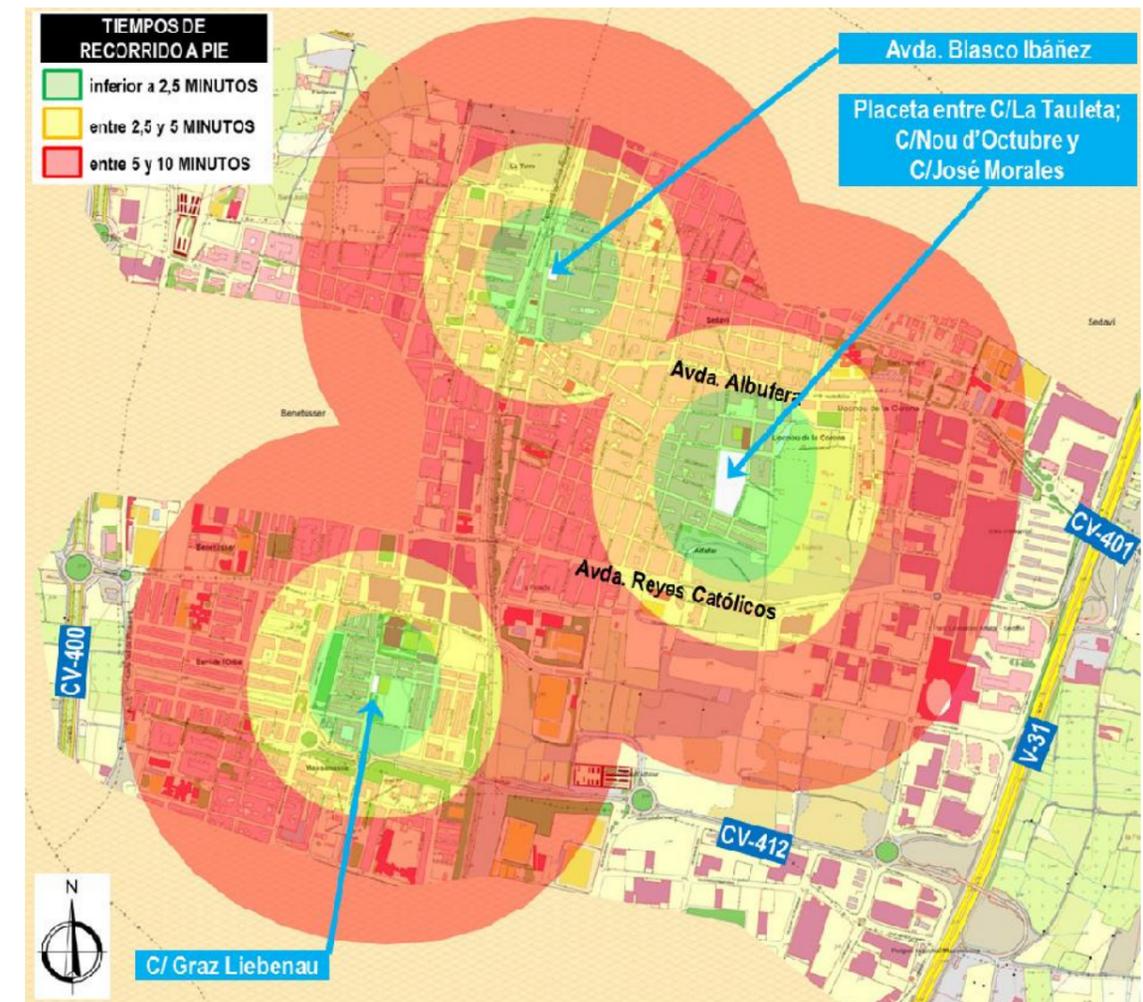
5 –Lacreu Serna



6 – C/ Acequia la Fila / Avda. Reyes Católicos

Las figuras anteriores muestran la cobertura que proporciona cada una de las áreas de estacionamiento definidas. Sin embargo, gran parte de las mismas presentan un carácter provisional desde el punto de vista de su adecuación y/o adaptación al vigente PGOU.

Es por este motivo por el que, como síntesis, se ha creído conveniente reflejar en una figura distinta la envolvente correspondiente a la cobertura de las únicas 3 zonas de aparcamiento de entre las descritas, que, aun requiriendo a instancias del propio Ayuntamiento de la modificación de la ordenación pormenorizada, podrían resultar compatibles con el planeamiento municipal vigente.



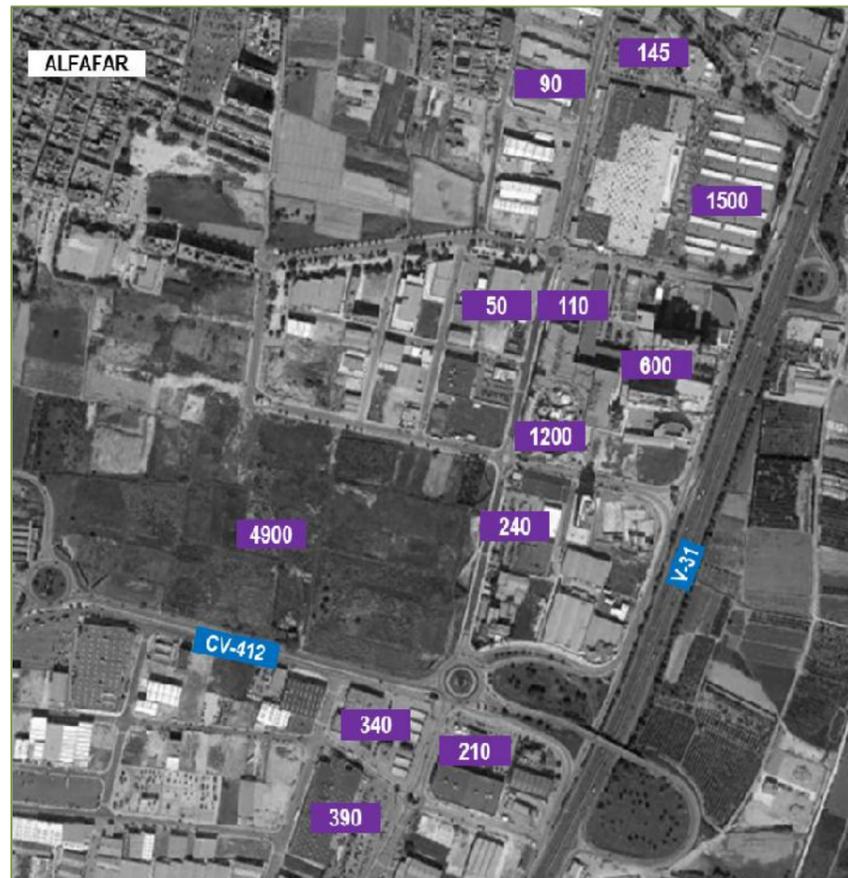
Cobertura de la red de aparcamientos en solares potencialmente compatibles con la ordenación urbanística vigente

**Aparcamientos destinados a clientes de zonas comerciales**

En este apartado se hace referencia principalmente a las zonas de parking con las que cuentan los establecimientos comerciales ubicados en la zona comercial que se desarrolla entre el núcleo urbano de

Alfafar y la V-31. La mayoría de ellos son gratuitos y permiten aparcar tanto a los clientes como a los no clientes de cada centro.

En las figuras adjuntas se recoge el nº aproximado de plazas de los aparcamientos más importantes de dicho entorno, dejando aparte las plazas de estacionamiento sobre la vía pública de dichas áreas.



Nº aproximado de plazas de aparcamiento en establecimientos comerciales  
Fuente: elaboración propia

Los aparcamientos con un mayor número de plazas se corresponde con los del complejo *Alfafar Parc* (4.900 plazas según la información disponible en su página web oficial), el centro comercial *Carrefour* (1.500 plazas) y el centro comercial *MN4* (1.200 plazas).

Además de los parkings destinados a los clientes de los establecimientos comerciales existentes, se incluyen en este epígrafe aquéllos aparcamientos asociados a servicios de interés general como pueden ser la Estación de Cercanías de ADIF, el Polideportivo Municipal o el Cementerio Municipal. La localización de todos ellos se muestra en la figura adjunta:



Localización de aparcamientos de establecimientos de interés general  
Fuente: elaboración propia sobre base cartográfica GVA

1 – Aparcamiento del Cementerio Municipal – Nº DE PLAZAS = 98 (distribuidos en 2 parkings)



2 – Aparcamiento del Polideportivo Municipal – Nº DE PLAZAS = 60 (junto campo futbol) + 354 (en vía pública)



C/ Music Manuel Baixauli Andrés – junto a Polideportivo (señalizado como parking privado)



C/ Salvador Giner – solar próximo al CEIP La Fila



3 – Aparcamiento en Estación de Cercanías ADIF – Nº DE PLAZAS = 16



### APARCAMIENTOS NO REGULADOS

Además de los aparcamientos descritos hasta el momento, en los recorridos de campo llevados a cabo con motivo de la redacción del presente documento se ha observado la existencia en el núcleo urbano de algunos solares no edificados que se emplean para estacionar de forma no regulada. Algunos ejemplos de ello son los que se muestran en las imágenes adjuntas:

### 2.8.2.- DEMANDA DE APARCAMIENTO

Los resultados de la encuesta de movilidad llevada a cabo muestran que alrededor del 56% de los hogares dispone de un único coche, mientras que en torno a un 33% dispone de dos vehículos, por un 10% que no dispone de vehículo, resultando despreciables el nº de hogares que dispone de más de 2 coches.

Sin embargo, si se habla de plazas de garaje, es destacable que hasta un 48,7% de los hogares no dispone de plazas de garaje, siendo un 38'5% el porcentaje que dispone de una única plaza de garaje y sólo un 12,8% los que disponen de dos plazas de garaje.

De los datos anteriores se deduce la existencia de una demanda significativa de aparcamiento en la vía pública, hecho que se ha constatado en los recorridos de campo realizados durante la redacción del PMUS.

Cuando a los encuestados se les ha preguntado por la oferta de zonas de aparcamiento y la presencia de parkings públicos, un 36% considera *Buena* la situación actual, por poco más del 20% que tiene una opinión *Regular*, y un porcentaje similar a éste último que opina que la oferta es *Mala*.

Ante la posible propuesta de extender la medida la puesta en práctica por el ayuntamiento en estos últimos años, de acondicionar solares libres existentes para aparcamientos, la opinión generalizada se ha repartido por igual considerando dicha propuesta como *Buena* o *Muy Buena*.

## 2.9.- DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCIAS

La distribución urbana de mercancías es una cuestión fundamental para el desarrollo económico de la ciudad moderna, siendo también uno de los principales causantes de la congestión del tráfico a la vez que interfiere con los peatones en lo que se refiere al uso del espacio público.

Para que la planificación de la distribución urbana sea adecuada se deben tener en cuenta múltiples factores como: la ocupación del espacio público durante las operaciones de carga y descarga, la disminución de la velocidad media de circulación y la fricción entre los vehículos comerciales y otros modos de transporte, así como el incremento de ruido, la contaminación fruto de la combustión de motores y las vibraciones producidas por los camiones.

Según las *Recomendaciones sobre la Colaboración y el Transporte Urbano de Mercancías (TUM) Eficiente*, elaborado por AECOC (asociación de fabricantes y distribuidores), un modelo eficiente debe conseguir:

- ✓ La mejora de la calidad de vida en la ciudad.
- ✓ El fortalecimiento de la posición económica de la ciudad.
- ✓ La reducción de la congestión, de las emisiones contaminantes y de las emisiones de efecto invernadero.
- ✓ La seguridad vial y la seguridad en la manipulación de las mercancías.
- ✓ El aprovechamiento de las infraestructuras de los vehículos a través de la reducción de los trayectos en vacío e incremento de la utilización de la capacidad de carga de los vehículos utilizados.
- ✓ La accesibilidad y movilidad urbana.
- ✓ La interoperabilidad entre ciudades.
- ✓ La promoción del funcionamiento del TUM limpio y eficaz, así como de las operaciones conexas más sostenibles.

### 2.9.1.- OFERTA DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA

Las empresas comerciales y de servicio necesitan, en mayor o menor medida, de zonas de carga y descarga para desarrollar su actividad en un espacio urbano y económico en el que la accesibilidad y movilidad de personas y mercancías sea la adecuada.

La ordenación y mejora de los procesos de carga, descarga, transporte y reparto, adecuados para distribuir las mercancías para abastecer el importante conjunto de negocios de la ciudad, es un aspecto que atañe a todos los sectores del transporte, el comercio y los servicios.

Las zonas habilitadas para realizar las operaciones de carga y descarga, se rigen habitualmente según la señalización particular de la zona, siendo esto prácticamente constante en todas las ciudades españolas, con tiempos de permanencia generalmente inferiores a 30 minutos.

En la siguiente figura se representa la localización de los comercios existentes en el término municipal de Alfafar, según la versión actualizada al año 2015 de la *Guía Comercial de Alfafar* que edita el propio Ayuntamiento.

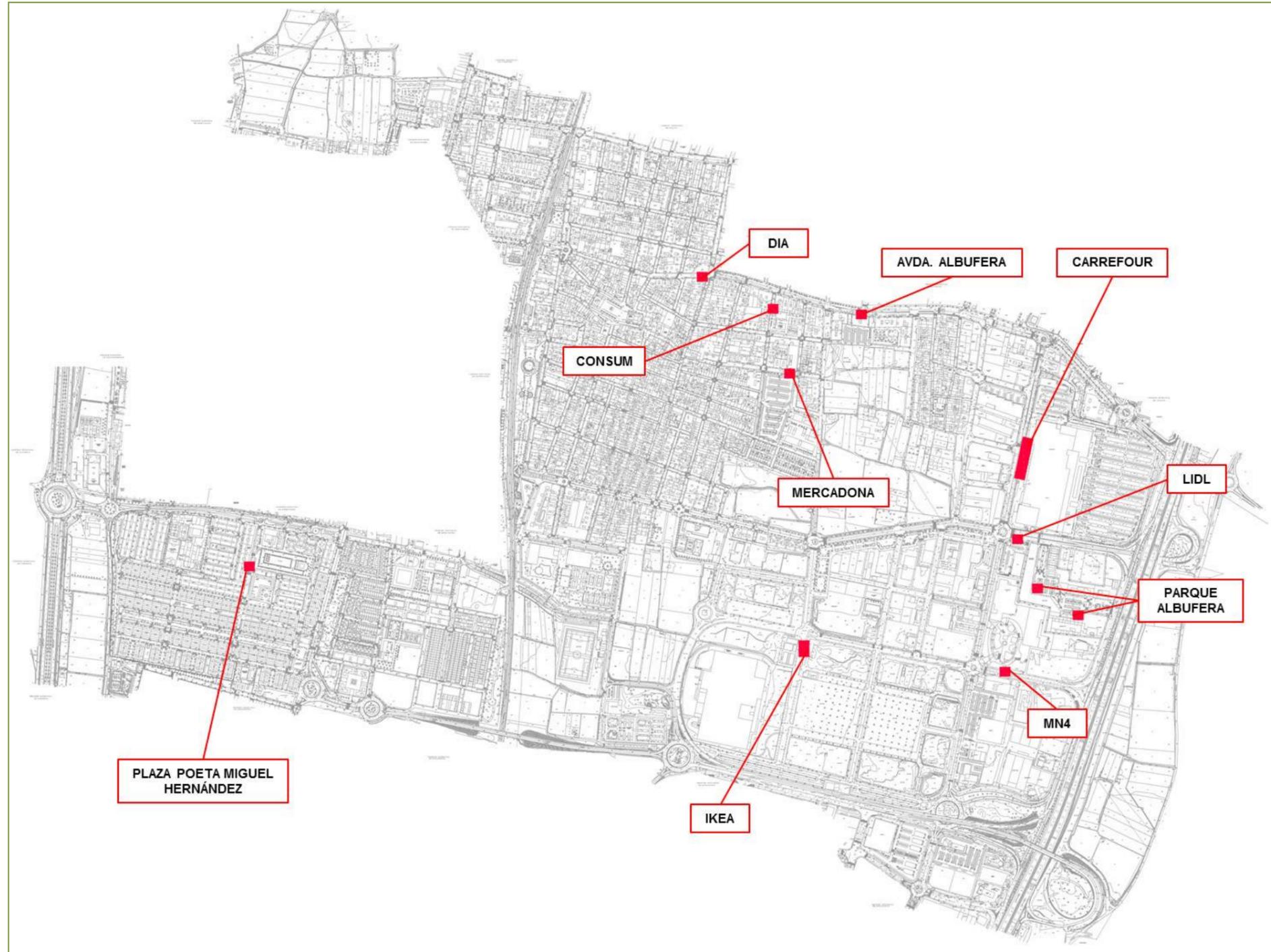


Localización de Comercios - Fuente: Guía Comercial de Alfafar – año 2015

A la vista de la ilustración anterior, y dejando de lado a toda la zona correspondiente al Parque Comercial que se extiende entre los núcleos urbanos y la V-31, que concentra los comercios de mayor potencial de atracción y generación de desplazamientos, en el núcleo urbano de Alfafar es posible distinguir determinadas áreas de concentración de establecimientos comerciales, como pueden ser las detalladas a continuación:



Según información proporcionada por los Servicios Técnicos Municipales, las zonas de carga y descarga inventariadas en el T.M. de Alfafar se corresponden con las grafiadas en la figura adjunta.



Localización de zonas de carga y descarga – Fuente: Ayuntamiento de Alfafar

### 2.9.2.- DEMANDA DE CARGA Y DESCARGA

Según el informe de “La distribución y reparto de mercancías en el comercio minorista de la ciudad de Valencia” realizado por la Cámara de Valencia (año 2008), el reparto a este tipo de establecimientos sigue las siguientes pautas:

- ✓ Más del 80% de las entregas se realiza en furgonetas o camionetas (carga útil entre 0,5 y 1,5 Tn) o en camiones pequeños (Carga útil entre 1,5 y 6 Tn).
- ✓ Más del 70% de las entregas se realizan por la mañana, centrándose la hora punta entre las 9 y las 12 horas.
- ✓ El tiempo medio de parada de los vehículos de reparto es de 13 minutos por visita (17 minutos en el caso de establecimientos de alimentación). En más del 70% de las paradas se emplean menos de 15 minutos.
- ✓ No se observan grandes variaciones a lo largo de la semana, no obstante, la actividad es algo superior en jueves y viernes, con objeto de que el establecimiento quede adecuadamente abastecido de cara al sábado, habitualmente el día de mayor actividad.
- ✓ En este sentido, es de destacar que durante la presente década los comercios generan del orden del 75% de las operaciones de carga y descarga, mientras que la vivienda genera un 15% y el sector de servicios un 10%.

En medianas y grandes superficies comerciales al aumentar la superficie del establecimiento, el tráfico generado aumenta de forma significativa, tanto por el incremento del volumen total de mercancías vendidas como por el mayor número de referencias y, en consecuencia, de distintos proveedores que acceden al establecimiento. No obstante, en los grandes establecimientos las operaciones de carga y descarga suelen llevarse a cabo en horario nocturno o al menos fuera del horario comercial, para no interferir en la afluencia de clientes ni en el funcionamiento de la tienda.

- ✓ Supermercados pequeños (entre 300 y 500 m<sup>2</sup> de superficie de venta (s.v)): pueden generar un tráfico de entre 5 a 6 camiones diarios.
- ✓ Supermercados medianos (entre 500 y 1.500 m<sup>2</sup> s.v): pueden generar unas 15 entregas diarias. De los que 3 camiones proceden de la plataforma de distribución y 10 ó 12 son directos de fabricante. Se utilizan habitualmente camionetas o camiones pequeños, al tratarse de pequeñas entregas, en muchas ocasiones inferiores a un pallet.
- ✓ Supermercados grandes (más de 1.500 m<sup>2</sup> s.v): pueden generar entre 35 y 40 entregas diarias, la mayor parte de las mismas (más del 80%) corresponden a pequeños pedidos servidos por el fabricante en camionetas o camiones pequeños. Las tendencias de la logística, especialmente en el caso de supermercados de proximidad enclavados en el medio urbano, se dirigen a disminuir el número de entregas mediante la concentración de envíos desde plataformas de distribución.
- ✓ Hipermercados: Un establecimiento de unos 10.000 m<sup>2</sup> de superficie de venta puede generar unas 50 entregas diarias.
- ✓ Grandes superficies especializadas: depende de los productos que comercialice. Por ejemplo en el caso de bricolaje, el número de vehículos pesados que se reciben diariamente es del orden de 30.

- ✓ Centros comerciales: por ejemplo en un centro comercial de fabricantes, se pueden generar entre 100 y 125 viajes semanales, entre camionetas y camiones.

Las restricciones de espacio que suelen venir asociadas al entramado viario de los núcleos urbanos, y especialmente en sus zonas más céntricas, conlleva la imposibilidad de emplear vehículos de grandes dimensiones para la distribución de mercancías, por lo que ésta se suele realizar mediante furgones o camionetas.

Recientes estudios recomiendan contar dentro de los núcleos urbanos con una reserva de plazas para carga y descarga de 1 plaza/1000 m<sup>2</sup> de superficie de venta o 1 plaza/8 establecimientos comerciales, disponiendo de unas dimensiones mínimas de 5,70 m x 2,50 m.

### 2.10.- TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA MOVILIDAD

Actualmente existen ciertos avances tecnológicos que pueden resultar de gran utilidad desde el punto de vista de la movilidad, contribuyendo a incrementar su eficiencia y sostenibilidad.

Entre las tecnologías cuya aplicación se viene extendiendo en las grandes ciudades destacan por ejemplo los sistemas inteligentes de gestión de tráfico, la instalación de puestos de recarga para vehículos eléctricos o vehículos híbridos *plug-in* (enchufables), sistemas de ayuda a la explotación en el transporte público (localización dinámica de vehículos, control de horarios y frecuencias, uso de cámaras para control de incidencias y supervisión del servicio, wifi a bordo, etc.), implantación de tarjetas inteligentes de transporte (un ejemplo de ello es la tarjeta *Móbilis* de Valencia), sistemas de coche compartido o car-sharing, información de tráfico en tiempo real con recomendaciones de trayecto, etc.

El aprovechamiento del potencial con el que cuentan las nuevas tecnologías permitirá en un futuro optimizar la gestión de la movilidad, tanto desde el punto de vista del usuario como desde la óptica del gestor del servicio o de la compañía explotadora, que podrá nutrirse de información con mayor facilidad para poder así ajustar su oferta a la demanda real.

Volviendo al caso concreto de Alfafar, este municipio no dispone por el momento de sistemas de gestión del tráfico ni de otras aplicaciones tecnológicas relacionadas con la movilidad. No obstante, la utilización de nuevas tecnologías no le es ajena, como la demuestra la progresiva implantación de sistemas e instalaciones (hasta el momento de carácter puntual en emplazamientos concretos) en las que la aplicación de las mismas, facilita la movilidad del usuario. Un ejemplo de ello lo constituye la reciente instalación de un sistema de información de plazas libres en el aparcamiento de *Alfafar Parc*.



Fuente: <http://www.alfafarparc.com>



Vista del aparcamiento de Alfafar Parc que cuenta con el sistema de información de plazas libres

### 2.11.- MOVILIDAD DE PMR'S

El Ayuntamiento de Alfafar dispone de un inventario de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida, existiendo hasta un total de 111 plazas habilitadas.

El Inventario recoge tanto las plazas disponibles en aparcamientos públicos municipales (no los existentes en los centros comerciales) como las plazas habilitadas en las calles del entramado urbano, tal y como puede constatarse en las figuras que se adjuntan extraídas de la información proporcionada por los servicios técnicos municipales.



Inventario municipal de plazas de aparcamiento para PMR's – Fuente: Ayuntamiento de Alfafar

### 2.12.- SEGURIDAD VIAL

El Ayuntamiento de Alfafar cuenta con datos estadísticos de siniestralidad en la red viaria urbana. El análisis de la información correspondiente permite detectar posibles zonas de concentración de accidentes, con la importancia que ello conlleva desde el punto de vista de la movilidad urbana.

Así pues, durante el año 2014 se registraron un total de 27 accidentes con heridos y 136 accidentes sin heridos, con la ubicación que se recoge en las tablas adjuntas:

ACCIDENTES CON HERIDOS - Año 2014		
Calle	Nº de accidentes	%
Albufera	7	25,9%
Alcalde José Puertes	4	14,8%
Castellón	1	3,7%
Chiva	1	3,7%
CV-412	4	14,8%
Doctor Gómez Ferrer	3	11,1%
L'Orba	2	7,4%
Reyes Católicos	2	7,4%
Torrente	1	3,7%
Otras	2	7,4%
Total	27	-

ACCIDENTES SIN HERIDOS - Año 2014 (>3 accidentes)		
Calle	Nº de accidentes	%
Albufera	12	8,8%
Alcalde José Puertes	24	17,7%
CV-412	7	5,2%
Doctor Gómez Ferrer	8	5,9%
Isaac Peral	4	2,9%
Reyes Católicos	13	9,6%
Otras	68	50,0%
Total	136	-

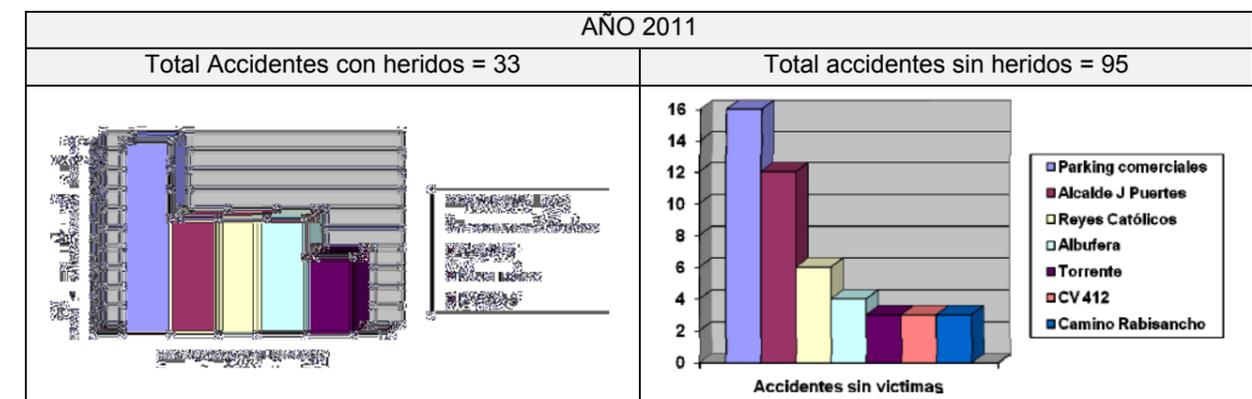
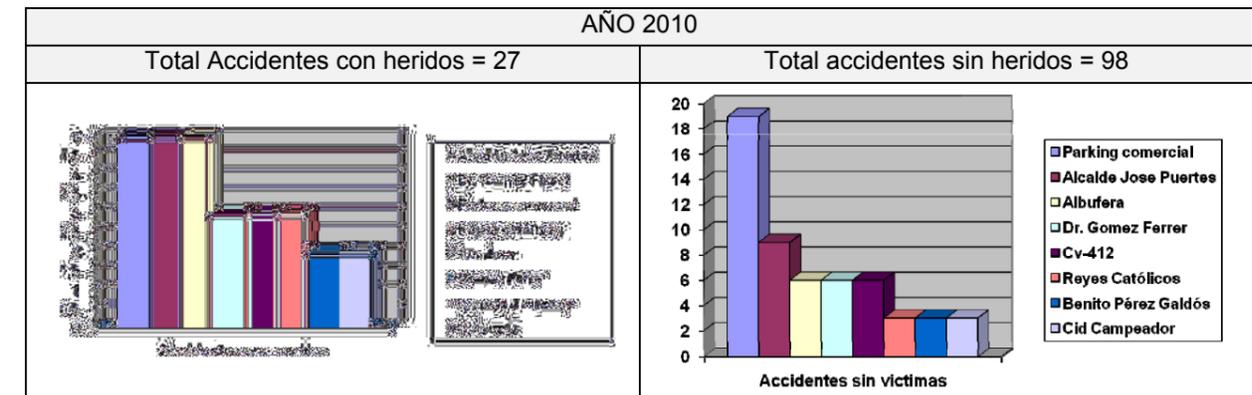
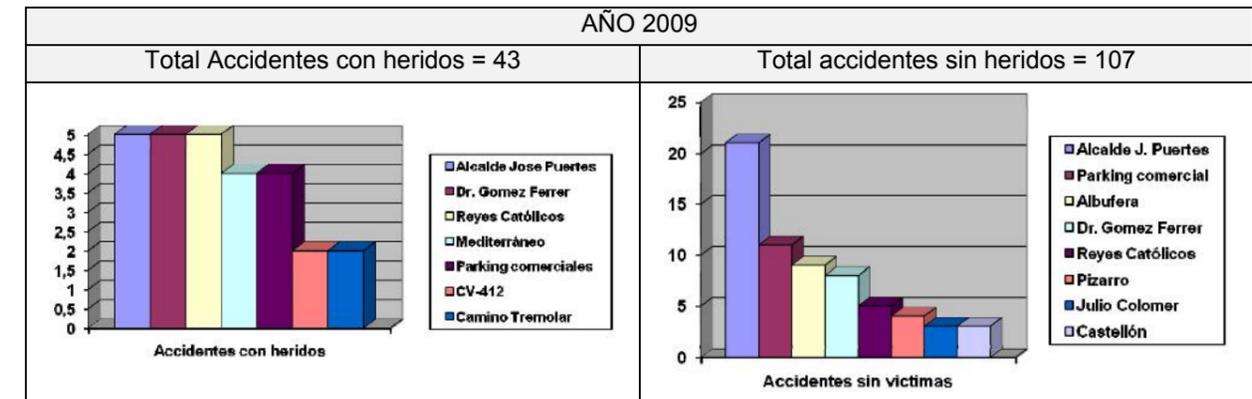
Fuente: elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Alfafar

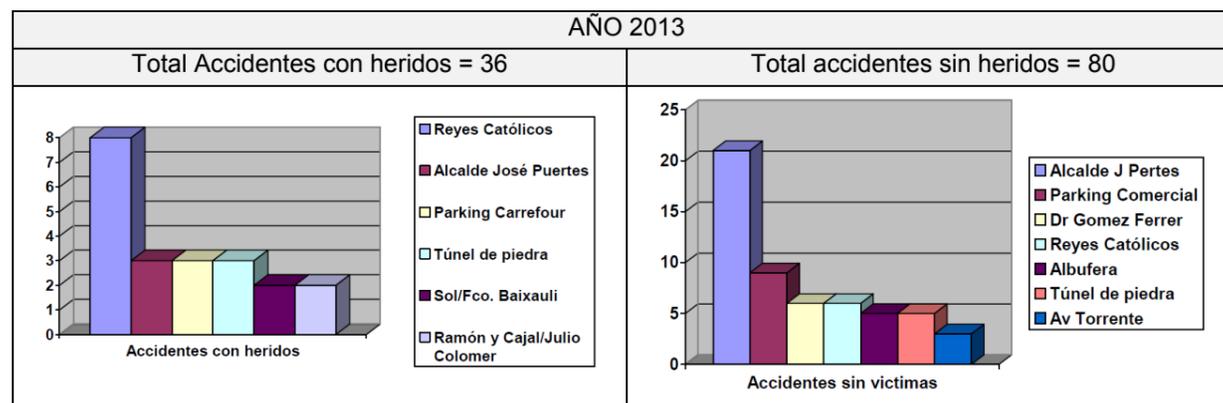
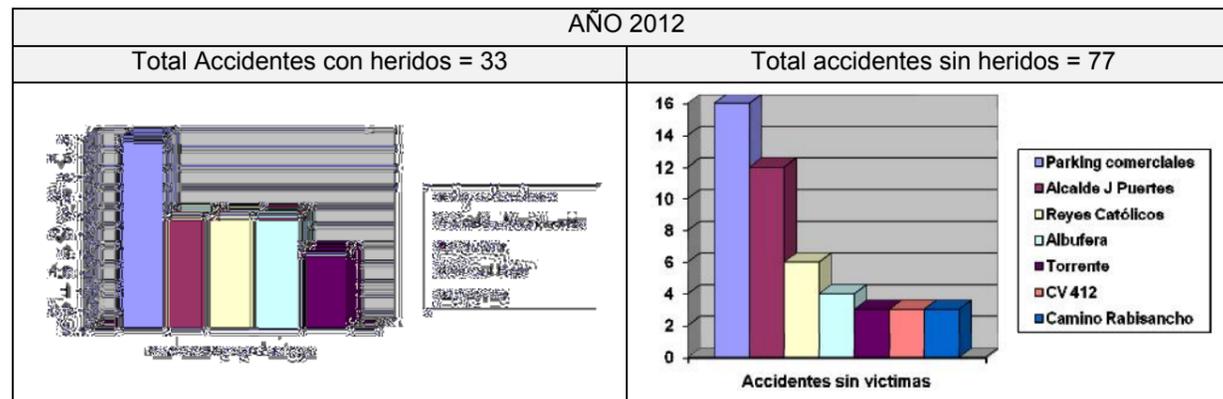
De los datos anteriores se deduce que tanto la Avenida de l'Albufera como la C/ Alcalde José Puertes, concentran una parte significativa de los accidentes que tuvieron lugar en el año 2014 en la red viaria municipal, lo que en parte puede venir asociado a las mayores intensidades de tráfico que se registran en dichos ejes. También destacan, aunque con un número menor de accidentes que las calles ya mencionadas, la carretera CV-412 y las Avenidas Doctor Gómez Ferrer y Reyes Católicos.

Se dispone también de registros similares correspondientes al periodo de tiempo comprendido entre los años 2009 y 2013, que vienen a confirmar las consideraciones formuladas para el año 2014.

A la vista de los datos de años anteriores, es destacable el notorio incremento de la cifra de accidentes sin víctimas que ha tenido lugar en el último año 2014 (136 frente a una media 91 en los cinco años anteriores, en los que además se había mantenido una tendencia decreciente).

Asimismo, destaca el elevado número de accidentes que se producen en los parkings de zonas comerciales (a la vista de los datos, parece probable que en el año 2014 no se hayan contabilizado como tal sino dentro de las calles adyacentes que corresponda en cada caso).





Fuente: Ayuntamiento de Alfafar

### 3.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

Expuesta la situación actual de la movilidad en el municipio de Alfafar, se está en condiciones de diagnosticar su estado, con el objetivo de detectar las principales debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades para lograr una movilidad urbana más sostenible.

#### 3.1.- DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

- A la vista del planeamiento urbanístico vigente en el municipio de Alfafar, se deduce la existencia de diversas bolsas de suelo urbano y uso residencial localizadas al este del núcleo urbano, entre sus límites actuales y la zona comercial que se desarrolla junto a la V-31. Su proximidad al continuo urbano ya consolidado supone una ventaja desde el punto de vista de su desarrollo sostenible, pues su ubicación le permite un fácil acceso a la red viaria y al sistema de transporte público existente, garantizándose unas comunicaciones adecuadas con el resto del municipio.
- La extensa superficie de término municipal que queda al este de la autovía V-31 está clasificada como suelo no urbanizable, excepto la mancha de suelo urbano correspondiente a El Tremolar. La franja comprendida aproximadamente entre la propia autovía y la Acequia del Oro cuenta con la calificación de no urbanizable de uso común, calificándose el resto como no urbanizable protegido, asociado a la delimitación del P.N. de l'Albufera. La conectividad con este entorno natural está prácticamente dedicada en exclusiva al tráfico motorizado impidiendo desplazamientos a pie o en bicicleta cómodos y seguros.
- En los últimos años, la urbanización de los sectores 1-A y 1-B (Alfafar Parc) ha supuesto un hito significativo en el crecimiento de la zona comercial, que ha visto mejoradas sus comunicaciones con la autovía V-31. El nuevo parque comercial cuenta con varias parcelas de suelo terciario disponibles para la implantación de nuevos operadores. La mejora de la fluidez del tráfico rodado y del estacionamiento favorece propuestas que recuperen espacio urbano para el resto de modos.
- Desde el punto de vista territorial, la movilidad de los habitantes del municipio de Alfafar se encuentra muy condicionada por el efecto barrera que genera la presencia de dos importantes infraestructuras lineales como son el FF.CC. Valencia-Alicante y la autovía V-31.

En el primer caso, el corredor ferroviario discurre con dirección norte-sur atravesando el continuo urbano que conforman los municipios de Sedaví, Alfafar, Benetusser y Massanassa, entre otros, limitando las comunicaciones entre ambos márgenes a la existencia de pasos puntuales que en su mayoría no se hayan adaptados a los modos de transporte sostenibles.

La autovía V-31, cuyo trazado también discurre con dirección norte-sur al este de los núcleos urbanos mencionados, genera sobre el territorio un efecto barrera que, aunque se ve parcialmente minimizado por quedar más alejada de las zonas residenciales, limita de forma significativa las comunicaciones con la parte del T.M. que se extiende en la margen este de la autovía llegando hasta la línea de costa. Esta circunstancia hace imposible el acceso peatonal o ciclista al entorno del P.N. de l'Albufera.

#### 3.2.- DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO

- La población en el T.M. de Alfafar se ha mantenido prácticamente constante en la última década, experimentando un ligero crecimiento medio en torno a un 0,7% anual, equivalente a un 7,2 % acumulado. Como referencia, la población del Área Metropolitana de Valencia se ha incrementado en un 13% durante los últimos 10 años.
- Del total de la población activa ocupada de Alfafar, sólo un 24% trabaja en el propio municipio. Este hecho, unido a que únicamente un 15% de los desplazamientos por motivo trabajo utiliza transporte público, justifica una movilidad importante en vehículo privado asociada al motivo trabajo. Aproximadamente la mitad de todos los desplazamientos asociados a este motivo se realizan a bordo del automóvil privado y sin acompañante.
- Del total de la población estudiante de Alfafar, los desplazamientos ligados a este motivo se reparten de forma más equilibrada entre el vehículo privado (32,5%), el transporte público (27%) y el empleo de modos no motorizados (40,5%)
- Los índices de motorización del municipio de Alfafar no difieren de forma significativa de las medias de la provincia.
- La tasa de paro en el T.M. de Alfafar (% con respecto al total de la población potencialmente activa), se ha duplicado entre los años 2008 y 2012 (último dato disponible en el IVE), hasta sobrepasar el 20%, ligeramente superior a la media de los municipios de l'Horta Sud. Desplazarse por razón de trabajo es uno de los motivos que articula la movilidad cotidiana de la población, con lo que la elevada tasa de desempleo está provocando una caída importante de los desplazamientos por movilidad obligada.
- Sin embargo, la disminución registrada en los últimos años en el número de actividades industriales y comerciales en Alfafar ha sido bastante menos drástica que la registrada en la mayoría de municipios de la comarca

#### 3.3.- DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA VIARIO Y DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

- El sistema viario de Alfafar presenta una morfología condicionada por la presencia de 2 ejes principales de comunicación externa como son la autovía V-31 por el este, y la CV-400 por el oeste. A través de ambas vías se canalizan las comunicaciones del municipio con su entorno. El paso transversal está fundamentalmente concebido para vehículos automóviles presentando fuertes limitaciones para los modos a pie y en bicicleta.
- La mayoría de la población encuestada (alrededor de un 72%) valora el estado actual de los accesos a Alfafar desde los ejes viarios constituidos por la V-31 y por la CV-400 como *Buena* (en una escala de 4 valores desde el *Muy Buena* hasta el *Mala*), lo que confirma las consideraciones formuladas en el primer párrafo de este apartado.

- La red viaria interna se ve asimismo condicionada por una trama urbana irregular en la que se hace patente la ausencia de un número suficiente de viales con continuidad en trazado y sección que recorran el núcleo urbano de norte a sur y de este a oeste. Esta irregularidad condiciona asimismo la movilidad y disminuye las posibilidades de contar con una red jerarquizada como sería deseable.
- A excepción de la antigua carretera que comunica los municipios de toda el área metropolitana sur conocida históricamente como el camino Real de Madrid y que ahora toma denominaciones diversas en función del término atravesado (Av. Real de Madrid, Av. Camí Nou, Av. Blasco Ibáñez,...) y en cierta medida de la Avda. Alcalde José Puertes en la gran zona comercial ubicada junto a la V-31, no existen viarios alternativos de suficiente longitud como para convertirse en alternativas que mejoren la fluidez del tráfico en dirección norte-sur. Esta circunstancia motiva la gran demanda de tráfico rodado de estos ejes y en muchos casos sus problemas de saturación.
- Por su parte, la comunicación Este-Oeste se ve asimismo afectada por la misma irregularidad estructural, por la presencia de los enlaces con la V-31 al Este, la ubicación de los pasos con el FFCC y la posición de las gloriets de acceso a la CV-400 por el Oeste de modo que no existe ningún vial con total continuidad entre los dos grandes ejes externos. Esta situación, no obstante, libera al municipio de tránsitos transversales rodados que habrían incrementado la proporción del tráfico de paso a través del núcleo urbano.
- De acuerdo con las reflexiones anteriores, las posibles actuaciones de mejora que se propongan sobre la infraestructura viaria deben ir necesariamente acompañadas de medidas de regulación que impidan generar, en la medida de lo posible, incrementos no deseados en el número de viajes en vehículo privado, ya de por sí elevados.

### 3.4.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL

- Al igual que la gran mayoría de municipios del área metropolitana de Valencia, las condiciones climáticas y orográficas favorecen el desarrollo de la movilidad peatonal, constituyendo esta circunstancia un activo que debe conservarse y potenciarse como pilar fundamental sobre el que desarrollar una movilidad sostenible.
- Sin embargo, ese potencial atractivo se encuentra actualmente coartado en parte por una serie de circunstancias cuya resolución permitiría un mejor aprovechamiento de las ventajas que ofrece el territorio analizado, especialmente para los viajes a pie dentro del núcleo urbano residencial y administrativo y entre éste y el gran parque comercial situado junto a la autovía V-31.
- En este sentido, se ha detectado la necesidad de mejorar las características peatonales de determinadas calles y avenidas en las que se concentra la actividad comercial del municipio, así como la conveniencia de potenciar la conexión peatonal del núcleo urbano con la zona comercial. En el primer caso, muchas de estas calles también están ocupadas por terrazas de bares y restaurantes, lo que reduce considerablemente el espacio de circulación peatonal.

- En el núcleo urbano ya existen diversas calles con prioridad peatonal por lo que deberá evaluarse la posibilidad de implantar este tipo de soluciones en otros viarios anexos, adoptando soluciones de compromiso entre una movilidad peatonal sostenible y una adecuada accesibilidad para el tráfico rodado. En este sentido, resulta de interés identificar los itinerarios peatonales asociados a las actividades de carácter temático susceptibles de canalizar los desplazamientos cotidianos (gestiones, compras, recorridos escolares, etc.).
- La accesibilidad de personas de movilidad reducida se ha ido mejorando en los últimos años pero aún presenta fuertes carencias que deben ser atendidas. Los itinerarios en que se mejore dichas accesibilidad deben unir preferentemente los centros, comercios y servicios de mayor demanda social.
- A pesar de la existencia de diversos cruces peatonales a distinto nivel con el FF.CC. (de uso exclusivo o compartido con otros modos), no puede negarse el evidente efecto barrera que su presencia genera en la movilidad a pie dentro del núcleo urbano. Análogamente, y aunque con menor intensidad por hallarse más alejada de las áreas residenciales, la autovía V-31 también genera un efecto barrera para el peatón que pretenda acceder andando a la margen opuesta de este eje viario, no existiendo ningún paso habilitado para tal uso. Entre otras, esta última circunstancia impide la apertura de Alfafar hacia el valioso patrimonio que supone la presencia del Parque Natural de l'Albufera ocupando gran parte de la superficie de su término municipal.
- De los resultados de la encuesta de movilidad se desprende que un 44% de la población encuestada considera que el estado actual de las aceras y demás zonas destinadas al tráfico peatonal puede considerarse como *Buena*, mientras que alrededor del 39% opina que su estado es *Regular*, siendo muy inferiores los porcentajes de quienes consideran la situación actual *Muy Buena* o *Mala*.

### 3.5.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD CICLISTA

- La movilidad ciclista en el municipio no es significativa con respecto a otros modos de transporte, debido en gran parte a la casi total ausencia de una oferta viaria destinada a este modo de desplazamiento. La red de itinerarios ciclistas queda reducida casi exclusivamente a pequeños tramos de carril bici (generalmente asociados a zonas de reciente urbanización) inconexos entre sí y no siempre bien tratados.
- Las consideraciones anteriores se ven refrendadas por los resultados de la Encuesta de Movilidad, referentes al estado actual de la red de carriles bici y otros itinerarios ciclistas, la respuesta mayoritaria ha sido *Mala* (con un porcentaje ligeramente por encima del 58%).
- Probablemente relacionado con la carencia de una adecuada infraestructura, resulta especialmente significativo el elevado porcentaje de hogares en los que no se dispone de ninguna bicicleta propia (casi un 58%).

- Sin embargo, la importancia que los encuestados otorgan al criterio de *Sostenibilidad Medioambiental* en la elección del modo de transporte para sus desplazamientos ha resultado ser *Muy Alta* (respuesta elegida por alrededor de un 60% de la población)
- El potencial del que dispone el territorio del término municipal de Alfafar para el uso cicloturista asociado al motivo ocio es innegable, y se ve favorecido por su orografía llana, sus condiciones climáticas o su integración parcial en el Parque Natural de la Albufera. Sin embargo, la existencia de una serie de condicionantes, sobretodo ligados a la falta de espacio en los viales urbanos, a la irregular estructura de calles y al efecto barrera que ejerce la autovía V-31 entre el núcleo urbano y la parte del término inscrita en el entorno del Parque Natural, han hecho que el municipio no haya podido abrirse a las posibilidades de disfrute que ofrece su territorio.
- Asimismo, la presencia de la plataforma del FF.CC y de los escasos pasos a diferente nivel en ninguno de los cuáles se encuentra habilitada una plataforma específica para un uso cómodo y seguro por parte de los usuarios ciclistas, supone un hándicap importante para una inclusión efectiva de este medio en el sistema de transporte.
- Alfafar, al igual que los núcleos urbanos con los que linda, no dispone de un sistema de alquiler de bicicletas público. Tampoco proliferan los estacionamientos para bicicletas privadas, existiendo sólo con carácter puntual en determinados enclaves (Parque de las Palmeras, Cementerio Municipal, Plaza Sequer de Nelot o Polideportivo)
- A pesar de la inclusión de acera bici en parte de la Calle Alcalde José Puertes y en el interior y perímetro de la nueva actuación Alfafar Parc, la proximidad del núcleo urbano a la extensa zona comercial que se desarrolla al oeste de la V-31 no se ve correspondida con una conexión ciclista de continua y de calidad entre ambos focos de atracción/generación de viajes.

### 3.6.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

- El sistema de transporte público en Alfafar se apoya básicamente en dos modos: el FF.CC. de cercanías (Líneas C-1 y C-2) y los autobuses metropolitanos de Valencia (Líneas 180-181-182-184). Ambos conforman las principales conexiones con la ciudad de Valencia y con el resto de núcleos urbanos de alrededor.
- La línea de autobús 183, operada por Herca, incluye en su recorrido al gran parque comercial de Alfafar y Alfafar Parc (IKEA) uniéndolo con Sedaví y Valencia lo que contribuye a las relaciones intermunicipales, sin embargo, no existe una conexión en autobús a nivel urbano intramunicipal que una entre sí los principales focos de atracción/generación de viajes: zona comercial, núcleo urbano histórico y barrio de Orba.
- A la vista de la información socioeconómica recopilada, el transporte público representa un 15% de los desplazamientos por motivo trabajo, porcentaje que asciende al 27% en el caso de los desplazamientos por motivo estudios. Como referencia, la cuota de reparto modal del transporte

público en Valencia y su Área Metropolitana, sin distinguir el motivo de desplazamiento, es del 23,2%.

- Existen diferencias entre cómo valoran los usuarios la oferta de autobuses metropolitanos existente y la oferta de ferrocarril de cercanías, en lo que a frecuencias, itinerarios, etc, se refiere. En el primer caso, a la pregunta de la opinión que merece el servicio de autobuses, las respuestas mayoritarias han sido *Regular* y *Mala* (en torno al 25% en ambos casos), y con un significativo 30,6% que *No sabe/No contesta*. Por su parte, en lo que respecta al FF.CC., la opinión mayoritaria sobre el servicio ha sido *Buena* (con casi un 60%), resultando muy inferior el porcentaje asociado en este caso a la respuesta *No sabe/No contesta* (11,1%).

### 3.7.- DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE APARCAMIENTOS

- La gestión del sistema de estacionamiento constituye un aspecto esencial desde el punto de vista de la estrategia de movilidad sostenible. Una buena política de zonas de estacionamiento / aparcamiento resulta crítica para la consecución de una gran parte de los objetivos de movilidad que puedan establecerse.
- La gestión del estacionamiento debe estar en consonancia con el modelo de movilidad seleccionado y no exclusivamente concebido como garantía para la accesibilidad a un determinado equipamiento o actividad.
- El Ayuntamiento de Alfafar viene siendo consciente de la importancia de este factor, como lo demuestran diversas actuaciones materializadas durante los últimos años encaminadas a ofrecer una oferta de aparcamientos adecuada a la demanda, y que han sido descritas en el capítulo 2.8.1 del presente PMUS.
- Tal y como se deduce del análisis llevado a cabo en el citado epígrafe, la cobertura de aparcamientos gratuitos regulados que se hayan ubicados en solares y/o parcelas del núcleo urbano, permite garantizar que una parte importante del núcleo urbano disponga de una zona de aparcamiento de este tipo a menos de 10 minutos a pie.
- La potencialidad de este tipo de zonas de aparcamiento desde el punto de vista de la movilidad sostenible radica en el atractivo que pueden suponer como punto final del trayecto en vehículo privado y origen del último tramo del viaje a pie, para lo cual sería deseable disponer de una red de itinerarios peatonales claramente identificados, señalizados y con suficiente capacidad, que enlazase las zonas de parking con los principales focos de atracción y/o generación de viajes.
- De la información proporcionada por las encuestas llevadas a cabo se deducen cierta descompensación entre el nº de coches disponibles por hogar y el nº de plazas de garaje con las que cuenta éstos, que resulta ser inferior al nº vehículos obligando a parte de los usuarios a aparcar en la vía pública. No obstante lo anterior, la opinión más comúnmente recogida sobre el estado actual del sistema de aparcamientos ha sido *Buena*, con un 38%, seguida en igual proporción por los

que consideran que la situación actual podría catalogarse como *Regular* o *Mala*, ambos con porcentajes en torno al 22%.

- Por otro lado, las nuevas superficies que han supuesto la llegada de Alfafar Parc a la zona comercial ubicada junto a la V-31 han contribuido a paliar el déficit de aparcamientos en relación a la superficie total de oferta comercial en esta zona, lo que ha supuesto una disminución en los tiempos totales de acceso en vehículo privado, del tráfico de agitación generado en la búsqueda del estacionamiento y del estacionamiento indebido que en ocasiones invadía espacios destinados a otros usos.

### 3.8.- DIAGNÓSTICO DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS

- La localización de las zonas de carga y descarga de mercancías, según información proporcionada por los servicios técnicos municipales y contrastada en campo, se corresponde generalmente con la ubicación de los establecimientos comerciales más importantes, ligados en su mayoría a cadenas de supermercados generalistas o bien a grandes centros comerciales multioferta.
- No obstante, también existen zonas de carga y descarga en dos de las áreas de mayor concentración de pequeño comercio, como son la Avenida de l'Albufera y la Plaza Poeta Miguel Hernández.
- En la definición de las propuestas que se aborda en el epígrafe nº7, uno de los múltiples factores considerados ha sido precisamente la localización de las zonas en las que se concentran la mayor parte de comercios dentro del municipio (ver apartado 2.9). Las actuaciones de mejora propuestas en los grandes ejes de actividad comercial que además lo son de tráfico rodado, deben contemplar la posibilidad de ampliar las zonas destinadas a tal fin para evitar impactos negativos para la circulación.

### 3.9.- DIAGNÓSTICO DE ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES Y EXTERNALIDADES

- El municipio de Alfafar se encuentra afectado por diversos planes e instrumentos de carácter medioambiental que deben ser tomados en consideración a la hora de definir las estrategias y propuestas del presente Plan de Movilidad, destacando por su importancia los enumerados seguidamente:
  - ✓ PRUG y PORN del Parque Natural de l'Albufera (DECRETO 96/1995, de 16 de mayo, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Cuenca Hidrográfica de la Albufera / DECRETO 259/2004, de 19 de noviembre, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de l'Albufera)
  - ✓ Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia (en tramitación)
  - ✓ Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana (en tramitación)
- Por otra parte, resulta evidente que uno de los principales agentes contaminantes en cualquier entorno urbano es el tráfico motorizado, tanto desde el punto de vista de su impacto acústico como

desde la óptica del nivel de emisiones a la atmósfera. La reducción de la contaminación y de otras externalidades debidas al transporte debe ser una de las premisas bajo las que desarrollar el programa de medidas a incluir en un PMUS

- Al hilo de lo ya comentado en apartados precedentes, resulta destacable la gran importancia que la población otorga, a la vista de los resultados de las encuestas, al factor *Sostenibilidad Ambiental* en la elección del modo de transporte para sus desplazamientos.

#### 4.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA ELABORACIÓN DEL PMUS DE ALFAFAR

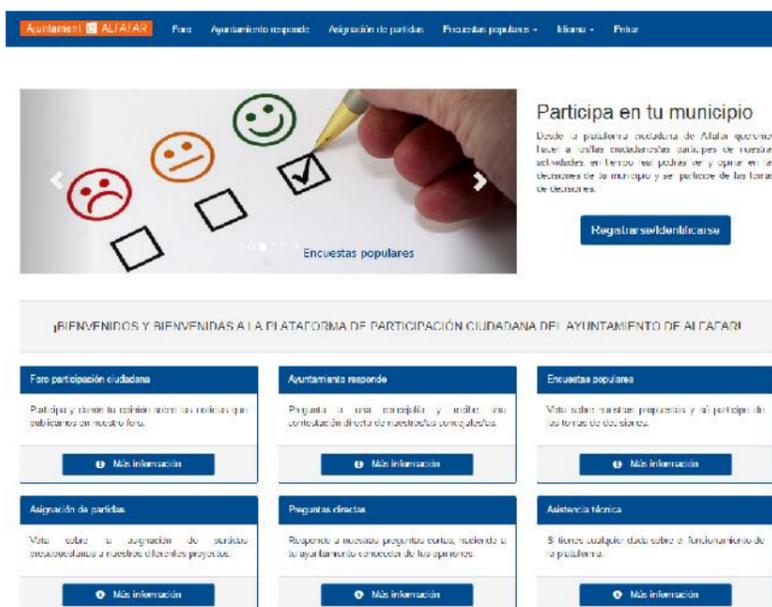
En el presente epígrafe se hace referencia a las diferentes actividades de participación ciudadana que han tenido lugar durante la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alfafar.

##### 4.1.- ENCUESTA DE MOVILIDAD

Con motivo de la redacción del presente PMUS se ha realizado una Encuesta de Movilidad destinada tanto a los residentes en Alfafar como a las personas que residen fuera del municipio pero que se desplazan al mismo por motivos de diversa índole. Los objetivos generales que se persiguen con la realización de la encuesta pueden sintetizarse en los recogidos seguidamente:

- Conocer la movilidad urbana y metropolitana de transporte de viajeros de la población.
- Conocer las motivaciones y características de la movilidad por modos de transporte
- Conocer el reparto modal motorizado/no motorizado y dentro de los viajes motorizados conocer el reparto transporte público/transporte privado.
- Posibilitar la realización de análisis socioeconómicos sobre las características de la movilidad en función de la edad, sexo, tamaño familiar, actividad, grado de motorización, disponibilidad de vehículo privado, disponibilidad de bicicleta, etc.
- Conocer la opinión de los usuarios sobre el estado actual de los diferentes modos de transporte y sus infraestructuras, permitiendo de esta forma complementar los análisis de demanda modal
- Valorar cualitativamente la importancia que los usuarios otorgan a una serie de factores de diversa índole a la hora de elegir un modo de transporte
- Evaluar la opinión de los encuestados sobre diversas propuestas y medidas generales de movilidad potencialmente desarrollables en el PMUS

A continuación se adjunta una copia de la encuesta confeccionada, que podía cumplimentarse bien a través de internet en la página web del ayuntamiento (en su plataforma *Alfatar Opina*, diseñada precisamente para este tipo de actividades), o bien en soporte papel en las oficinas municipales. Asimismo, el propio ayuntamiento ha repartido ejemplares de la misma a los asistentes a los diferentes talleres de participación ciudadana celebrados durante la redacción del PMUS.



Plataforma Alfatar Opina (<http://opina.alfafar.com/>)

Ajuntament ALFAFAR

### ENCUESTA DE MOVILIDAD

**INSTRUCCIONES GENERALES:**

- la encuesta va dirigida tanto a los residentes en el T.M. de Alfafar como a las personas que se desplazan al mismo por motivo trabajo/estudios/etc.
- la encuesta es unipersonal y cada persona sólo puede cumplimentarla una única vez
- el tiempo estimado para rellenar la encuesta es de 15 MINUTOS

#### a) DATOS DEL HOGAR

INSTRUCCIONES: marque con una cruz la opción correspondiente (1 sola por respuesta)

**Nº de personas que habitan en la vivienda**

1     2     3     4     >4

**Nº de coches disponibles en el hogar**

ninguno     1     2     3     > 3

**Nº de plazas de garaje**

ninguna     1     2     3     > 3

**Nº de bicicletas disponibles en el hogar**

ninguna     1     2     3     > 3

#### b) DATOS DEL ENCUESTADO

INSTRUCCIONES: marque con una cruz la opción correspondiente (1 sola por respuesta)

<b>Sexo</b>	Hombre <input type="checkbox"/>		<b>Carnet de Conducir</b>
	Mujer <input type="checkbox"/>		SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
<b>Edad</b>	< 18 años <input type="checkbox"/>	18-65 años <input type="checkbox"/>	> 65 años <input type="checkbox"/>
<b>Nivel de Estudios</b>	No tiene <input type="checkbox"/>		<b>Vehículo Propio</b>
	EGB-ESO <input type="checkbox"/>		Coche <input type="checkbox"/>
	BUP-COU <input type="checkbox"/>		Moto <input type="checkbox"/>
	FP <input type="checkbox"/>		Otro <input type="checkbox"/>
	Universitario <input type="checkbox"/>		
<b>Actividad</b>	<b>TRABAJADOR ACTIVO</b>	<b>ESTUDIANTE</b>	<b>OTROS</b>
	Jornada completa <input type="checkbox"/>	Colegio <input type="checkbox"/>	Labores del hogar <input type="checkbox"/>
	Media jornada <input type="checkbox"/>	Instituto <input type="checkbox"/>	Jubilado <input type="checkbox"/>
	Ocasional <input type="checkbox"/>	Universidad <input type="checkbox"/>	Desempleado <input type="checkbox"/>
		Otro <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>

■ Plaça de l'Ajuntament, núm. 1 • 46910 Alfafar (València) • Tel. 96 318 21 26 • Fax. 96 318 21 57  
 ■ CIF: P-4602200 J • Apt. Corr. 204 • www.alfafar.com • alfafar@alfafar.com

Encuesta de Movilidad (1/ 5)

**Ajuntament d'ALFAFAR**

**c) DIARIO DE VIAJES**

En la siguiente página debe cumplimentar el llamado *DIARIO DE VIAJES*, en el que deberá describir todos los desplazamientos que usted realiza a lo largo de un DÍA LABORABLE habitual, sean cuales sean los modos de transporte utilizados (incluyendo los desplazamientos a pie), siguiendo las siguientes **INSTRUCCIONES**:

- ✓ para cada viaje entre un origen y destino determinado, se rellenará una fila de la tabla, cumplimentando cada columna con la siguiente información:
  - **ORIGEN y DESTINO**: se indicará la dirección aproximada (calle, número y población) tanto del origen como del destino del viaje
  - **MOTIVO**: de acuerdo con los códigos numéricos correspondientes, se indicará el motivo del desplazamiento. Por ejemplo:
    - si el viaje es desde casa al trabajo, se cumplimentará de la siguiente manera: *Desde:1 / Hacia:2*
    - si el viaje se corresponde con la vuelta a casa desde el gimnasio, se codificará como: *Desde:8 / Hacia:1*
  - **Hora inicio**: se indicará la hora aproximada de inicio del viaje, por ejemplo: 17:30
  - **Duración**: se indicará la duración media del viaje en minutos (si el viaje se realiza en varios modos de transporte realizando transbordos, se indicará la duración total del mismo)
  - **MODO TRANSPORTE**: en primer lugar se indicará si el viaje es multimodal, es decir, si se utilizan varios modos de transporte a lo largo del trayecto, rodeando con un círculo las respuestas *SI* o *NO*. En caso afirmativo, se señalarán con un círculo todos los modos de transporte empleados, de acuerdo con los códigos numéricos indicados sobre la columna. En caso de utilizarse un único modo de transporte, se procederá de la misma manera seleccionando éste. No se tendrán en cuenta los desplazamientos a pie de menos de 5 minutos de duración que se realicen hasta llegar, por ejemplo, a las paradas de transporte público o al lugar en el que se tenga aparcado el coche.
  - **¿Usaría la bicicleta?**: responda si, para el viaje en cuestión, estaría o no dispuesto a utilizar la bicicleta. En cada caso, rodee con un círculo la respuesta seleccionada.
  - **¿Por qué NO?**: si ha respondido NO a la respuesta anterior, indique los motivos de su respuesta negativa, rodeando con un círculo los factores correspondientes, de acuerdo con los códigos numéricos indicados sobre la columna en cuestión.
  - **PARKING en destino**: si usted utiliza vehículo privado (coche, moto, bicicleta, etc.), indique si en el destino del viaje en cuestión dispone de parking o plaza de garaje (el aparcamiento en vía pública NO se considera parking)
- ✓ Rellene tantas filas como viajes realiza a lo largo de un día laborable habitual, dejando el resto de filas en blanco

Plaça de l'Ajuntament, núm. 1 • 46910 Alfafar (València) • Tel. 96 318 21 26 • Fax. 96 318 21 57  
 CIF: P-4602200 J • Apt. Corr. 204 • www.alfafar.com • alfafar@alfafar.com

Encuesta de Movilidad (2/ 5)

**Ajuntament d'ALFAFAR**

Nº VIAJE	ORIGEN	DESTINO	MOTIVO	Hora Inicio	Duración (minutos)	MODO TRANSPORTE (si es multimodal, seleccione todos los modos empleados)		¿Usaría la bicicleta?	¿Por qué NO? (seleccione cuantos motivos considere oportunos)	PARKING en destino
						Multimodal	SI NO			
1	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal	SI NO	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
2	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal	SI NO	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
3	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal	SI NO	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
4	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal	SI NO	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
5	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal	SI NO	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
6	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal	SI NO	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
7	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal	SI NO	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO
8	C/ nº Localidad:	C/ nº Localidad:	Desde: Hacia:			Multimodal	SI NO	SI NO	1 2 3 4 5 6 7 8	SI NO

1 Casa, 2 Trabajo, 3 Gestiones Trabajo, 4 Estudios, 5 Compras, 6 Sanidad, 7 Asuntos personales, 8 Ocio, 9 Otros

1 A pie, 2 Bicicleta, 3 Moto, 4 Taxi, 5 Autobús, 6 Coche conduciendo, 7 Coche pasajero, 8 Tren Cercanías, 9 Tren Largo Recorrido, 10 Metro, 11 Tranvía

1 No tengo bici, 2 No sé ir en bici, 3 No me gusta, 4 Mucha distancia, 5 Inseguridad, 6 Clima, 7 Falta infraestructura, 8 Otro

Plaça de l'Ajuntament, núm. 1 • 46910 Alfafar (València) • Tel. 96 318 21 26 • Fax. 96 318 21 57  
 CIF: P-4602200 J • Apt. Corr. 204 • www.alfafar.com • alfafar@alfafar.com

Encuesta de Movilidad (3/ 5)

Ajuntament ALFAFAR

**d) DEMANDA DE MODOS DE TRANSPORTE**

*INSTRUCCIONES: marque con una cruz la opción correspondiente (1 sola por respuesta)*

¿Qué opinión le merece/n. en el municipio de Alfafar...

- la red actual de autobuses metropolitanos (frecuencias e intervalos de paso, nº de líneas, etc.?)  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- la red actual de FF:CC. de cercanías (frecuencias e intervalos de paso, nº de líneas, etc.?)  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- la presencia de parkings públicos y otras áreas destinadas al estacionamiento de vehículos?  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- los accesos al municipio desde los grandes ejes viarios como la V-31 (Pista de Silla) o la CV-400?  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- el estado actual de las aceras y demás áreas destinadas al tránsito peatonal?  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- el estado actual de la red de carriles bici y otros itinerarios ciclistas?  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- el estado actual de las comunicaciones con el área comercial existente junto a la autovía V-31?  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

**Importancia de los factores para elegir un modo de transporte distinto al vehículo privado**

*INSTRUCCIONES: En la tabla que se adjunta, para cada una de las consideraciones siguientes, marque con un círculo la opción deseada para cada columna (1 sola por columna)*

**INFRAESTRUCTURA Y RED EXISTENTE:** distribución de paradas y/o estaciones, proximidad de las mismas a mi domicilio, frecuencias de paso, necesidad de transbordos, etc.

**TIEMPO DE VIAJE:** duración del trayecto completo entre origen y destino, incluyendo en su caso posibles transbordos

**SEGURIDAD:** garantías que ofrece el modo de transporte desde el punto de vista de la seguridad vial y de la integridad física personal del usuario del mismo

**EJERCICIO FÍSICO:** grado en que el modo de transporte pueda contribuir a la realización de ejercicio físico por parte del usuario del mismo

**COSTE ECONÓMICO:** gastos totales que genera al usuario la utilización de un determinado modo de

Plaça de l'Ajuntament, núm. 1 • 46910 Alfafar (València) • Tel. 96 318 21 26 • Fax. 96 318 21 57  
CIF: P-4602200 J • Apt. Corr. 204 • www.alfafar.com • alfafar@alfafar.com

Encuesta de Movilidad (4/ 5)

Ajuntament ALFAFAR

transporte (billetes, gasolina, mantenimiento, etc.)

**SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL:** grado en que el modo de transporte pueda contribuir a la disminución de la contaminación atmosférica, emisión de gases, consumo de combustibles fósiles, etc.

	Infraestructura y red existente	Tiempo de viaje	Seguridad	Ejercicio Físico	Coste económico	Sostenibilidad medioambiental
MENOS IMPORTANTE	1	1	1	1	1	1
↓	2	2	2	2	2	2
MAS IMPORTANTE	3	3	3	3	3	3
	4	4	4	4	4	4
	5	5	5	5	5	5

**e) POSIBLES MEDIDAS Y PROPUESTAS**

*INSTRUCCIONES: marque con una cruz la opción correspondiente (1 sola por respuesta)*

¿Qué opinaría sobre las siguientes posibles medidas y propuestas generales?

- Creación de un sistema de bicicletas públicas compatible con el de los núcleos urbanos próximos  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- Creación de itinerarios ciclistas que comuniquen el núcleo urbano con el Parque Natural de L'Albufera y con el carril bici Valencia-El Saler  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- Aumento del número de pasos peatonales-ciclistas sobre/bajo el FF:CC. Valencia-Alicante  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- Incremento de las zonas peatonales con restricciones para vehículos a motor  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- Soterramiento del ferrocarril Valencia-Alicante  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

- Acondicionamiento de solares libres existentes para aparcamientos  
Muy buena Buena Regular Mala NS/NC

**f) SUGERENCIAS**

*INSTRUCCIONES: añade, si lo considera adecuado, cualquier comentario, propuesta o sugerencia que quiera realizar sobre la movilidad. Sea lo más preciso posible en caso de tratar de ubicaciones concretas*

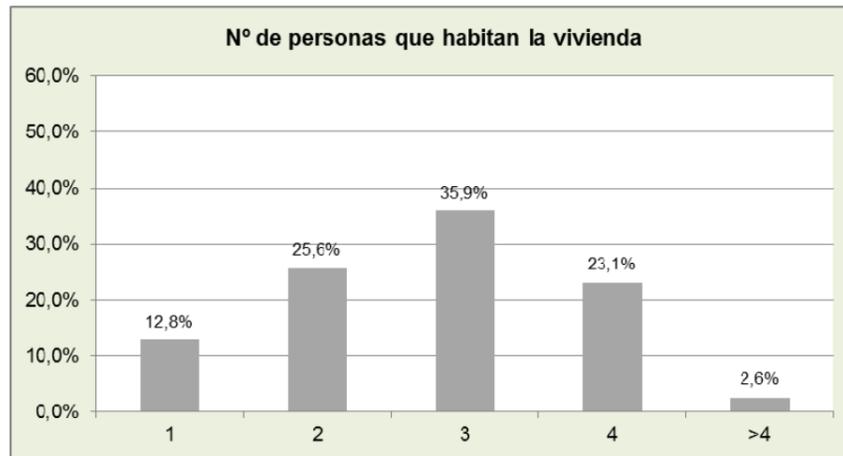
Plaça de l'Ajuntament, núm. 1 • 46910 Alfafar (València) • Tel. 96 318 21 26 • Fax. 96 318 21 57  
CIF: P-4602200 J • Apt. Corr. 204 • www.alfafar.com • alfafar@alfafar.com

Encuesta de Movilidad (5/ 5)

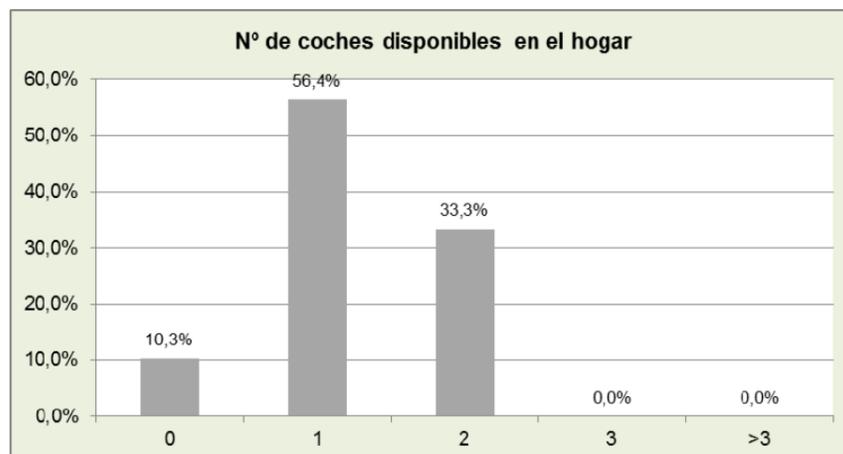
A continuación se recopilan los principales resultados obtenidos a partir de las respuestas ciudadanas a la Encuesta de Movilidad.

**a) DATOS DEL HOGAR**

Entre los hogares de los encuestados predominan los formados por 3 personas (con un 36% sobre el total), seguidos de los compuestos por 2 personas (25,6%) y 4 personas (23,1%), siendo los menos comunes aquéllos de más de 4 habitantes.

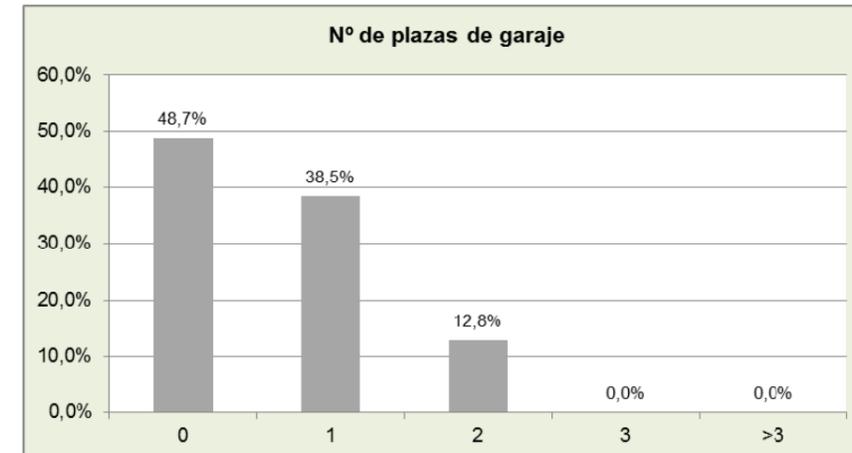


La mayor parte (un 56,4%) de los hogares en los que habitan los encuestados cuentan con un único coche en la unidad familiar, seguidos de un 33% de los mismos que disponen de 2 vehículos, por un 10,3% que no disponen de ningún coche.

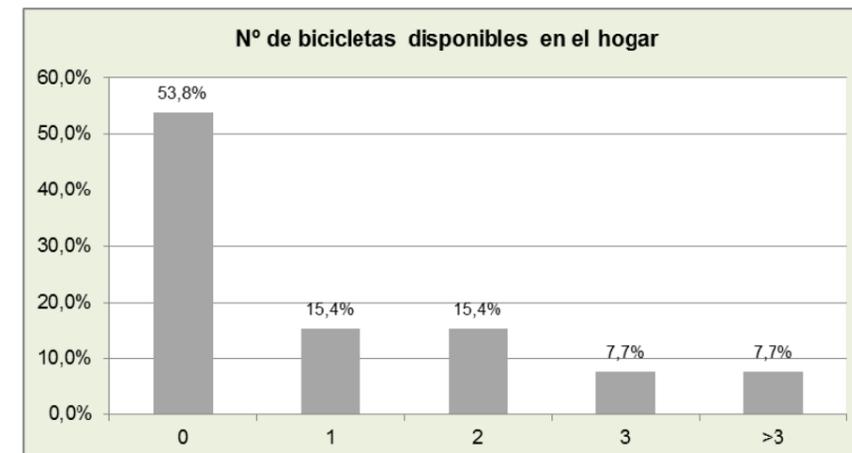


Si se analiza la disponibilidad de plazas de garaje, y como ya se ha apuntado en epígrafes precedentes, puede deducirse un déficit de plazas de garaje privadas con respecto al nº de coches en los hogares, pues hasta un 48,7% de los mismos no cuentan con ninguna plaza de garaje, por un 38,5% que si

disponen de al menos una plaza de garaje y un 12,8% que disponen de dos plazas. La inmediata conclusión que se obtiene de esta comparación es la necesidad existente de aparcamiento en la vía pública.

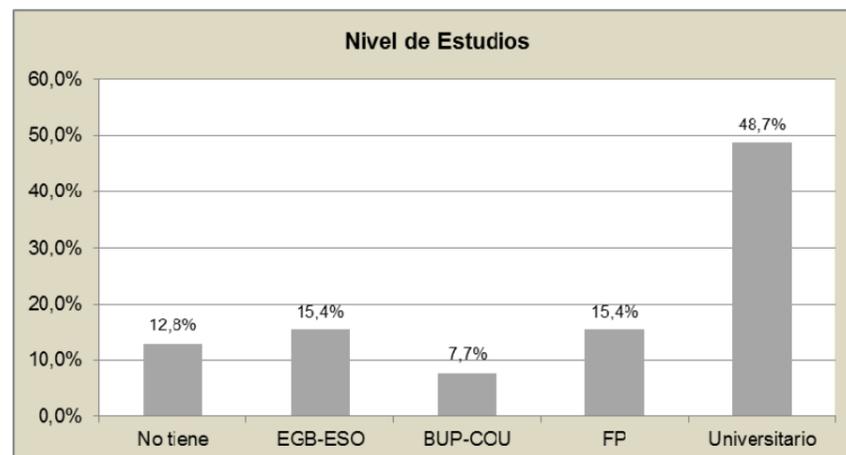
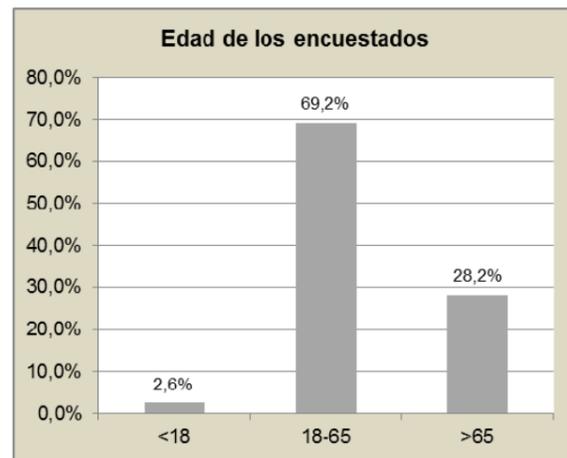
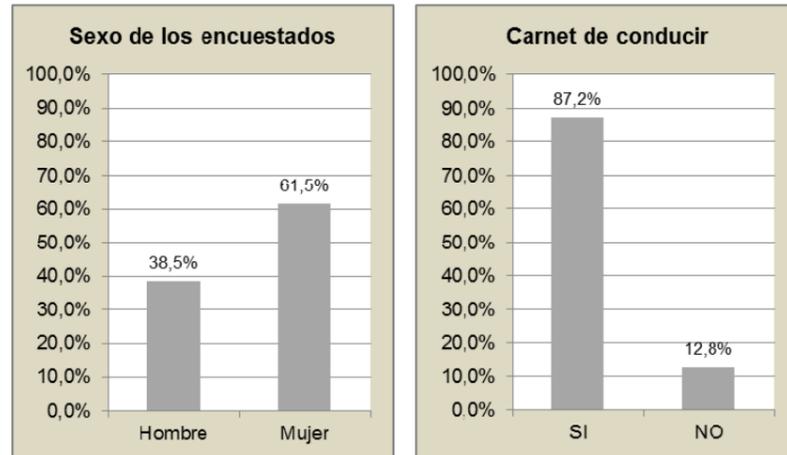


De entre los resultados que se derivan de las encuestas realizadas, uno de los más significativos es el elevado porcentaje de hogares que no disponen de ninguna bicicleta. Una de las posibles causas atribuibles a este hecho puede hallarse en la deficiente oferta de infraestructura ciclista existente en el entorno, corroborada por diversas opiniones vertidas en otros apartados de la Encuesta de Movilidad.

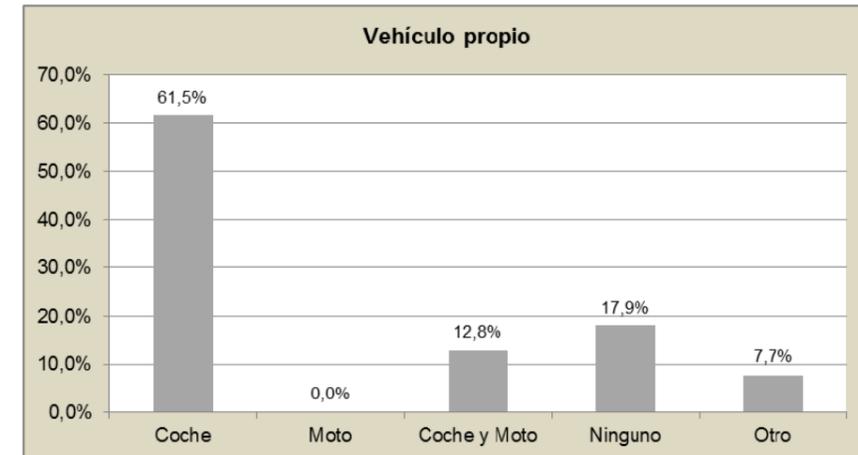


**b) DATOS DEL ENCUESTADO**

Entre la población encuestada existe un ligero predominio de las mujeres frente a los hombres (en una proporción en torno a 60/40). La gran mayoría (más del 87%) dispone de carnet de conducir, y se encuentra en edad laboral (entre 18 y 65 años). El nivel de formación de la población encuestada puede considerarse medio-alto, con un significativo porcentaje de personas con formación universitaria.

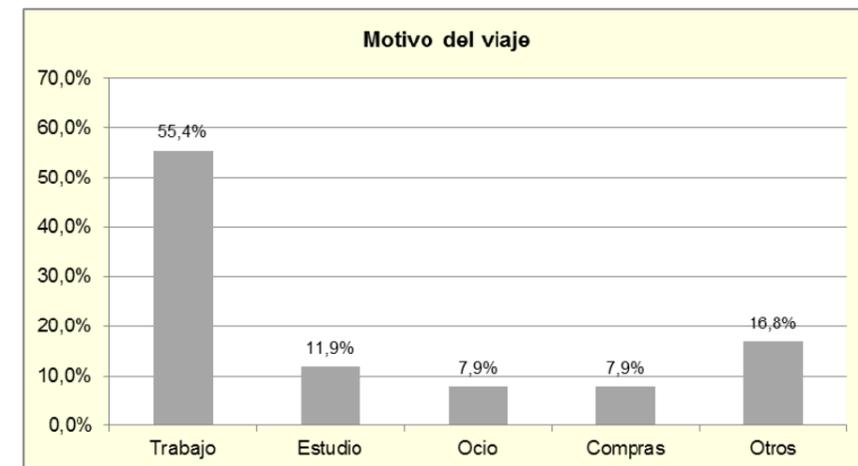


Un 61'5% de la población encuestada dispone de coche como único vehículo propio, seguido de un 17,9% que no dispone de vehículo propio, por un 12,8% que dispone de coche y moto.

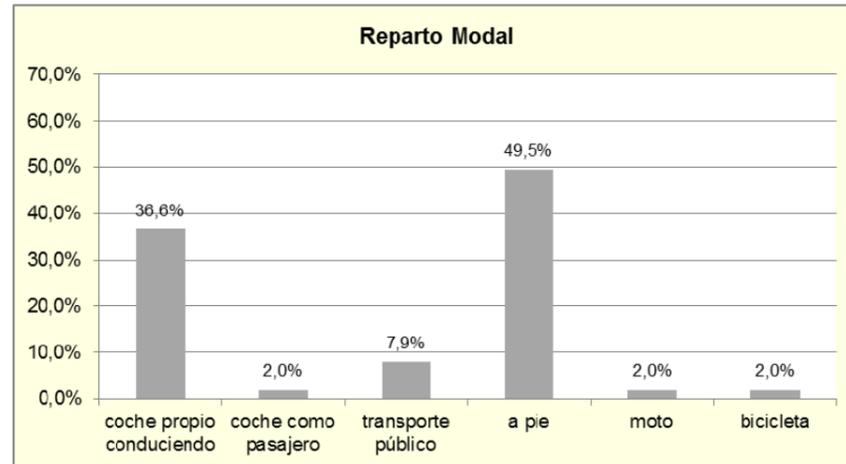


**c) DIARIO DE VIAJES**

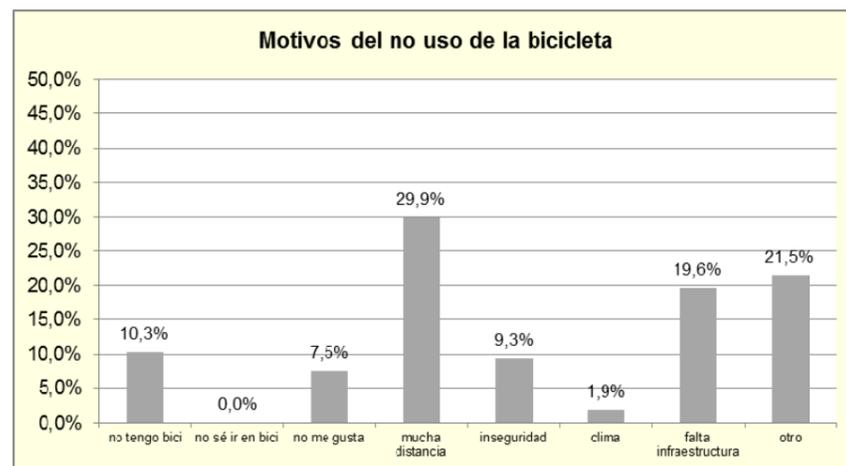
De entre todos los viajes caracterizados mediante la Encuesta de Movilidad, el motivo que predomina corresponde con la denominada movilidad laboral o por trabajo (55,4%), seguido del motivo estudio (con un 11,9%), y ya con porcentajes ligeramente inferiores, los motivos ocio y compras.



Al analizar el reparto modal, destacan por encima del resto la movilidad a pie (con un porcentaje del 49,5% del total) y el vehículo propio como conductor (36,6%), destacando la poca participación del transporte público (7,9%), hecho que, aun teniendo en cuenta el posible error muestral, debe tenerse en cuenta en el diseño de las estrategias y medidas de mejora de la movilidad.



Cuando a los encuestados se les pregunta por los motivos que les llevan a no emplear la bicicleta en sus desplazamientos, las respuestas más repetidas corresponden a la excesiva distancia entre el origen y el destino del viaje (29,9%) y a la falta de infraestructura (con un 19,6%), seguido del hecho de no disponer de bicicleta o de la inseguridad que suscita el desplazarse en este modo (ambas con porcentajes en torno al 10%). El factor distancia no puede subsanarse de forma directa (aunque sí favoreciendo la intermodalidad en los desplazamientos), pero algunos de los otros motivos que parecen estar limitando el uso de la bicicleta en el municipio sí podrían ser objeto de medidas encaminadas a fomentar el empleo de este modo de transporte sostenible.



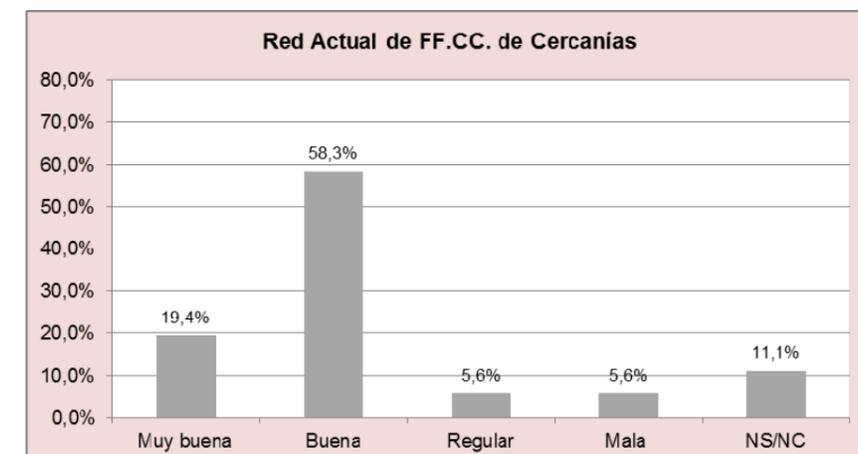
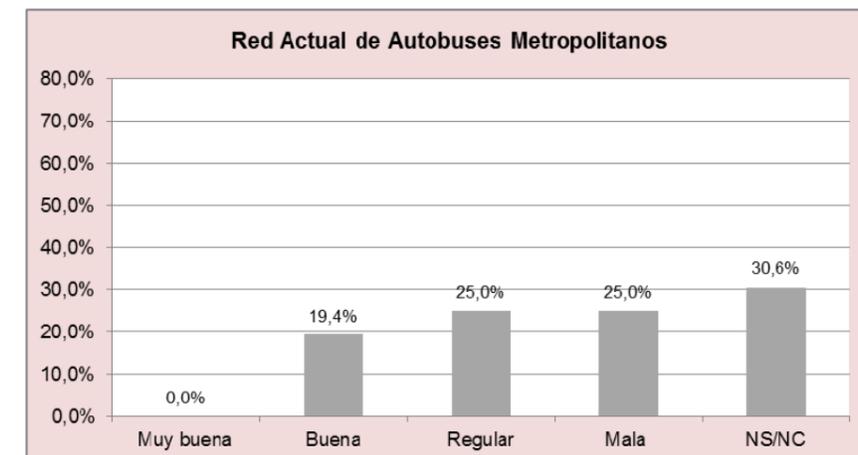
#### d) DEMANDA DE MODOS DE TRANSPORTE

En el presente epígrafe se solicita opinión a los encuestados sobre el estado actual de los diferentes modos de transporte en el municipio, en lo que hace referencia a calidad del servicio, infraestructuras, etc., tratando así de caracterizar la oferta y evaluar la demanda.

En primer lugar, destaca la diferente opinión que suscita entre los usuarios los servicios de transporte público constituidos, por un lado, por los autobuses metropolitanos, y por otro, el FF.CC. de cercanías de RENFE.

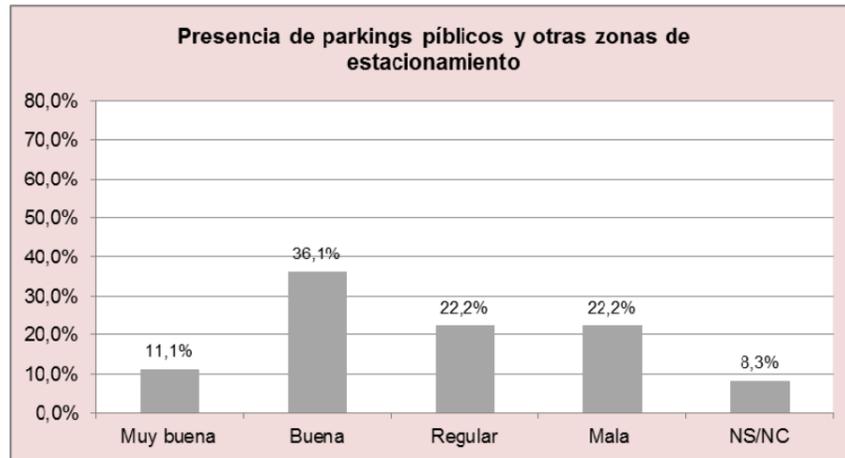
Mientras la opinión predominante al respecto del servicio de autobuses se reparte a partes iguales entre *Regular* y *Mala* (sumando entre ambos aproximadamente un 50%), en el caso del FF.CC. de cercanías sucede lo contrario, con casi un 78% de los encuestados que valoran como *Buena* o *Muy Buena* la opinión que les merece el servicio ferroviario.

Igualmente significativo es el elevado porcentaje de encuestados que cuando se les pregunta por el servicio de autobuses, contestan con un *No sabe/No contesta*, que en una gran parte de los casos podría interpretarse como que no son usuarios de dicho servicio.

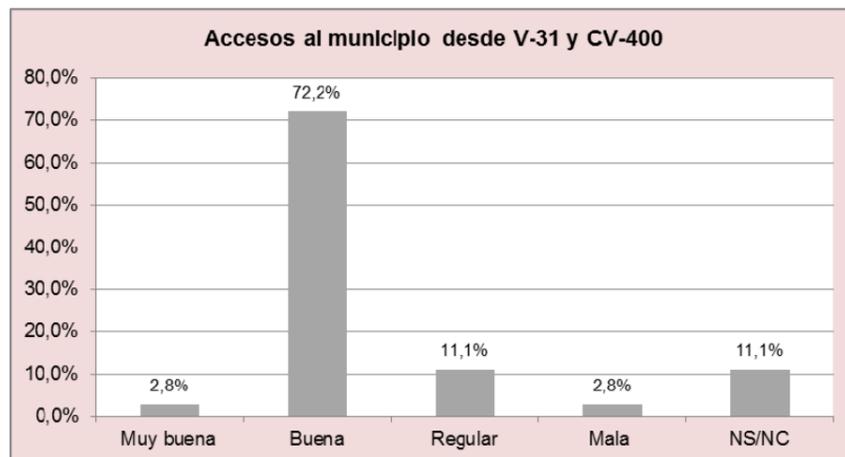


Una de las cuestiones que mayor diversidad de opiniones ha suscitado se corresponde con la relativa al estado actual de las áreas destinadas al aparcamiento de vehículos, existiendo opiniones diversas

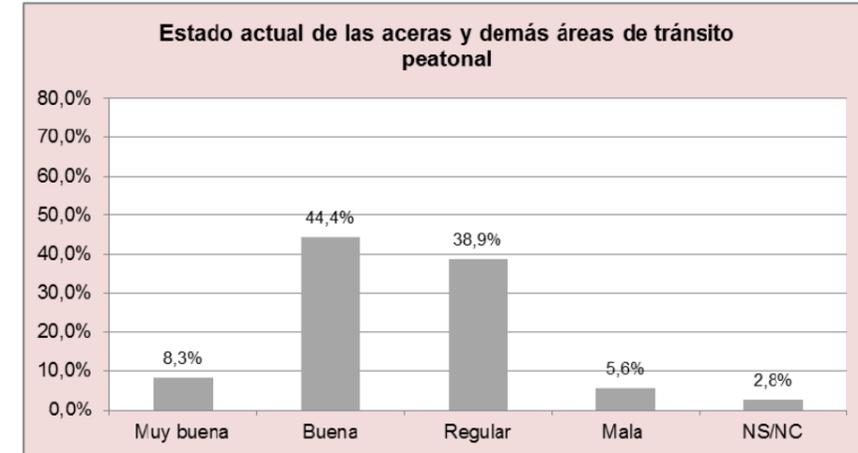
que pueden venir fundamentadas por múltiples factores no siempre sencillos de evaluar (momento del día en que se requiere aparcar, ubicación, disponibilidad de plaza de garaje, etc.)



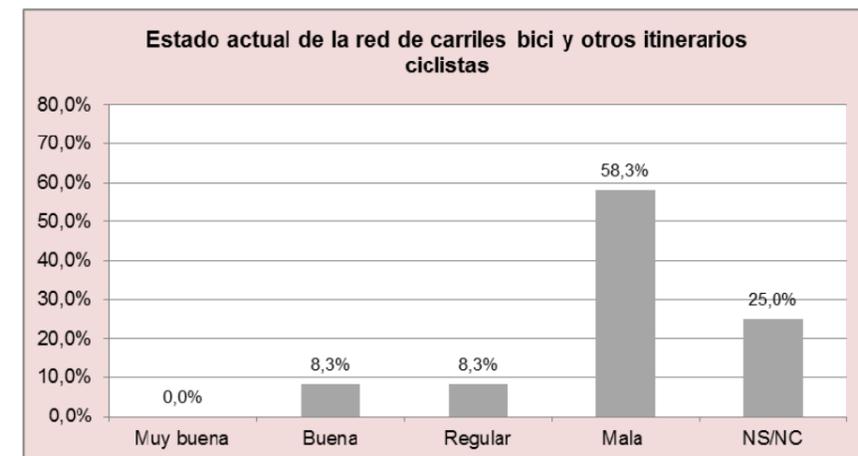
Parece existir una opinión bastante unánime sobre el buen funcionamiento de los accesos viarios al municipio desde la autovía V-31 y desde la CV-400, sumando un porcentaje de opiniones *Buena* y *Muy Buena* de entorno a un 75%. A ello pueden haber contribuido las mejoras en los accesos recientemente acometidas con motivo de la implantación de la zona comercial de *Alfafar Parc*, aliviando el nudo viario entre la V-31 y la carretera CV-412.



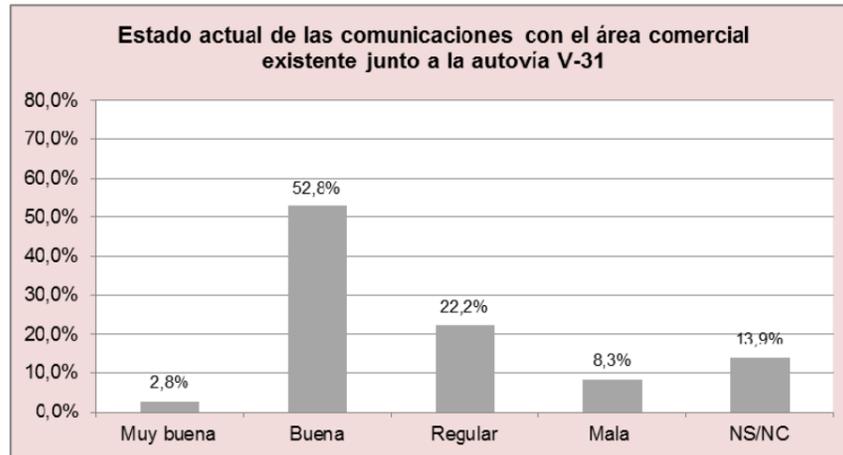
Los encuestados valoran el estado actual de las aceras y otras zonas de tránsito peatonal, a partes iguales entre *Buena* y *Regular*, con porcentajes del 44,4% y del 38,9%, respectivamente, siendo los porcentajes del resto de opiniones prácticamente despreciables.



Al hilo de lo ya comentado en anteriores párrafos, existe una opinión generalizada sobre las deficiencias en la red de carriles bici y otros itinerarios ciclistas, con hasta un 58,3% de respuestas que la califican como *Mala*, resultando también destacable el elevado porcentaje de *No sabe/No contesta* (25%), que de nuevo puede venir justificado por el desconocimiento de la oferta o el poco uso que se hace de la misma.

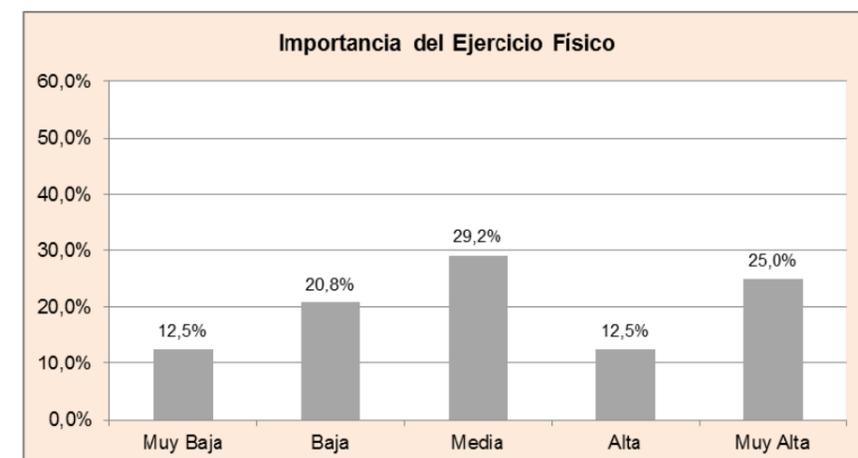
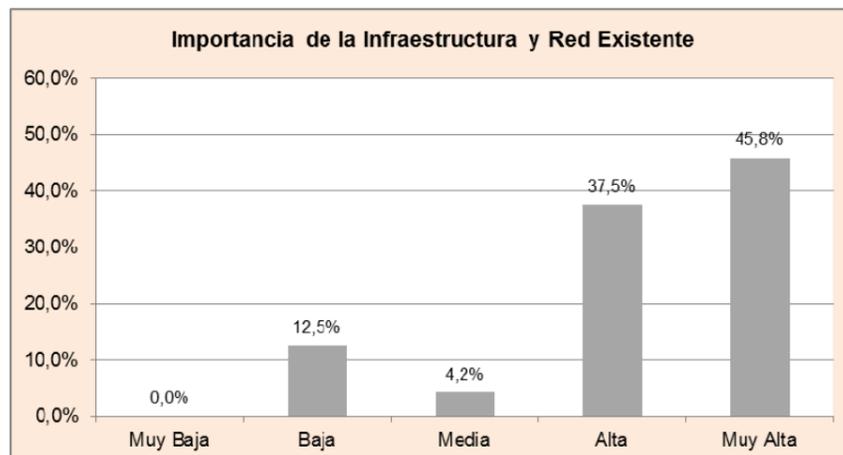
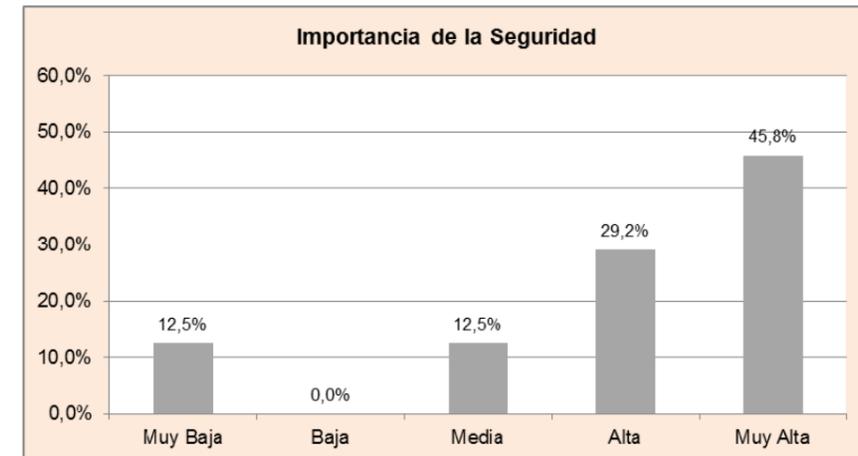
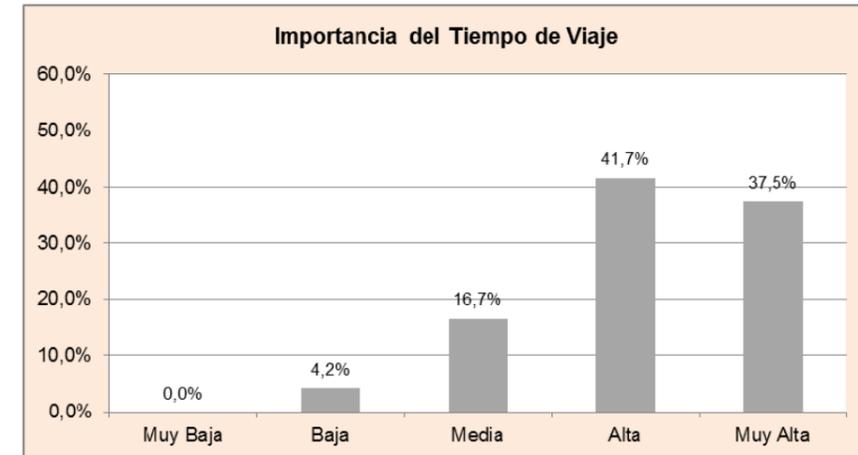


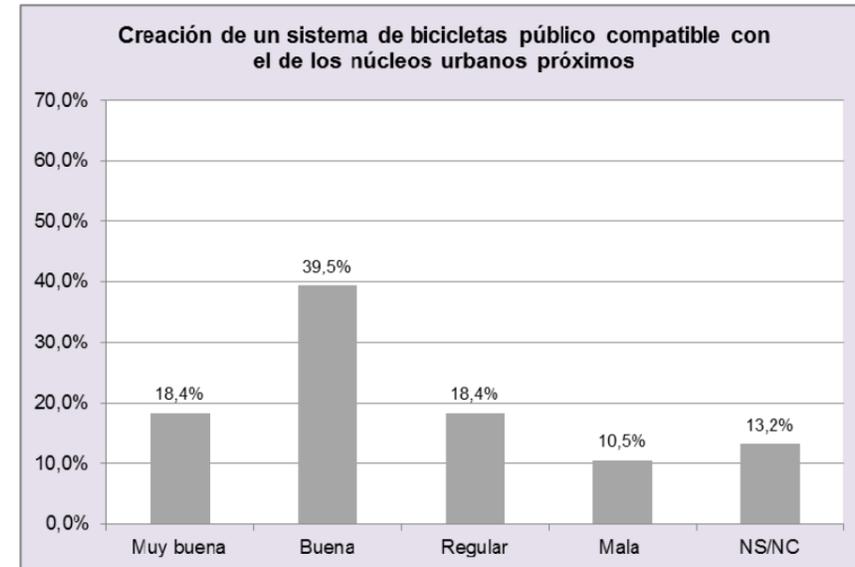
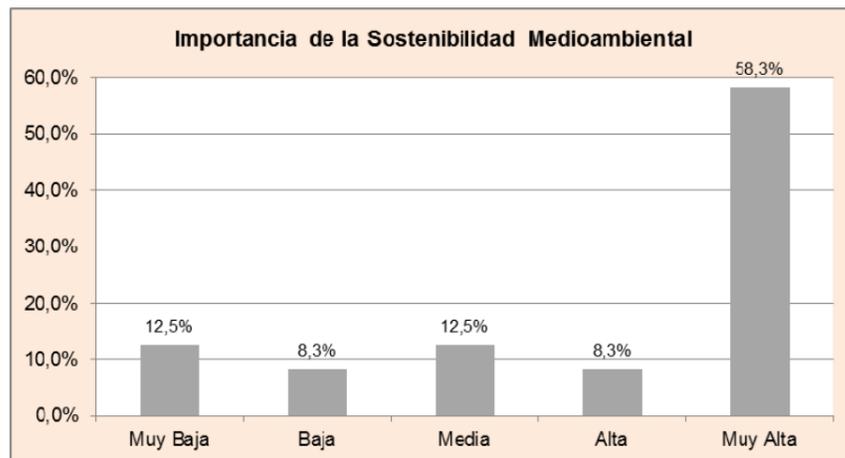
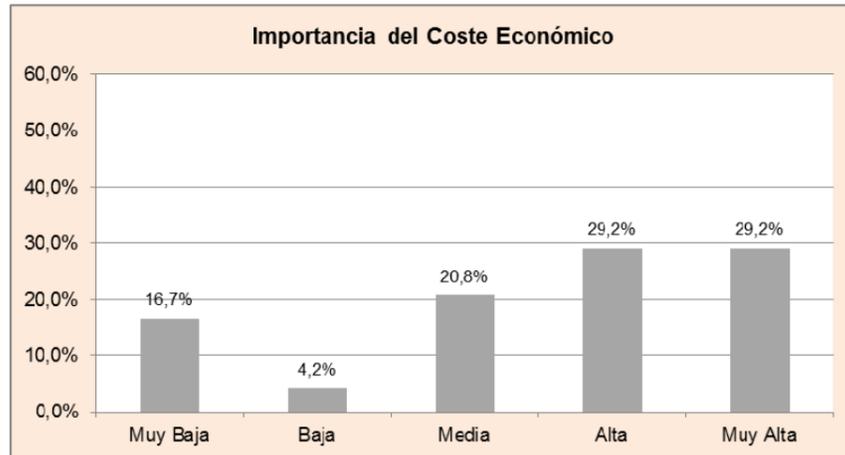
Un 52,8% de los encuestados valora como *Buenas* las actuales comunicaciones existentes entre el núcleo urbano de Alfafar y el área comercial desarrollada junto a la V-31, seguido de un 22,2% que las considera *Regulares*.



Cuando a los encuestados se les ha preguntado por los factores que condicionan la elección del modo de transporte ante la necesidad de efectuar un desplazamiento, los factores a los que se ha otorgado mayor importancia corresponden a “Infraestructura y Red Existente”, “Tiempo de Viaje”, “Seguridad” y “Sostenibilidad Medioambiental”.

Resulta significativo que entre los anteriores no se halle el factor “Coste Económico”, cuya importancia relativa se ve reducida frente a la de aquéllos, como también se reduce la del factor “Ejercicio Físico”





La creación de itinerarios ciclistas que comuniquen el núcleo urbano con el Parque Natural de l'Albufera y con el carril bici Valencia-El Saler es otra de las medidas mejor valoradas por la población encuestada, resultado coherente con la carencia de infraestructuras que de sus respuestas se deducía en otros apartados de la encuesta de movilidad.



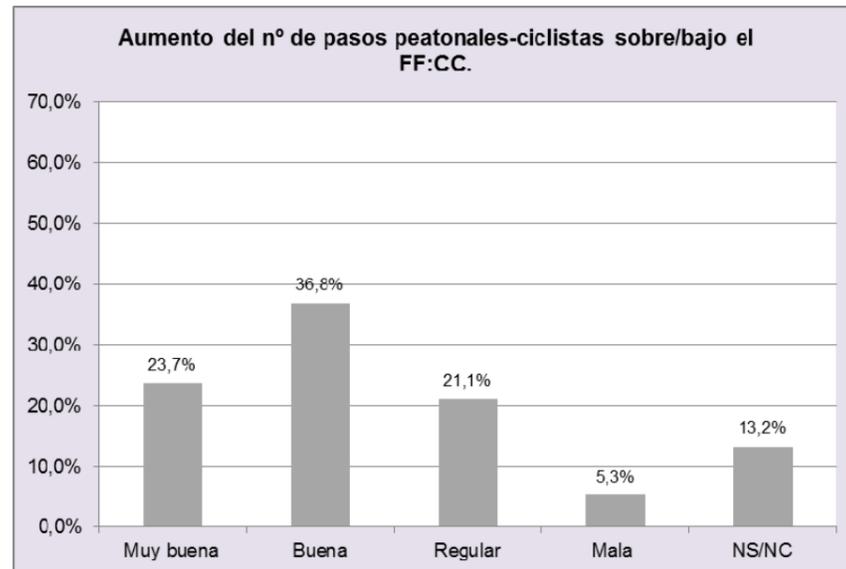
**e) POSIBLES MEDIDAS Y PROPUESTAS**

En este apartado se instaba a los encuestados a opinar sobre una serie de medidas generales que se han barajado desde las fases iniciales de la redacción del PMUS, a efectos de valorar el grado de aceptación o rechazo sobre las mismas, y poder así tener en consideración dichas opiniones en el diseño de las estrategias y medidas definitivas que se proponen en el apartado 6 del presente Documento.

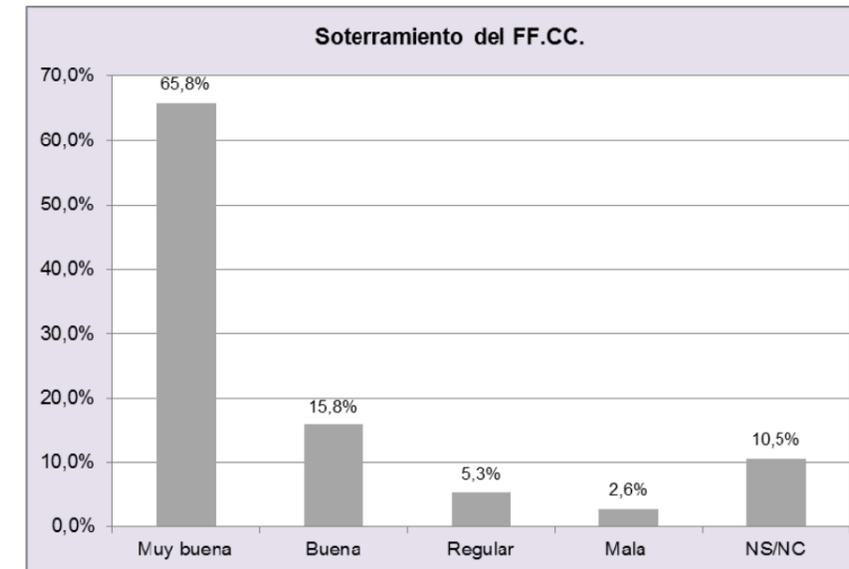
Entre las medidas mejor valoradas destaca sobretodo la que contempla el *Soterramiento del FF.CC.*, obteniendo más de un 80% de opiniones positivas, con más de un 65% de opiniones *Muy Buenas*.

La creación de un sistema de bicicletas público compatible con el de los núcleos urbanos próximos se valora también positivamente por casi un 60% de los encuestados, existiendo no obstante opiniones contrarias a la puesta en práctica de esta medida.

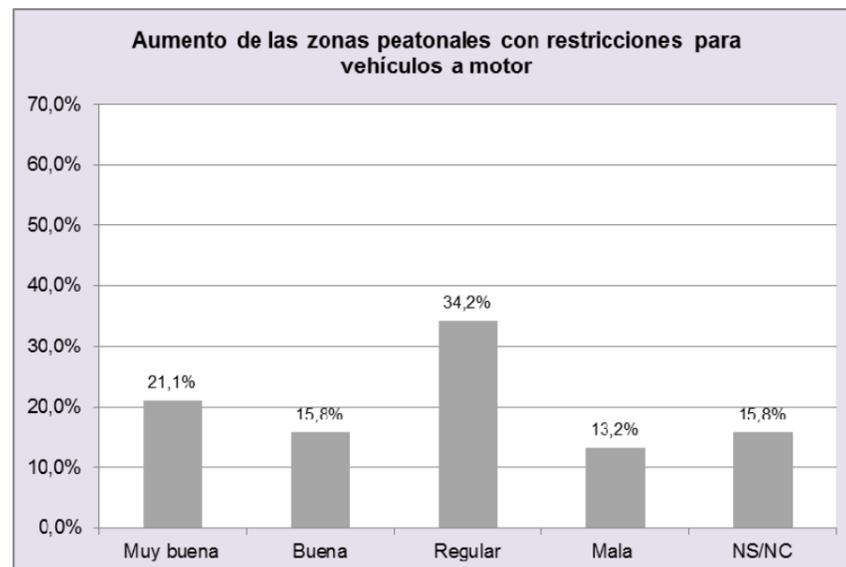
Las opiniones predominantes vertidas sobre la medida consistente en incrementar el nº de pasos peatonales-ciclistas sobre/bajo el FF.CC. resultan positivas, si bien no debe menospreciarse ese 25% que considera la medida *Regular* o *Mala*, quizá por preferir el soterramiento del FF.CC. frente a estas actuaciones de carácter más puntual y menos eficaces, pero de mucha menor inversión requerida.



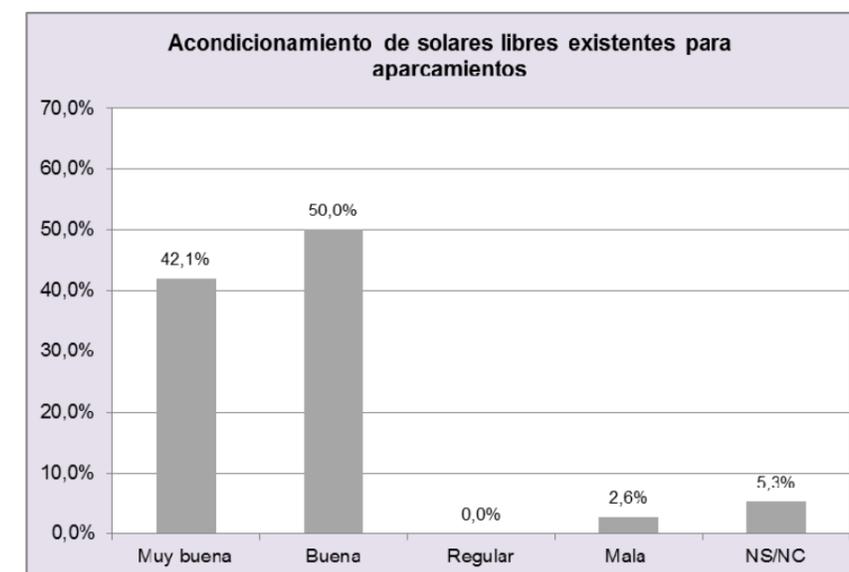
Como ya se ha comentado anteriormente, la medida que ha recibido una opinión favorable más unánime ha sido la consistente en el soterramiento del FF.CC., lo que resulta lógico si se tiene en cuenta que ésta es precisamente una de las actuaciones más demandadas por los habitantes de los municipios de l'Horta Sud atravesados por el corredor ferroviario.



De entre todas las medidas generales propuestas en la Encuesta de Movilidad, la que menos opiniones favorables ha generado ha sido sin duda la de incrementar las zonas peatonales con restricciones para vehículos a motor.



Otra de las medidas que mejor valoran los encuestados es la de acondicionar solares libres existentes para aparcamientos, quizá en parte porque durante los últimos años han podido comprobar la efectividad de actuaciones similares promovidas por la corporación municipal en determinadas zonas del núcleo urbano.



**4.2.- TALLERES DIVULGATIVOS Y DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

De forma paralela a la redacción del presente PMUS, el Ayuntamiento de Alfafar ha abordado la redacción de los planes *DUSI* (Estrategias para el Desarrollo Urbano Sostenible Integrado 2014-2020) y *RIU* (Red de Iniciativas Urbanas). En colaboración con la Universidad de Alicante, estos tienen por objeto definir las necesidades de la ciudadanía y las posibilidades de desarrollo de la localidad en aspectos esenciales como infraestructuras, medio ambiente, servicios municipales, sanidad o educación entre otros.

Debido a la interrelación existente entre ambos documentos (PMUS y planes *DUSI-RIU*), durante la redacción de los mismos los equipos técnicos correspondientes han mantenido los oportunos contactos en aras de coordinar aquéllos aspectos que requerían de consenso.

En ambos casos, uno de las principales fuentes de información ha sido la constituida por las ideas, sugerencias y peticiones recogidas tras la ejecución de diferentes debates y foros participativos abiertos a todos los agentes sociales de Alfafar, contando además con la colaboración de personal técnico especializado en diferentes áreas.

En concreto, entre los meses de febrero y marzo de 2015 se han celebrado hasta 6 talleres de participación pública, tratando así de recoger las opiniones de los diferentes agentes intervinientes:

- a) TALLER CON REPRESENTANTES POLÍTICOS
- b) TALLER CON FUNCIONARIOS MUNICIPALES
- c) TALLER CON ENTIDADES SOCIO SANITARIAS, EDUCATIVAS, JUBILADOS Y CONSEJO DE LA MUJER
- d) TALLER CON ASOCIACIONES CULTURALES, DE VECINOS Y DEPORTISTAS
- e) TALLER CON ALUMNOS DE PRIMERO DE BACHILLERATO (Ciencias Sociales)
- f) TALLER CON ALUMNOS DE PRIMERO DE BACHILLERATO (Científico-Técnico)



Celebración de uno de los talleres divulgativos – Fuente: [www.alfafar.com](http://www.alfafar.com)

En todos los casos, la metodología utilizada se corresponde con la denominada como *Paneles Abiertos* o *DAFO-CAME*. Esta técnica permite producir y organizar un conjunto amplio de ideas sobre cualquier tema con bastante rapidez, distribuidas según sean Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades o aspectos positivos, aspectos negativos, propuestas de cambio o nuevas propuestas. Esta dinámica resulta útil en grupos numerosos y con tiempos de trabajo escasos. La dinámica tiene tres partes: en primer lugar, se divide a los asistentes en grupos; a continuación, debaten sobre la temática expuesta, y en tercer lugar, el moderador general expone en un panel a todos los asistentes las ideas de todos los grupos según sean aspectos positivos, negativos, propuestas de cambio o nuevas propuestas.

Las principales conclusiones obtenidas al final de cada uno de los talleres celebrados se sintetizan en los siguientes cuadros resumen (información proporcionada por *Crea360*)

**TALLER CON REPRESENTANTES POLÍTICOS**

Asistentes: 4 representantes del Partido Popular, 4 representantes de Ciudadanos, 4 representantes de Compromís, 3 representantes de Izquierda Unida, 1 representante del Partido Socialista Obrero Español

DEBILIDADES	AMENAZAS
Poblaciones dispersas (Barri Orba) Conexión deficiente con el resto del municipio (Barri Orba) Falta de coordinación entre territorios Falta de conexión de infraestructuras interterritoriales Soterramiento vías del trenes y acuerdo municipios afectados	Desconexión con servicios sanitarios. Deterioro de las infraestructuras y comunicaciones.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
	Cercanía parque natural conexión verde

**TALLER CON FUNCIONARIOS MUNICIPALES**

Asistentes: 14 representantes de los departamentos de contratación, intervención, urbanismo, alcaldía, policía local, igualdad y servicios sociales

DEBILIDADES	AMENAZAS
Vías del tren Eliminar barreras arquitectónicas	Proximidad a la València
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
	Fondos europeos Proximidad a València Conseguir recursos para soterrar vías Unificación entre municipios propios y vecinos. Vías Verdes, conexión municipio, parque natural y parque playa Rutas turísticas

TALLER CON ENTIDADES SOCIO SANITARIAS, EDUCATIVAS, JUBILADOS Y CONSEJO DE LA MUJER

Asistentes: 2 representantes AMPA C.P. La Fila, 2 representantes AMPA C.P. M<sup>a</sup> Inmaculada, 2 representantes AMPA Orba, 2 representantes Asociación Alumnos EPA Alfajar, 2 representantes AADISA, 2 representantes Asociación Española local contra el cáncer, 1 representante Centro municipal de jubilados-pensionistas de Alfajar, 2 representantes Ateneu del Parc, 2 representantes Som de Pit, 1 representante Dones, Activitat i Cultura, 2 representantes Amas de Casa, 1 representante Asociación Contra las Adicciones Alfajar

ASPECTOS SOCIO SANITARIOS	
ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
	Dificultades para acceder al centro de salud (Barreras físicas y vías del tren) Vías del tren y paso a nivel. Acceso al centro Ventura Alabau.
PROPUESTAS DE CAMBIO	NUEVAS PROPUESTAS
Parking municipal con precios asequibles para vecinos. Mejorar accesos para la gente con movilidad reducida en espacios municipales.	Más plazas de carga y descarga. Más plazas de aparcamiento para minusválidos. Carril bici o peatonal para la zona del tremolar. Carril bici y peatonal desde Alfajar a l'albufera. Carril bici hasta Valencia y el Saler Enterramiento vía el tren. Paseos para llegar a los centros comerciales

TALLE ASOCIACIONES CULTURTALES, DE VECINOS Y DEPORTIVAS

Asistentes: 2 representantes del Cultural, 1 representante Centro de Estudios de Alfajar, 1 representante del Club de Billar 2 representantes de la Penya Bouera "Tot Arreu", 1 representante del Club de Gimnasia, 1 representante de la Coral de Alfajar, 1 representante del Grupo de Danzas

EDUCACIÓN Y EMPLEO	
ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
Situación geográfica estratégica.	Proximidad a València
PROPUESTAS DE CAMBIO	NUEVAS PROPUESTAS
	Conexión Barrio Orba peatonalmente con el resto de municipio. Vías verdes conexión municipio con parque natural.

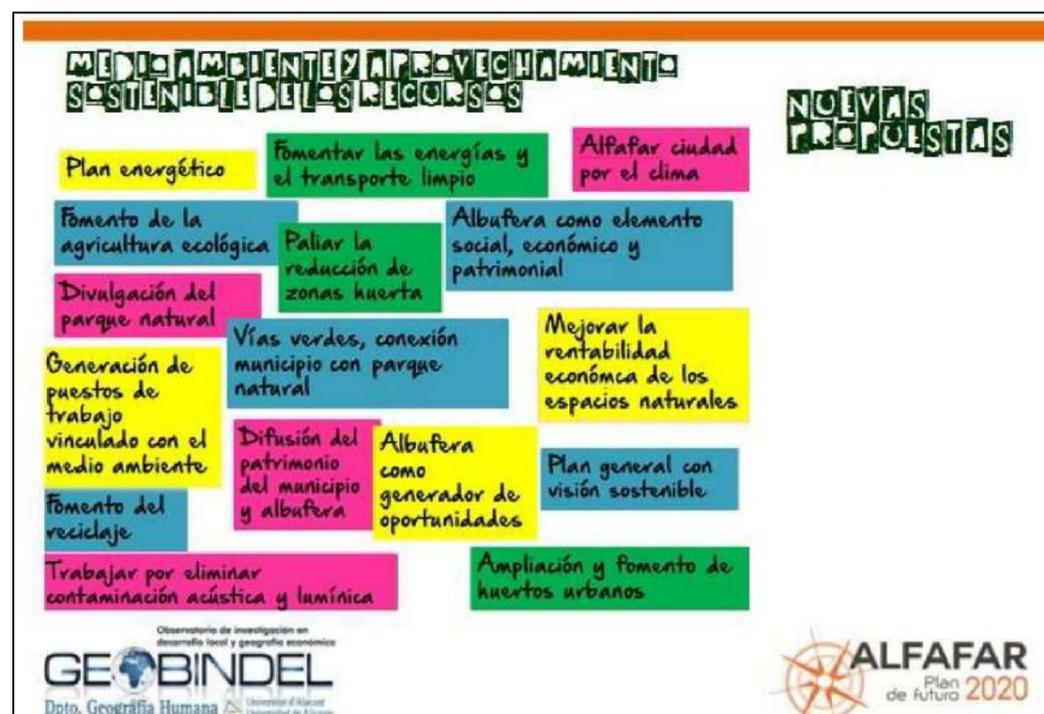
TALLER CON ALUMNOS DE PRIMERO DE BACHILLERATO (CIENCIAS SOCIALES)

ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
Cercanía a Valencia Conexión con València Transporte público Localización ferroviaria Comunicación Valencia-Alfajar	Diferencias entre las dos partes de Alfajar
PROPUESTAS DE CAMBIO	NUEVAS PROPUESTAS
Mayor conectividad en BUS Conexión metro Adecuación infraestructuras para invidentes	Mas zonas de aparcamiento Diponer de un servicio de alquiler de bicicletas.

TALLER CON ALUMNOS DE PRIMERO DE BACHILLERATO (CIENTÍFICO-TÉCNICO)

ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
Proximidad a València	No hay autobuses Falta de comunicación directa con el centro u otros pueblos para ir andando. No hay autobuses desde Valencia No Hay carril Bici
PROPUESTAS DE CAMBIO	NUEVAS PROPUESTAS
Ferrocarril subterráneo Habilitar más caminos a pie y a bici. Mas transporte público y que no discrimine a las mascotas Mas trenes hacia València Mejorar la rotonda de Ikea entrada a Alfajar. Enterramiento Vías Bajar precio del tren Mejorar tráfico en zona comercial	Que lleguen autobuses a València Mas transporte público en el Area Metropolitana Autobuses y carril bici

Desde el punto de vista medioambiental, las propuestas recogidas en los talleres descritos se corresponden, de forma resumida, con las recogidas en la figura adjunta:



Resumen de propuestas – Fuente: Alfafar 2020 (información proporcionada por Crea360)

## 5.- ESCENARIOS CONSIDERADOS

El diseño del Plan de Movilidad tiene como objetivo establecer un modelo sostenible capaz de resolver las necesidades de movilidad de la ciudad tanto en el momento actual como en los horizontes futuros del Plan.

La definición de las estrategias y propuestas concretas de actuación dentro de la redacción del PMUS requieren por lo tanto de la definición previa de los escenarios temporales considerados.

En el caso analizado se ha optado por definir tres escenarios de movilidad diferentes que se ha convenido en denominar del siguiente modo:

CORTO PLAZO

MEDIO PLAZO

LARGO PLAZO

### CORTO PLAZO

Las propuestas y actuaciones a desarrollar a *corto plazo* deben corresponderse con medidas de rápida implantación cuyo desarrollo no suponga un coste económico elevado ni requiera de la realización de complejos trabajos y estudios preliminares de diseño de las mismas.

Además sus resultados deben hacerse patentes lo más rápido posible, implicando a los agentes sociales intervinientes y contribuyendo así a impulsar el PMUS desde su fase inicial.

Entre las propuestas de actuación previstas en el *corto plazo* puede no ser conveniente incluir aquellas cuya materialización se ve condicionada por la coordinación entre varias administraciones u organismos, si bien este primer horizonte temporal es el más adecuado para iniciar todos los estudios previos de viabilidad y planificación de las medidas cuya implantación se prevé a medio o largo plazo.

### MEDIO PLAZO

En el horizonte a *medio plazo* se desarrollarán las medidas y propuestas que de algún modo complementan a otras actuaciones ya llevadas a cabo de forma inmediatamente posterior a la redacción del PMUS.

Además, y en función del avance de las gestiones técnicas (redacción de estudios y proyectos) y/o administrativas (coordinación entre administraciones locales, autonómica, estatal, etc.), podrán implantarse aquellas medidas que necesiten de las mismas para su desarrollo.

### LARGO PLAZO

Entre las propuestas a largo plazo se encuentran aquellas que por algún motivo no pueden abordarse en los escenarios temporales anteriormente descritos.

Entre los factores que condicionan el aplazamiento de las medidas a este horizonte a *largo plazo* pueden encontrarse los enumerados a continuación:

- a) Determinadas propuestas pueden requerir de una inversión económica inabordable en el momento actual, precisando de estudios previos de rentabilidad, viabilidad económica y posibles alternativas de financiación, además del conjunto de estudios y proyectos técnicos que las definan, cuya complejidad suele guardar una cierta proporcionalidad con el coste económico.
- b) En otros casos, el aplazamiento de las actuaciones al horizonte *largo plazo* vendrá determinada simplemente por la naturaleza intrínseca de las mismas (por ejemplo, la coordinación de las sucesivas revisiones del PMUS con futuros instrumentos de planeamiento aún no desarrollados), o por venir asociadas al empleo de nuevas tecnologías que aún no cuentan con suficiente difusión entre la ciudadanía.
- c) Precisamente la propia naturaleza de algunas de las propuestas puede hacer que éstas se hagan extensivas a los tres escenarios temporales considerados (por ejemplo las medidas que proponen la celebración periódica de actividades de participación pública relacionadas con la movilidad).

El apartado 7 del presente PMUS incluye un cronograma de implantación de las propuestas de actuación que se definen en el apartado 6, estableciendo para cada una de dichas propuestas el horizonte u horizontes temporales en los que se prevé su desarrollo.

## 6.- ESTRATEGIAS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

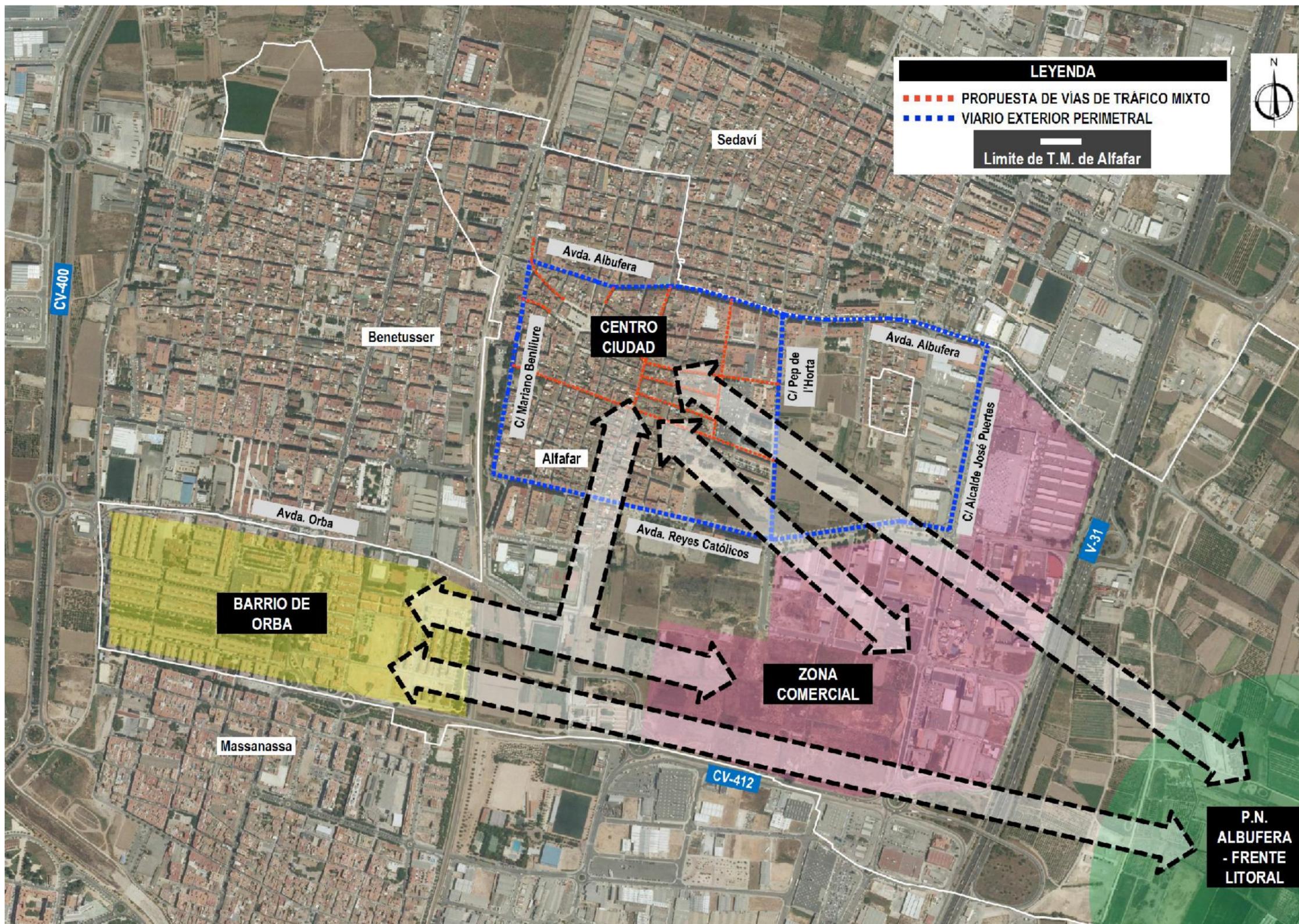
### 6.1.- ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible debe establecer las líneas estratégicas y los objetivos de actuación que sirvan de base para el desarrollo de las medidas y propuestas encaminadas a satisfacer las necesidades de movilidad y accesibilidad del municipio de Alfafar desde una perspectiva más sostenible y menos contaminante que el tradicional y dominante uso del vehículo privado.

Los diferentes programas y propuestas (ver siguiente apartado 6.2) deben contribuir necesariamente a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, compatibilizando el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente.

Dichas propuestas se enmarcan en una pretensión global de mejorar las comunicaciones en modos sostenibles de los principales núcleos residenciales y comerciales que componen el entramado urbano de Alfafar así como de éstos con los espacios naturales incluidos en el municipio.

En este sentido, son destacables las propuestas de mejora de las comunicaciones entre el núcleo histórico, el Barri d'Orba, el área comercial y el Parque Natural de la Albufera, así como la búsqueda de una mayor eficiencia en el tráfico rodado del anillo perimetral del núcleo histórico mediante actuaciones concretas de mejora en la Avenida de la Albufera, la Avda. Reyes Católicos y las Calles Mariano Benlliure, Pep de L'Horta y Alcalde José Puertes.



De acuerdo con las premisas anteriores, las líneas estratégicas generales de actuación se distribuyen en los siguientes grupos:

**1. LINEAS ESTRATÉGICAS MOVILIDAD A PIE**

- 1.a) Potenciación de itinerarios peatonales
- 1.b) Permeabilización peatonal del territorio
- 1.c) Plan de accesibilidad para PMR's

**2. LINEAS ESTRATÉGICAS MOVILIDAD EN BICICLETA**

- 2.a) Creación de una infraestructura ciclista adecuada
- 2.b) Potenciación del uso de la bicicleta
- 2.c) Permeabilización ciclista del territorio

**3. LINEAS ESTRATÉGICAS MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO**

- 3.a) Potenciación de la intermodalidad
- 3.b) Adaptación de la oferta de transporte público a la demanda

**4. LINEAS ESTRATÉGICAS MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO**

- 4.a) Optimización de las zonas de aparcamiento
- 4.b) Adaptación de la infraestructura viaria a la demanda de movilidad
- 4.c) Calmado del tráfico

**5. LÍNEAS ESTRATÉGICAS MOVILIDAD SOSTENIBLE**

- 5.a) Potenciación del disfrute sostenible del medioambiente
- 5.b) Planificación territorial coordinada con la movilidad
- 5.c) Comunicación y promoción de la movilidad sostenible
- 5.d) Introducción de nuevas tecnologías de la información

**6.1.1.- MOVILIDAD A PIE**

Los itinerarios peatonales están constituidos fundamentalmente por aceras, plazas y áreas totalmente peatonalizadas o con distintos sistemas de coexistencia peatón-vehículo.

La estrategia pasa por tratar de subsanar los principales problemas que suelen afectar a dichos itinerarios, como la falta de conexión entre diferentes áreas, tramos inconfortables, accesibilidad deficiente o falta de seguridad, así como potenciar otros nuevos.

El presente PMUS ha tratado de prestar especial atención al conjunto de propuestas que desarrollan las líneas estratégicas correspondientes a la movilidad peatonal, pues los peatones no han gozado siempre del papel protagonista que les corresponde dentro del sistema de movilidad de los núcleos urbanos.

La forma de lograr el pretendido aumento de los recorridos a pie consiste en diseñar espacios de forma que los desplazamientos no motorizados resulten practicables a la vez que atractivos para la mayoría de los viajes y motivos que realizan los ciudadanos.

Conseguir un incremento de la proporción de viajes que se realiza a pie disminuye las emisiones de gases y ruidos, disminuye la dependencia del vehículo privado, mejorando las oportunidades de desplazamiento de quien no quiere o no puede tener un vehículo propio, amplía las posibilidades de relación social y puede constituir también un acicate para la actividad comercial y de servicios que se desarrollan en su entorno próximo.

**1.a) POTENCIACIÓN DE ITINERARIOS PEATONALES**

Para que los recorridos peatonales resulten atractivos debe dotarse al municipio de una red capaz y suficientemente mallada que articule las conexiones entre los principales orígenes y destinos susceptibles de atraer y/o generar movilidad a pie.

Por consiguiente, las propuestas enmarcadas dentro de esta estrategia deberán ir encaminadas a estructurar una red peatonal cuyas prestaciones la hagan atractiva frente a otros modos de transporte, permitiendo así aprovechar las bondades intrínsecas al territorio analizado desde el punto de vista de la movilidad peatonal (orografía plana, climatología, proximidad de núcleos de atracción y generación de viajes, etc.).

**1.b) PERMEABILIZACIÓN PEATONAL DEL TERRITORIO**

La presencia de grandes infraestructuras lineales (como son en este caso concreto la autovía V-31 y el FF.CC: Valencia-Alicante), conlleva la generación de un efecto barrera significativo para la movilidad peatonal, resultando especialmente notorio cuando el corredor en cuestión discurre a través de un núcleo urbano de norte a sur, aislando a cada lado una parte del mismo.

Por este motivo, entre las propuestas de actuación del presente PMUS se han incluido diversas medidas, más o menos ambiciosas y con diferentes horizontes temporales de desarrollo, encaminadas a disminuir el efecto barrera que las infraestructuras lineales existentes generan sobre los desplazamientos peatonales.

**1.c) PLAN DE ACCESIBILIDAD PARA PMR'S**

Entre las estrategias de actuación relacionadas con la movilidad a pie, el presente PMUS incluye también un conjunto de medidas y propuestas encaminadas a garantizar un nivel de accesibilidad adecuado también para las personas con movilidad reducida. La estrategia de actuación, que también afecta de

manera igualmente positiva a los ancianos, usuarios de carritos de bebé, etc., pasa por extender en el municipio la ejecución de determinadas actuaciones puntuales que el Ayuntamiento de Alfafar ha venido desarrollando en los últimos años en el marco del *Plan de Accesibilidad* redactado en el año 2008 por el Área de Accesibilidad Integral de la Fundación CEDAT, consistentes básicamente en el rebaje de aceras en los pasos peatonales, la supresión de barreras arquitectónicas o la reordenación del equipamiento y mobiliario urbano.

La localización de las nuevas medidas de accesibilidad peatonal propuestas se orienta hacia la creación de itinerarios con continuidad entre los orígenes y destinos con mayor potencial de atracción/generación de viajes a pie, complementando y cohesionando las diferentes actuaciones puntuales ya ejecutadas y en servicio.

### 6.1.2.- MOVILIDAD EN BICICLETA

Estrictamente, la circulación de bicicletas no precisa de infraestructuras específicas, ya que puede desarrollarse en la calzada junto al tráfico rodado, sin embargo, las características especiales de velocidad y vulnerabilidad y el aumento creciente de la movilidad ciclista hace que en muchos casos resulte difícil de integrar en la calzada por el alto riesgo que ello supone, lo que a su vez desincentiva el uso de la bicicleta como medio habitual de desplazamiento.

Al igual que la mejora de la movilidad peatonal, la utilización de la bicicleta reduce la contaminación atmosférica y acústica, el consumo de espacio para el tránsito y estacionamiento de vehículos, mejora la salud de los usuarios cotidianos de este modo de transporte y amplía la cohesión social al tratarse de un medio de transporte económico y más accesible.

Por otro lado, su mayor radio de acción frente al desplazamiento peatonal para los mismos tiempos de recorrido, mejoran asimismo sus posibilidades para conectar diferentes centros importantes de atracción y generación de viajes, así como para su uso en actividades lúdico-deportivas en itinerarios de mayor longitud, haciendo accesibles áreas de interés medioambiental y/o cultural en medio de desplazamiento sostenible.

#### 2.a) CREACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADECUADA

La red de itinerarios ciclistas del municipio de Alfafar no goza del grado de madurez alcanzado en otras zonas del área metropolitana de Valencia, y por consiguiente la demanda de este tipo de movilidad tampoco resulta significativa a la vista de los resultados de las encuestas de movilidad llevadas a cabo con motivo de la redacción del presente PMUS.

La irregular estructura urbana y la ausencia de infraestructura específica son motivos determinantes en las limitaciones que presenta este medio en la actualidad.

La falta de pistas, aceras o carriles-bici especialmente concebidos para este tipo de usuarios es muy notoria en la estructura viaria actual, siendo difícil encontrar secciones viarias con configuración compatible con este tipo de infraestructura. En este caso, se hace evidente que la bicicleta no ha constituido un elemento importante en la planificación urbana en tiempos históricos, lo que debe corregirse en la

concepción de los nuevos desarrollos urbanos, pero siempre dotando a la red ciclista de la necesaria continuidad y conectividad para que pueda ponerse realmente al alcance de los ciudadanos, en caso contrario, puede hacer inútil el esfuerzo llevado a cabo en áreas aisladas.

Por tanto, a pesar de las limitaciones que presenta la red viaria actual, resulta necesario implementar medidas progresivas encaminadas a la creación de una infraestructura ciclista adecuada que permitan disponer a corto-medio plazo, de una red de itinerarios ciclistas ajustada a esa demanda creciente, complementándose y viéndose complementada por la red peatonal. Las previsiones de nuevos viarios contempladas en los instrumentos urbanísticos, deberán contar con estas nuevas necesidades de espacio destinadas a carriles, aceras o pistas-bici. Las infraestructuras podrán ser de uso exclusivo o compartido con otros modos de transporte, pero siempre tratando de garantizar la seguridad de todos ellos en los puntos de conflicto, pues sólo así podrá potenciarse su empleo frente a modos menos sostenibles.

El objetivo es que la red que se vaya desarrollando responda a una planificación que tenga en la continuidad de itinerarios ciclistas y en la unión de los principales centros de generación y atracción de viajes su principal objetivo.

En ocasiones, en entornos urbanos ya consolidados como es el caso de gran parte del territorio analizado, la infraestructura viaria existente puede imposibilitar la creación de carriles bici de uso exclusivo para ciclistas, así como el uso compartido con el peatón por no disponer de aceras con suficiente anchura. En dichos casos, la única opción viable puede ser la implantación de ciclo-calles, en la que vehículos a motor y ciclos comparten la calzada señalizando de forma adecuada dicha circunstancia para dotar de prioridad y seguridad al ciclista pero sin impedir la accesibilidad rodada.

#### 2.b) POTENCIACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

Potenciar el uso de la bicicleta no consiste únicamente en contar con una infraestructura ciclista adecuada y con una red de itinerarios ciclistas adaptada a la demanda, sino que dichas acciones deben venir complementadas con otras medidas de gestión encaminadas, por ejemplo, a disminuir el riesgo de robos de bicicletas en la vía pública, a disponer de zonas de aparcamientos específicas, a facilitar la intermodalidad con otros modos de transporte o a disponer de itinerarios con orígenes, destinos e incluso tiempos de viajes debidamente señalizados.

El día de la bicicleta o las iniciativas relacionadas con la movilidad ciclista lideradas desde las instituciones con itinerarios previamente publicitados y dados a conocer, se muestran también efectivas en el fomento de su uso y en la concienciación ciudadana general, contribuyendo a avanzar en la demanda del espacio que le corresponde como modo de transporte normalizado y habitual.

#### 2.c) PERMEABILIZACIÓN CICLISTA DEL TERRITORIO

De forma análoga a como ocurre con la movilidad peatonal, las infraestructuras lineales generan un efecto barrera sobre los desplazamientos en bicicleta incluso superior, pues en ocasiones ni los cruces

peatonales habilitados ni los pasos a distinto nivel existentes en la red viaria para tráfico rodado, se encuentran acondicionados para el paso de ciclistas en condiciones de seguridad.

Esta limitación es especialmente importante en el municipio de Alfafar ya que la disposición de norte a sur del FFCC y de la V-31 y su ubicación, impide que importantes centros residenciales generadores de viajes como son el Barri d'Orba puedan encontrarse adecuadamente comunicados con las áreas comerciales, industriales o naturales atractoras de viajes situadas al Este, con especial mención al propio Parque Natural de la Albufera.

Por este motivo, el presente PMUS debe recoger entre sus propuestas de actuación las destinadas a mejorar la permeabilidad ciclista de los dos principales corredores de infraestructuras existentes en el municipio de Alfafar.

### 6.1.3.- MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

#### 3.a) POTENCIACIÓN DE LA INTERMODALIDAD

La intermodalidad en un sistema de transporte público proporciona al mismo un incremento notorio en su capacidad para atraer nuevos clientes y mantener a los que ya lo son, por lo que entre las líneas estratégicas del presente PMUS se encuentra la de potenciar ese carácter intermodal entre los diferentes modos de transporte público.

El desarrollo de las propuestas que se establezcan en este sentido deberá abordarse de forma coordinada con los organismos que gestionan los diferentes servicios de transporte público con los que cuenta el T.M. de Alfafar, así como con los ayuntamientos de los municipios próximos que también se ven abastecidos por dichos servicios.

#### 3.b) ADAPTACIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO A LA DEMANDA

De la información obtenida a partir de las encuestas de movilidad llevadas a cabo en el marco de la redacción del presente PMUS se ha detectado una cierta discordancia entre la oferta y la demanda de los sistemas de transporte público, especialmente en el caso de las líneas de autobuses metropolitanos y no así en las líneas de cercanías de RENFE, que por lo general han recibido opiniones mucho más favorables que las referidas a los servicios de autobuses.

Por consiguiente, el PMUS deberá incluir entre sus propuestas y actuaciones la de tratar de adaptar la oferta a la demanda de movilidad existente.

### 6.1.4.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

Las líneas estratégicas ligadas a la movilidad en vehículo privado pasan por racionalizar el uso del mismo, fomentando un uso más lógico, eficiente y seguro, evitando su empleo indiscriminado en

desplazamientos que por distancia o tipología pueden quedar resueltos mucho más eficazmente por la bicicleta o caminando.

Asimismo, es conveniente establecer una jerarquía de redes de modo que los desplazamientos en vehículo se concentren en determinados viarios y accesos principales conectados con otras redes de mayor entidad que permitan la comunicación intermunicipal y comarcal y que a su vez, con áreas de estacionamiento adecuadas y estratégicamente distribuidas, lo que contribuye a liberar al resto de viales de movimientos de agitación, pudiendo ser recuperados para otros usos.

#### 4.a) OPTIMIZACIÓN DE LAS ZONAS DE APARCAMIENTO

El principal problema al que se enfrentan los usuarios del vehículo privado en los núcleos urbanos suele venir asociado a las dificultades de aparcamiento en destino. El municipio de Alfafar, consciente de ello, ha venido habilitando en los últimos años determinadas zonas de aparcamiento ubicadas en solares públicos localizados en el entramado urbano, algunas de ellas no obstante con carácter provisional desde el punto de vista urbanístico.

El ulterior desarrollo de las propuestas estratégicas recogidas en el presente PMUS deberá tomar como criterio básico el de tratar de minimizar la eliminación de plazas de aparcamiento existentes, criterio éste que ya ha sido tenido en consideración de la definición de dichas propuestas y programas.

Varias de las propuestas en cuestión tienen como objetivo el reducir el número de vehículos motorizados que circulan por las calles de las zonas más céntricas del municipio, con sus efectos sobre la población residente (ocupación extensiva del viario público – ver 4.b – emisiones contaminantes, ruido, etc.). A ello puede contribuir la implantación de sistemas de información de plazas libres en determinadas zonas de aparcamiento o la señalización adecuada de su localización en las principales vías, contribuyendo a reducir el tráfico de agitación que se produce como consecuencia de la búsqueda de aparcamiento.

#### 4.b) ADAPTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA A LA DEMANDA DE MOVILIDAD

Como consecuencia del enfoque tradicionalmente adoptado en el diseño de las secciones viarias urbanas, resulta habitual que éste se encuentre focalizado en el vehículo privado, disponiendo de amplias plataformas destinadas a la circulación y al estacionamiento de los mismos, y al mismo tiempo minusvalore las necesidades peatonales o ciclistas.

Actualmente, los estándares y las demandas de movilidad están cambiando, y puede requerirse de la remodelación de determinados viales para mejorar la integración en ellos de otros modos de transporte más sostenibles.

Esta remodelación pasa por recuperar parte del espacio destinado al vehículo privado, ya sea en circulación o estacionamiento para destinarlo al peatón o a la bicicleta. Cuando esto no es posible, las actuaciones deben ir encaminadas a un uso compartido con medidas de calmado del tráfico, ciclo-calles con prioridad en la circulación ciclista o peatonalizaciones con acceso restringido a residentes.

#### 4.c) CALMADO DEL TRÁFICO

El templado del tráfico es una medida encaminada a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos que circulan por una zona para conseguir una utilización peatonal confortable y segura del espacio público. Este tipo de medidas resulta asimismo especialmente indicado cuando por motivos de diversa índole, se pretende hacer discurrir al tráfico ciclista por la calzada destinada al tráfico motorizado.

Tiene por objeto la mejora de la calidad de vida en áreas residenciales, y comprende actuaciones tales como señalización horizontal y vertical, cambios de alineación, badenes, elevaciones de la calzada, obstáculos que impidan determinados movimientos o cambios de material y de color en la pavimentación.

Ejemplos de este tipo de estrategias son las conocidas como Zonas 30, que es la denominación empleada habitualmente para el conjunto de calles en las que se establece un templado de tráfico, imponiendo limitación de velocidad a 30 km/h, muchas veces reforzado mediante actuaciones sobre la calzada (badenes y estrechamientos de calzada).

### 6.1.5.- MOVILIDAD SOSTENIBLE

#### 5.a) POTENCIACIÓN DEL DISFRUTE SOSTENIBLE DEL MEDIOAMBIENTE

La estructura territorial del municipio de Alfafar y la configuración de las redes de comunicaciones que discurren sobre su término han dificultado su apertura hacia el disfrute de la riqueza medioambiental característica del Parque Natural de l'Albufera.

Por consiguiente, el presente Plan de Movilidad constituye una oportunidad única para tratar de cambiar esta situación e incluir diversas medidas encaminadas a facilitar la accesibilidad y las comunicaciones con el Parque Natural y las áreas costeras. El incremento de accesibilidad debe ir enfocado exclusivamente a los modos sostenibles (movilidad en bicicleta o a pie), cuyo uso no merme la calidad ambiental de un entorno de gran valor ecológico.

De esta forma, en coordinación con actuaciones iniciadas por otras Administraciones y especialmente con el Anillo Verde Metropolitano, se contribuirá a su puesta en valor y al fomento de su conocimiento y disfrute como mejora garantía de su conservación futura.

#### 5.b) PLANIFICACIÓN TERRITORIAL COORDINADA CON LA MOVILIDAD

Las líneas estratégicas y las políticas de movilidad deben coordinarse con la planificación territorial y urbanística, y no sólo a nivel local sino también a nivel comarcal y metropolitano.

Asimismo, las actuaciones municipales en materia de urbanismo e infraestructuras constituyen oportunidades para la materialización de algunas de las propuestas de actuación recogidas en el presente PMUS.

#### 5.c) COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La puesta en marcha de las propuestas de actuación previstas en el PMUS debe ir acompañada de su exposición y comunicación pública, contribuyendo así a la concienciación de la población y al fomento en ella de hábitos sostenibles para sus desplazamientos.

#### 5.d) INTRODUCCIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN

La introducción de las nuevas tecnologías para la mejora del servicio son también medidas a tener en cuenta, destacando por ejemplo los sistemas de información del servicio en tiempo real que suelen ir asociados a la incorporación de un sistema de ayuda a la explotación al sistema de transporte público más o menos sofisticado, y que al eliminar la incertidumbre en el tiempo de espera mejoran la calidad del servicio ofrecido.

Otro ejemplo de aplicación de las nuevas tecnologías lo constituye el desarrollo de sistemas de señalización variable, que puede adaptarse a las condiciones del tráfico en cada momento del día (información de tráfico en tiempo real, información sobre localización, plazas libres y ocupación de los aparcamientos, etc.).

### 6.2.- PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

El desarrollo de las líneas estratégicas descritas en el apartado anterior desemboca en la definición de una serie de propuestas de actuación encaminadas a mejorar la movilidad sostenible de la población en los diferentes horizontes temporales considerados (corto, medio y largo plazo). Estas propuestas no obstante, deben siempre contextualizarse al momento de redacción del presente documento y deben ir siendo revisadas y adaptadas a las circunstancias cambiantes sociales y del entorno, sin embargo, constituyen la guía sobre la que comenzar un camino decidido hacia un cambio en la movilidad progresivo y duradero.

Con el objetivo de conseguir una mayor claridad expositiva y facilitar su difusión como parte fundamental de todo plan de movilidad urbana sostenible, la definición de las propuestas se lleva a cabo haciendo uso de Fichas-Tipo en las que se incluye una *descripción general* de la propuesta, su *programación temporal* prevista así como la *documentación gráfica* correspondiente

En correspondencia con las líneas estratégicas definidas, en el encabezado de cada Ficha-Tipo se indica el grupo temático al que pertenece cada propuesta, agrupándolas en los siguientes programas:

- PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL
- PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA
- PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO
- PROPUESTAS Y PROGRAMAS RELATIVAS AL TRÁFICO EN VEHÍCULO PRIVADO
- OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS

PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL		PROPUESTA 1.1
DESCRIPCIÓN GENERAL		LOCALIZACIÓN
<b>DESCRIPCIÓN GENERAL</b>		
PROGRAMACIÓN TEMPORAL		<b>INFORMACIÓN Y DESCRIPCIÓN GRÁFICA (2 de 2)</b>
<b>PROGRAMACIÓN TEMPORAL</b>		
DESCRIPCIÓN GRÁFICA		
<b>INFORMACIÓN Y DESCRIPCIÓN GRÁFICA (1 de 2)</b>		

Ficha-Tipo genérica utilizada para la descripción de las Propuestas

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	FICHA
<b>6.2.1.- PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL</b>	
<b>POTENCIACIÓN DE ITINERARIOS PEATONALES</b>	
Mejora de las comunicaciones peatonales del Barrio de Orba con el área comercial anexa - Avda. de Orba	PROPUESTA 1
Mejora de las comunicaciones peatonales del Barrio de Orba con el área comercial anexa - CV-412 y Alfafar Parc	PROPUESTA 2
Acondicionamiento de aceras en entornos de concentración de servicios y comercios - Avda. de l'Albufera	PROPUESTA 3
Creación de itinerarios peatonales entre los principales focos de atracción-generación de viajes	PROPUESTA 4
Medidas de guiado al peatón desde las zonas de aparcamiento	PROPUESTA 5
<b>PERMEABILIZACIÓN PEATONAL DEL TERRITORIO</b>	
Conexión peatonal-ciclista entre CV-400 y P.N. de l'Albufera	PROPUESTA 6
Soterramiento del FF.CC.	PROPUESTA 7
<b>PLAN DE ACCESIBILIDAD PARA PMR'S</b>	
Plan de accesibilidad y red de itinerarios accesibles	PROPUESTA 8
<b>6.2.2.- PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA</b>	
<b>CREACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADECUADA</b>	

Mallado de la red de itinerarios ciclistas y carriles-bici	PROPUESTA 9
Señalización de itinerarios ciclistas	PROPUESTA 10
Implantación de calles con prioridad ciclista o ciclo-calles	PROPUESTA 11
<b>POTENCIACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA</b>	
Implantación de un sistema de bicicletas público potencialmente compatible con el de los municipios anexos	PROPUESTA 12
Instalación de aparcamientos para bicicletas particulares	PROPUESTA 13
<b>PERMEABILIZACIÓN CICLISTA DEL TERRITORIO</b>	
Conexión peatonal-ciclista entre CV-400 y P.N. de l'Albufera	PROPUESTA 6
Soterramiento del FF.CC.	PROPUESTA 7
Adecuación de los pasos a distinto nivel existentes en el FF.CC. para el tránsito seguro de ciclistas	PROPUESTA 14

#### 6.2.3.- PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

<b>POTENCIACIÓN DE LA INTERMODALIDAD</b>	
Implantación de sistemas de billete único	PROPUESTA 15
Señalización de conexiones intermodales	PROPUESTA 16
<b>ADAPTACIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO A LA DEMANDA</b>	
Incremento de la frecuencia de las líneas de autobuses metropolitanos	PROPUESTA 17

#### 6.2.4.- PROPUESTAS Y PROGRAMAS RELATIVOS AL TRÁFICO EN VEHÍCULO PRIVADO

<b>OPTIMIZACIÓN DE LAS ZONAS DE APARCAMIENTO</b>	
Señalización de zonas de aparcamiento disuasorio	PROPUESTA 18
Habilitación de nuevos aparcamientos park&walk	PROPUESTA 19
<b>ADAPTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA A LA DEMANDA DE MOVILIDAD</b>	
Actuaciones de peatonalización de tramos viarios	PROPUESTA 20
Acondicionamiento y reordenación del tráfico viario en la avenida de l'Albufera	PROPUESTA 21
Actuaciones viarias de carácter puntual	PROPUESTA 22
<b>CALMADO DEL TRÁFICO</b>	
Implantación de "Zonas 30"	PROPUESTA 23

6.2.5.- OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS	
<b>POTENCIACIÓN DEL DISFRUTE SOSTENIBLE DEL MEDIO AMBIENTE</b>	
Señalización y divulgación de rutas de senderismo y rutas cicloturistas en el P.N. de l'Albufera	PROPUESTA 24
<b>PLANIFICACIÓN TERRITORIAL COORDINADA CON LA MOVILIDAD</b>	
Modificación y/o adaptación del PGOU a las nuevas propuestas	PROPUESTA 25
Coordinación con Planes de Acción Territorial autonómicos	PROPUESTA 26
<b>COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE</b>	
Talleres de movilidad periódicos y otros instrumentos de promoción	PROPUESTA 27
Publicación de memorias anuales de movilidad	PROPUESTA 28
Revisión quinquenal del PMUS	PROPUESTA 29
Creación de una oficina de movilidad municipal	PROPUESTA 30
<b>INTRODUCCIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN</b>	
Creación de la aplicación móvil <i>MoviAlfàfar</i>	PROPUESTA 31
Sistemas de información de plazas libres	PROPUESTA 32
Car-pooling / Car-sharing	PROPUESTA 33

**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL**  
Potenciación de itinerarios peatonales

**PROPUESTA 1**

**MEJORA DE LAS COMUNICACIONES PEATONALES DEL BARRIO DE ORBA CON EL ÁREA COMERCIAL ANEXA – AVENIDA DE ORBA**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

El barri d'Orba constitue una de las áreas de mayor población residente dentro del municipio y la mejora de sus comunicaciones resulta esencial dentro de los objetivos del Plan.

Su ubicación, rodeada de los núcleos urbanos correspondientes a Benetusser y Massanassa y situado al Oeste de la línea de FFCC, requiere de actuaciones propias para mejorar las principales deficiencias que presenta la movilidad peatonal.

Hoy por hoy no existe una adecuada continuidad de itinerario entre el área comercial e industrial de Alfafar y el término próximo de Massanassa.

Las actuaciones propuestas consisten, en primer lugar, en dotar de continuidad a la acera que discurre junto a la carretera CV-412 desde el paso superior hasta la glorieta que se encuentra junto al cementerio municipal. En dicha glorieta se deben adoptar los pasos de peatones necesarios para proporcionar un cruce seguro que comunique con las aceras ya existentes ubicadas en la zona del área comercial Alfafar Parc y del Polígono Industrial de Massanassa tal y como puede observarse en la Ficha de Actuaciones Propuestas nº2.

Por otro lado, también se propone mejorar la comunicación a partir del paso inferior de la Avenida de Orba, dotándolo de continuidad hacia la glorieta que conecta con la Calle Pérez Llácer.

Se propone asimismo la ampliación de acera en la Avda de Orba e inclusión de alcorques y arbolado en el tramo comprendido entre la Avenida Camí Nou y el paso inferior por la margen Sur a costa de la eliminación del aparcamiento en cordón.

Con esta actuación se pretende conseguir la suficiente calidad y comodidad de itinerario peatonal como para constituir una alternativa de desplazamiento atractiva, dando continuidad peatonal al tramo que ya se inició con la urbanización de la Av de Orba desde la carretera CV-400, con el paso inferior del FFCC y a través de él con el área comercial y la pasarela de paso sobre la V-31.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO PLAZO

**LOCALIZACIÓN**



**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL**  
Potenciación de itinerarios peatonales

**ZPROPUESTA 2**

**MEJORA DE LAS COMUNICACIONES PEATONALES DEL BARRIO DE ORBA CON EL ÁREA COMERCIAL ANEXA – CARRETERA CV-412 Y ALFAFAR PARC**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

En la actualidad el Barrio de Orba no dispone de una conexión peatonal adecuada con la zona comercial e industrial. El itinerario para peatones existente que discurre adosado a la plataforma de la carretera CV-412 en el paso superior sobre el FF.CC. finaliza con su llegada al cementerio municipal, no disponiendo de continuidad hacia el este.

Bordeando el cementerio existe una acera pero sus dimensiones resultan claramente insuficientes y sin conexión con ningún paso de peatones de la glorieta anexa. Tal y como puede observarse en las imágenes que se adjuntan, algunos peatones caminan directamente por la calzada.

Por este motivo, se proponen dos actuaciones complementarias, por un lado, dotar de continuidad a la acera peatonal existente en el paso superior hasta su llegada a la glorieta situada junto al cementerio, donde se ejecutarían dos nuevos pasos peatonales y ciclistas en sus patas oeste y sur, hasta conectar el itinerario con el ejecutado recientemente con motivo de las obras de urbanización de los Sectores 1-A y 1-B (*Alfajar Parc*), y por otro lado, plantear una alternativa peatonal adicional por el norte.

El nuevo tramo de acera previsto en la margen norte de la CV-412, mantendría la disposición de la ya existente en el cruce sobre el FF.CC., implicando una ligera reducción del arcén en dicha vía, tal y como ocurre actualmente en el tramo que ya cuenta con acera.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO PLAZO

**SITUACIÓN ACTUAL**



**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



- LEYENDA**
- ACERA PEATONAL EXISTENTE
  - ACERA PEATONAL DE NUEVA CONSTRUCCIÓN
  - CARRIL/ACERA BICI DE NUEVA CONSTRUCCIÓN



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL**  
Potenciación de itinerarios peatonales

**PROPUESTA 3**

**ACONDICIONAMIENTO DE ACERAS EN ENTORNOS DE CONCENTRACIÓN DE SERVICIOS Y COMERCIOS – AVENIDA DE L'ALBUFERA**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

La avenida de la Albufera constituye una de las zonas de mayor actividad comercial y de servicios del municipio con un marcado carácter de barrio en comparación con la concentración de oferta comercial del entorno de la Avenida Alcalde José Puertes.

La proximidad de las áreas peatonalizadas del entorno del Ayuntamiento y de la Mare de Déu del Do, la sitúan en una ubicación idónea para propiciar los desplazamientos a pie y en un entorno de paseo, restauración y compras más atractivo.

Para ello se propone mejorar la comunicación y el espacio peatonal ampliando aceras mediante la reordenación del estacionamiento para vehículos y la redistribución del ancho de calzada actual, aumentando asimismo la seguridad y visibilidad de los cruces con la incorporación de "orejas" en las aceras.

Dado que la Avda. de la Albufera constituye el límite de término y linde con Sedaví, las actuaciones deberán desarrollarse mediante el correspondiente estudio de soluciones y la necesaria coordinación entre Administraciones.

Se propone asimismo que la comunicación desde el área ya peatonalizada del Ayuntamiento, de la Iglesia y del Mercado Municipal se realice a través de la conversión en vía de tráfico mixto de la calle Dr. José María Julián.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO PLAZO

**LOCALIZACIÓN**



**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL**  
Potenciación de itinerarios peatonales

**PROPUESTA 4**  
**CREACIÓN DE ITINERARIOS PEATONALES ENTRE LOS PRINCIPALES FOCOS DE ATRACCIÓN-GENERACIÓN DE VIAJES**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

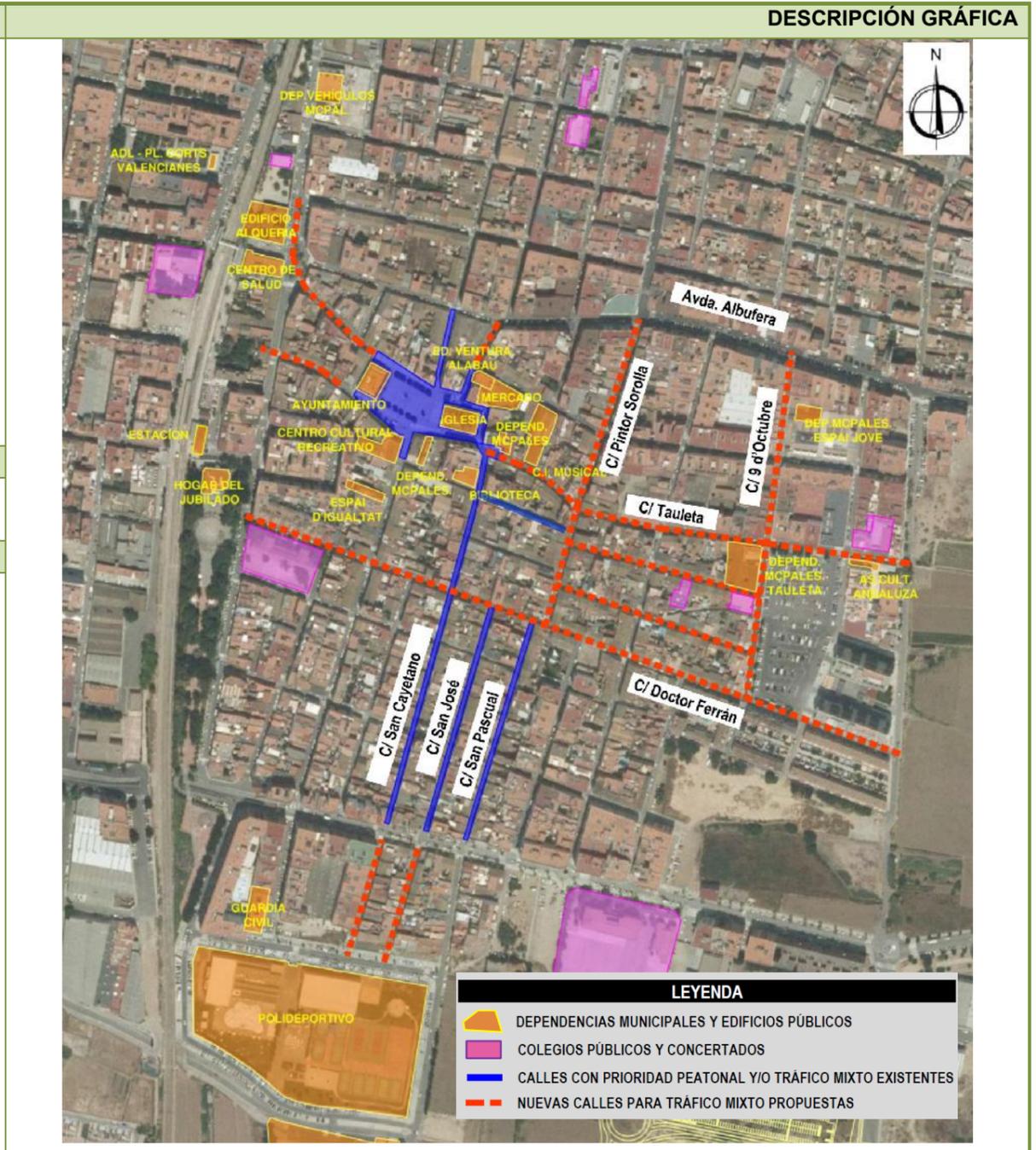
Tomando como punto de partida las calles ya habilitadas con prioridad peatonal (C/ San Cayetano, C/ San José o C/ San Pascual), se propone analizar las alternativas existentes para dotarlas de continuidad hacia el sur en dirección al polideportivo municipal y hacia el norte en dirección a la Avenida de l'Albufera, creando así una conexión transversal entre ambas zonas.

Asimismo se propone potenciar los viales de tráfico mixto (compartido entre peatones y vehículos pero con prioridad peatonal) extendiendo la red viaria de este tipo a todos los espacios de interés para los ciudadanos (centros administrativos, deportivos, sanitarios y culturales).

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO-MEDIO PLAZO

**ACTUACIONES SIMILARES YA EJECUTADAS EN EL NÚCLEO URBANO**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL**  
Potenciación de itinerarios peatonales

**PROPUESTA 5**

**MEDIDAS DE GUIADO AL PEATÓN DESDE LAS ZONAS DE APARCAMIENTO**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

La actuación propuesta consiste en la instalación de paneles de información y guiado al peatón desde zonas de aparcamiento existentes o propuestas.

La información a representar en dichos paneles se apoyaría en un callejero urbano del entorno, recogiendo, entre otros aspectos:

- ubicación del punto de información ("USTED ESTÁ AQUÍ")
- ubicación sobre el mapa de los principales destinos potenciales: ayuntamiento, centro de salud, colegios e institutos, mercados, zonas comerciales, otros servicios municipales, etc.
- posibilidad de intercambio y descarga de información (ubicaciones, recorridos, etc.) mediante smartphones u otros dispositivos (a través de lectura de códigos QR, aplicaciones móviles, etc.)

En función del tamaño de las zonas de estacionamiento y de su ubicación con respecto al entramado urbano de su entorno, se podrán instalar uno o varios paneles de información.

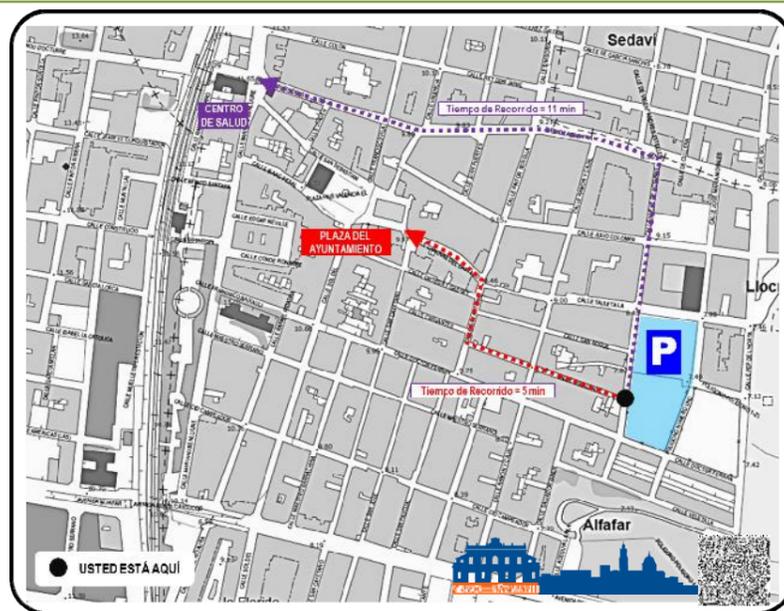
Las áreas de estacionamiento habilitadas pretenden dar cobertura a la mayor parte del núcleo urbano de modo que se favorezcan los desplazamientos a pie. El uso indefinido como área de estacionamiento de las parcelas municipales puede requerir en algún caso de la modificación puntual del PGOU a nivel de ordenación pormenorizada.

En el caso de la zona de equipamiento dotacional constituida por la plaza junto a la C/Tauleta, el proyecto correspondiente deberá maximizar las plazas de aparcamiento dando preponderancia al aparcamiento en superficie frente al subterráneo, todo ello de forma armonizada con el equipamiento a desarrollar.

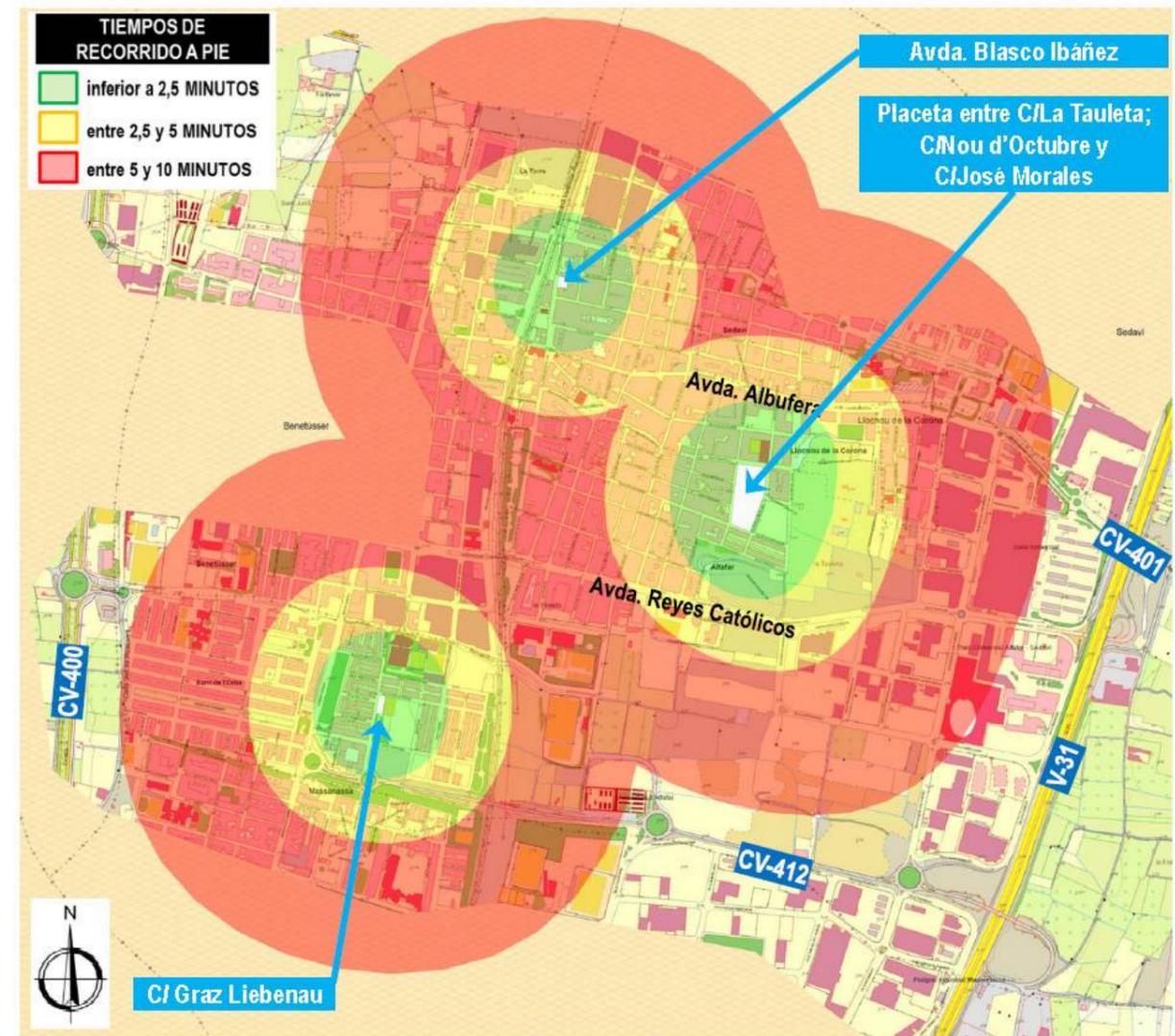
**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**LOCALIZACIÓN**



*NOTA: el uso provisional como aparcamiento de las áreas reflejadas en la figura adjunta requiere, a instancias del propio Ayuntamiento, de la modificación de la ordenación pormenorizada para que dicho uso resulte compatible con el planeamiento vigente*

**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL**  
**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA**  
 Permeabilización peatonal-ciclista del territorio

**PROPUESTA 6 (ficha 1 de 3)**  
**CONEXIÓN PEATONAL-CICLISTA ENTRE CV-400 Y P.N. DE L'ALBUFERA**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

La propuesta contempla la creación de un itinerario ciclista que, discurriendo a través del T.M. de Alfafar, conecte el carril bici ya existente en la CV-400 con el P.N. de l'Albufera. El recorrido propuesto enlazaría también al este de la V-31 con el denominado ANILLO VERDE METROPOLITANO (Tramo 1: Pinedo-Sedaví) previsto por la Conselleria d'Infraestructures, Territori y Medi Ambient (CITMA).

- en un primer tramo desde la CV-400, el itinerario aprovecharía el carril bici ya existente en la Avenida de Orba situado entre la CV-400 y la Avenida del Camí Nou o de Torrente (según el T.M).
- en la prolongación de la Avenida de Orba hasta llegar al polideportivo, incluyendo al paso inferior existente bajo el FF.CC., se prevé implantar una solución tipo ciclo-calle, en la que los ciclistas y vehículos comparten la calzada, dotando a la vía de la correspondiente señalización vertical y horizontal.
- Con idéntica configuración de ciclo-calle quedaría el tramo de vial que con dirección Norte-Sur, conecta la Avenida de Orba con el Cementerio Municipal. La ciclo-calle rodearía al Cementerio por sus fachadas oeste y sur hasta llegar a la glorieta existente en la CV-412.
- En la pata oeste de la glorieta existente se habilitará un paso peatonal-ciclista para de esta forma dotar de continuidad al nuevo itinerario hasta conectarlo con la red de carriles bici ejecutada con motivo de la urbanización de la zona comercial de Alfafar Parc (junto a IKEA).
- La red de carriles bici existente en el entorno de Alfafar Parc permitirá llegar hasta el cruce de la C/ Pérez Llácer con la C/ Alcalde José Puertes. En el tramo de la C/ Pérez Llácer comprendido entre dicho cruce y la autovía V-31 se habilitará un nuevo tramo de carril bici
- El tramo anterior de carril bici, junto con una acera peatonal adosada, cruzarán la autovía V-31 mediante una pasarela de nueva construcción, conectando así el itinerario con el Camino Viejo de Ruzafa, al este de la autovía.
- Llegados a este punto, el nuevo itinerario peatonal-ciclista se bifurcará en dos ramas: la primera de ellas, con dirección norte, buscará la conexión con el mencionado Anillo Verde Metropolitano previsto por la CITMA; la segunda, con dirección sur, se adosará al Camí de la Sèquia de la Mànega, Camí del Rabisanxo, Camí del Rec del Diputat y por último a la carretera CV-401, para finalmente confluir en la intersección de ésta con la CV-500, y conectar con el carril bici existente en esta última. En todos los casos, las secciones tipo adoptadas serán análogas a las previstas en el Anillo Verde Metropolitano, dando así homogeneidad a los recorridos. Para que los itinerarios sean realmente atractivos y sean utilizados en todas las estaciones del año, deben contar necesariamente con arbolado, con orientación y especies pensadas para que sean capaces de ofrecer sombra a las sendas en los meses estivales, así como bancos y zonas especialmente diseñadas para el descanso.
- La glorieta existente en la CV-500 deberá dotarse de los correspondientes pasos ciclistas debidamente señalizados.

En resumen, el itinerario dispondrá de, aproximadamente: 1,58 km de carril bici existente, 1.02 km de nuevos tramos de ciclo-calle, 2,975 km de carril bici de nueva construcción (adosado a la CV-401); 6,5 km de carril bici + senda peatonal de nueva construcción.

El diseño y concepción del itinerario deberá coordinarse y consensuarse con todos los agentes implicados en función de las zonas atravesadas (Ministerio de Fomento, CITMA, P.N. de l'Albufera, etc.)

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

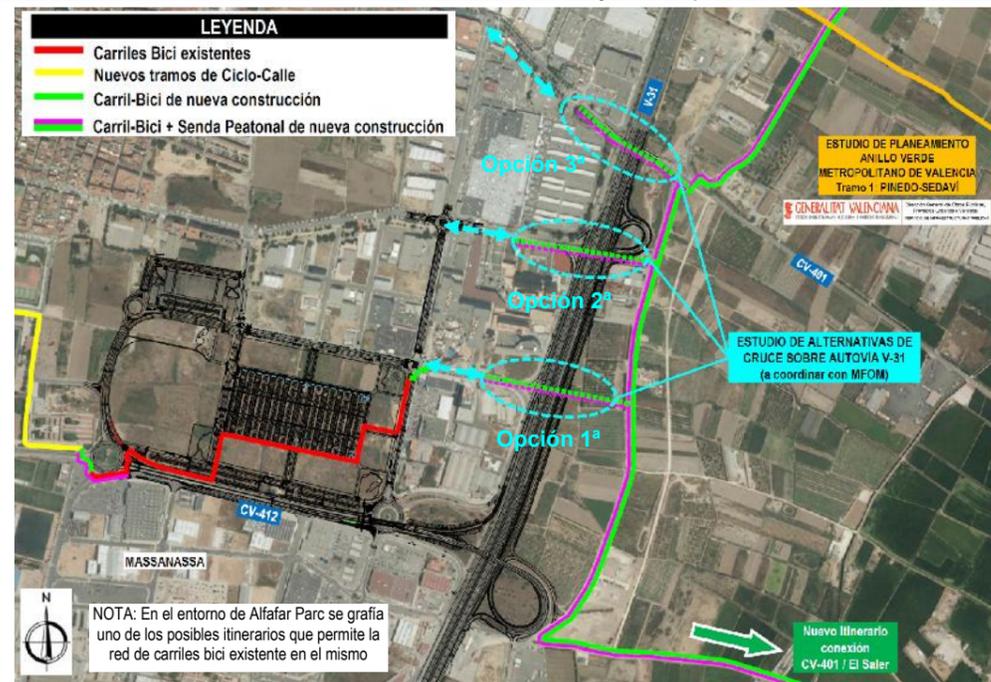
CORTO Y MEDIO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA (1 de 3)**

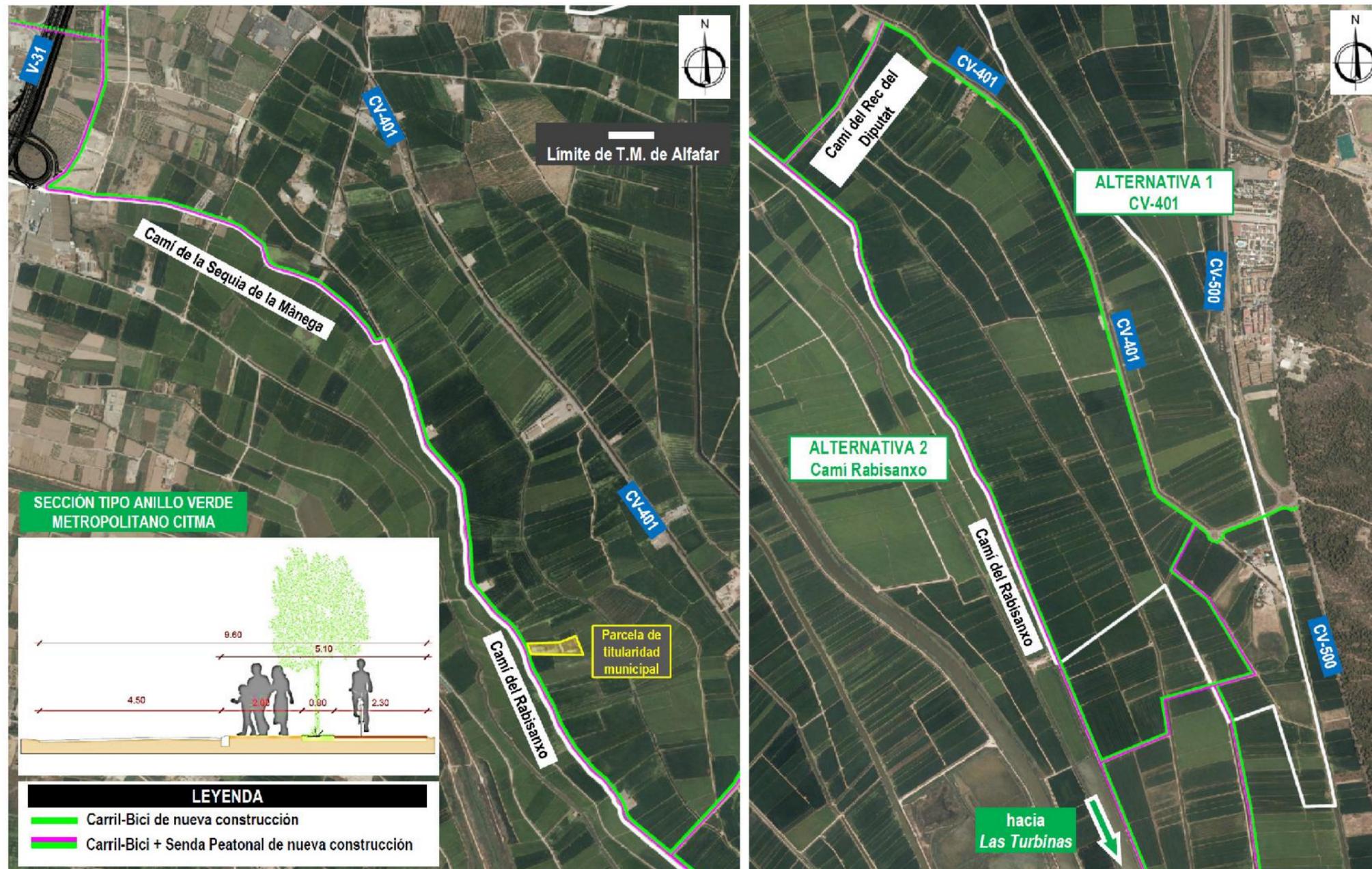
Carril bici existente en Avenida de Orba y nuevo tramo de Ciclo-Calle hasta glorieta existente en CV-412



Carril-bici existente en Alfafar Parc hasta C/ Pérez Llácer y nueva pasarela de cruce sobre la V-31



Nuevo itinerario ciclista-peatonal en P.N. de l'Albufera – Conexión con CV-500



PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL  
 PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA  
 Permeabilización peatonal-ciclista del territorio

PROPUESTA 6 (ficha 3 de 3)

CONEXIÓN PEATONAL-CICLISTA ENTRE CV-400 Y P.N. DE L'ALBUFERA

DESCRIPCIÓN GRÁFICA (3 de 3)

Nuevo itinerario ciclista-peatonal en P.N. de l'Albufera – Coordinación con ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA – HORTA SUD. TRAMO 1: PINEDO-SEDAVÍ



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL  
PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA  
Permeabilización peatonal-ciclista del territorio**

**PROPUESTA 7 (Ficha 1 de 2)**

**SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA DE FF.CC. VALENCIA-ALICANTE**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

La presente propuesta contempla el soterramiento de la línea de FF.CC. Valencia-Alicante, lo que permitirá suprimir el efecto barrera que actualmente genera el corredor ferroviario.

Esta actuación lograría liberar un espacio primordial para los objetivos de una movilidad sostenible, generando espacios ajardinados accesibles a los modos a pie y en bicicleta, uniendo así toda la conurbación urbana sur del área metropolitana de Valencia a la vez que liberaría de barreras la comunicación entre ambos márgenes, actualmente ceñidas a los cruces a distinto nivel (paso superior y pasos inferiores).

Por sus características y requisitos técnicos, el soterramiento se haría extensivo a los tramos anterior y posterior localizados en los TT.MM. colindantes al norte y al sur de Alfafar, por lo que podría generarse un corredor verde con un potencial innegable desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

Además de los condicionantes técnicos inherentes a este tipo de actuaciones, es importante considerar las implicaciones presupuestarias y administrativas de una obra de esta magnitud. Por este motivo, el Ayuntamiento de Alfafar ha contado desde esta fase inicial con asesoramiento especializado en la materia, analizándose entre otras cuestiones las posibilidades de financiación de la actuación.

La propuesta aquí descrita requiere de una importante labor de coordinación, consenso y cooperación con los municipios colindantes que también son atravesados por el corredor del FF.CC. y que por su ubicación contigua al tramo concreto de Alfafar-Benetusser, deben necesariamente ser tratados de forma conjunta.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

LARGO PLAZO

**SITUACIÓN ACTUAL**



Vista Sentido Sur



Vista Sentido Norte

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA (1 de 2)**



PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL  
 PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA  
 Permeabilización peatonal-ciclista del territorio

PROPUESTA 7 (Ficha 2 de 2)

SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA DE FF.CC. VALENCIA-ALICANTE

DESCRIPCIÓN GRÁFICA (2 de 2)



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL**  
Plan de Accesibilidad para PMR's

**PROPUESTA 8** (ficha 1 de 2)

**PLAN DE ACCESIBILIDAD y RED DE ITINERARIOS ACCESIBLES**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

La actuación propuesta consiste en la creación de una red de itinerarios que comuniquen los principales focos municipales de atracción-generación de viajes a pie, de tal forma que a lo largo de dichos itinerarios quede garantizada en todo momento la accesibilidad para personas con movilidad reducida o sectores específicos de la población como ancianos, carritos de bebé, etc. Las actuaciones complementan la rehabilitación prevista para los edificios de Tauleta y L'Alquería y se enmarcan junto con ellos en el programa de necesidades del DUSI (Estrategias para el Desarrollo Urbano Sostenible Integrado 2014-2020) y la RIU (Red de Iniciativas Urbanas)

Los criterios básicos adoptados en la propuesta de red de itinerarios accesibles pueden sintetizarse en los enumerados seguidamente:

- Conectar los principales edificios de carácter social (ayuntamiento, centro de salud, estación, centros sociales, polideportivo, ...), especialmente los edificios de L'Alquería y Tauleta con actuaciones de rehabilitación previstas.
- Mejorar la conectividad del Barrio de Orba con todos los nodos anteriores, y por consiguiente con el centro urbano
- Garantizar la accesibilidad de los recorridos hacia la zona comercial, también desde el Barrio de Orba
- Garantizar la accesibilidad a las principales zonas de concentración de comercios dentro del núcleo urbano (Avda. Dr. Gómez Ferrer, Avda. Albufera, etc.)
- Mejorar y homogeneizar las condiciones de accesibilidad de la Avda. Alcalde José Puertes,
- Con carácter general, se ha procurado definir una red suficientemente mallada a lo largo y ancho del núcleo urbano, y no de carácter lineal.

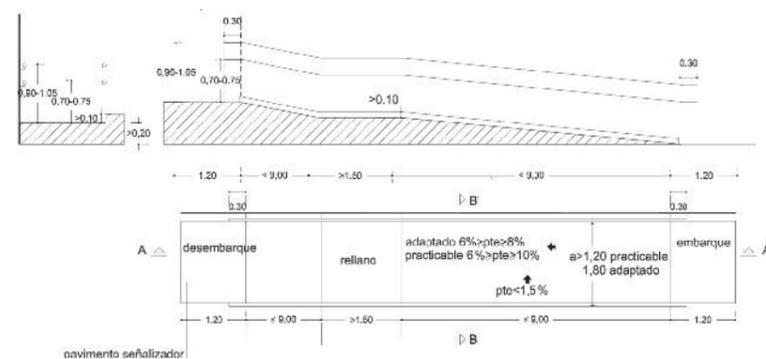
En ausencia de normativa municipal específica al respecto, se proponen como referencia los criterios establecidos a nivel autonómico, en la *Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano*, y a nivel estatal, en la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*.

Las actuaciones aquí referidas complementan y se ven complementadas por el Plan de Accesibilidad redactado en el año 2008 por el Área de Accesibilidad Integral de la Fundación CEDAT.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

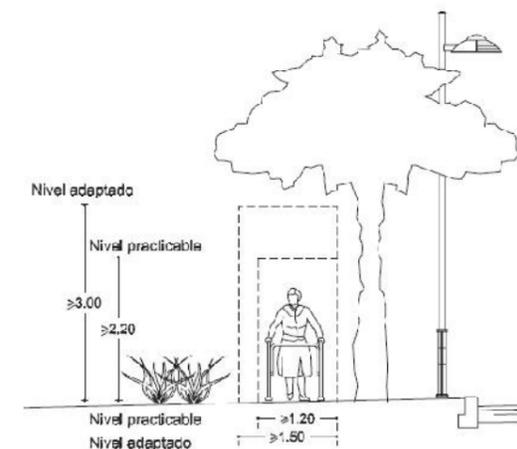
CORTO PLAZO

**CRITERIOS BÁSICOS DE DISEÑO (2 de 2)**

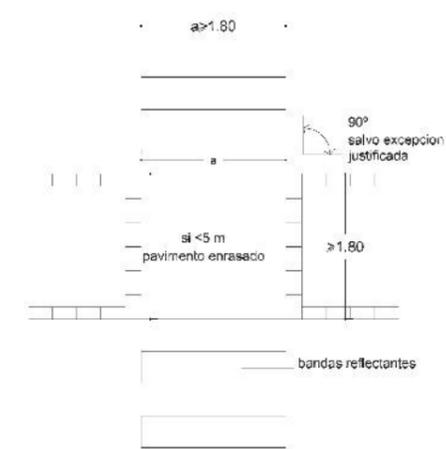


Rampas

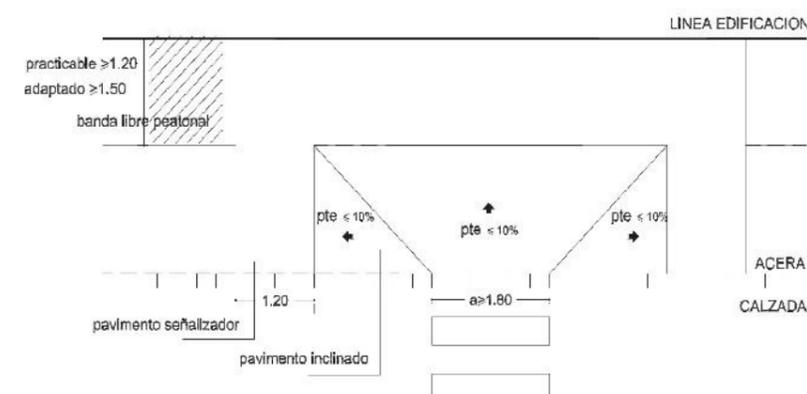
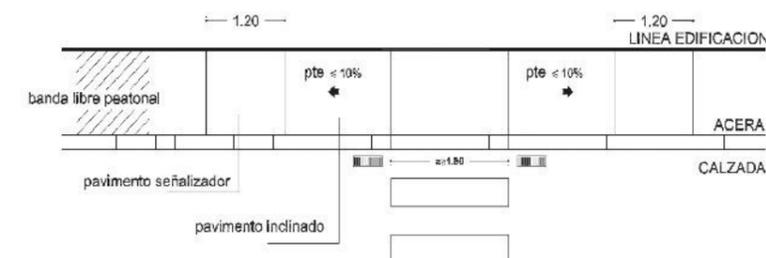
**CRITERIOS BÁSICOS DE DISEÑO (1 de 2)**



Banda libre peatonal



Paso peatonal en calzada



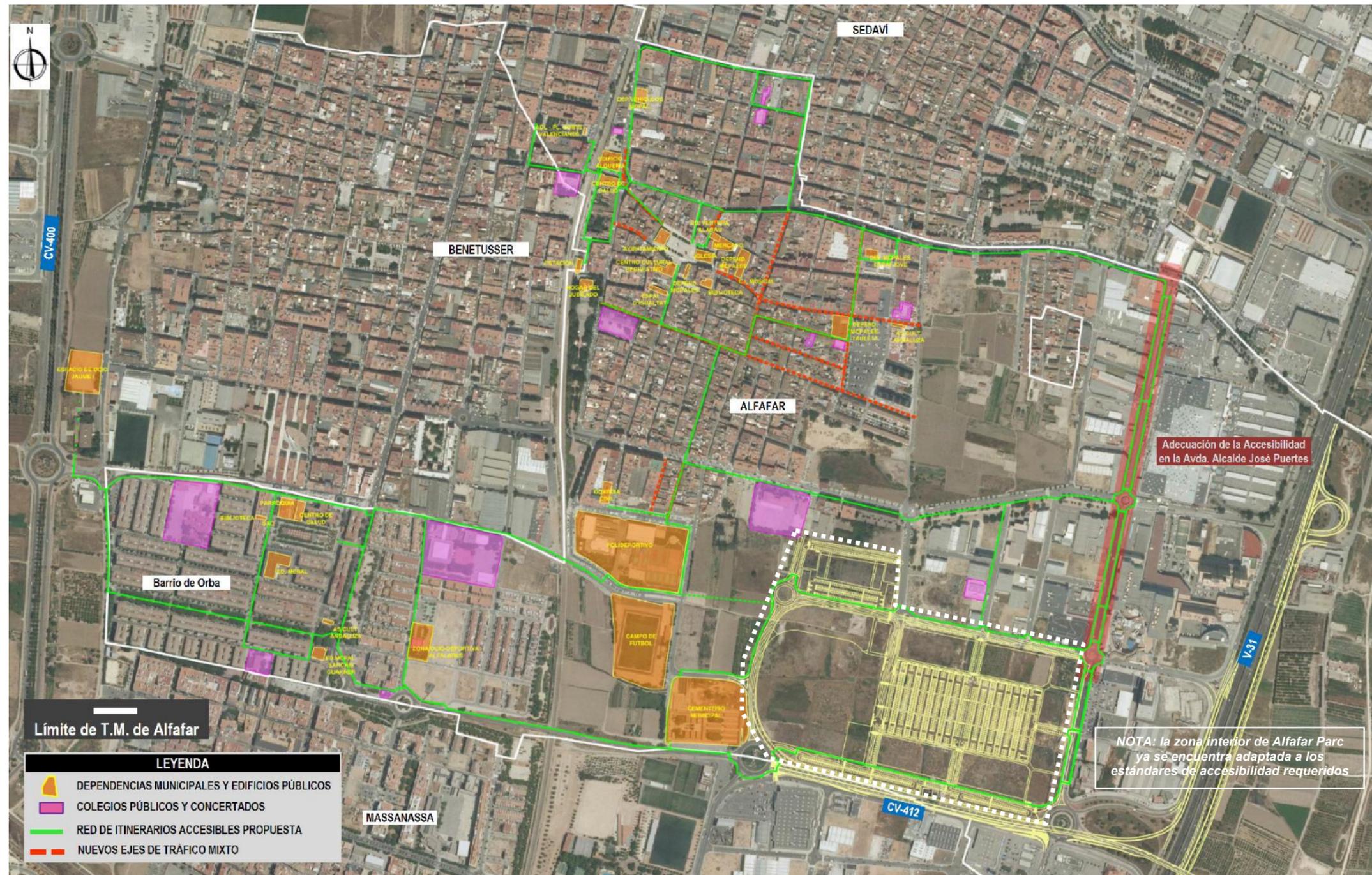
Vados peatonales

**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL**  
Plan de Accesibilidad para PMR's

**PROPUESTA 8** (ficha 2 de 2)

**PLAN DE ACCESIBILIDAD y RED DE ITINERARIOS ACCESIBLES**

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



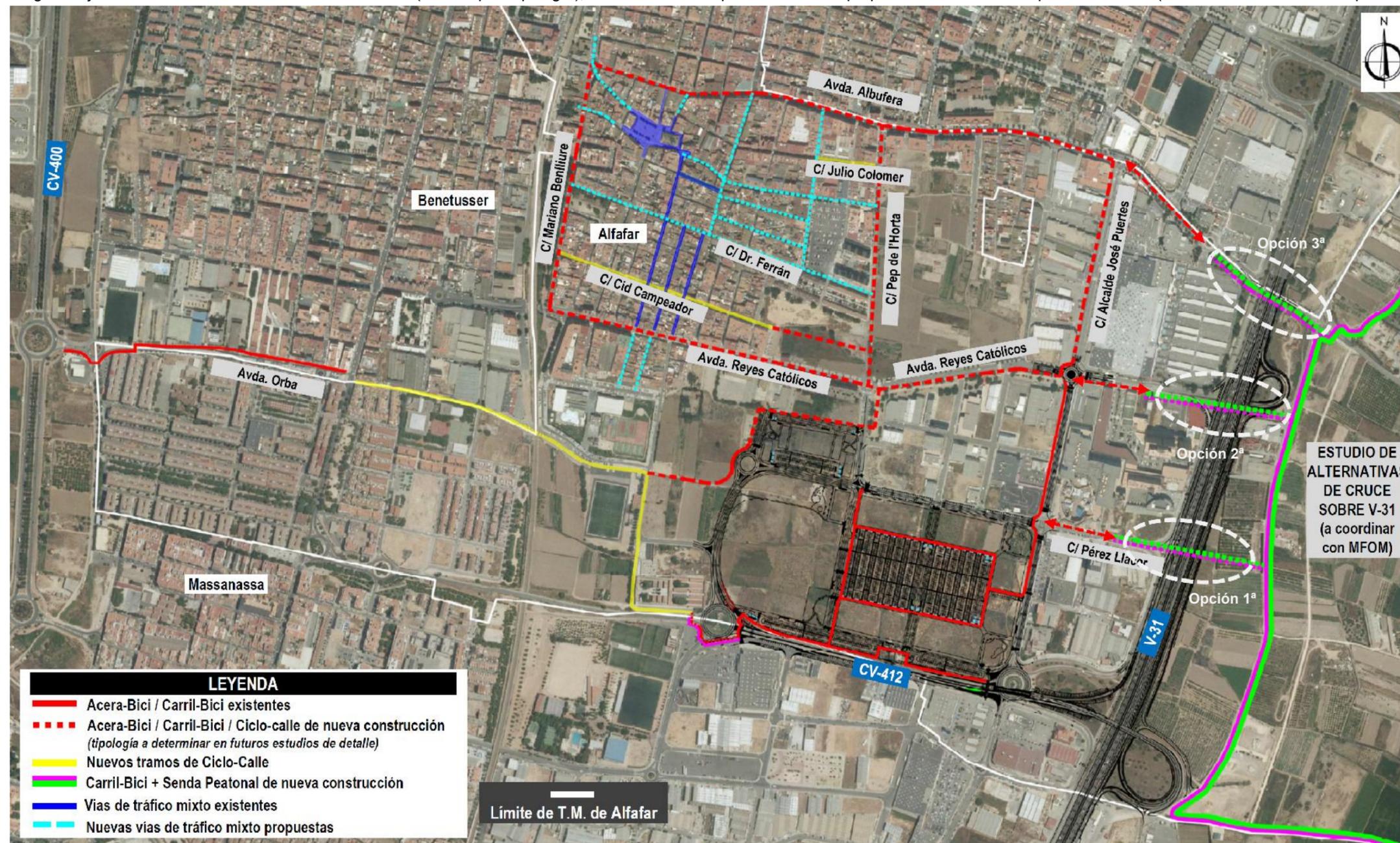
**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA**  
Creación de una infraestructura ciclista adecuada

**PROPUESTA 9**

**MALLADO DE LA RED DE ITINERARIOS CICLISTAS Y CARRILES-BICI**

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**

En la figura adjunta se muestra la red de itinerarios ciclistas (de cualquier tipología), resultante de la implantación de las propuestas incluidas en el presente PMUS (ver fichas de detalle correspondientes)



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA**

**Creación de una infraestructura ciclista adecuada**

**PROPUESTA 10**

**SEÑALIZACIÓN DE ITINERARIOS CICLISTAS**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

Las mejoras en la red de itinerarios ciclistas deben venir acompañada de una adecuada señalización de los mismos. Dicha señalización tiene como objetivos, entre otros, los que se enumeran seguidamente:

- en itinerarios compartidos, la señalización vertical y horizontal debe garantizar la convivencia segura de los modos de transporte, advirtiendo a los vehículos motorizados de la posible presencia de ciclistas. Para ello se propone recurrir a dispositivos de señalización y marcas viales habitualmente utilizados en este tipo de vías, adjuntándose debajo algunos ejemplos representativos.
- la señalización debe además orientar al ciclista e informarle de posibles destinos a través de los carriles-bici e itinerarios habilitados (señalización informativa)

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO Y MEDIO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA**  
**Creación de una infraestructura ciclista adecuada**  
**PROPUESTAS Y PROGRAMAS RELATIVOS AL TRÁFICO EN VEHÍCULO PRIVADO**  
**Calmando del Tráfico**

**PROPUESTAS 11 y 23**

**IMPLANTACIÓN DE CALLES CON PRIORIDAD CICLISTA O CICLO-CALLES**  
**IMPLANTACIÓN DE ZONAS 30**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

La actuación propuesta consiste en el desarrollo de un circuito de ciclo-calles o calles con prioridad ciclista atravesando el núcleo urbano de este a oeste y viceversa.

El concepto de ciclo-calle basa su funcionamiento en que bicicleta y vehículo motorizado comparten la misma calzada de circulación, contando el primero con prioridad sobre el segundo, y limitando la velocidad máxima a 30 km/h (de ahí que en ocasiones se hable de "Zonas 30").

La señalización horizontal avisa a los vehículos motorizados de que circulan por una vía compartida con ciclistas, y guía la circulación de éstos para que se produzca por el centro de la calzada. Adicionalmente, se instala señalización vertical indicativa.

Las ciclo-calles vendrán a añadirse a las calles de tráfico mixto que también permiten el tránsito de bicicletas a velocidad reducida.

Con esta actuación se pretende incrementar la oferta de vías aptas para su uso por ciclistas de modo que se incremente su peso (actualmente muy reducido), entre los diferentes modos de desplazamiento.

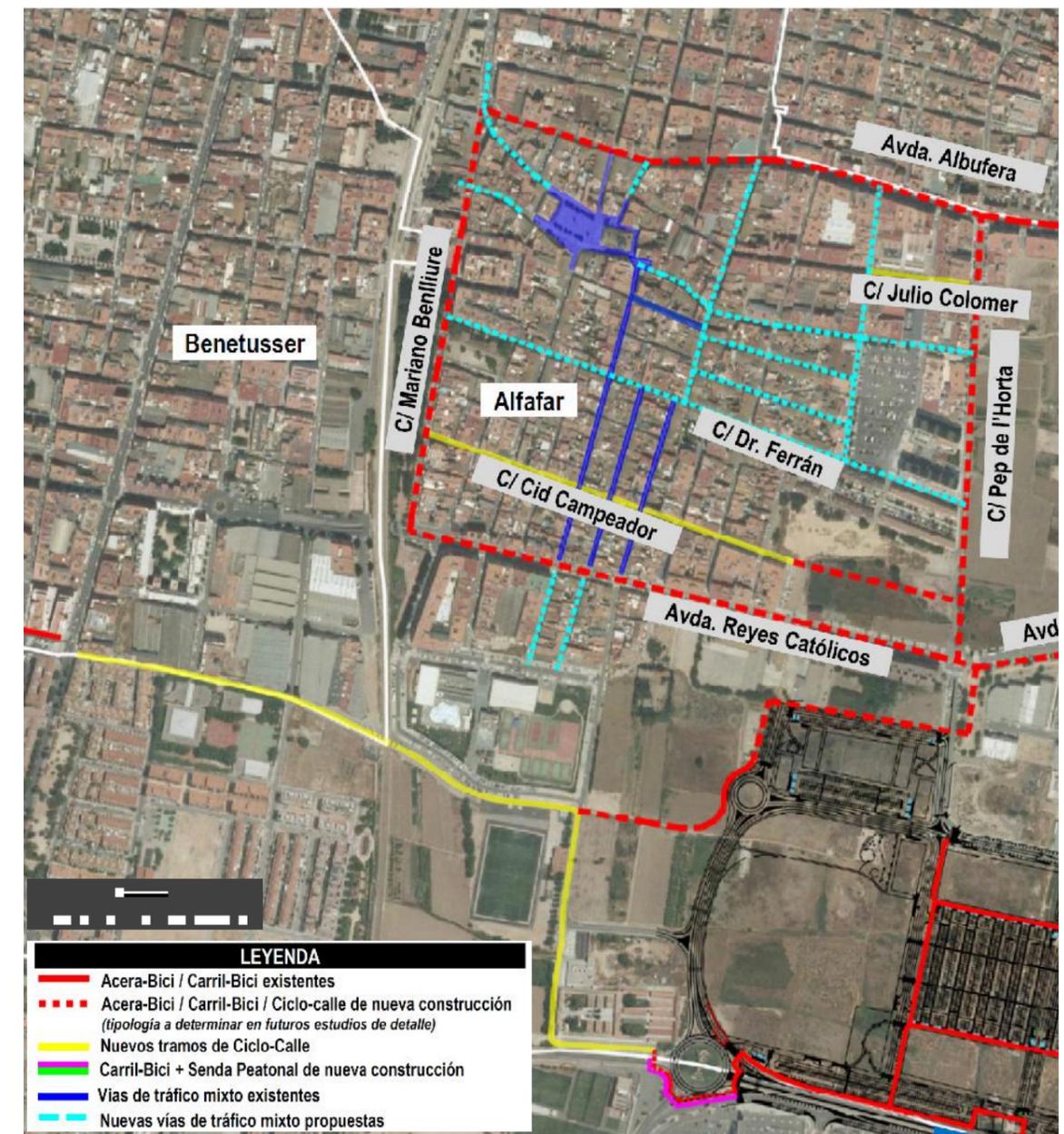
**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO Y MEDIO PLAZO

**SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL**



**LOCALIZACIÓN**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA**  
Potenciación del uso de la bicicleta

**PROPUESTA 12**

**IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICO**  
POTENCIALMENTE COMPATIBLE CON EL DE LOS MUNICIPIOS ANEXOS

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

La implantación de un sistema de alquiler de bicicletas públicas, junto con las mejoras en la red ciclista previstas, supondría un impulso al uso de la bicicleta en el municipio.

Este efecto se vería potenciado si además dicho sistema resultase compatible con los que progresivamente se desarrollasen en los municipios colindantes, como ya ocurre en algunos municipios del área metropolitana de Valencia (entre ellos Catarroja con su sistema *Catarroja*, o el sistema "multimunicipio" conocido como *Hortasudenbici*).

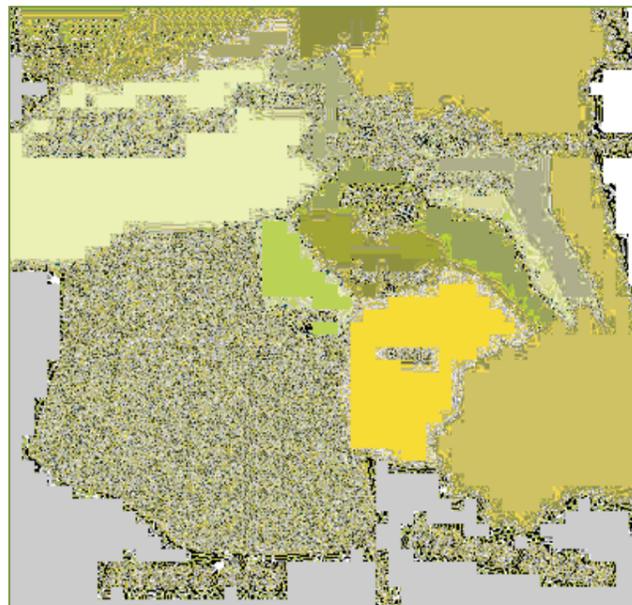
Con carácter general, y teniendo en cuenta el nº de habitantes del municipio de Alfafar, la "Guía Metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España" (Instituto IDAE – Ministerio de Industria, Turismo y Comercio – año 2007), establece como posibles ubicaciones genéricas para los puntos de recogida y entrega de bicicletas las siguientes: ayuntamiento, estación de FF.CC., paradas de autobús, zonas comerciales, polígonos industriales, centros cívicos-sociales y polideportivos.

La implantación de este tipo de sistemas requiere asimismo del desarrollo de un marco jurídico específico, siendo deseable que dicho desarrollo se aborde de forma coordinada y consensuada entre los diferentes municipios del entorno evitando, en la medida de lo posible, múltiples sistemas aislados e inconexos.

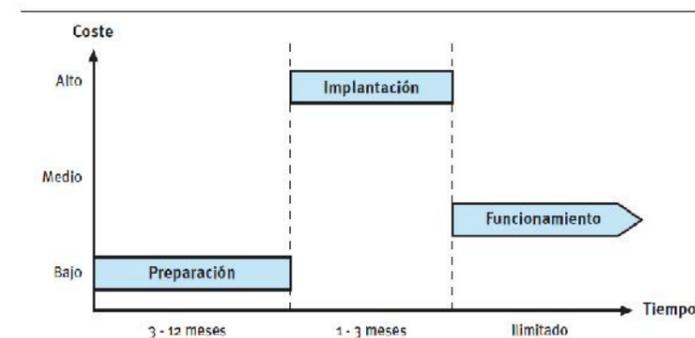
da

MEDIO PLAZO

**LOCALIZACIÓN**



**REFERENCIAS**



Calendario y coste de las fases de un sistema de bicicletas públicas.

Fuente: Guía Metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España" (Instituto IDAE)



Ejemplos del sistema de bicicletas públicas de Valencia



Ejemplos del sistema de bicicletas públicas de Paterna (Izqda.) y Godella (dcha.)

**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA**  
Potenciación del uso de la bicicleta

**PROPUESTA 13**

**INSTALACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS PARTICULARES**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

Como complemento a la implantación de un sistema de alquiler de bicicletas públicas, se propone instalar aparcamientos destinados a bicicletas privadas, entre otras, en las siguientes ubicaciones:

- inmediaciones de edificios e instalaciones de carácter público (ayuntamiento, centro de salud, colegios e institutos, centros socio-culturales, parques y jardines, etc.)
- parkings públicos existentes, tanto los ubicados dentro de la trama urbana como en los aparcamientos de los establecimientos del área comercial que se desarrolla junto a la autovía V-31
- zonas privadas de uso común en complejos residenciales que aún no dispongan de este tipo de instalaciones
- posibles zonas de descanso, miradores o centros de interpretación de la naturaleza que en coordinación con la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medioambiente, puedan implantarse en el recorrido previsto en el presente PMUS en el ámbito del Parque Natural de l'Albufera.

En todos los casos, la localización de los puntos de estacionamiento deberá disponer de un fácil acceso a la red de itinerarios ciclistas o en su defecto, a la red viaria general.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



Diferentes sistemas de aparcamiento de bicicletas

**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA**  
Permeabilización ciclista del territorio

**PROPUESTA 14**

**ADECUACIÓN DE LOS PASOS A DISTINTO NIVEL EXISTENTES EN EL FF.CC. PARA EL TRÁNSITO SEGURO DE CICLISTAS**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

El soterramiento del ferrocarril, supondría la permeabilización transversal del territorio actualmente fragmentado por dicho corredor, sin embargo, la complejidad administrativa, técnica y presupuestaria de esta actuación sólo permite pensar en ella a largo plazo. Hasta entonces, se propone mejorar los pasos a distinto nivel existentes en el T.M. de Alfafar para el tránsito seguro de ciclistas teniendo en cuenta que las secciones de los pasos existentes, no disponen de suficiente anchura como para albergar un carril bici exclusivamente destinado a ciclistas, ni tampoco para integrar a éstos en las ya de por sí reducidas aceras peatonales.

Por consiguiente, además de la conversión en ciclo calle del paso inferior de la Avda. de Orba con señalización vertical y horizontal específica, se propone dotar a las calzadas de los pasos inferiores de dispositivos para el calmado del tráfico que resulten poco agresivos para el ciclista como pueden ser el pintado de bandas transversales o la instalación de resaltos sobre las mismas, así como la colocación de señales informativas de calzada compartida ciclista-vehículo.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



Secciones de los pasos inferiores existentes



Ejemplos de dispositivos de calmado del tráfico (izquierda) y señalización de calzada compartida (derecha)

**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO**  
Potenciación de la intermodalidad

**PROPUESTA 15**

**IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE BILLETE ÚNICO**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

Siguiendo el testigo de una de las propuestas recogidas en el PMUS de la ciudad de Valencia, se propone analizar las posibilidades de simplificación y unificación del sistema tarifario dentro del Área Metropolitana, de manera que éste sea percibido y utilizado como unitario por parte de los usuarios de la red de transporte colectivo.

En el caso concreto del municipio de Alfafar, esta propuesta permitiría disponer de un sistema tarifario unificado que, en el ámbito del área metropolitana de Valencia, permitiese hacer uso del FF.CC. de Cercanías de RENFE y los autobuses metropolitanos (METROBUS), y mediante las conexiones intermodales correspondientes, de la red de metro de FGV o la red de autobuses de la EMT.

La Agencia Valenciana de Movilidad ya dispone de los denominados "Títulos de Coordinación" como son el *Abono Transporte*, *Abono Transporte Jove* o el *Bono Transbordo*, entre otros, e incluso el denominado *Bono Transbordo Mislata*, específico para dicho municipio y que integra EMT, línea 150 de METROBUS y METRORBITAL). Los primeros pueden llegar a integrar para múltiples zonas tarifarias los viajes en Metro, Tranvía, EMT y METROBUS, pero ninguno de ellos hace lo propio, por ejemplo, con la red de cercanías de RENFE, de suma importancia en el caso de Alfafar y otros municipios de l'Horta Sud, en ausencia de EMT, Metro o Tranvía.

A pesar de la complejidad administrativa que puede conllevar este tipo de medidas, su puesta en práctica multiplicaría las ventajas que el uso del transporte público proporciona actualmente a la población.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

MEDIO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO**  
Potenciación de la intermodalidad

**PROPUESTA 16**

**SEÑALIZACIÓN DE CONEXIONES INTERMODALES**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

En el marco de las propuestas que tienen como objetivo potenciar la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte, una parte importante del éxito de las mismas vendrá dado por la adecuada señalización de las conexiones intermodales existentes o futuras.

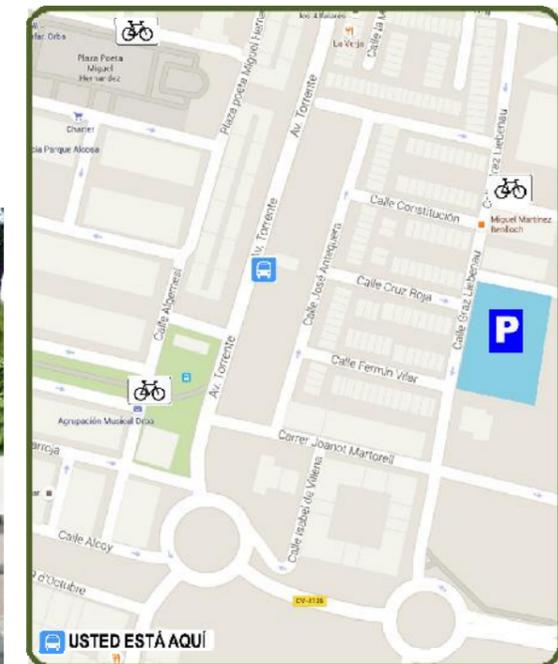
Para ello se propone instalar en todas las paradas de autobús, en la Estación de FF.CC así como en las futuras estaciones de alquiler de bicicletas, paneles indicativos que representen sobre un callejero municipal la ubicación de todos estos elementos, así como los principales puntos de interés municipal, facilitando así guiar al usuario en sus posibles desplazamientos intermodales.

La instalación de los nuevos paneles podría realizarse aprovechando las superficies existentes en las actuales marquesinas (en el caso de las paradas de bus) o en los tabloneros de la estación de FF.CC.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

MEDIO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

Adaptación de la oferta de transporte público a la demanda

**PROPUESTA 17**

**INCREMENTO DE LA FRECUENCIA DE LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES METROPOLITANOS**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

Frente la opinión mayoritariamente favorable que suscita el servicio de cercanías de RENFE entre los usuarios, se ha detectado cierta disconformidad entre los clientes de las líneas de autobuses metropolitanos que discurren por el T.M. de Alfafar, en especial en lo que respecta a las frecuencias de paso de las mismas y los tiempos de espera asociados.

Por este motivo, entre las propuestas del presente PMUS se incluye la de instar al Ayuntamiento a que inicie las actuaciones para solicitar ese incremento de frecuencias al organismo responsable último de la gestión de dicho servicio.

Las frecuencias actuales oscilan entre los 12-20 minutos de la línea 180, los 30-60 minutos de la línea 183, y los 60-120 minutos de las líneas 181 y 182.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO Y MEDIO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS RELATIVOS AL TRÁFICO EN VEHÍCULO PRIVADO**

Optimización de las zonas de aparcamiento

**PROPUESTA 18**

**SEÑALIZACIÓN DE ZONAS DE APARCAMIENTO DISUASORIO**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

Aprovechando las nuevas tecnologías de la información (ver propuesta 33), se propone instalar en las principales vías del municipio paneles informativos que informen tanto de la localización de aparcamientos próximos como del nº de plazas libres existentes en cada uno de ellos.

Con esta medida se pretende reducir el tráfico de agitación asociado a la búsqueda de aparcamiento, que afecta negativamente a la circulación e incrementa además las emisiones contaminantes en un entorno sensible como el del núcleo urbano.

Inicialmente se propone disponer de este tipo de paneles de señalización tanto en la Avenida de la Albufera como en la Avenida Reyes Católicos (en ambos sentidos de circulación), pudiendo extender su implantación a posteriori a otros ejes viarios de menor rango.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

MEDIO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS RELATIVOS AL TRÁFICO EN VEHÍCULO PRIVADO**

Optimización de las zonas de aparcamiento

**PROPUESTA 19**

**HABILITACION DE NUEVOS APARCAMIENTOS DISUASORIOS PARK&WALK**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

El Ayuntamiento de Alfafar ha acondicionado en los últimos años ciertas áreas de aparcamiento que han contribuido a disminuir el tráfico de agitación generado en la búsqueda de estacionamiento. En la ficha nº5 pueden observarse los tiempos de recorrido a pie resultantes para las áreas de aparcamiento actuales cuyo uso se puede considerar indefinido, así como el área de cobertura del núcleo urbano que suponen las isócronas grafiadas.

Esta medida supone ventajas a corto plazo en la disminución del tráfico motorizado presente en las calles así como de estacionamientos indebidos, no obstante, la extensión a nuevas áreas de aparcamiento de esta iniciativa debe tomarse con precaución puesto que favorecer en exceso el estacionamiento, tiende a producir también un mayor uso del vehículo privado incluso para pequeños desplazamientos. Asimismo la habilitación de nuevas áreas de aparcamiento puede requerir la modificación puntual del PGOU a nivel de ordenación pormenorizada.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO-MEDIO PLAZO

**LOCALIZACIÓN**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS RELATIVOS AL TRÁFICO EN VEHÍCULO PRIVADO**  
Adaptación de la infraestructura viaria a la demanda de movilidad

**PROPUESTA 20**

**ACTUACIONES DE PEATONALIZACIÓN DE TRAMOS VIARIOS**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

Tomando como punto de partida las calles ya habilitadas con prioridad peatonal (C/ San Cayetano, C/ San José o C/ San Pascual), se propone analizar las alternativas existentes para dotarlas de continuidad hacia el sur en dirección al polideportivo municipal y hacia el norte en dirección a la Avenida de l'Albufera, creando así una conexión transversal entre ambas zonas.

A la vez, dicha red de itinerarios peatonales permitiría conectar los principales edificios socio-culturales, en particular, los edificios de L'Alquería y de Tauleta, cuya rehabilitación está previsto acometer próximamente.

Entre las posibles actuaciones propuestas se encuentran las siguientes:

- prolongación de la configuración para tráfico mixto con prioridad peatonal de las C/ San Cayetano y San José hasta el polideportivo
- transformación a tráfico mixto con prioridad peatonal de la C/ José Maria Juli hasta el cruce con la Avda. de l'Albufera
- transformación a tráfico mixto con prioridad peatonal de la C/ San Antonio y de la C/ Pintor Sorolla, dando así continuidad a la C/ San Pascual hasta la Avenida de l'Albufera y también de las calles Tauleta, Dr. Ferrán, 9 d'Octubre, Isaac Peral, San Sebastián, Cánovas del Castillo, San Roque y Escalante.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO PLAZO

**ACTUACIONES SIMILARES YA EJECUTADAS EN EL NÚCLEO URBANO**



**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS RELATIVOS AL TRÁFICO EN VEHÍCULO PRIVADO**  
Adaptación de la infraestructura viaria a la demanda de movilidad

**PROPUESTA 21**

**ACONDICIONAMIENTO Y REORDENACIÓN DEL TRÁFICO VIARIO EN LA AVENIDA DE L'ALBUFERA**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

La presente medida contempla la reordenación del tráfico viario de la Av de la Albufera para compatibilizarlo con la mejora peatonal y de ampliación de aceras ya descrita en la ficha correspondiente a la propuesta nº3.

Entre las medidas previstas se encuentran las enumeradas seguidamente:

- Estudio de soluciones de actuación que permitan, manteniendo la funcionalidad viaria y peatonal requerida, la adecuada integración del tráfico ciclista en el eje viario.
- Análisis de alternativas de actuación relativas al acondicionamiento de aceras peatonales (en determinados tramos existen cebreados en la calzada que podrían sustituirse por doble línea continua para acometer la ampliación de aceras, etc.)

El eje de la Avenida de l'Albufera resulta clave en la conexión directa entre la Alqueria de El Pi y el Edificio Tauleta, tal y como se detalla en una de las figuras que se adjuntan, formando parte de la red viaria perimetral prevista en la estrategia general de actuación del PMUS (junto con la C/Mariano Benlliure, Avda. Reyes Católicos, C/Pep de l'Horta y Avda. Alcalde José Puertes)

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA / SITUACIÓN ACTUAL**



**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**PROPUESTAS Y PROGRAMAS RELATIVOS AL TRÁFICO EN VEHÍCULO PRIVADO**  
Adaptación de la infraestructura viaria a la demanda de movilidad

**PROPUESTA 22**

**ACTUACIONES VIARIAS DE CARÁCTER PUNTUAL**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

Las actuaciones previstas en la presente propuesta tienen como objetivo el mejorar la fluidez del tráfico viario mediante el mallado de la red en 2 enclaves puntuales, contemplándose la ejecución de sendos tramos de calle en prolongación de viales existentes, requiriéndose de ciertos trámites previos de carácter administrativo-urbanístico.

En concreto, se propone actuar en las siguientes localizaciones:

- conexión de la Avenida Reyes Católicos con el vial en servicio que confluye en la glorieta ejecutada dentro del ámbito de las obras de urbanización de los Sectores 1A y 1B, discurriendo junto al Centro de Día ADISA. En el diseño del nuevo tramo de vial deberá tenerse en cuenta la circunstancia anterior, en lo que respecta a las necesidades de espacio requeridas para las operaciones de embarque y desembarque de los vehículos que transportan a las personas que llegan o dejan el centro de día.
- prolongación de la C/ Párroco Jacinto Vicent hacia el oeste hasta conectar con el vial Polígono Rabisancho 3

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS**  
Potenciación del disfrute sostenible del medioambiente

**PROPUESTA 24**

**SEÑALIZACIÓN Y DIVULGACIÓN DE RUTAS DE SENDERISMO Y RUTAS CICLOTURISTAS EN EL P.N. DE L'ALBUFERA**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

En coordinación con la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medioambiente de la Generalitat Valenciana, y aprovechando la oportunidad que supone la conexión peatonal-ciclista del núcleo urbano con el P.N. incluida en una de las propuestas anteriores, se propone la creación de rutas de senderismo y cicloturistas haciendo uso de los nuevos itinerarios propuestos o de otros ya existentes aptos para este tipo de actividades.

La planificación de dichas rutas deberá regirse por el principio básico de respeto al medioambiente y a los ecosistemas que se desarrollan en el ámbito del P.N., garantizando la sostenibilidad de un entorno de elevado valor ambiental.

Las rutas deberán señalizarse adecuadamente a lo largo de su recorrido, incorporando paneles similares a los ya existentes en otros enclaves del P.N. como es el caso de la Devesa del Saler, que ya cuenta con este tipo de iniciativas y cuya concepción puede suponer un buen punto de partida. Tal y como ocurre en ese caso, la información debería poder consultarse a través de las correspondientes páginas web, albergando la posibilidad de descargar en dispositivos móviles la ruta ("track") o aplicaciones a modo de audio/video-guía.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

MEDIO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**

**ITINERARIO HISTÓRICO DE EL SALER**



**RECORRIDO:** El itinerario discurre por el Talado de El Saler desde el Jacinto hasta el Puertecillo de la Mera. LONGITUD: 3.000 metros aprox. **DEBILITACIÓN:** Sin obstáculos. **NÚMERO DE PARADAS:** Cuatro (4)

**ITINERARIO DE LOS SENTIDOS**



**RECORRIDO:** El itinerario parte del Camí Vell de la Devesa, que une la ciudad de Valencia con el Puertecillo. Durante el recorrido se observan las principales malladas de la zona norte: la del Quamer, la de El Saler, la de la itambla, la Redona y la l'Alga. **LONGITUD:** 4.000 metros aprox. **DURACIÓN:** 1 hora 45 minutos aprox. **Nº DE PARADAS:** Veinticuatro (24)

**ITINERARIO PAISAJÍSTICO**



**RECORRIDO:** El itinerario discurre por el Camí Vell de la Devesa, que une la ciudad de Valencia con el Puertecillo. Durante el recorrido se observan las principales malladas de la zona norte: la del Quamer, la de El Saler, la de la itambla, la Redona y la l'Alga. **LONGITUD:** 4.000 metros aprox. **DURACIÓN:** 1 hora 45 minutos aprox. **Nº DE PARADAS:** Veinticuatro (24)



Ejemplos de Itinerarios y rutas de senderismo en el entorno de la Devesa del Saler, dentro del P.N. de l'Albufera

**OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS**  
Planificación territorial coordinada con la movilidad

**PROPUESTA 25**

**MODIFICACIÓN Y/O ADAPTACIÓN DEL PGOU A LAS NUEVAS PROPUESTAS**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

El desarrollo de varias de las propuestas planteadas corresponde a horizontes temporales de medio o largo plazo, debiendo coordinarse con los instrumentos de planificación territorial de ámbito local.

Las sucesivas modificaciones del planeamiento urbanístico deberán tener en consideración algunas de las medidas que en el presente PMUS se proponen en relación a la movilidad sostenible.

Las actuaciones urbanísticas que se desarrollen en lo sucesivo pueden suponer buenas oportunidades para implementar los criterios de diseño urbano sostenible que se derivan del presente documento.

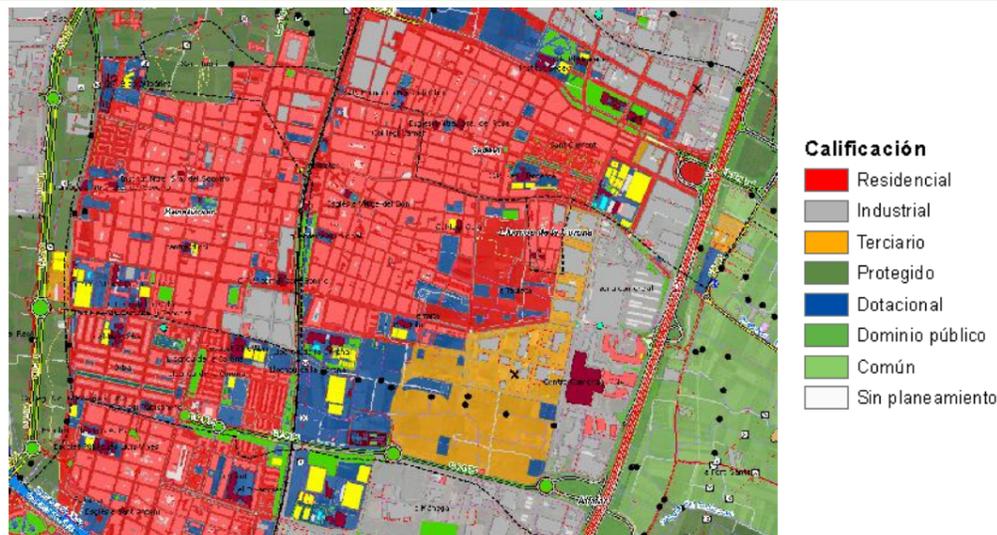
En el vigente planeamiento urbanístico de Alfafar, existen diversas bolsas de suelo urbano y uso residencial localizadas al este del núcleo urbano, entre sus límites actuales y la zona comercial que se desarrolla junto a la V-31. Su proximidad al continuo urbano ya consolidado le permite un fácil acceso a la red viaria y al sistema de transporte público existente, garantizándose unas comunicaciones adecuadas con el resto del municipio.

Estos suelos deberán desarrollarse de modo que no se impida el desarrollo de las propuestas contenidas en este Plan a la vez que se faciliten nuevas conexiones, itinerarios y actuaciones que las complementen.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

MEDIO – LARGO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS**  
Planificación territorial coordinada con la movilidad

**PROPUESTA 26**

**COORDINACIÓN CON PLANES DE ACCIÓN TERRITORIAL AUTONÓMICOS**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

La progresiva implantación y materialización de las medidas y propuestas recogidas en las sucesivas revisiones del presente PMUS deberá coordinarse con el desarrollo de la Estrategia Territorial autonómica, manteniendo para ello los oportunos contactos con los organismos autonómicos responsables de la planificación medioambiental, viaria, urbanística, etc.

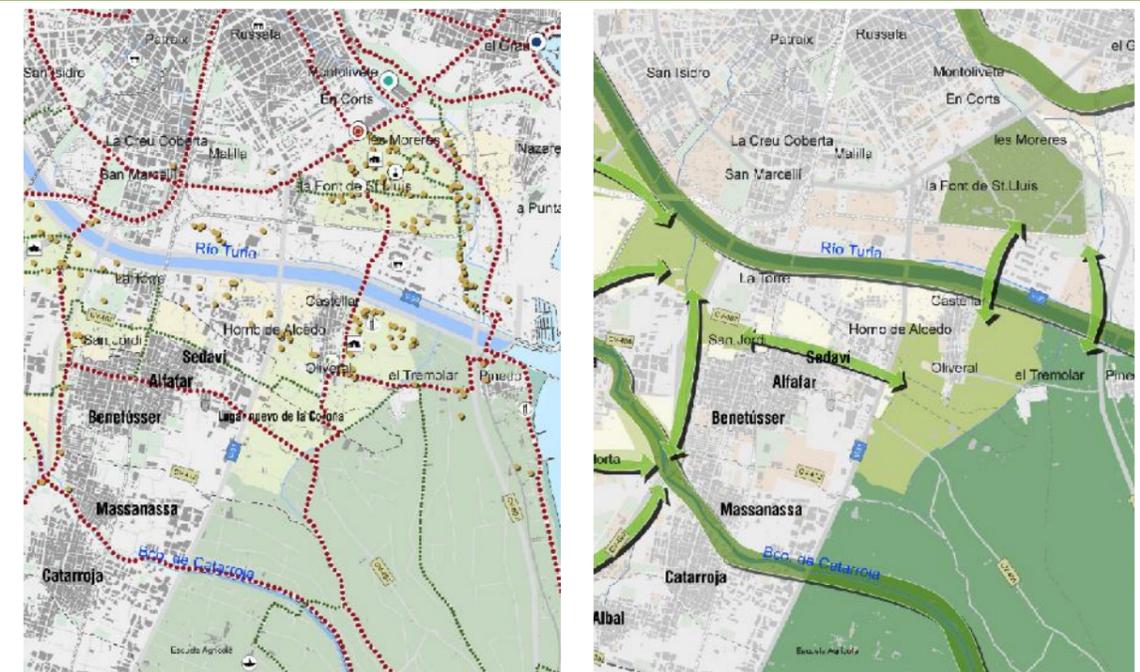
Enmarcados dentro de dicha Estrategia Territorial autonómica quedan, entre otros, los siguientes instrumentos de planificación:

- Plan de Acción Territorial de la Huerta PATPHV (en tramitación)
- Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana PITV (en tramitación)
- Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación de la Comunitat Valenciana (aprobado por el Decreto 201-2015, de 29 de octubre, del Consell).

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS**  
Comunicación y promoción de la movilidad sostenible

**PROPUESTA 27**

**TALLERES DE MOVILIDAD PERIÓDICOS Y OTROS INSTRUMENTOS DE PROMOCIÓN**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

Se propone la celebración de Talleres de Movilidad abiertos a la participación pública, con los objetivos que se detallan seguidamente:

- la Corporación Municipal y sus técnicos detallarán y describirán las actuaciones relacionadas con la movilidad que han sido ejecutadas en el periodo correspondiente o que se encuentran en fase de ejecución y/o desarrollo. Asimismo, informarán de las actuaciones previstas para los sucesivos horizontes temporales, relacionando todo ello con la programación de medidas recogidas en el presente PMUS y posteriores revisiones.
- con motivo de la celebración de los talleres se recibirán las sugerencias de los asistentes lo que ayudará a mantener implicada a la ciudadanía y actualizadas las necesidades de movilidad
- la celebración de los talleres se anunciará con suficiente antelación en la página web oficial del ayuntamiento

Incorporar a los ciudadanos en las conversaciones sobre asuntos de movilidad y procesos de planificación es una herramienta de intercambio de información con vistas a la definición de las políticas de gestión de la movilidad, garantizando así la máxima transparencia de los procesos de planificación y posibilitando tomar decisiones más democráticas y participativas.

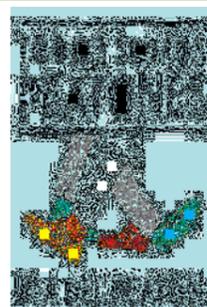
Tal y como se establece en documento "Fomentar una nueva cultura de movilidad en las ciudades" de la iniciativa CIVITAS, "es posible influir en la conducta de movilidad mediante campañas de información y promoción destinadas a desarrollar una conducta de movilidad sostenible entre los ciudadanos sin inversiones adicionales en infraestructuras. Estas campañas deben dirigirse a las personas destinatarias de manera emocional y, además, han de facilitar información". Entre las posibles actuaciones en ese sentido, se proponen:

- Campañas de promoción de la movilidad peatonal
- Campañas de promoción de la movilidad en bicicleta
- Campañas de promoción de la movilidad en transporte público
- Campañas de promoción del uso racional del vehículo privado
- Celebración de "jornada sin coche", "día de la bicicleta", etc.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO – MEDIO – LARGO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS**  
Comunicación y promoción de la movilidad sostenible

**PROPUESTA 28**

**PUBLICACIÓN DE MEMORIAS ANUALES DE MOVILIDAD**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

Con una periodicidad anual, se publicará en la página web oficial del Ayuntamiento una "Memorias Anual de Movilidad" (en formato pdf descargable), en la que se recogerá un resumen de las actividades, actuaciones, proyectos finalizados, en ejecución o previstos, relacionados con la Movilidad Urbana, indicándose en cada caso las partidas presupuestarias correspondientes, en aras de aportar la mayor transparencia.

Con esta medida se pretende, además de comunicar y promover el interés por la movilidad sostenible, llevar a cabo un seguimiento del grado desarrollo de las propuestas establecidas en los sucesivos PMUS.

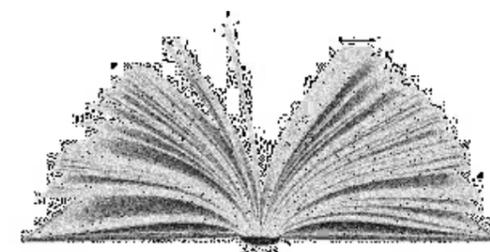
En las Memorias se documentarán las actividades de participación pública desarrolladas en relación con las políticas de movilidad sostenible municipales (por ejemplo los talleres u actividades de promoción descritos en una propuesta anterior).

Sería deseable que la página web municipal albergase un apartado específico bajo la denominación concreta de "Movilidad Urbana Sostenible" de acceso directo a toda a información relacionada

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

CORTO-MEDIO-LARGO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



Aspecto actual de la página de inicio de la web oficial del Ayuntamiento de Alfafar

**OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS**  
Comunicación y promoción de la movilidad sostenible

**PROPUESTA 29**

**REVISIÓN QUINQUENAL DEL PMUS**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

De acuerdo con las propuestas estratégicas relativas a la Movilidad, incluidas en el documento “Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (Objetivo 19.- Garantizar el derecho a una movilidad sostenible)”, y en concreto en su apartado 19.7.1, deben realizarse *estudios exhaustivos sobre la movilidad cada 10 años con una actualización intermedia cada 5 años*.

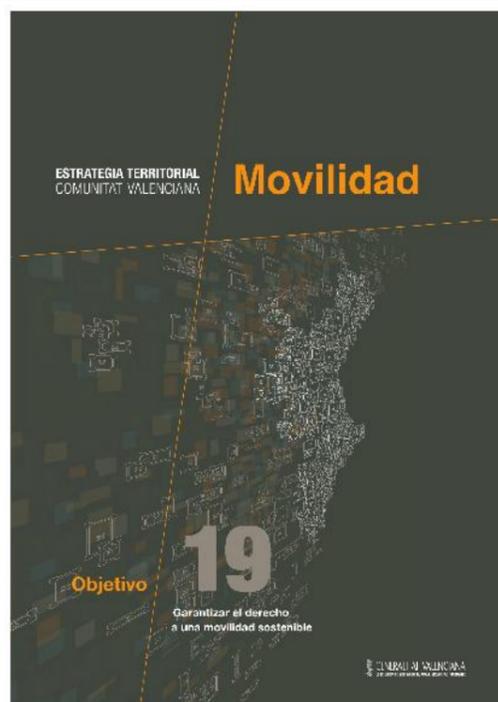
Por consiguiente, se propone la revisión del documento del PMUS cada 5 años, llevando a cabo una actualización de la información de partida al año horizonte correspondiente, para de esta forma actualizar también las nuevas medidas que se estimen adecuadas.

De esta forma se persigue proporcionar al PMUS un carácter dinámico y con suficiente flexibilidad para adaptarse a la evolución del entorno.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

MEDIO-LARGO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS**  
Comunicación y promoción de la movilidad sostenible

**PROPUESTA 30**

**CREACIÓN DE UNA OFICINA DE MOVILIDAD MUNICIPAL**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

Entre las medidas incluidas en el documento “Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (Objetivo 19.- Garantizar el derecho a una movilidad sostenible)” también se encuentra la de establecer una Oficina de Movilidad que se encargue de promover, impulsar y controlar las acciones acordadas u otras que puedan ir surgiendo a lo largo de la evolución del PMUS. Entre sus funciones se encontrarán las de promover la celebración de los Talleres de Movilidad descritos en otras propuestas o la publicación de las Memorias Anuales de Movilidad también recogidas en propuestas anteriores.

La denominada Oficina de Movilidad contará con un equipo técnico multidisciplinar y quedará integrada en el organigrama municipal.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

MEDIO-LARGO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS**  
Introducción de nuevas tecnologías de la información

**PROPUESTA 31**

**DESARROLLO DE LA APLICACIÓN MÓVIL MOVIALFAFAR**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

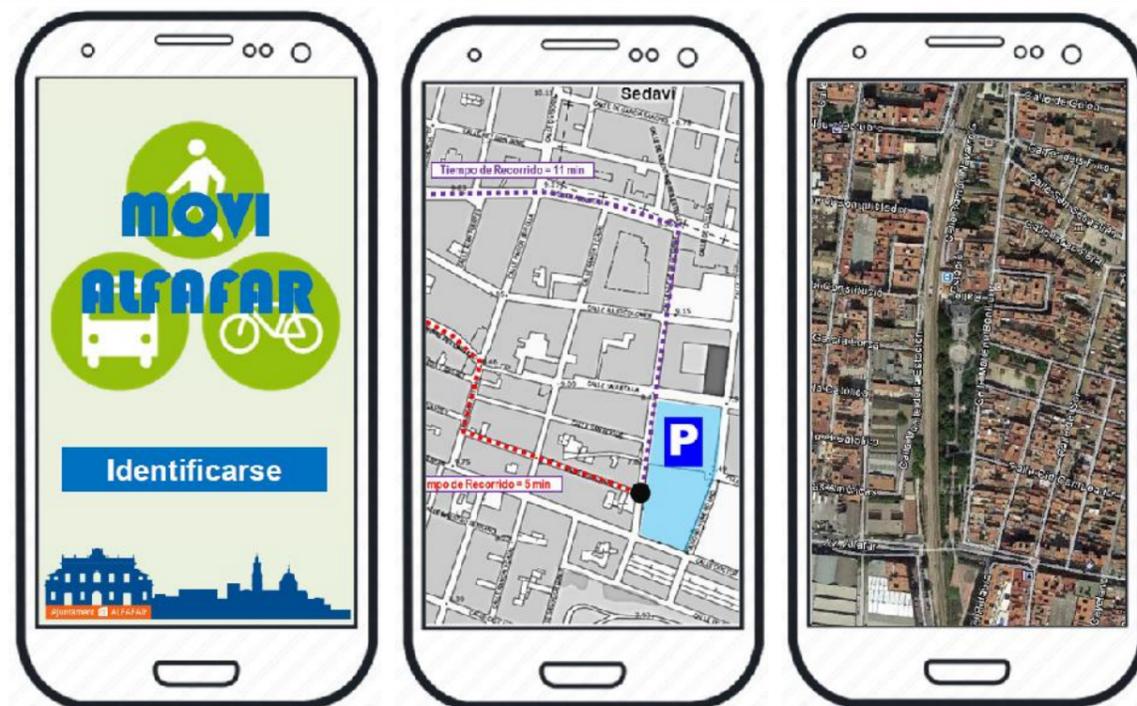
La propuesta incluye el desarrollo de una aplicación para dispositivos móviles que contemple, entre otras, las siguientes funcionalidades:

- navegador GPS y planificador intermodal (rutas a pie, en bicicleta, en transporte público y en vehículo privado), con posibilidad de incluir información de tráfico en tiempo real (asociada a un futuro sistema de gestión de tráfico)
- localización de puntos de interés municipales (servicios administrativos, espacios culturales o de ocio, centro de salud, comercios, etc.)
- localizador de parkings públicos, futuros estacionamientos para bicicletas privadas, futuras estaciones de bicicletas públicas, todo ello con la posibilidad de implementar la indicación del nº de plazas libres en tiempo real
- planificador de itinerarios con accesibilidad para PMR's
- posibilidad de futura coordinación con aplicaciones similares de municipios del entorno

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

MEDIO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



**OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS**  
Introducción de Nuevas Tecnologías de la Información

**PROPUESTA 32**

**SISTEMAS DE INFORMACIÓN DE PLAZAS LIBRES**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

De modo similar a cómo se ha implantado en el parking exterior de la zona comercial Alfafar Parc, se propone extender progresivamente este tipo de tecnología al resto de zonas de aparcamiento de gran capacidad existentes en el resto del municipio, pudiendo incluir tanto a los ubicados dentro del propio núcleo urbano como los parkings asociados a establecimientos comerciales, previo acuerdos de colaboración de éstos con el ayuntamiento.

El desarrollo de este tipo de sistemas podrá ser compatible con su implementación en la aplicación municipal para dispositivos móviles que constituye otra de las propuestas del presente PMUS. De esta forma, dicha aplicación no sólo podrá informar y guiar hacia la localización de los aparcamientos, sino también ofrecer en tiempo real el número de plazas libres de los mismos.

La información de plazas libres podrá señalizarse bien de forma individualizada para cada parking o bien sobre paneles múltiples en los que se agrupen los aparcamientos más próximos (ver ficha 19)

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

MEDIO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



Localización de parkings públicos en el núcleo urbano y en la zona comercial adyacente a la V-31

**OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS**  
**Introducción de Nuevas Tecnologías de la Información**

**PROPUESTA 33**

**CAR POOLING / CAR SHARING**

**DESCRIPCIÓN GENERAL**

El uso de automóvil compartido o uso compartido de automóvil - también conocido por los términos en inglés Carpool o Carpooling- es la práctica que consiste en compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales. Con esta práctica se pretende reducir la congestión de tránsito en las ciudades así como facilitar los desplazamientos a personas que no dispongan de coche propio. Además, supone una notable disminución de emisiones de CO2, al reducir el número de coches en las carreteras. A su vez, favorece las relaciones sociales entre personas que realizan los mismos recorridos.

El préstamo de vehículos o uso temporal de vehículos o vehículos compartidos -también conocido por los términos en inglés car sharing o carsharing- es un modelo de alquiler de automóviles en el que el usuario alquila el vehículo por cortos períodos de tiempo, habitualmente por una hora. Es atractivo para aquellos clientes que quieran hacer uso ocasional de un vehículo tanto como para aquellas otras que quieran un acceso puntual a un tipo de coche diferente al que usan día a día.

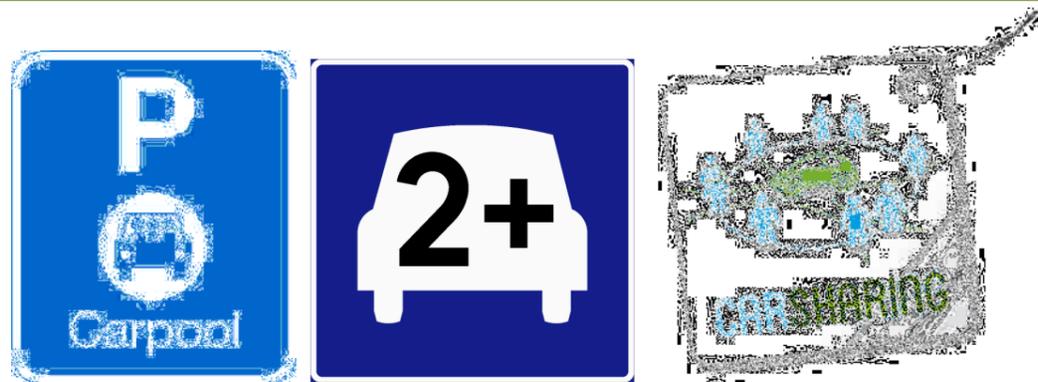
La evolución y grado de expansión a medio-largo plazo de este tipo de plataformas (sobretudo en entornos metropolitanos asociados a grandes ciudades), será la que marque en un futuro próximo la mayor o menor aceptación y participación de estas prácticas en la elección modal.

En esa misma línea es importante mencionar que este tipo de propuestas consigue efectos sinérgicos cuando su implantación se aborda de forma coordinada en áreas de población extensas, no restringidas exclusivamente a municipios aislados. En consecuencia, desde el presente PMUS se recomienda abordar su desarrollo de forma coordinada con, al menos, el resto de municipios del área metropolitana sur.

**PROGRAMACIÓN TEMPORAL**

MEDIO-LARGO PLAZO

**DESCRIPCIÓN GRÁFICA**



## 7.- PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS

La programación temporal de las Propuestas de Actuación del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible tiene como finalidad ordenar y clasificar dichas propuestas en los escenarios de movilidad previamente definidos e identificados como *Corto Plazo*, *Medio Plazo* y *Largo Plazo*.

La programación de las propuestas obedece a criterios de priorización basados en las demandas municipales de movilidad y en las líneas estratégicas de actuación definidas a lo largo del documento, si bien en dicha planificación intervienen también factores ligados a la coyuntura socioeconómica del momento actual, que condiciona las disponibilidades presupuestarias de las Administraciones Públicas.

En la figura que se adjunta en la siguiente página se detalla la programación prevista para cada una de las propuestas de actuación definidas en el epígrafe precedente, agrupadas temáticamente.

### PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	FICHA
<b>6.3.1.- PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL</b>	
<b>POTENCIACIÓN DE ITINERARIOS PEATONALES</b>	
Mejora de las comunicaciones peatonales del Barrio de Orba con el área comercial anexa - Avda. de Orba	PROPUESTA 1
Mejora de las comunicaciones peatonales del Barrio de Orba con el área comercial anexa - CV-412 y Alfafar Parc	PROPUESTA 2
Acondicionamiento de aceras en entornos de concentración de servicios y comercios - Avda. de l'Albufera	PROPUESTA 3
Creación de itinerarios peatonales entre los principales focos de atracción-generación de viajes	PROPUESTA 4
Medidas de guiado al peatón desde las zonas de aparcamiento	PROPUESTA 5
<b>PERMEABILIZACIÓN PEATONAL DEL TERRITORIO</b>	
Conexión peatonal-ciclista entre CV-400 y P.N. de l'Albufera	PROPUESTA 6
Soterramiento del FF.CC.	PROPUESTA 7
<b>PLAN DE ACCESIBILIDAD PARA PMR'S</b>	
Plan de accesibilidad y red de itinerarios accesibles	PROPUESTA 8

<b>6.3.2.- PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA</b>	
<b>CREACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADECUADA</b>	
Mallado de la red de itinerarios ciclistas y carriles-bici	PROPUESTA 9
Señalización de itinerarios ciclistas	PROPUESTA 10
Implantación de calles con prioridad ciclista o ciclo-calles	PROPUESTA 11
<b>POTENCIACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA</b>	
Implantación de un sistema de bicicletas público potencialmente compatible con el de los municipios anexos	PROPUESTA 12
Instalación de aparcamientos para bicicletas particulares	PROPUESTA 13
<b>PERMEABILIZACIÓN CICLISTA DEL TERRITORIO</b>	
Conexión peatonal-ciclista entre CV-400 y P.N. de l'Albufera	PROPUESTA 6
Soterramiento del FF.CC.	PROPUESTA 7
Adecuación de los pasos a distinto nivel existentes en el FF.CC. para el tránsito seguro de ciclistas	PROPUESTA 14

<b>6.3.3.- PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO</b>	
<b>POTENCIACIÓN DE LA INTERMODALIDAD</b>	
Implantación de sistemas de billete único	PROPUESTA 15
Señalización de conexiones intermodales	PROPUESTA 16
<b>ADAPTACIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO A LA DEMANDA</b>	
Incremento de la frecuencia de las líneas de autobuses metropolitanos	PROPUESTA 17

<b>6.3.4.- PROPUESTAS Y PROGRAMAS RELATIVOS AL TRÁFICO EN VEHICULO PRIVADO</b>	
<b>OPTIMIZACIÓN DE LAS ZONAS DE APARCAMIENTO</b>	
Señalización de zonas de aparcamiento disuasorio	PROPUESTA 18
Habilitación de nuevos aparcamientos park&walk	PROPUESTA 19
<b>ADAPTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA A LA DEMANDA DE MOVILIDAD</b>	
Actuaciones de peatonalización de tramos viarios	PROPUESTA 20
Acondicionamiento y reordenación del tráfico viario en la avenida de l'Albufera	PROPUESTA 21
Actuaciones viarias de carácter puntual	PROPUESTA 22
<b>CALMADO DEL TRÁFICO</b>	
Implantación de "Zonas 30"	PROPUESTA 23

<b>6.3.5.- OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS</b>	
<b>POTENCIACIÓN DEL DISFRUTE SOSTENIBLE DEL MEDIO AMBIENTE</b>	
Señalización y divulgación de rutas de senderismo y rutas cicloturistas en el P.N. de l'Albufera	PROPUESTA 24
<b>PLANIFICACIÓN TERRITORIAL COORDINADA CON LA MOVILIDAD</b>	
Modificación y/o adaptación del PGOU a las nuevas propuestas	PROPUESTA 25
Coordinación con Planes de Acción Territorial autonómicos	PROPUESTA 26
<b>COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE</b>	
Talleres de movilidad periódicos y otros instrumentos de promoción	PROPUESTA 27
Publicación de memorias anuales de movilidad	PROPUESTA 28
Revisión quinquenal del PMUS	PROPUESTA 29
Creación de una oficina de movilidad municipal	PROPUESTA 30
<b>INTRODUCCIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN</b>	
Creación de la aplicación móvil <i>MoviAlfatar</i>	PROPUESTA 31
Sistemas de información de plazas libres	PROPUESTA 32
Car-pooling / Car-sharing	PROPUESTA 33

CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
PROPUESTA 1		
PROPUESTA 2		
PROPUESTA 3		
PROPUESTA 4		
PROPUESTA 5		
	PROPUESTA 6	
		PROPUESTA 7
PROPUESTA 8		

	PROPUESTA 9	
PROPUESTA 10		
	PROPUESTA 11	
		PROPUESTA 12
PROPUESTA 13		
	PROPUESTA 6	
		PROPUESTA 7
PROPUESTA 14		

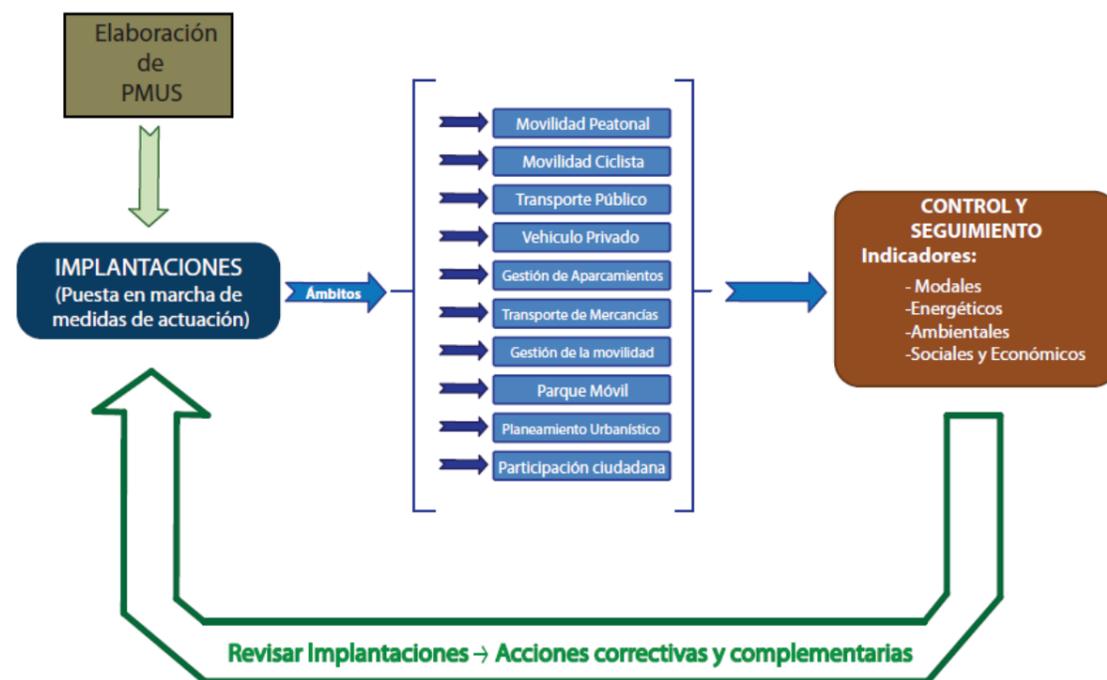
	PROPUESTA 15	
	PROPUESTA 16	
	PROPUESTA 17	

	PROPUESTA 18	
	PROPUESTA 19	
PROPUESTA 20		
PROPUESTA 21		
PROPUESTA 22		
	PROPUESTA 23	

	PROPUESTA 24	
		PROPUESTA 25
		PROPUESTA 26
	PROPUESTA 27	
	PROPUESTA 28	
		PROPUESTA 29
		PROPUESTA 30
	PROPUESTA 31	
	PROPUESTA 32	
		PROPUESTA 33

## 8.- INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Para poder llevar a cabo un adecuado seguimiento de las propuestas y medidas descritas en anteriores epígrafes, es necesaria la definición de una serie de indicadores de control y seguimiento.



Fuente: Implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible  
FEMP / Red Española de Ciudades por el Clima / Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

Los indicadores de seguimiento deben representar la realidad de la situación que pretenden medir, de manera que sean sensibles a los cambios, tanto de manera positiva como negativa, permitiendo su evaluación de manera rápida, sencilla y continua.

En las siguientes tablas se enumeran, para cada uno de los programas de intervención, los indicadores más representativos que pueden servir como guía para evaluar el éxito de las propuestas incluidas en los mismos, indicándose las fuentes de información correspondientes a cada indicador.

En todo caso, la información recogida por los indicadores propuestos u otros que en su momento se considere interesante incorporar, se deberá complementar con la que se obtenga de la repetición periódica de encuestas de movilidad similares a la que se ha abordado con motivo de la redacción del presente PMUS.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PLAN	FUENTE
-------------------------------------	--------

PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PEATONAL	
- km de itinerarios peatonales principales	Ayuntamiento de Alfafar
- km de calles con prioridad peatonal	Ayuntamiento de Alfafar
- % de pasos de peatones adaptados para PMR's	Ayuntamiento de Alfafar
- promedio de pasos de peatones por cada 100 m de vial	Ayuntamiento de Alfafar
- % de superficie viaria destinada al peatón	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de viajes a pie por habitante y día	Campaña de toma de datos
- % de desplazamientos a pie respecto al total de desplazamientos	Campaña de toma de datos
- nº de peatones heridos y fallecidos por atropello al año	Ayuntamiento de Alfafar
- porcentaje de accidentes con implicación de peatones	Ayuntamiento de Alfafar
- inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad peatonal	Ayuntamiento de Alfafar

PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA	
- km de red ciclista, distinguiendo entre las diferentes tipologías	Ayuntamiento de Alfafar
- % de población con red ciclista a menos de 300 m	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de plazas de aparcamiento de bicicletas públicas y privadas	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de estaciones de alquiler de bicicletas públicas	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de viajes en bicicleta por habitante y día	Campaña de toma de datos
- nº de ciclistas heridos y fallecidos por atropello	Ayuntamiento de Alfafar
- % de accidentes con implicación de ciclistas al año	Ayuntamiento de Alfafar
- intensidades de tráfico ciclista en itinerarios ciclistas compartidos y exclusivos	Ayuntamiento de Alfafar
- distancia media de los desplazamientos en bicicleta	Campaña de toma de datos
- nº de bicicletas por hogar	Campaña de toma de datos
- inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad ciclista	Ayuntamiento de Alfafar

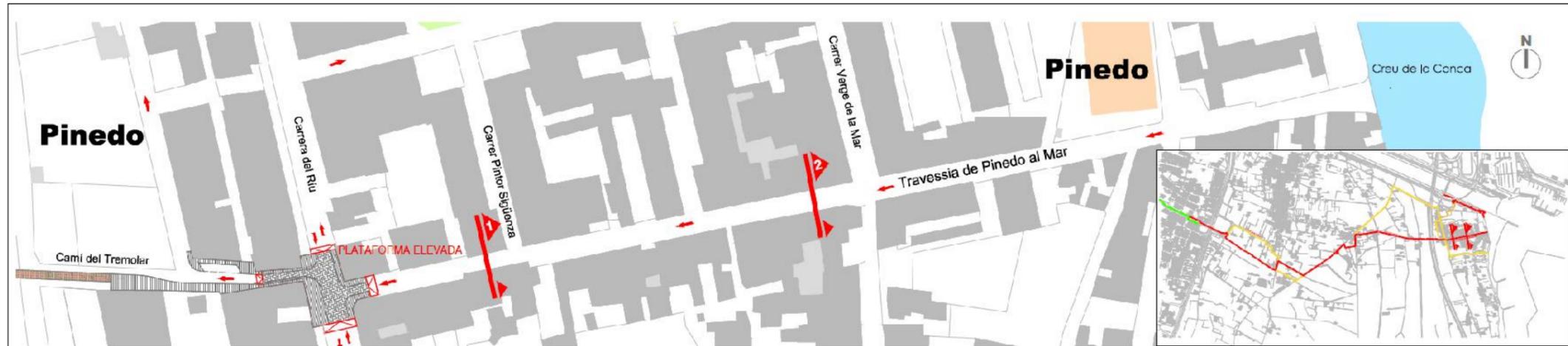
PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	
- % de población con parada de bus a menos de 300 m	Ayuntamiento de Alfafar
- km de red con servicios de transporte público	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de servicios diarios de autobús metropolitano y tren	METROBUS-RENFE
- frecuencia media en minutos de servicios de autobús metropolitano y tren	METROBUS-RENFE
- % de flota autobuses accesibles para PMR's	METROBUS
- % de flota autobuses por tipo de combustible	METROBUS
- nº de viajes en autobús y tren en un día laborable medio	Campaña de toma de datos
- nº anual de viajes en transporte público	METROBUS-RENFE
- velocidad comercial media de los servicios de autobús metropolitano	METROBUS
- relación tiempo de viaje en transporte público frente a tiempo de viaje en vehículo privado	Campaña de toma de datos
- porcentaje de accidentes con implicación de vehículos de transporte público	Ayuntamiento de Alfafar
- inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en transporte público	Ayuntamiento de Alfafar

INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PLAN	FUENTE
<b>PROPUESTAS Y PROGRAMAS RELATIVOS AL TRÁFICO EN VEHÍCULO PRIVADO</b>	
- km de red viaria principal y secundaria	Ayuntamiento de Alfafar
- % de red viaria con prioridad peatonal	Ayuntamiento de Alfafar
- % de red viaria con prioridad ciclista	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de plazas de aparcamiento en viario, parking público (gratuito y de pago) y parking privado	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de plazas de aparcamiento de disuasión ( <i>park&amp;ride</i> o <i>park&amp;walk</i> )	Ayuntamiento de Alfafar
- Parque de vehículos	Ayuntamiento de Alfafar
- intensidades de tráfico en los principales ejes viarios del núcleo urbano	Ayuntamiento de Alfafar
- intensidades de tráfico en los accesos al núcleo urbano	MFOM - CITMA - DVA
- % de ocupación aparcamientos	Campaña de toma de datos
- % de población sin vehículo privado	Campaña de toma de datos
- nº de accidentes con heridos y fallecidos al año	Ayuntamiento de Alfafar
- inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en vehículo privado	Ayuntamiento de Alfafar

<b>OTRAS PROPUESTAS Y PROGRAMAS</b>	
- nº de talleres de movilidad celebrados	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de ciudadanos que han hecho uso de los servicios de la Oficina de Movilidad municipal	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de descargas de la aplicación móvil <i>MoviAlfàfar</i>	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de sistemas de información de plazas libres instalados	Ayuntamiento de Alfafar
- nº de usuarios que se acogen a los servicios de coche compartido	Ayuntamiento de Alfafar
- inversión económica en otras propuestas y programas relacionados con la movilidad	Ayuntamiento de Alfafar

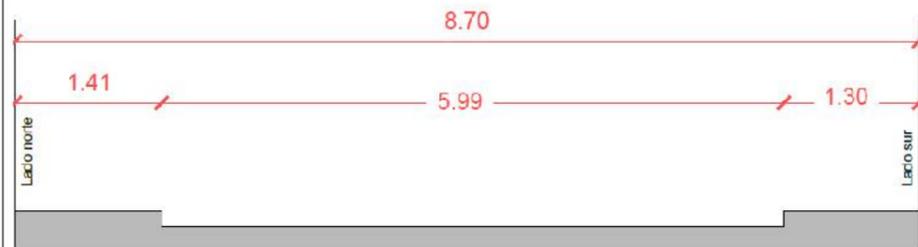
**Anexo I**

**Documentación Estudio Planeamiento Anillo Verde CITMA**



▶ **SECCIÓN MÁS ESTRECHA. Travesia al mar**

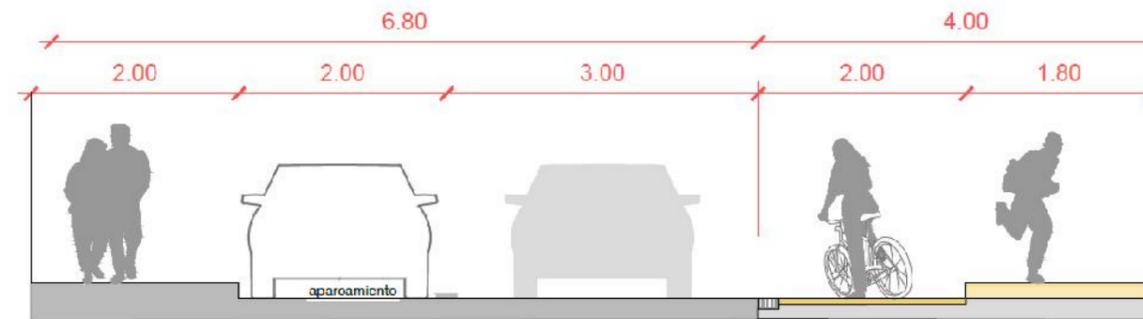
Se cambia el tráfico actual de la calle a sentido de circulación único, de manera que se consigue sección suficiente para el anillo. Sentido este-oeste.



Sección actual

▶ **SECCIÓN TIPO. Travesia al mar**

El aparcamiento no se ve afectado por el cambio de circulación, por lo que no se pierden plazas actuales de aparcamiento. El sentido oeste-este se realiza, como ocurre actualmente, por la Calle de Mossen Cuenca.



Sección actual

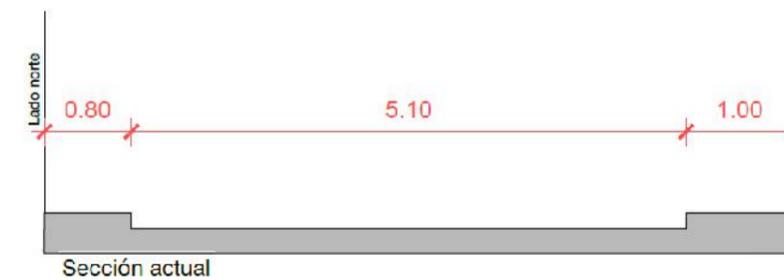
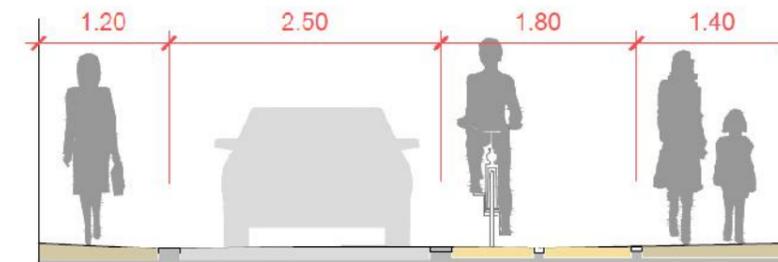
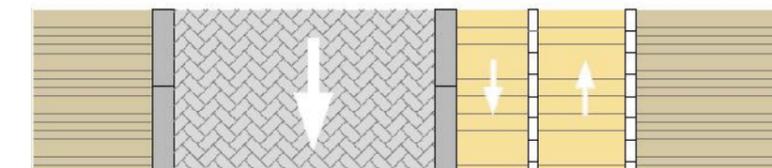
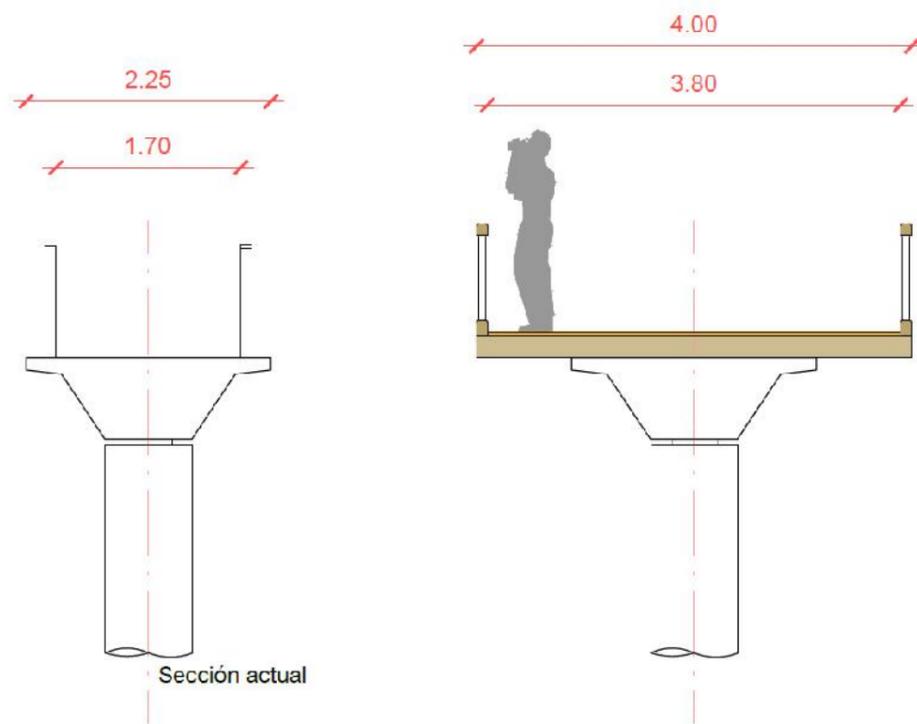
TÍTULO DEL DOCUMENTO ESTUDIO DE PLANEAMIENTO DE ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA HORTA SUD. IRAMO 1: PINEDO - SEDAVÍ	SITUACIÓN L'HORTA SUD (VALENCIA)	ESCALA 1:50 FEBRERO 2015	TÍTULO DEL PLANO SECCIONES	Nº DE PLANO 4 Nº DE HOJA HOJA 1 DE 8
--	-------------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	---



3 SECCIÓN PASARELA PINEDO. Ampliación a 4,00 m

4 SECCIÓN VIAL ACCESO Travesia Pinedo

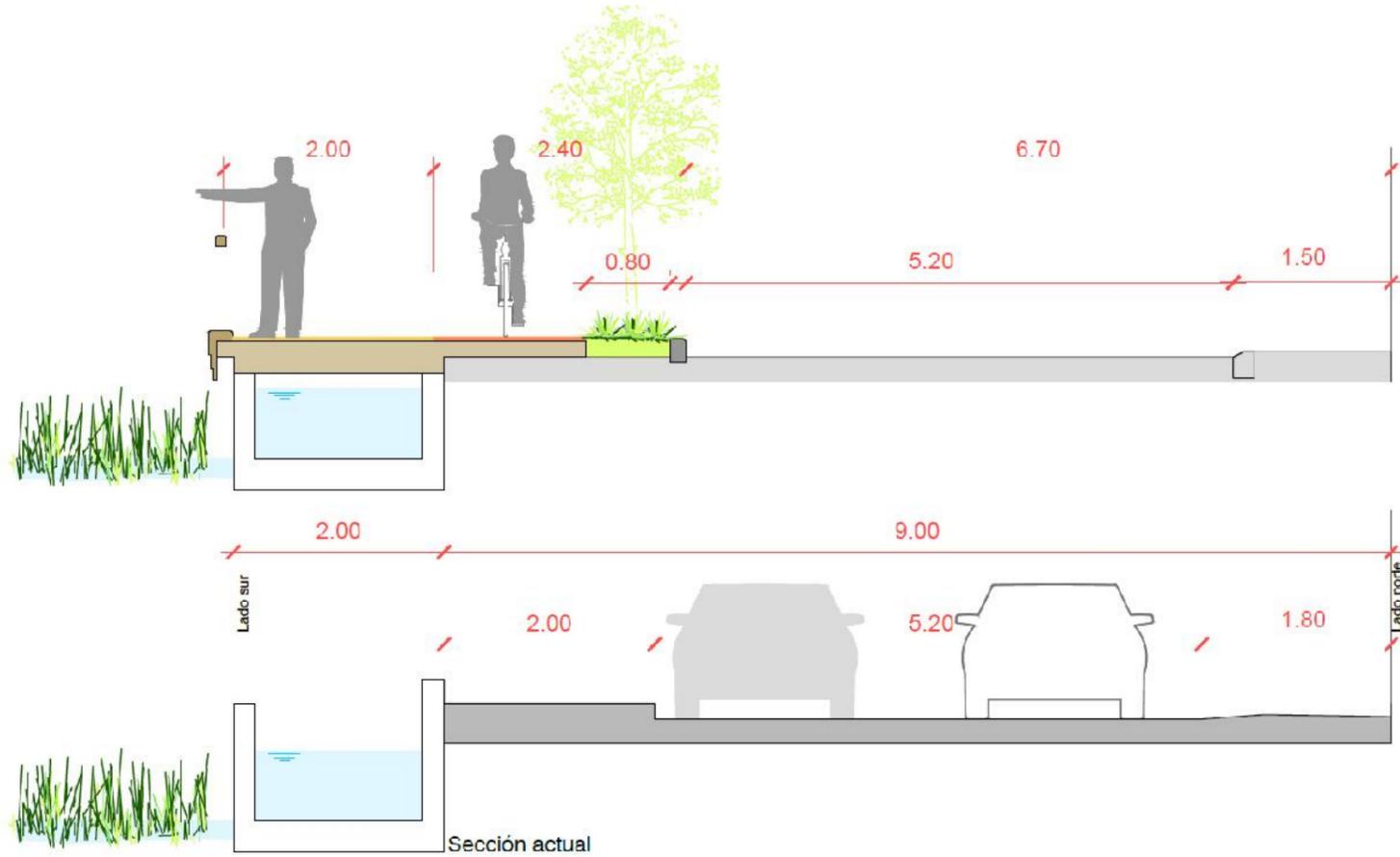
Se cambia el tráfico actual de la calle a sentido de circulación único, de manera que se consigue sección suficiente para el anillo. Sentido este-oeste.



TÍTULO DEL DOCUMENTO ESTUDIO DE PLANEAMIENTO DE ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA HORTA SUD TRAMO 1- PINEDO - SFDVMI	SITUACIÓN L'HORTA SUD (VALENCIA)	ESCALA 1:50 FECHA FEBRERU 2015	TÍTULO DEL PLANO SECCIONES	Nº DE PLANO 4 Nº DE FOLIA HOJA 2 DE 8
---	-------------------------------------	---	-------------------------------	--



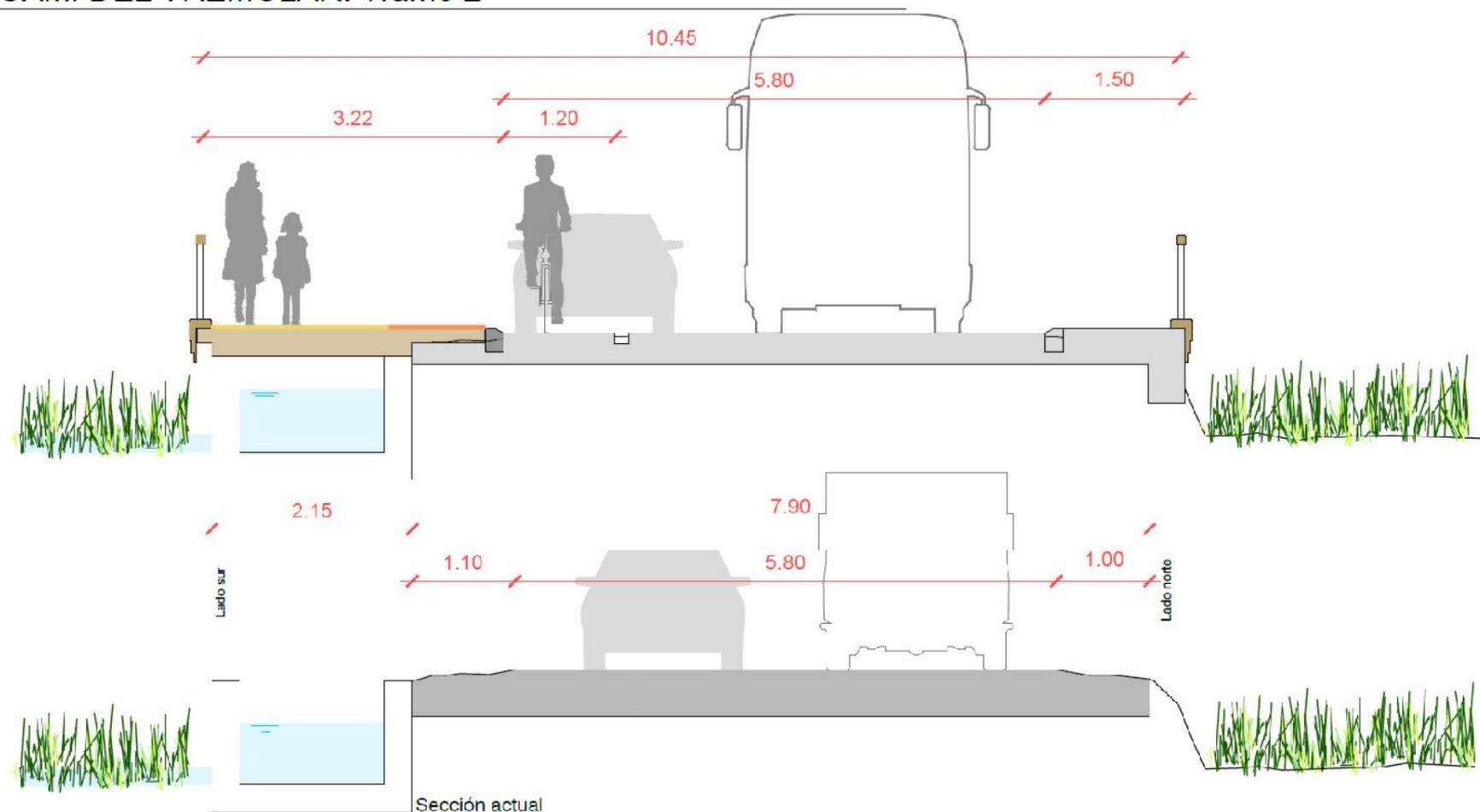
**CAMI DEL TREMOLAR. Tramo 1**



ESTUDIO DE PLANEAMIENTO DE ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA HORTA SUD. TRAMO I: PINEDO - SEDAVI	SITUACIÓN L'HORTA SUD (VALENCIA)	ESCALA 1:50 FECHA FEBRERO 2015	TÍTULO DEL PLANO SECCIONES	Nº DE PLANO 4 Nº DE HOJA HOJA 5 DE 8
--	-------------------------------------	---	-------------------------------	---

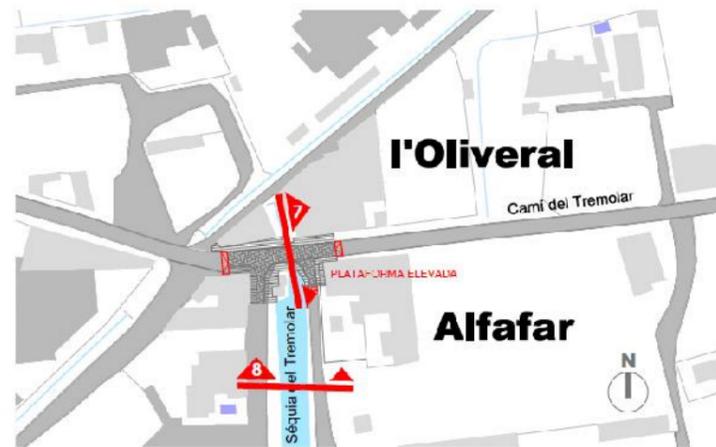


**CAMI DEL TREMOLAR. Tramo 2**

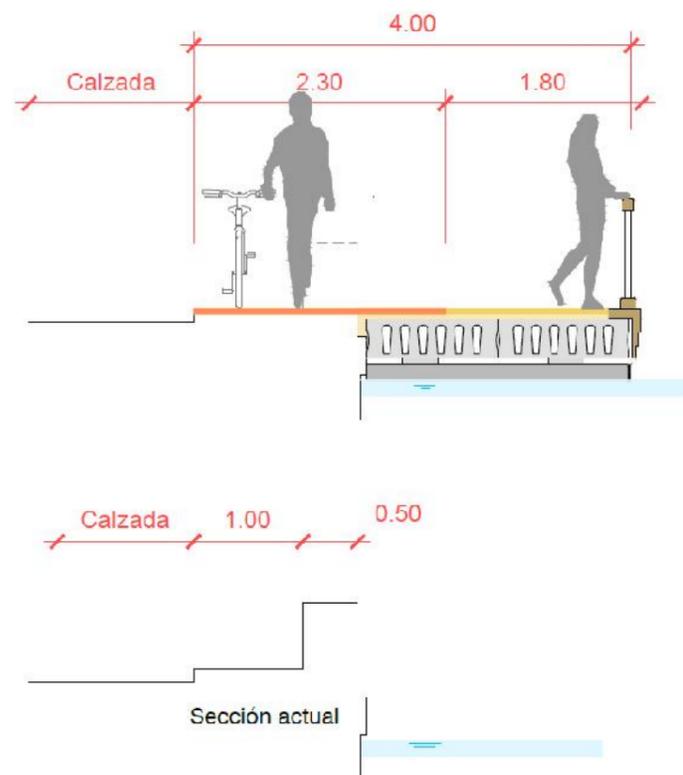


Sección actual

TÍTULO DE DOCUMENTO ESTUDIO DE PLANEAMIENTO DE ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA HORTA SUD. TRAMO 1: PINEDO - SEDAVÍ	SITUACIÓN L'HORTA SUD (VALENCIA)	ESCALA 1:00 FECHA FEBRERO 2015	TÍTULO DEL PLANO SECCIONES	Nº DEL PLANO 4 Nº DE HOJA HOJA 4 DE 6
---	-------------------------------------	---	-------------------------------	--

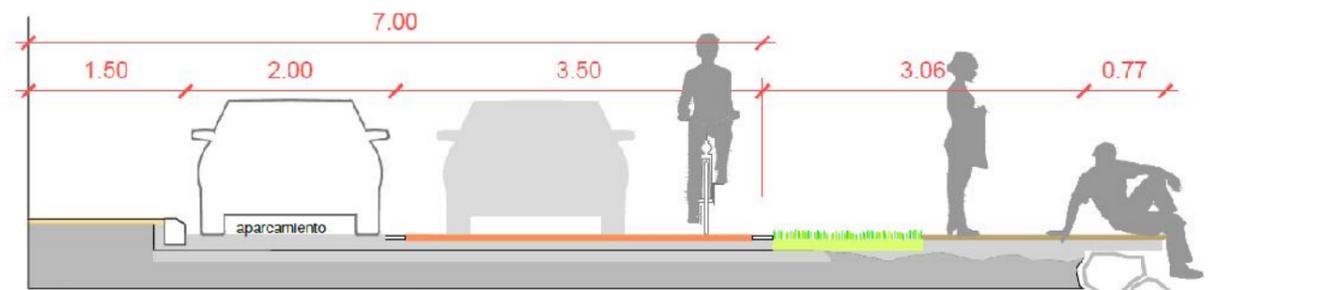


▶ AMPLIACIÓN PASO ACEQUIAS  
Camí del Tremolar

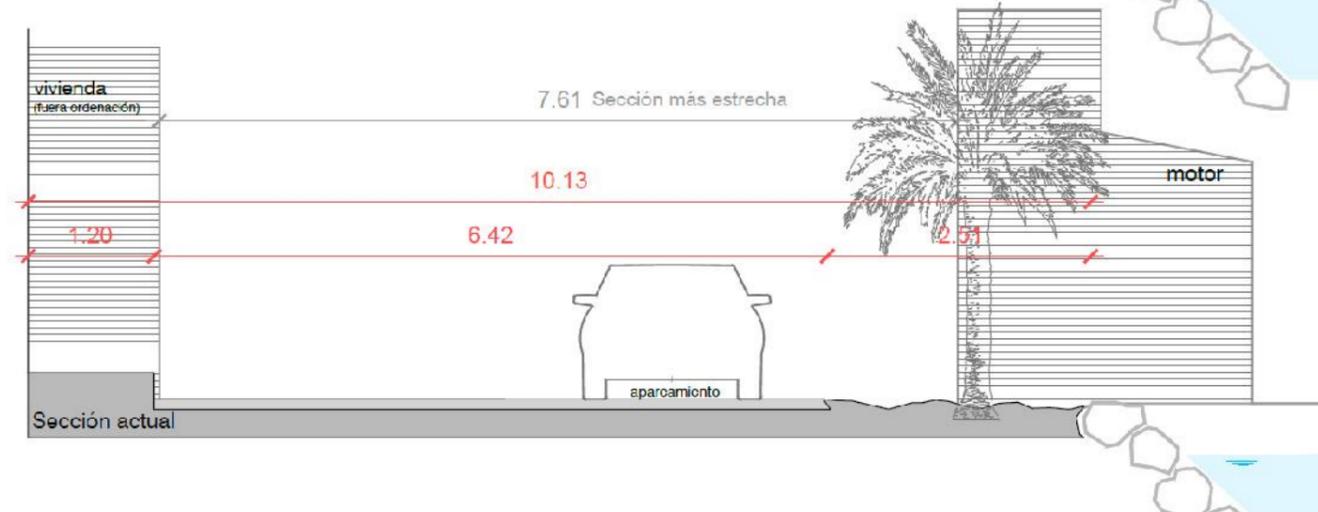
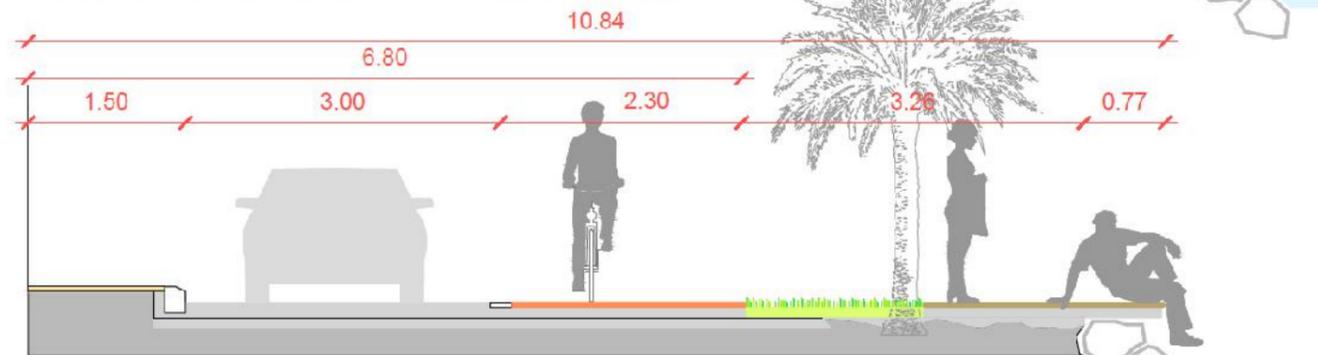


▶ EMBARCADERO. Sèquia del Tremolar

OPCIÓN 1. Con aparcamiento y calzada compartida vehículo/bici



OPCIÓN 2. Sin aparcamiento y usos separados

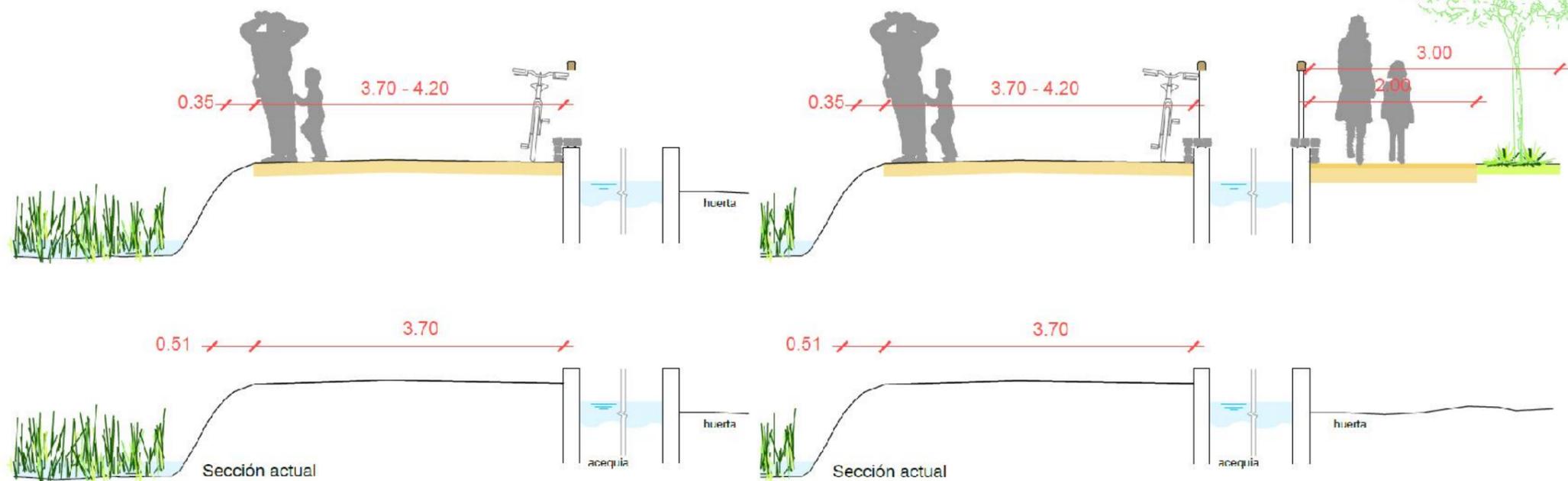


TÍTULO DEL DOCUMENTO	SITUACIÓN	ESCALA	TÍTULO DEL PLANO	Nº DE PLANO
ESTUDIO DE PLANEAMIENTO DE ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA	L'HORTA SUD (VALENCIA)	1:50	SECCIONES	4
HORTA SUD. IRAMO 1: PINEDO - SEDAVÍ		FECHA FEBRERO 2015		Nº DE HOJA HCLIA 5 DE 8

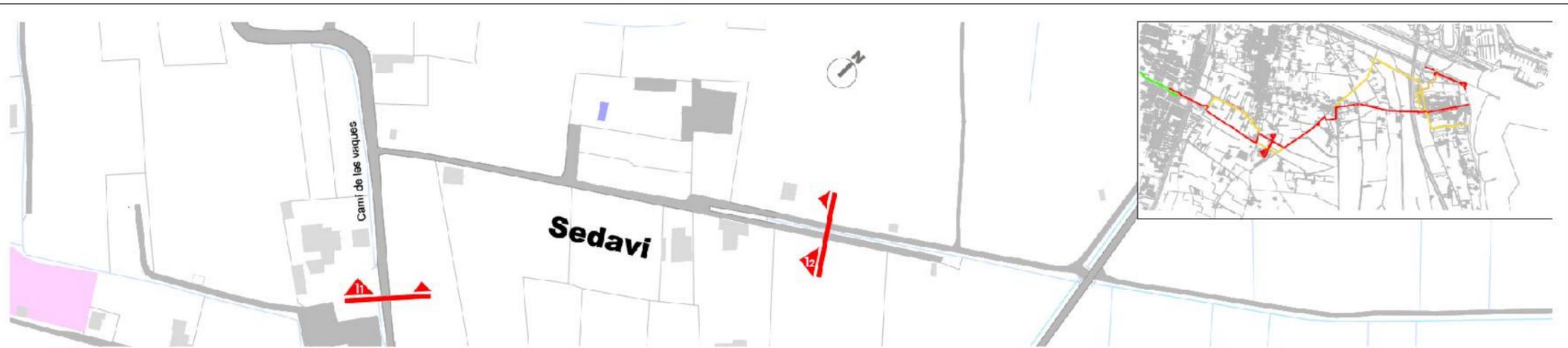


SECCIÓN CAMINO PARC NATURAL ALBUFERA  
OPCIÓN 1. Se utiliza el camino, camí de les vinyes, sin ampliación

SECCIÓN CAMINO PARC NATURAL ALBUFERA  
OPCIÓN 2. Se amplía el anillo por la zona de huerta y se arbola

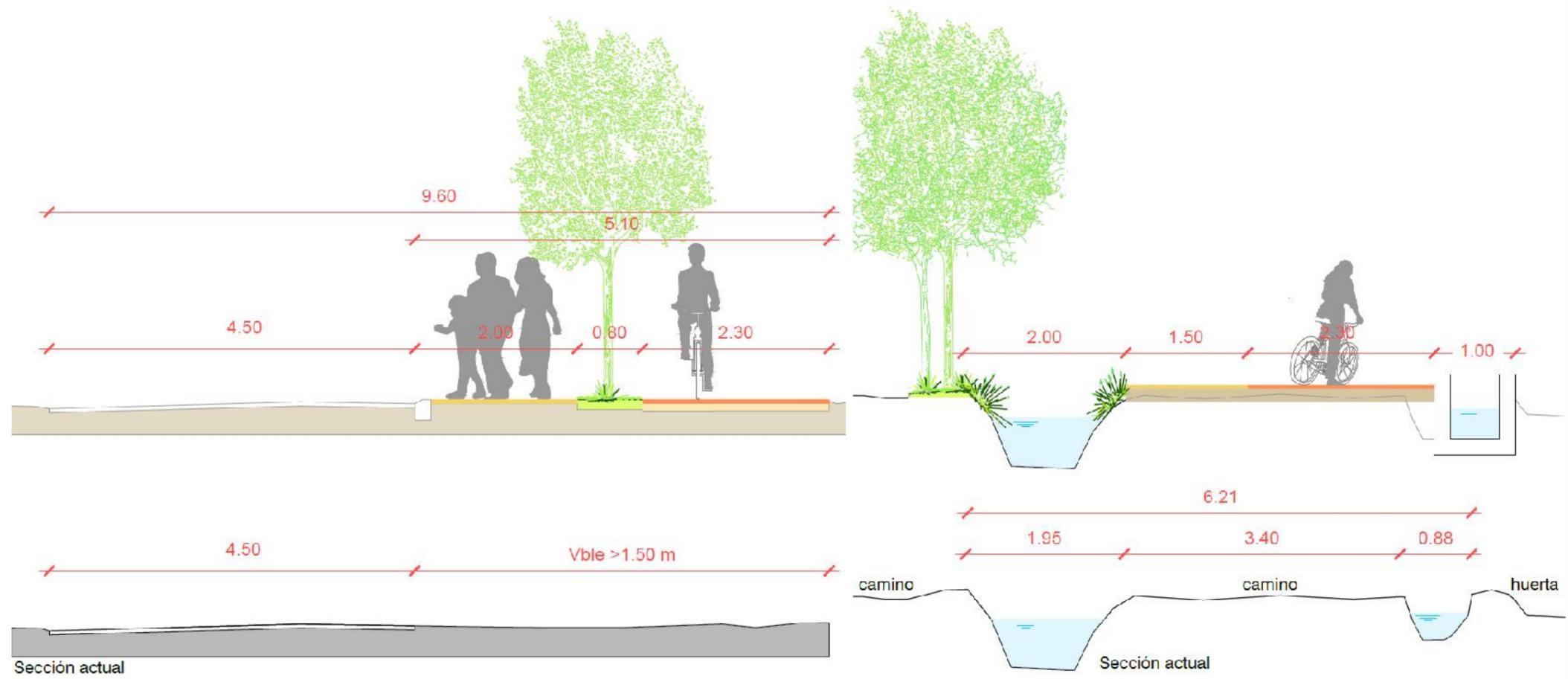


TÍTULO DEL DOCUMENTO	SITUACIÓN	ESCALA	TÍTULO DEL PLANO	Nº DE PLANO
ESTUDIO DE PLANIFICACIÓN DE ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA	LA HORTA SUD (VALENCIA)	1:50	SECCIONES	4
HORTA SUD. TRAMO 1: PINEDO - SEDAVI	FECHA	NOVIEMBRE 2015		Nº DE HOJA
				HOJA 6 DE 8



▶ SECCIÓN TIPO: Aprovechamiento vía existente y ampliación

▶ SECCIÓN CAMI DE LES VAQUES

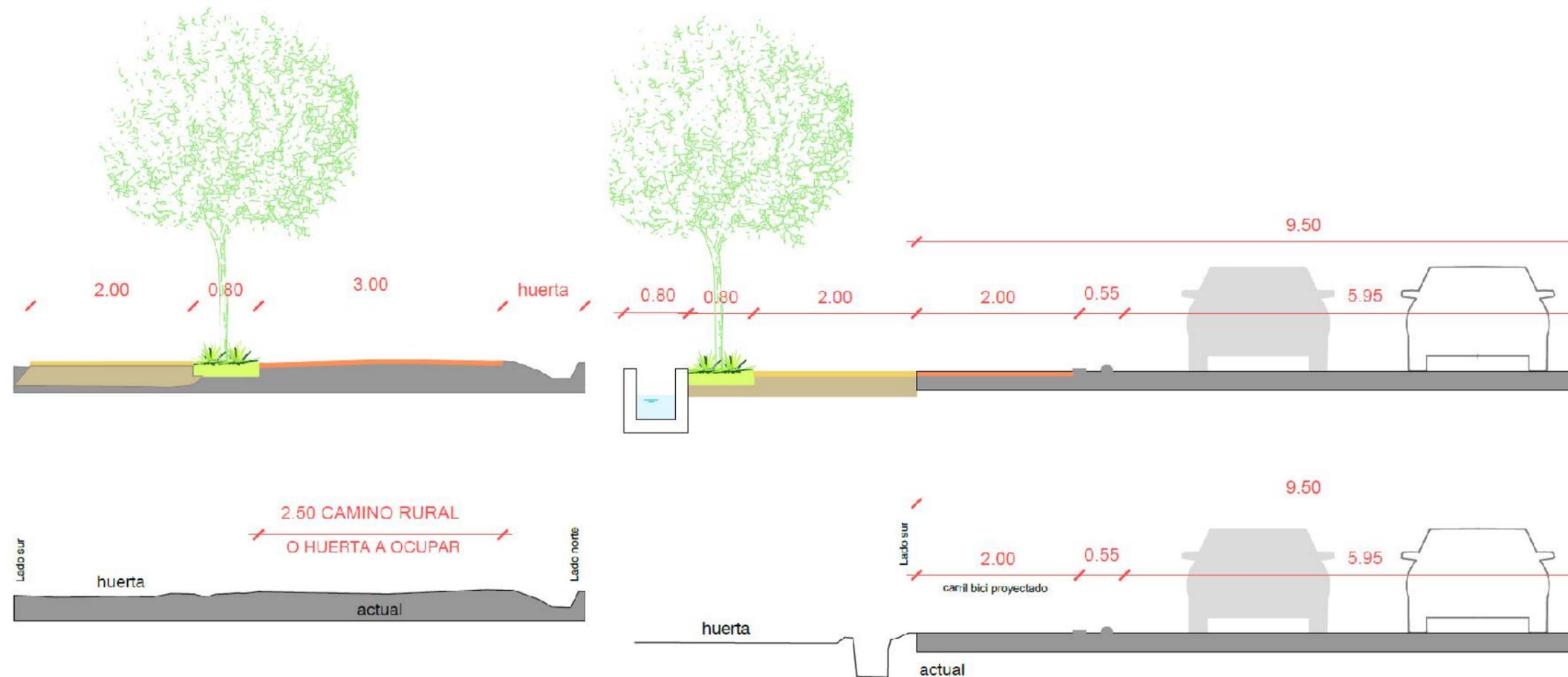


TÍTULO DEL DOCUMENTO ESTUDIO DE PLANIFICACIÓN DE ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA HORTA SUD. TRAMO 1: PINEDO - SEDAVÍ	SITUACIÓN L110HTA SUD (VALENCIA)	ESCALA 1:50 FECHA 11/10/15	TÍTULO DEL PLANO SECCIONES	Nº DE PLANO 4 Nº DE HOJA 110JA7 DE 0
--	--	-------------------------------------	-------------------------------	---

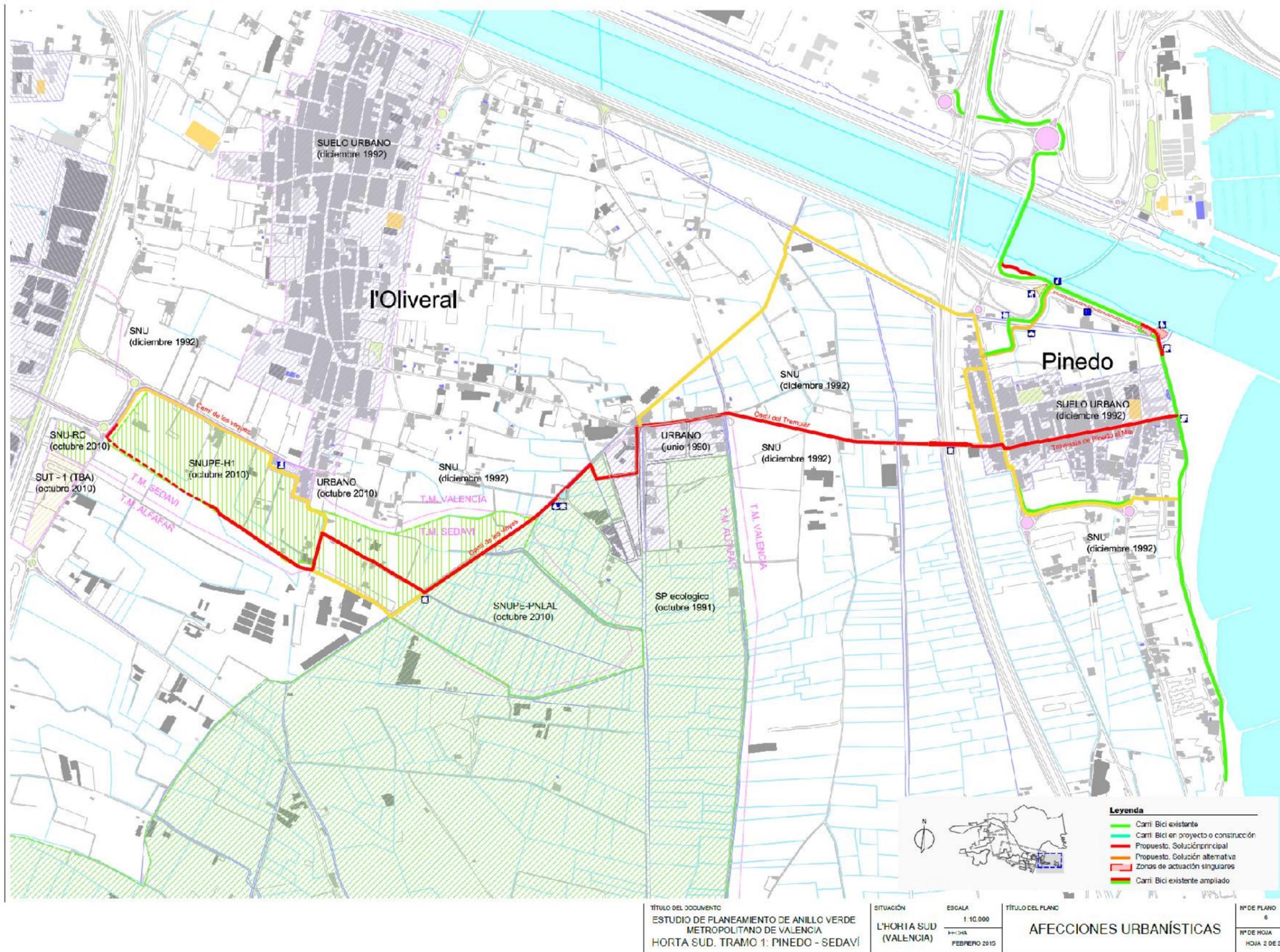


13 SOLUCIÓN A. Aprovechar camino rural y nuevo a ejecutar por huerta

14 SOLUCIÓN B. SENDA DE LES VAQUES. Ampliar carril bici proyectado



TÍTULO DEL DOCUMENTO ESTUDIO DE PLANEAMIENTO DE ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VAL ENCIA HORTA SUD. TRAMO 1. PINEDO - SEDAVÍ	SITUACIÓN L'HORTA SUD (VAI ENCIA)	ESCALA 1:50 FECHA FEBRERO 2015	TÍTULO DEL PLANO SECCIONES	Nº DE PLANO 4 Nº DE HOJA HOJA 3 DE 8
---	--------------------------------------	---	-------------------------------	---



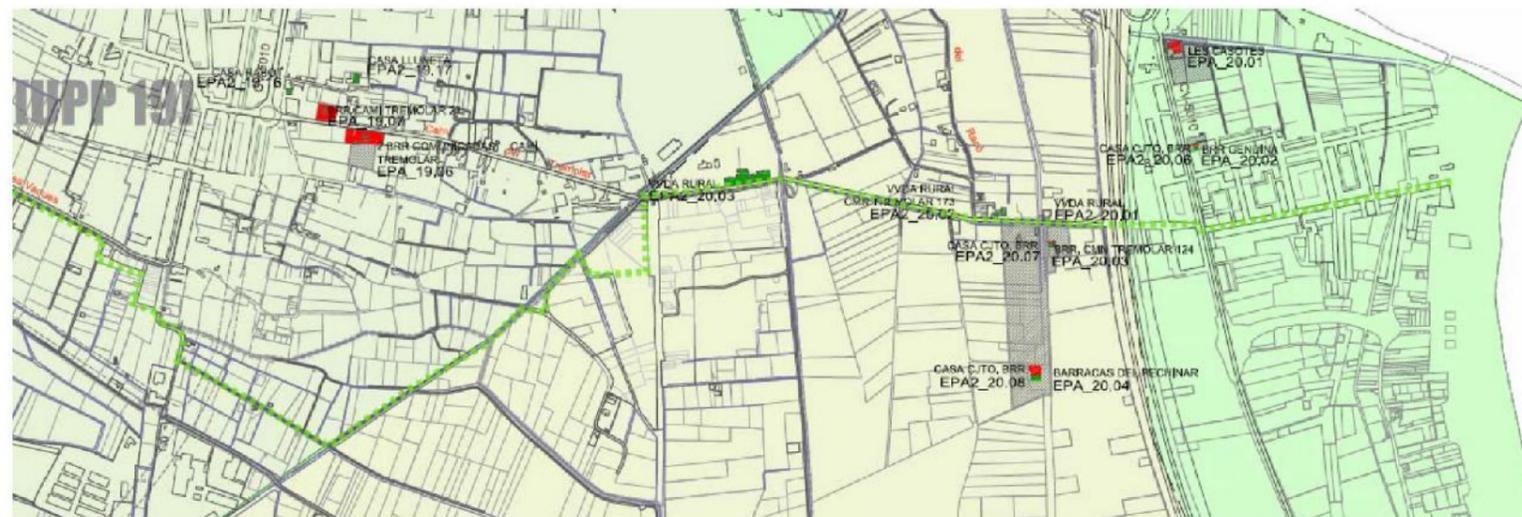
TÍTULO DEL DOCUMENTO ESTUDIO DE PLANEAMIENTO DE ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA HORTA SUD. TRAMO 1: PINEDO - SEDAVI	SITUACIÓN L'HORTA SUD (VALENCIA)	ESCALA 1:10.000 FEBRERO 2015	TÍTULO DEL PLANO AFECCIONES URBANÍSTICAS	Nº DE PLANO 6 Nº DE HOJA HOJA 2 DE 2
--	-------------------------------------	------------------------------------	---	---

Nº <b>PINEDO-1</b>	TÍTULO ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA. TRAMO PICANYA-PINEDO	
	DOCUMENTO FICHAS DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Y PROPUESTAS	
FECHA FEBRERO 2015	TRAMO TRAMO 1: PINEDO A SEDA VÍ	

LOCALIZACIÓN E IMAGENES							RECORRIDO (DE ESTE A OESTE)	PARTICULARIDADES
							<p>1 Se parte desde la pedanía de Pinedo, concretamente del itinerario bipeatonal procedente de la Ciudad de las Artes, se continúa por el paseo marítimo de Pinedo-El Saler, y se toma la Calle Travessia al Mar hasta llegar a la CV-500. Conexión sureste con Valencia.</p> <p>2 Se amplía la pasarela existente de 2,25 m a 4,00 m de ancho sobre la CV-500 (Autopista del Saler).</p> <p>3 Se toma el Camino del Tremolar, hasta la acequia del Tremolar, dónde se encuentra el embarcadero en la acequia del mismo nombre. Se adecua el entorno del embarcadero y se acondiciona sobre un ancho medio de 10,50 m, poniéndolo en valor como lugar de interés.</p> <p>4 Continúa por el Camí de les Vinyes, límite histórico entre la huerta y los arrozales de la Albufera. Afectado por el Parque Natural de la Albufera.</p> <p>5 Se sigue hacia Sedaví por el Camí de les Vaques y por la ejecución de un nuevo camino de huerta, hasta la rotonda de la V-31.</p> <p>6 Se conecta con en la rotonda del enlace de la V-31 con una plataforma ciclopeatonal planificada, que a su vez accederá a la plataforma de Sedaví.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La Travessia pasa a sentido único para vehículos, sentido oeste, no se pierden plazas de aparcamiento.</li> <li>Meseta en cruce con Carrera del Riu para calmar el tráfico.</li> <li>Se reordena la zona de aparcamiento MD río Turia.</li> <li>-Se amplía la estructura existente, cambiando el tablero y manteniendo pilares y viga. Se hace accesible.</li> <li>Se hace necesaria la ampliación de la plataforma por el Camino, mediante cubrición de acequia del lado sur.</li> <li>Meseta en cruce de la Acequia con camino del Tremolar para calmar el tráfico.</li> <li>Ancho de entre 3,50-4,20 m de plataforma compartido. Camino de zaforra poco transitado.</li> <li>Se hace necesaria la ocupación de un camino rural y la expropiación de unos 200 m, previo enlace rotonda V-31.</li> <li>Autorización del Ministerio de Fomento para el acondicionamiento de l puente sobre la V-31..</li> <li>Plataforma con ancho de 4,50 m, arbolada e iluminada. Sólo requiere señalización.</li> </ul>
							<p><b>AFECCIONES</b></p> <p>1.- Cambio de sentido de circulación en calles de Pinedo</p> <p>2.- Ampliación de pasarela sobre la CV-500</p> <p>3.- Actuación en Camí del Tremolar y embarcadero del tremolar</p> <p>4.- Camí de les Vinyes y Camí de les Vaques.</p> <p>5. Nuevo camino a ejecutar sobre camino rural y terrenos nuevos</p> <p>6.- Conexión con plataforma programada sobre V-31</p>	<p><b>ORGANISMOS</b></p> <p>Ajuntament de València (Pedanía de Pinedo)</p> <p>Conselleria d'Infraestructures</p> <p>Ajuntament d'Alfafar y Regantes del Canal de Riego del Río Turia (acquia de l'Or)</p> <p>Parc Natural de l'Albufera, Ajuntamen d'Alfafar y Sedaví</p> <p>Ajuntament de Sedaví</p> <p>Ministerio de Fomento</p>
<p><b>LUGARES DE INTERÉS</b></p> <p>PLAYA DE PINEDO – Creu de la Conca</p> <p>PARQUE NATURAL DE LA ALBUFERA</p> <p>ACEQUIAS HISTÓRICAS. EMBARCADERO DEL TREMOLAR</p> <p>HUERTA DE VALENCIA (PAT de la huerta, en tramitación)</p> <p>BARRACAS Y VIVIENDAS RURALES DEL TREMOLAR</p> <p>CAMÍ DE LES VINYES – Camino histórico límite entre arrozales y huerta</p>								
LONGITUDES	TOTAL	EN SERVICIO	PROYECTADO	PLANIFICADO	URBANO	HUERTA		
en metros	3.870	-	-	3.870	965	2.905		

<p>Nº</p> <p><b>PINEDO-2</b></p> <p>FECHA:</p> <p>FEBRERO 2015</p>	<p>TÍTULO</p> <p>ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA. TRAMO PICANYA-PINEDO</p>	
	<p>DOCUMENTO</p> <p>FICHAS DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Y PROPUESTAS</p> <p>TRAMO:</p> <p>TRAMO 1: PINEDO A SEDAVÍ</p>	

RELACIÓN DEL ANILLO VERDE CON OTROS DOCUMENTOS DE REFERENCIA



**U.P.P. [20] Huerta de la Sèquia de l'Or - Arrossars de l'Albufera**

**ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS**

**1er grado**

- EPA\_20.01 Silos del Pinedo. Les Casotes (VLC) - BRL
- EPA\_20.02 Barraca de la Genuina en Pinedo (VLC) - BRR-BRL
- EPA\_20.03 Barraca Camino de Tremolar, 124 (VLC) - BRR-BRL
- EPA\_20.04 Barracas del Pechinar (VLC) - BRR-BRL

**2do grado**

- EPA2\_20.01 Vivienda rural [ámbito Brr. C. Tremolar 124]
- EPA2\_20.02 Vivienda rural
- EPA2\_20.03 Vivienda rural
- EPA2\_20.04 Vivienda rural
- EPA2\_20.05 Porxada Arnau
- EPA2\_20.06 Casa Cjto. Barraca [ámbito Brr. Genuina]
- EPA2\_20.07 Casa Cjto. Barraca [ámbito Brr. Tremolar 124]
- EPA2\_20.08 Casa Cjto. Barraca [ámbito Brr. Pechinar]