PMUS

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

Mayo 2017

CPS Ingenieros

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN GENERAL 01

FASE I

I 1. INTRODUCCIÓN 05

I 1.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE PAIPORTA 05

I 2. PLANTEAMIENTO DE LA PROBLEMÁTICA 10

I 3. TOMA DE DATOS 15

I 3.1. RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN 16

I 3.2. TOMA DE DATOS DE CAMPO 18

I 3.3. ENCUESTAS REALIZADAS 23

I 3.4. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA 29

I 4. OFERTA 31

I 4.1. ACCESIBILIDAD EXTERNA DEL MUNICIPIO Y USOS DEL SUELO 31

I 4.2. INFRAESTRUCTURA PEATONAL 44

I 4.3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA 55

I 4.4. INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO 72

I 4.5. INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO 76

I 4.6. APARCAMIENTO 82

I 4.7. INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS 86

I 5. DEMANDA 91

I 5.1. FACTORES DETERMINANTES DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD 91

I 5.2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS 109

I 5.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE APARCAMIENTO 164

I 5.4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS 169

I 6. CONSULTA CIUDADANA 177

I 6.1. INTRODUCCIÓN 177

I 6.2. PROGRAMACIÓN DE LAS ACTIVIDADES 180

I 7. ANEXO DE PLANOS 197

FASE II

II 1. INTRODUCCIÓN 267

II 2. PROBLEMÁTICA Y POTENCIALIDADES 269

II 3. PLAN Y DESARROLLO DE PROPUESTAS 271

II 3.1. MOVILIDAD PEATONAL 271
II 3.2. MOVILIDAD CICLISTA 307
II 3.3. ACCESIBILIDAD 326
II 3.4. TRANSPORTE PÚBLICO 335
II 3.5. TRANSPORTE PRIVADO 346
II 3.6. APARCAMIENTO 363
II 3.7. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS 372
II 3.8. ACTUACIONES PARA LA EQUIDAD DE GÉNERO 376
II 3.9. CRONOGRAMA 378
I 4. ANEXO DE PLANOS 379

FASE III

III 1. INTRODUCCIÓN 409
III 2. COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN 409
III 2.1. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN GLOBAL 409
III 2.2. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN EL TRABAJO 421
III 2.3. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN LOS CENTROS ESCOLARES 421
III 3. SEGUIMIENTO 423
III 3.1. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SELECCIONADOS 423

BIBLIOGRAFÍA 425

INTRODUCCIÓN GENERAL

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se debe entender como una necesidad para que las ciudades del mundo cambien sus pautas de movilidad hacia un enfoque más concienciado y sostenible por razones económicas, sociales y ambientales, dando prioridad a los modos de transporte más sostenibles como son la bicicleta y el peatón, incrementando las facilidades para la utilización del transporte público y restringiendo cada vez más el vehículo privado en los núcleos urbanos.
Los tres pilares básicos sobre los que se debe sustentar un PMUS son:

1) Reducir los **costes económicos** del transporte y las externalidades negativas del mismo
2) Reducir los **costes sociales** del transporte
3) Reducir los **costes ambientales** de la movilidad actual

En cuanto a la parte económica, un cambio hacia una movilidad más sostenible va a suponer ahorros económicos en cuanto a: reducción de gastos hospitalarios por problemas respiratorios; reducción del gasto en gasolina; reducción del gasto del vehículo privado, de los seguros, de la ocupación de la vía pública, conservación de la vía pública, etc.

En la parte social se destacarían los beneficios en la calidad de vida de la ciudad; la reducción del tiempo en los atascos; la reducción de enfermedades y molestias a la población; la reducción de accidentes de tráfico, etc.

En cuanto a la parte ambiental, un PMUS va a provocar: reducción de la contaminación acústica debida al tráfico en general; reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera; cambio de mentalidad para favorecer el respeto al medio ambiente; contribución a la reducción del cambio climático, etc.

De forma genérica, se va a exponer a continuación la definición de Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), los objetivos y las fases del presente plan:

¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE?

Según la Guía práctica para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible elaborada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2006 (denominación actual: Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital). “Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, 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.”

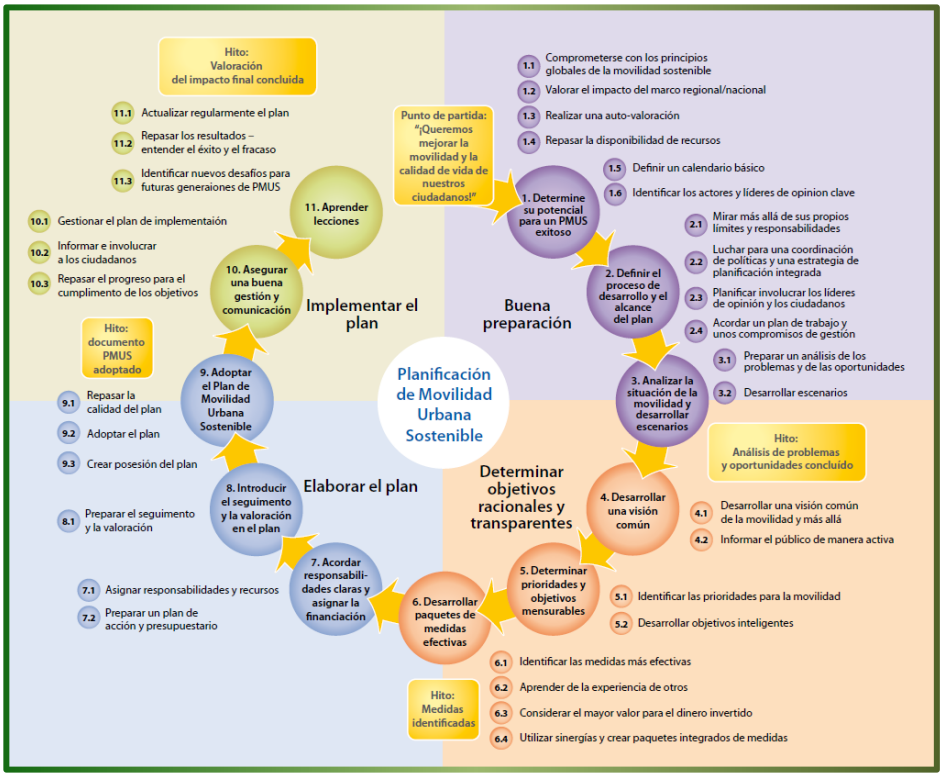


Ilustración Fases de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible
Fuente: Desarrollo e Implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Fundación CIRCE

OBJETIVOS Y FASES DEL PLAN

Los objetivos del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, tal y como recoge el Pliego de Prescripciones Técnicas elaborado por el Ajuntament de Paiporta, son:

- La regulación y control de acceso y del estacionamiento.
- El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- La ordenación y explotación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.
- El fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- La regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.

Las diferentes fases del trabajo y su contenido han sido:

Fase I. Diagnóstico de la situación actual

- Fase I.1 Introducción

A partir de toda la información recopilada en esta fase, se ha redactado el diagnóstico en el que se ha plasmado la situación actual observada.

- Fase I.2 Planteamiento de la problemática

En esta fase se han descrito las diferentes problemáticas detectadas durante el desarrollo del presente documento.

- Fase I.3 Recopilación de información básica. Toma de datos

Una vez se examinaron los documentos disponibles por parte del ayuntamiento se definió la campaña a realizar para captar, mediante la toma de datos, toda aquella información representativa desde el punto de vista de la oferta y la demanda.
Se ha desarrollado una campaña de aforos direccionales en las glorietas de mayor tráfico o en intersecciones principales, mientras que en aquellos cruces o calles de menor envergadura se han realizado aforos simples. Además se ha llevado a cabo una grabación con GPS en la que se han registrado todas las vías del municipio.
Además, con los datos obtenidos de las diferentes campañas de encuestas realizadas se ha completado la información facilitada por el ayuntamiento.

- Fase I.4 Análisis de la situación actual. Oferta

En esta fase se ha analizado en profundidad la oferta disponible actual en el municipio de Paiporta, en diferentes aspectos: la accesibilidad externa; la infraestructura peatonal existente; las vías ciclistas; los espacios reservados al transporte público y privado; las plazas de aparcamiento; las plazas destinadas a uso de carga y descarga, de vehículos de transporte u otros usos del espacio en calzada; etc.

- Fase I.5 Análisis de la situación actual. Demanda

En esta fase se ha analizado detalladamente las necesidades que tienen los diferentes actores que participan en la movilidad de la localidad de Paiporta, como son: la necesidad de plazas de aparcamiento; las áreas de influencia de las plazas de carga y descarga; las ubicaciones de los puntos generadores y atractores de movimientos; las plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida; etc.

- Fase I.6 Consulta ciudadana

Para conocer la situación percibida por parte de los habitantes de Paiporta sobre la situación de la movilidad y su estado y también poder entender hacia donde han deseado enfocar el futuro de la movilidad, se ha desarrollado un proceso de consulta participativo en el que se han recogido las impresiones expresadas, así como los problemas que se han detectado por parte de los agentes implicados.

Fase II. Programa de actuaciones

- Fase II.1 Introducción

En esta fase se han determinado las fortalezas y debilidades planteadas anteriormente junto con las conclusiones del ajuste entre la demanda actual y la oferta existente. Y una vez se han descrito las medidas que se han considerado aplicar, se han clasificado de manera que se pueda conocer el alcance y la envergadura de cada una de ellas, tanto a nivel temporal, como económico.

- Fase II.2 Problemática y potencialidades

En esta fase se ha recopilado toda la información que concierne a los problemas identificados y a los que se les tendrá que dar una solución. De forma paralela se conocen las potencialidades que dispone el municipio. De ellas se deben extraer todas las aptitudes inherentes, de tal manera que puedan transformarse estas potencialidades en ventajas para que puedan transformar el sistema de movilidad actual en un sistema moderno que respete el medio ambiente, reduzca gastos y emisiones, así como promueva unos hábitos saludables para todos los implicados.

- Fase II.3 Plan y desarrollo de propuestas

En esta fase se han desarrollado y planificado las diferentes propuestas a implementar para fomentar la movilidad mediante modos de transporte más sostenibles.

Fase III. Comunicación y seguimiento del PMUS

- Fase III.1 Introducción

En esta fase se han descrito diferentes programas de sensibilización, comunicación y promoción de la movilidad sostenible que podrían aplicarse en el municipio.

- Fase III.2 Comunicación y divulgación

Dichos programas de movilidad se han dividido según tres tipologías: Global, al Trabajo y a Centros Escolares.

- Fase III.3 Seguimiento

Se seleccionan unos indicadores determinados para el seguimiento y evaluación de las actuaciones propuestas en el PMUS.

PMUS

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

FASE I

DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

I 1. INTRODUCCIÓN

En este primer punto, introducción, se van a describir las principales características generales del municipio de Paiporta.

I 1.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE PAIPORTA

El municipio de Paiporta se encuentra en la zona de sur de la ciudad de Valencia y pertenece a la comarca de L'Horta Sud. Dista 5,5 kilómetros de Valencia, su superficie tiene 3,9 kilómetros cuadrados y se encuentra situada a 52 m.s.n.m.

Ilustración 1 Vista del entorno de Paiporta
Fuente: Elaboración propia

La economía local se basa en la agricultura y la industria. La zona de huerta es regada por la Sèquia de Faitanar y produce hortalizas y cítricos. En cuanto sus tres polígonos industriales, existen fábricas de muebles, chapas y tableros de madera, tejidos, pinturas, materiales para la construcción, etc.

Orografía

El término municipal cuenta en su interior con un barranco (Barranc de Xiva), que atraviesa la población de norte a sur. Paiporta es un municipio completamente llano y por lo tanto idóneo para la movilidad peatonal y ciclista.

Climatología

Un factor determinante en el uso del transporte no motorizado son las condiciones climatológicas. Las características climatológicas extremas influyen también en la movilidad sostenible, temperaturas muy elevadas o frías disuaden la actividad física de caminar y de ir en bicicleta.

Paiporta tiene unas condiciones meteorológicas favorables la mayor parte del año. El municipio de podría incluir dentro del clima mediterráneo típico con inviernos no muy fríos debido a la característica suavizadora de temperatura que provoca el mar. Los veranos son largos, bastante secos y calurosos, con temperaturas máximas en torno a los 30 ºC.

Respecto a las precipitaciones, estas se concentran en primavera y otoño, con riesgos de gota fría en esta última estación.

El eje horizontal, del siguiente gráfico y la tabla, representan los 12 meses del año: (01) enero, (02) febrero, hasta (12) diciembre.

El gráfico expresa, mediante barras verticales azules, la precipitación medida en milímetros, y mediante una curva roja las temperaturas medidas en grados Celsius; a lo largo de todo el año.

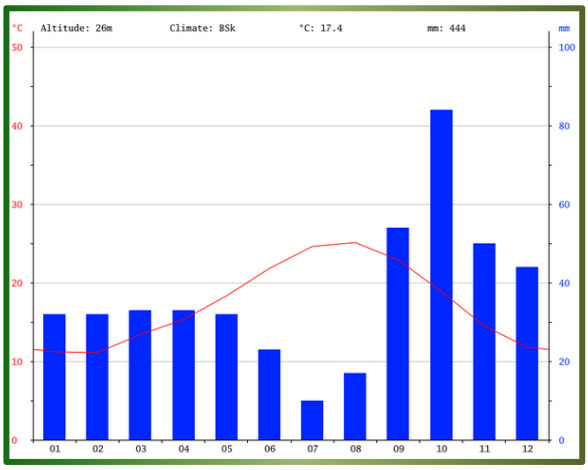


Ilustración 2 Climograma y Diagrama de temperatura
Fuente: https://es.climate-data.org

La tabla climática representa numéricamente y para cada mes del año la precipitación en mm y la temperatura media, mínima y máxima expresada en grados Celsius.

month	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
mm	32	32	33	33	32	23	10	17	54	84	50	44
°C	11.2	11.1	13.4	15.3	18.3	21.8	24.6	25.1	22.9	18.9	14.5	11.8
°C (min)	6.7	7.2	8.5	10.6	13.8	17.4	20.3	20.9	18.4	14.2	9.9	7.3
°C (max)	15.7	15.1	18.4	20.1	22.8	26.2	29.0	29.3	27.5	23.6	19.1	16.3

Ilustración 3 Tabla climática
Fuente: https://es.climate-data.org

Con esta información se observa que la diferencia en la precipitación entre el mes más seco (julio) y el mes más lluvioso (octubre) es de 74 mm siendo el promedio anual 84 mm y el total 444 mm.

En cuanto a la temperatura, el mes más caluroso del año es agosto con un promedio de 25,1 °C y el más frio, febrero con 11,1 °C.

Población

Para analizar la movilidad de las personas en un municipio, es imprescindible estudiar las características de su población: la evolución y su distribución por edades, dado que son las personas quienes realizan los desplazamientos y de acuerdo a sus necesidades/posibilidades utilizan los diferentes modos de transporte disponibles.

De la misma manera, es importante observar cuáles son los centros de atracción y generación de viajes que provocan los movimientos de la población.

Por ello, se ha analizado la evolución de la población de Paiporta en los últimos años según los datos del Instituto Valenciano de Estadística.

A fecha de 2016 su población era de 25.084 habitantes y su densidad de 6.361 habitantes/kilómetro cuadrado.

Ilustración 4 Vista Paiporta
Fuente: Elaboración propia

En los últimos años se ha registrado una tendencia en el aumento de la población con incrementos menores en los años recientes, como puede observarse en el siguiente gráfico.

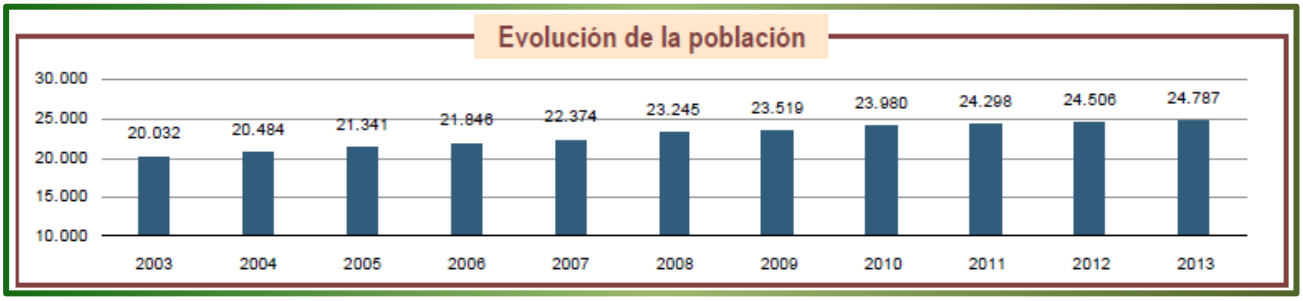


Ilustración 5 Evolución poblacional
Fuente: Instituto Valenciano de Estadística. Generalitat Valenciana

En cuanto a la pirámide demográfica, analizando la estructura de la población según su edad y sexo, se puede ayudar a determinar en cierta medida, la importancia de los diferentes grupos sociales (estudiantes, trabajadores, jubilados, etc.) implicados en la movilidad del municipio de Paiporta.

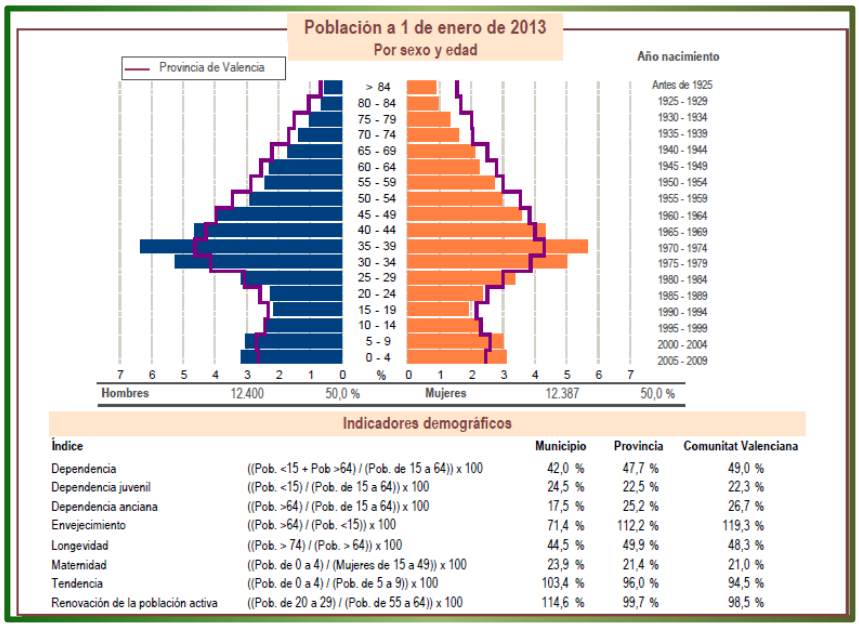


Ilustración 6 Pirámide demográfica
Fuente: Instituto Valenciano de Estadística. Generalitat Valenciana

La pirámide demográfica de Paiporta muestra, en comparación con la media de la provincia de Valencia (líneas moradas), un mayor número de personas jóvenes entre los 0 y los 9 años, así como en la horquilla de edad entre los 25 y los 44 años. Por lo que se puede considerar como una población más joven de la media.

I 1.2. LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Vista del entorno de Paiporta.....5
Ilustración 2 Climograma y Diagrama de temperatura.....6
Ilustración 3 Tabla climática.....6
Ilustración 4 Vista Paiporta.....7
Ilustración 5 Evolución poblacional.....7
Ilustración 6 Pirámide demográfica.....8

I 2. PLANTEAMIENTO DE LA PROBLEMÁTICA

En este punto se pretende determinar un primer análisis general de las principales problemáticas existentes en la movilidad del municipio. Tras la realización de unas primeras visitas de campo, se presenta a continuación un primer análisis en el que se define el estado de los elementos que componen la movilidad urbana, detectando algunos puntos de la problemática existente. Para una mejor comprensión se agrupan siguiendo los siguientes apartados:

A. MOVILIDAD URBANA

Se encuentran en el municipio **algunas calles que interrumpen su conexión**, provocando una indefinición del tráfico que circunvala la ciudad. Concretamente este punto es un tramo de continuación de calles con clara vocación de ronda urbana (calle Josep Capuz con calle Porvenir), y será analizado por su influencia en la movilidad global de la población.

Ilustración 1 Ejemplo de interrupción de conexión urbana

Fuente: Elaboración propia

El control del acceso a determinadas calles peatonales deberá ser más riguroso. Algunos sentidos de circulación de calles importantes dentro del municipio, podrán ser revisados con el fin de acotar los itinerarios que habitualmente utilizan los ciudadanos para atravesar el municipio, complicando la circulación innecesaria y perjudicando la convivencia peatón-vehículo.

B. TRÁFICO Y CIRCULACIÓN, VEHÍCULO PRIVADO

Ilustración 2 Señalización horizontal en mal estado

Fuente: Elaboración propia

En algunos puntos se puede encontrar un **deficiente estado de la pintura de señalización horizontal**, originando problemas de seguridad tanto al conductor como a los peatones.

Posible señalización horizontal confusa o incoherente. En el tramo de la calle Valencia entre las calles Torrent y Moncada aparece una línea continua, que en principio parece para delimitar la zona de aparcamiento, pero si se rebasa se está cometiendo una falta, ya que no hay línea discontinua para la incorporación desde la calle Torrent a la calle Valencia.

Ilustración 3 Ejemplo de señalización horizontal confusa

Fuente: Elaboración propia

C. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

En algunos puntos de la población, se observan **vehículos aparcados en doble fila interrumpiendo el tráfico por carga y descarga**. Urge, por tanto, el estudio en el PMUS de la localización y horarios de carga-descarga.

D. ITINERARIOS PEATONALES

Se observan **incoherencias entre los pasos de cebra, con los bordillos y la pintura del carril bici**. En este ejemplo de la calle Josep Capuz existe un bordillo elevado para las personas con movilidad reducida (PMR) junto a un carril bici con línea continua sobre la acera.

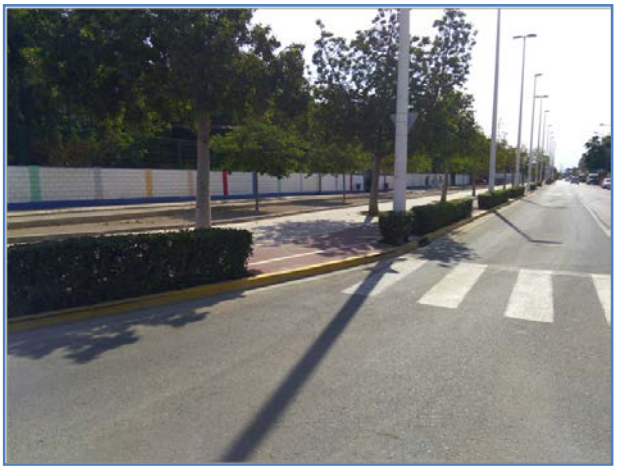


Ilustración 4 Paso de peatones inadaptado para PMR

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 5 Paso de peatones en mal estado de conservación

Fuente: Elaboración propia

El estado y la tipología de algunos pasos de peatones no es el adecuado, ya que se muestran con líneas rojas y blancas, con un estado de desgaste importante.

E. ITINERARIO ESCOLAR SEGURO

Ilustración 6 Barrera de protección temporal

Fuente: Elaboración propia

En algunas de las calles se observan **elementos de protección temporales en salidas de colegios**, lo que provoca puntos conflictivos a diario. Una posible solución sería señalizar la salida de los escolares mediantes actuaciones de forma permanente.

F. ITINERARIOS CICLISTAS

Se observan **itinerarios ciclistas incompletos**. Algunos tramos del carril bici acaban sin dar continuidad al recorrido, finalizando de forma brusca.

En otros lugares, **por falta de visibilidad pueden darse situaciones de peligro**, ya que el carril atraviesa la calzada entre los vehículos aparcados, por lo que el giro del vehículo por la calzada puede cruzarse con la dirección de los ciclistas sin tiempo de reacción.

También se ha observado que **el trazado de carriles bici no es homogéneo a lo largo de su recorrido**, con tramos en rojo en algunas zonas de la ciudad y otros en color verde. El estado de conservación será un tema a estudiar a lo largo de toda la red.

Ilustración 7 Carril bici sin continuidad

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 8 Ejemplo de heterogeneidad en el trazado de los carriles bici

Fuente: Elaboración propia

G. TRANSPORTE PÚBLICO Y MOVILIDAD

En cuanto al transporte público se observa como los **accesos a la estación de Metrovalencia se realizan a través de la vía principal de comunicación entre Valencia y los municipios cercanos**, incluido Paiporta, por lo que resultan complicados e incluso peligrosos para los peatones que pretenden tomar este medio de transporte.

Por otra parte, el **estacionamiento es escaso para los vehículos**, ya que se encuentra a pleno rendimiento. En el momento en el que se realizó la visita, se observó el aparcamiento de bicicletas completo, por lo que será de estudio también el número disponible de plazas para el amarre de las bicicletas y si corresponde con la demanda.

H. POLÍTICAS DE APARCAMIENTOS

Ilustración 9 Solar del municipio utilizado como aparcamiento

Fuente: Elaboración propia

Se observa que **el número de plazas de estacionamiento es escaso en algunas zonas del municipio, lo que obliga a los usuarios de vehículos a utilizar los solares próximos a sus viviendas como aparcamientos sin el oportuno control.**

I. BALANCE ENERGÉTICO Y MEDIOAMBIENTAL

Se estudiará en qué medida se pueden acortar los trayectos, así como **la forma de eliminar aquellos movimientos innecesarios por dentro del municipio para reducir el número de vehículos desplazándose por las calles de Paiporta.**

Además mediante el **impulso de medios no contaminantes** para los desplazamientos, se **reducirá la emisión de gases contaminantes y descenderá la contaminación acústica**, creando un ambiente más calmado en el centro de Paiporta.

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Ejemplo de interrupción de conexión urbana 10
Ilustración 2 Señalización horizontal en mal estado 10
Ilustración 3 Ejemplo de señalización horizontal confusa 11
Ilustración 4 Paso de peatones en mal estado de conservación 11
Ilustración 5 Paso de peatones inadaptado para PMR 11
Ilustración 6 Barrera de protección temporal 11
Ilustración 7 Carril bici sin continuidad 11
Ilustración 8 Ejemplo de heterogeneidad en el trazado de los carriles bici 11
Ilustración 9 Solar del municipio utilizado como aparcamiento 11

I 3. TOMA DE DATOS

La primera etapa del presente documento se ha dirigido a realizar un diagnóstico de las condiciones territoriales, sociales y económicas que influyen en la organización del tráfico y la movilidad de Paiporta. Para ello, se han consultado distintas fuentes estadísticas para obtener información relacionada con el objeto de estudio y especialmente con su sistema de transportes.

En ese sentido, se ha recopilado información de diferentes institutos de estadística:

- Instituto Valenciano de Estadística. Padrón municipal, variables socioeconómicas.
- Instituto Nacional de Estadística. Variables socioeconómicas.

También se ha obtenido información de otras instituciones de ámbito nacional, autonómico y local que han permitido complementar la información necesaria para elaborar el diagnóstico sobre la movilidad de Paiporta.

- Instituciones de ámbito nacional:
  - Dirección General de Tráfico (DGT). Parque vehicular.
- Instituciones de ámbito autonómico:
  - *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana* (FGV). Volúmenes de pasajeros.

Instituciones de ámbito local:

- Regidoría d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat. Descripción en detalle de los ámbitos urbanos y planes locales de infraestructuras en proyecto.
- Regidoría d'Educació. Estadísticas de los centros educativos.
- Policía Local. Información sobre tráfico, seguridad vial, así como sobre plazas de estacionamiento de personas de movilidad reducida.

I 3.1. RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN

Para la realización del análisis se ha requerido de la aportación de información por parte de todos los agentes implicados en la movilidad del municipio, permitiendo conocer las características del ámbito territorial y de los diferentes modos de transporte.

Se ha solicitado la colaboración con el Ayuntamiento y la Policía Local de Paiporta, para recabar la siguiente información:

- El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) del municipio y sus modificaciones.
- Información disponible que permita definir el ámbito y la geografía del término municipal.
- Información actualizada sobre los usos del suelo (residenciales, comerciales, industriales, equipamientos existentes y previstos).
- Normativa municipal existente en materia de tráfico y movilidad.
- Cartografía existente del municipio, así como de las redes de transporte público y carriles bici.
- Un listado de contactos de actores implicados en la movilidad de Paiporta (organismos, asociaciones, clubs deportivos, colegios, empresas de transporte público, taxis, etc.) al equipo redactor de CPS Ingenieros.
- Contactos con otros posibles organismos.
- Datos de aforos en las vías del municipio.
- Otros estudios de tráfico y movilidad realizados previamente en el municipio.

Ilustración 1 Imagen del Ajuntament de Paiporta
Fuente: Elaboración propia

Para ello se ha establecido contacto en repetidas ocasiones con el personal técnico del Ajuntament de Paiporta, el cual ha entregado el material disponible para desarrollar el estudio y ha respondido a las dudas aparecidas a lo largo de esta etapa de obtención de información.

También han colaborado en la recopilación de la información la Policía Local de Paiporta, informando de aquellas tareas que realizan y que afectan a la movilidad, como actuaciones en plazas de aparcamiento, sentidos de circulación, aforos en el municipio o actuaciones relacionadas con las entradas y salidas de los escolares a los centros educativos.

Ilustración 2 Imagen Policía Local de Paiporta

Fuente: Elaboración propia

Se ha analizado la información disponible y se ha planteado una campaña de toma de datos para completar las necesidades del estudio. En esta campaña se han desarrollado trabajos como la grabación geoposicionada de todas las calles dentro del término municipal de Paiporta, aforos direccionales mediante grabación con cámaras en los distintos accesos a la localidad, así como aforos en las intersecciones más concurridas y varias visitas en diferentes momentos para obtener todos los datos relacionados con la movilidad.

I 3.2. TOMA DE DATOS DE CAMPO

Para la grabación geoposicionada se ha utilizado una cámara P2PRO-USP 2 Pro Full HD 1080 dashcam con GPS integrado y 2.4 pulgadas LCD dentro del vehículo, realizando un recorrido a lo largo de los viales que circunvalan Paiporta y por las calles del interior del municipio.

Ilustración 3 Cámara de video-georreferenciado
Fuente: Ajuntament de Paiporta

Ilustración 4 Cámara de video-georreferenciado
Fuente: Elaboración propia

Para obtener datos característicos del municipio, se han realizado grabaciones en dos fases:

1. Grabación embarcada durante varios dias laborables en las horas de menor actividad. Este periodo de tiempo ha sido seleccionado para evitar las horas punta y el exceso de vehículos que pudieran bloquear la visión de los elementos de estudio.
2. Grabación embarcada en un día laborable tipo en las horas finales del día. Esta grabación se ha relizadado con el fin de poder observar el estado de ocupación de las plazas de aparcamiento en periodo vespertino.

Los datos obtenidos a partir de estas grabaciones son:

- Disposición de señales horizontales y verticales
- Semáforos
- Disposición de los elementos sobre las aceras
- Protecciones a los peatones
- Plazas ocupadas de aparcamiento
- Estado del firme
- Tipo de calzada
- Sentidos de circulación
- Etc.

Se muestra una captura del programa donde se aprecia la posición sobre el plano y la imagen obtenida.

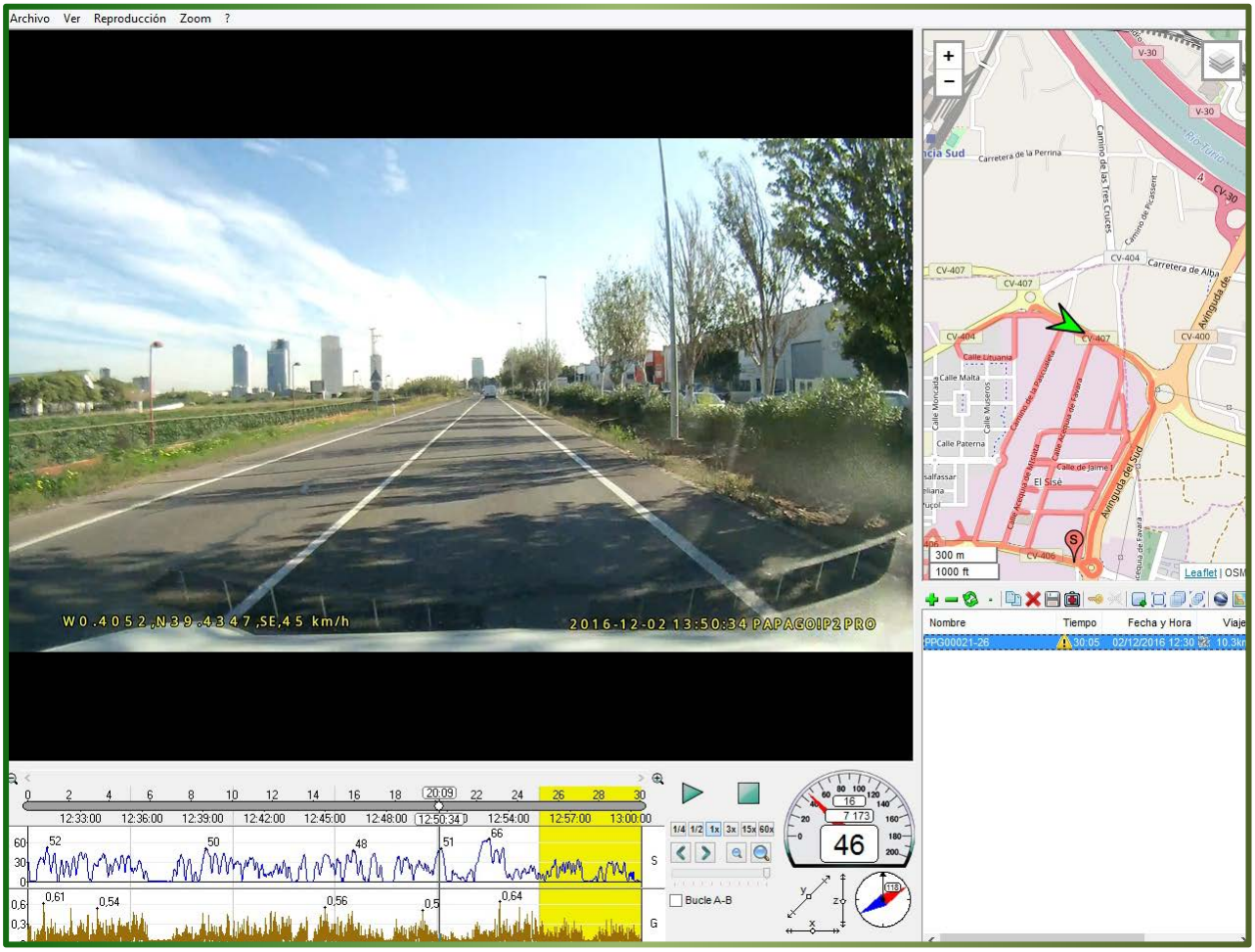


Ilustración 5 Captura visor video-georreferenciado

Fuente: Elaboración propia

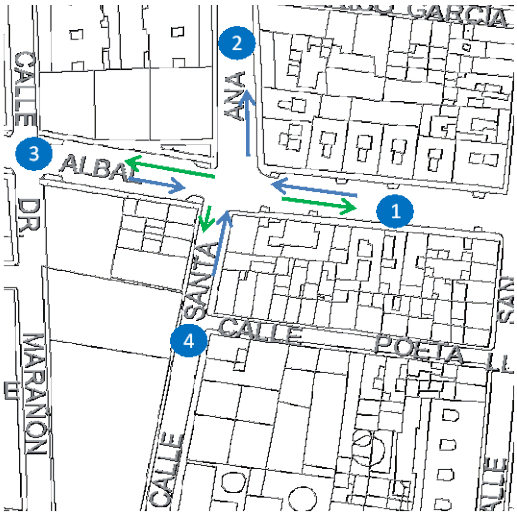
Para conocer tanto la composición numérica y porcentual de los vehículos, como los itinerarios con mayor movimiento se ha planeado una campaña de aforos direccionales en los principales puntos de la localidad.

Estos aforos se han realizado para poder cuantificar el volumen de movimientos en las distintas horas del día, así como un reconocimiento de todas las calles del ámbito de actuación, tanto del municipio de Paiporta, como de los accesos desde los municipios colindantes.

Los aforos se han realizado en días laborables, con buenas condiciones climatológicas de forma que los valores obtenidos sean los habituales. Se han tomado los datos tanto en hora punta como en hora valle, con el fin de observar las posibles variaciones de los movimientos.

El método para la recogida de los datos ha sido mediante aforadores con estadillos en aquellos cruces con un número de movimientos reducido y con baja intensidad, mientras que en los cruces de tipo glorieta con varios ramales o cruces con mayor número de destinos y unos valores de intensidad más elevados se ha optado por la colocación de cámaras fijas.

Los estadillos utilizados para la recogida de la información han sido similares al que se muestra, adaptados a cada una de las ubicaciones de estudio:



Hora de aforo		Entrada 1	Salida 1	Entrada 2	Entrada 3	Salida 3	Entrada 4	Salida 4
8:00	8:15							
8:15	8:30							
8:30	8:45							
8:45	9:00							
9:00	9:15							
11:00	11:15							
11:15	11:30							
13:00	13:15							
13:15	13:30							
13:30	13:45							
13:45	14:00							

Ilustración 6 Estadillo toma de datos

Fuente: Elaboración propia

A partir de los datos disgregados según movimientos direccionales, se ha conocido el total de cada uno de los movimientos, para poder asignar los sentidos con mayor volumen de vehículos en cada intersección. Por otro lado, dado que se han realizado clasificando los movimientos por tipo de vehículo (diferenciando entre vehículos ligeros, vehículos pesados, motocicletas y bicicletas) se puede conocer el porcentaje por tipo de vehículo.

Cada uno de los puntos de aforo y sus horas se han recopilado en el apartado de demanda del presente documento.

Ilustración 7 Grabaciones en glorieta

Fuente: Elaboración propia

La grabación del cruce mediante cámaras permite el posterior visionado y su revisión para aforar todos los movimientos desde su entrada hasta su salida de la intersección, dado que las glorietas tienen un gran abanico de movimientos direccionales en cuanto sus orígenes y destinos, mediante la grabación se ha evitado cometer errores que podrían ocurrir con el conteo in situ.

Ilustración 8 Aforo mediante cámara

Fuente: Ajuntament de Paiporta / Elaboración propia

Una vez recopilados todos estos valores, se han extraido los datos necesarios para realizar las siguientes fases, como por ejemplo conocer si una vía tiene un valor de intensidad próxima a su capacidad, o por el contrario está infrautilizada.

También ha sido posible determinar el nivel de servicio de una glorieta y la capacidad de cada uno de sus ramales. Para ello CPS Ingenieros emplea una aplicación propia en la que mediante los parámetros geométricos y los valores de intensidad por ramal, es capaz de obtener el estado en el que se encuentra en la hora punta.

A continuación se muesta una captura del resultado de esta apliación:

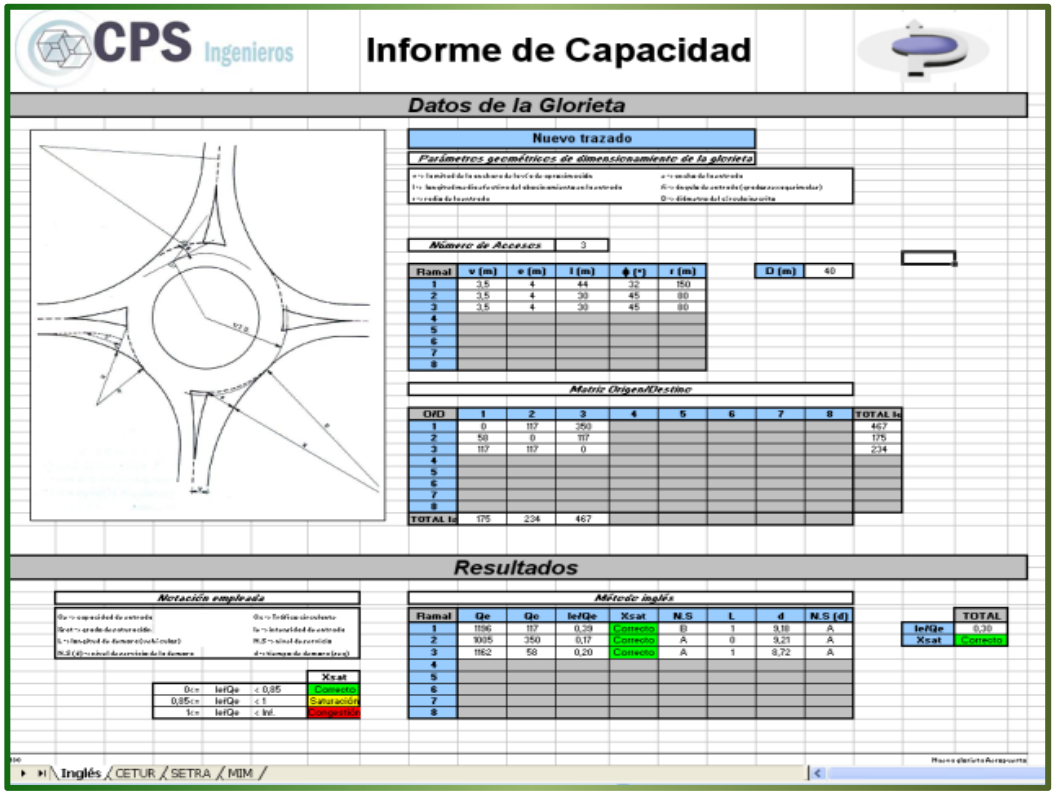


Ilustración 9 Resultados aplicación glorietas

Fuente: Elaboración propia

Además de los pocedimientos anteriores para la toma de datos, se han realizado visitas puntuales en aquellos lugares concretos en los que era necesario conocer algún detalle para los informes, ya fuese para completar la información facilitada o para comprobar aquellas cuestiones surgidas a lo largo del trabajo.

Se realizaron desplazándose en diferentes modos para obtener de primera mano las impresiones producidas por el uso de cada medio con el fin de integrar todos los modos en el estudio.

Además se ha publicado una encuesta online en la que todos los vecinos de Paiporta pueden exponer sus comentarios y en la que se les pide su colaboración para comprender cómo se desplazan habitualmente. Esta encuesta se ha difundido en todos los medios que dispone el Ayuntamiento de Paiporta, y a partir de los resultados se definiran las líneas de actuación.

I 3.3. ENCUESTAS REALIZADAS

Junto con la campaña *online* y las diversas encuestas a pie de calle, existe una encuesta difundida en los centros de estudios en los que se solicita la colaboración tanto a padres como alumnos para que indiquen el modo en el que acceden al centro de estudios y los motivos por los que van en ese y no otro medio. Siempre permitiendo realizar comentarios sobre otros aspectos que consideren influyentes en cuanto a la movilidad del municipio.

Nota: todas las encuestas, *online,* a pie de calle y en centros educativos, se han realizado en, *valencià* y castellano.

A. GENERAL

Esta encuesta se ha realizado para recopilar la información de todos los ciudadanos que han querido formar parte del proceso, facilitando datos sobre los viajes diarios que realizan, para ello se ha realizado tanto a través de internet, como a pie de calle mediante unos formularios. A continuación se muestran las preguntas que se recogen en este cuestionario.

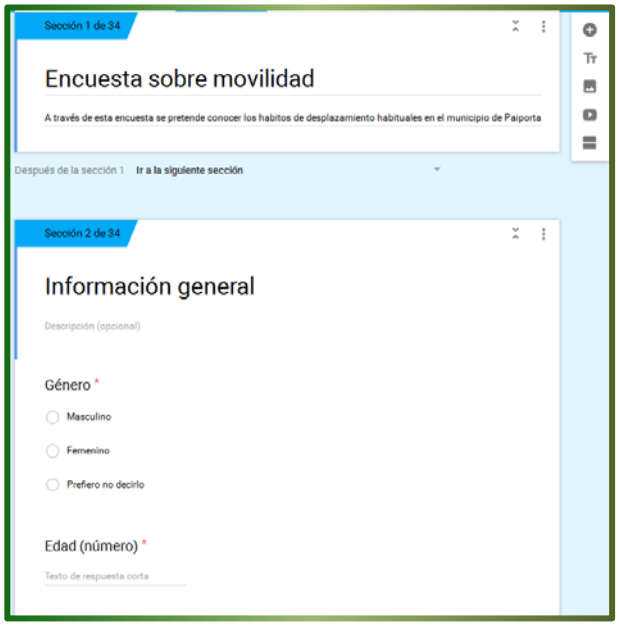


Ilustración 10 Encuesta general

Fuente: Elaboración propia

111 respuestas

Preguntas:

1. ¿Género?
2. ¿Edad?
3. ¿Dispone de coche/moto propio?
4. ¿Dispone de bicicleta?

5. Ocupación
6. ¿Estaría de acuerdo en peatonalizar más calles del núcleo urbano?
7. ¿Cuántos desplazamientos realiza en un día laborable (de lunes a viernes)? (cuente cada viaje, si realiza ida y vuelta se debe contabilizar como dos desplazamientos, uno de ida y uno de vuelta)
8. ¿Cuántos desplazamientos realiza durante un sábado o un domingo? (cuente cada viaje, si realiza ida y vuelta se debe contabilizar como dos desplazamiento, uno de ida
9. y uno de vuelta).
10. Origen del desplazamiento (indique "hogar", "supermercado", "trabajo"...)
11. Seleccione del plano el cuadrante (Ejemplo: B2) o indique en "Otro" el código postal, nombre del establecimiento, polígono industrial, municipio... para identificar el origen de su desplazamiento.

12. Destino del desplazamiento (indique "hogar", "supermercado", "trabajo"...)
13. Seleccione del plano el cuadrante (Ejemplo: B2) o indique en "Otro" el código postal, nombre del establecimiento, polígono industrial, municipio... para identificar el destino de su desplazamiento.

14. Duración del trayecto (en minutos y en número)
15. Modo de desplazamiento en coche/moto

    15.1 Evalúe las siguiente preguntas
    - No es posible realizar el viaje en otro medio
    - El trayecto recorrido tiene mucha Distancia
    - No existe carril bici
    - Las aceras son muy estrechas
    - Desplazarme a pie o en bicicleta supone un aumento de tiempo considerable
    - El transporte público tiene mala Frecuencia
    - El transporte público es caro

    15.2 ¿Encuentra aparcamiento fácilmente?
    15.3 ¿Cuánto tiempo dedica a buscar aparcamiento?
    15.4 ¿Encuentra alguna deficiencia durante su recorrido habitual? (mal estado de pintura, falta de señalización, atascos continuos, mala visibilidad,...)

16. Modo de desplazamiento en bus/metro/taxi

    16.1 Evalúe las siguientes preguntas:
    - No es posible realizar el viaje en otro medio
    - El trayecto recorrido tiene mucha
    - Distancia
    - No existe carril bici
    - Las aceras son muy estrechas
    - Desplazarme a pie o en bicicleta supone un aumento de tiempo considerable
    - Es complicado encontrar plaza de aparcamiento

    16.2 ¿Mejoraría algún aspecto del medio en el que se desplaza?

17. Modo de desplazamiento a pie/bicicleta

    17.1 ¿Siempre ha realizado el desplazamiento en este modo de transporte?
    17.2 En el caso de haber marcado NO, indique en qué medio se desplazaba anteriormente y por qué ha cambiado.
    17.3 ¿Se podría mejorar el estado de las aceras o carril bici por el que se desplaza?
    17.4 Indique los problemas y la localización de estos.
    17.5 ¿Siempre ha realizado el desplazamiento en este modo de transporte?
    17.6 En el caso de haber marcado NO, indique en qué medio se desplazaba anteriormente y por qué ha cambiado.

17.7 ¿Se podría mejorar el estado de las aceras o carril bici por el que se desplaza? Indique los problemas y la localización de estos.

18. Otro medio de transporte

18.1 ¿En qué medio se desplaza?
18.2 ¿Por qué escoge este medio?

CANALES DE COMUNICACIÓN

Para la difusión y con el objetivo de obtener la máxima participación, se han utilizado diversos canales de comunicación como la página web del Ajuntament de Paiporta, su aplicación para móviles y redes sociales, como Facebook o Twitter.

En este punto se han recopilado imágenes de los diferentes canales de comunicación utilizados.

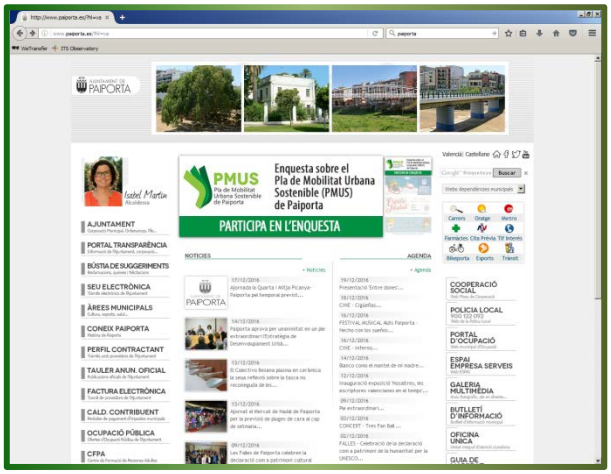


Ilustración 11 Encuesta general
Fuente: Página web Ajuntament de Paiporta

Ilustración 12 Encuesta general
Fuente: Página web Ajuntament de Paiporta

Donde a través de las cuentas oficiales del Ajuntament de Paiporta se ha interactuado activamente con el resto de usuarios para aclarar cualquier tipo de duda sobre la contestación de las encuestas a realizar.

Ilustración 13 Encuesta general

Fuente: Página de Facebook Ajuntament de Paiporta

Ilustración 14 Encuesta general

Fuente: Página de Facebook Ajuntament de Paiporta

Ilustración 15 Encuesta general

Fuente: Página de Twitter Ajuntament de Paiporta

Ilustración 16 Encuesta general

Fuente: Página de Twitter Ajuntament de Paiporta

B. ESCOLAR

Para esta encuesta se ha solicitado la ayuda de los centros escolares del municipio, repartiendo el siguiente formulario entre todos los alumnos, en la que se recoge el modo habitual de desplazarse desde el hogar al centro de educación.

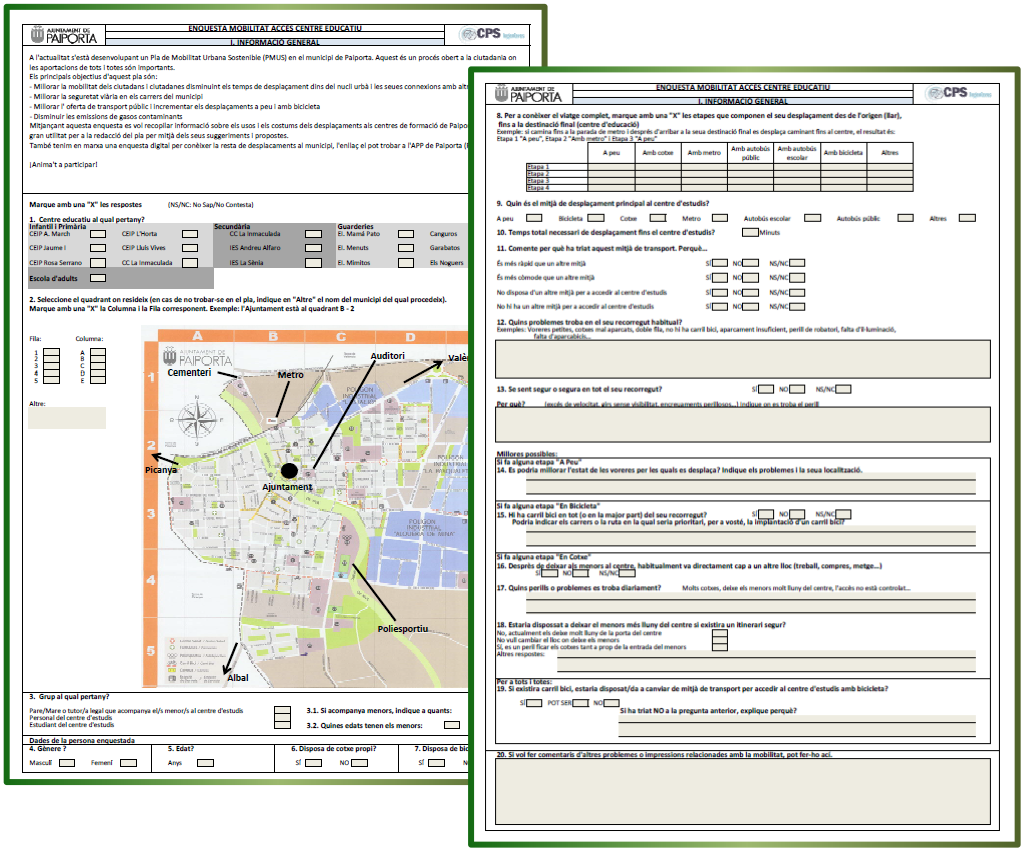


Ilustración 17 Encuesta escolar

Fuente: Elaboración propia

1.466 respuestas ✓

Preguntas:

1. ¿Centro educativo al que pertenece?
2. Seleccione el cuadrante dónde reside (en caso de no encontrarse en el plano, indique en "Otro" el nombre del municipio del que procede). Marque con una "X" la Fila y la Columna correspondiente. Ejemplo: el Ayuntamiento se encuentra en el cuadrante B-2.
3. ¿Grupo al que pertenece?

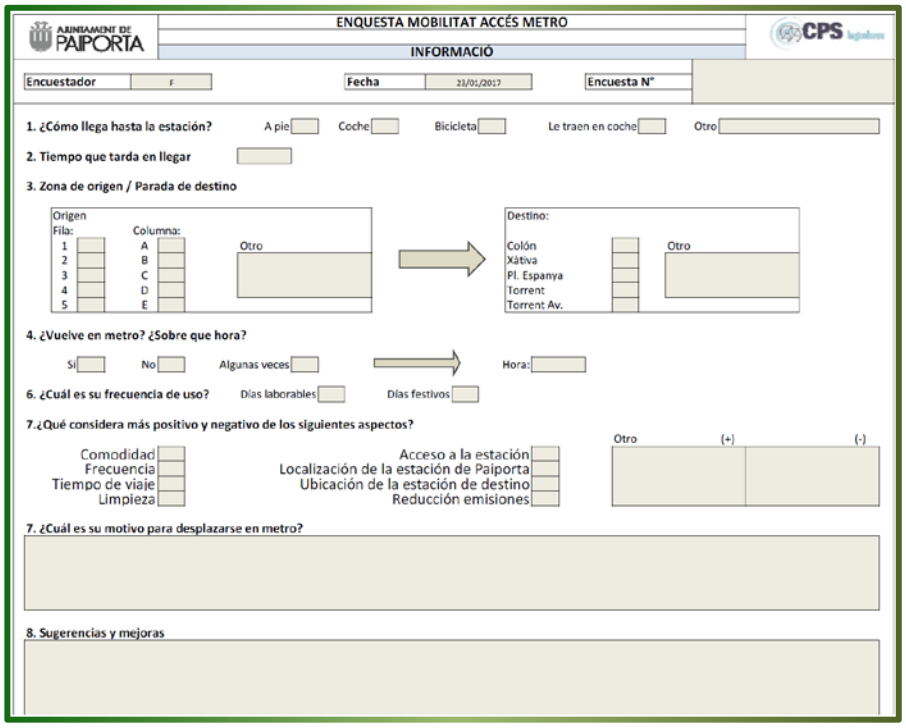
   3.1 Si acompaña a menores, indique a cuantos

   3.2 ¿Que edades tienen los menores?
4. ¿Género?
5. ¿Edad?
6. ¿Dispone de coche propio?
7. ¿Dispone de bicicleta?
8. Para conocer el viaje completo, marque con una "X" las etapas que componen su desplazamiento desde el origen (hogar), hasta el destino final (centro de educación)
9. ¿Cuál es el modo de desplazamiento principal al centro de estudios?
10. ¿Tiempo necesario de desplazamiento hasta el centro de estudios?
11. Comente por qué ha elegido este medio de transporte. Porque…
    - Es más rápido que otro medio
    - Es más cómodo que otro medio
    - No dispongo de otro medio para acceder al centro de estudios
    - No existe otro medio para acceder al centro de estudios
12. ¿Qué problemas se encuentra en su recorrido habitual?
13. ¿Se siente seguro o segura en todo su recorrido?, ¿Por què?
14. ¿Se podría mejorar el estado de las aceras por las que se desplaza? Indique los problemas y su localización.
15. ¿Existe carril bici en todo (o en la mayor parte) de su recorrido?

    15.1 ¿Podría indicar las calles o la ruta en la que sería, para usted, prioritario la implantación de un carril bici?
16. Después de dejar a los menores en el centro, habitualmente va directamente a algún otro lugar (trabajo, compras, médico,…)
17. ¿Qué peligros se encuentra diariamente?
18. ¿Estaría dispuesto a dejar a los menores más lejos del centro si existiera un itinerario seguro?
19. Si existiera carril bici, ¿estaria dispuesto a cambiar el medio de transporte para acceder al centro de estudios con bicicleta?
20. Si quiere hacer otros comentarios de otros problemas o impresiones relacionadas con la movilidad, puede hacerlos aquí.

C. METRO

Por otro lado se han realizado unas preguntas en la parada de metrovalencia, un cuestionario rápido para poder completarlo en el tiempo de espera de los usuarios de modo que se pueda obtener la información necesaria sobre los viajes realizados en este medio por los vecinos de Paiporta.


ENQUESTA MOBILITAT ACCÉS METRO

INFORMACIÓ

Encuestador | Fecha 23/01/2017 | Encuesta Nº

1. ¿Cómo llega hasta la estación? A pie | Coche | Bicicleta | Le traen en coche | Otro

2. Tiempo que tarda en llegar

3. Zona de origen / Parada de destino

Origen — Fila: 1 2 3 4 5 — Columna: A B C D E — Otro

Destino: Colón, Xàtiva, Pl. Espanya, Torrent, Torrent Av. — Otro

4. ¿Vuelve en metro? ¿Sobre que hora?

Sí | No | Algunas veces → Hora:

6. ¿Cuál es su frecuencia de uso? Días laborables | Días festivos

7. ¿Qué considera más positivo y negativo de los siguientes aspectos?

Comodidad, Frecuencia, Tiempo de viaje, Limpieza, Acceso a la estación, Localización de la estación de Paiporta, Ubicación de la estación de destino, Reducción emisiones — Otro (+) (-)

7. ¿Cuál es su motivo para desplazarse en metro?

8. Sugerencias y mejoras

Ilustración 18 Encuesta metro

Fuente: Elaboración propia

57 respuestas ☑

Preguntas:

1. ¿Cómo llega a la estación?
2. Tiempo que tarda en llegar
3. Zona de origen/Parada de destino
4. ¿Vuelve en metro? ¿Sobre que hora?
5. ¿Cuál es su frecuencia de uso?
6. ¿Cuál es su motivo para desplazarse en metro?
7. Sugerencias y mejoras
8. ¿Género?
9. ¿Edad?

A partir de toda esta información se procede a comenzar la segunda fase, el análisis de la situación actual.

I 3.4. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Actualmente en el municipio de Paiporta se está desarrollando, junto a las localidades colindantes de Picanya y Benetússer, una Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI). La cual es:

- Un documento, concreto y sistemático, que se elabora anticipadamente para planificar y dirigir las actuaciones previstas.
- Tiene un carácter estratégico, lo que implica una reflexión a largo plazo.
- Define prioridades, lo que supone una elección y una jerarquización de retos a abordar y de objetivos a alcanzar.
- Tiene un componente territorial, es decir, se desarrolla sobre un territorio con actuaciones concretas.
- Debe integrar las diferentes visiones sectoriales: físicas, ambientales, urbanísticas, económicas, sociales, etc.

Las líneas de actuación que se definan tras la redacción del EDUSI se tendrán en cuenta, sobre todo si afectan a la movilidad, durante el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

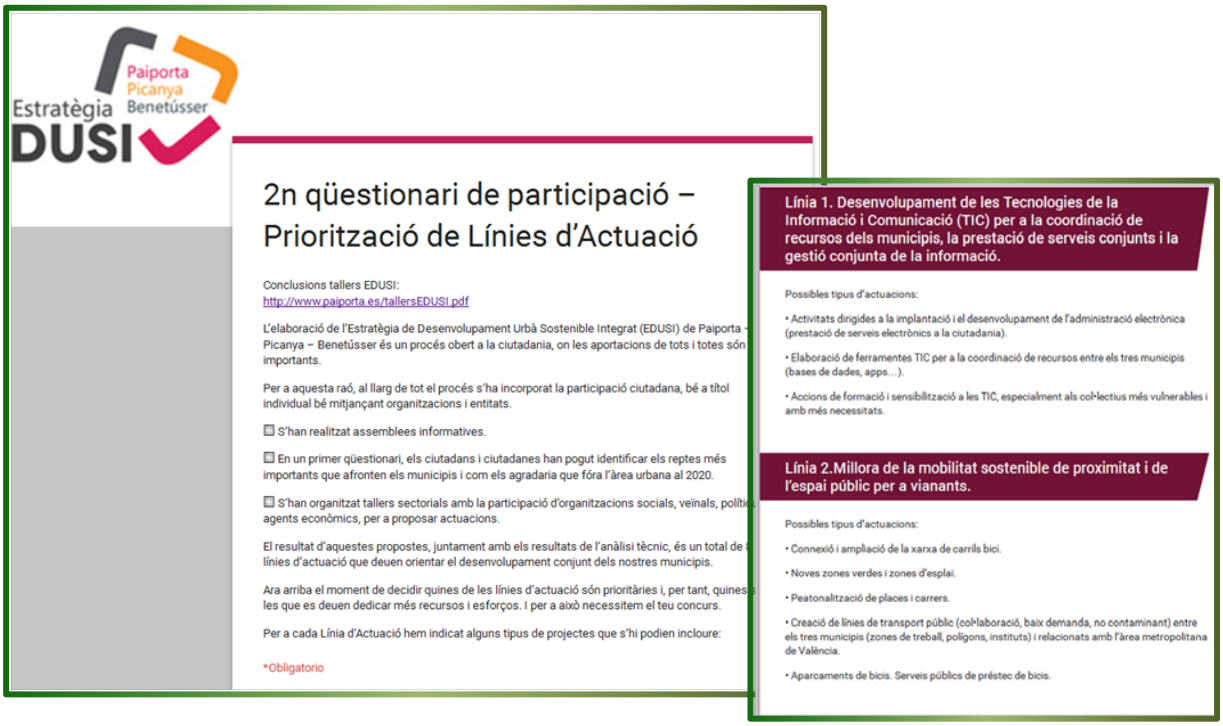


Ilustración 19 EDUSI

Fuente: Página web Ajuntament de Paiporta

I 3.5. LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Imagen del Ajuntament de Paiporta 16
Ilustración 2 Imagen Policía Local de Paiporta 17
Ilustración 3 Cámara de video-georreferenciado 18
Ilustración 4 Cámara de video-georreferenciado 18
Ilustración 5 Captura visor video-georreferenciado 19
Ilustración 6 Estadillo toma de datos 20
Ilustración 7 Grabaciones en glorieta 21
Ilustración 8 Aforo mediante cámara 21
Ilustración 9 Resultados aplicación glorietas 22
Ilustración 10 Encuesta general 23
Ilustración 11 Encuesta general 25
Ilustración 12 Encuesta general 25
Ilustración 13 Encuesta general 25
Ilustración 14 Encuesta general 25
Ilustración 15 Encuesta general 26
Ilustración 16 Encuesta general 26
Ilustración 17 Encuesta escolar 26
Ilustración 18 Encuesta metro 28
Ilustración 19 EDUSI 29

I 4. OFERTA

En el presente apartado se analiza en profundidad la oferta disponible actual en el municipio de Paiporta, en diferentes aspectos: la accesibilidad externa; la infraestructura peatonal existente; las vías ciclistas; los espacios reservados al transporte público y privado; las plazas de aparcamiento; las plazas destinadas a uso de carga y descarga, de vehículos de transporte u otros usos del espacio en calzada; etc.

Se han generado diferentes tipos de planos y esquemas que sintetizan la información que resulta característica en cada apartado, para que su comprensión sea clara y de ayuda para etapas futuras en el proceso de mejora de la movilidad.

I 4.1. ACCESIBILIDAD EXTERNA DEL MUNICIPIO Y USOS DEL SUELO

Se analiza, mediante una visión amplia del entorno del municipio, la localización de Paiporta y su disposición con respecto al resto de localidades cercanas, los movimientos que se dan entre ellas y los puntos por los que se accede. (Ver plano 1 del anexo de planos).

Ilustración 1 Plano principales vías exteriores
Fuente: Elaboración propia

Es necesario ubicar los servicios disponibles en Paiporta, por lo que se ha desarrollado un trabajo de localización y un plano en la que se marcan los diferentes tipos de edificios o espacios de la localidad, información que servirá para conocer los puntos con mayor concentración de habitantes de Paiporta y aquellos lugares susceptibles de ser centros de atracción de usuarios. (Ver plano 3 del anexo de planos).

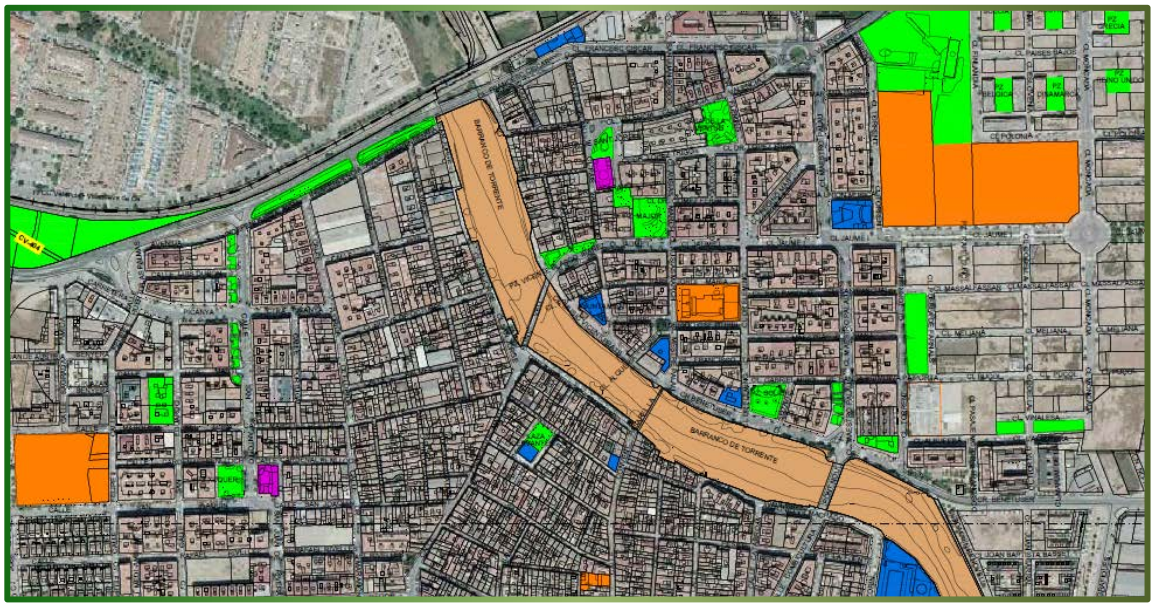


Ilustración 2 Plano servicios municipales
Fuente: Elaboración propia

A. OFERTA VIARIA ACCESOS

En este apartado se presenta la actual oferta viaria externa al municipio de Paiporta (recogida en el plano 1 del anexo de planos), que permite el acceso mediante diferentes infraestructuras de distribución (glorietas e intersecciones) en cada uno de los accesos al municipio:

Desde Valencia, se accede a esta localidad por carretera a través de la CV-36 tomando la salida 2 hacía la CV-407 y por la carretera CV-404 (tomando la salida 6 de la V-30). Los otros accesos son la carretera CV-406 por el oeste (desde Picanya), la Carretera d´Albal por el sur junto al Camí de Catarroja y la carretera de Benetússer por el este (CV-4061). También se puede acceder desde Catarroja por dos caminos paralelos en la orilla del barranco, que discurren cada uno a un lado. Se describe, a continuación, cada una de estas vías:

- Al este de Paiporta se encuentra la carretera CV-400 que discurre de norte a sur. Esta carretera conecta Valencia con los municipios del sur, dando acceso a la circunvalación de la ciudad de Valencia (V-30) y atravesando el cauce del Rio Turia. La sección la componen dos calzadas separadas por una mediana ajardinada, con dos carriles por sentido sin arcén interior y con arcén exterior de aproximadamente 1m.

  Su pavimento y pintura se encuentran en buen estado de conservación.

Esta vía permite el paso de peatones y ciclistas en cada una de las glorietas que intersectan con otras carreteras y a lo largo de su trazado cuenta con una senda ciclista en cada margen, frecuentemente utilizada de manera deportiva por peatones y que conecta con varios de los municipios próximos.

A lo largo de su trazado se disponen dos accesos a Paiporta y a sus municipios cercanos. De norte a sur:

- Glorieta PK 1+350, intersecta con la carretera CV-407 dando acceso al polígono industrial de “La Pasqualeta”. A continuación intersecta mediante una glorieta con la carretera CV-404, situada en la zona norte, la cual circunvala el municipio de Paiporta conectando finalmente con la localidad de Picanya.
- Glorieta PK 2+100, intersecta con la Carretera de Benetússer dando acceso a los polígonos industriales de “La Pasqualeta” (norte) y “Alqueria de Mina” (sur) y más delante conectando con el centro urbano de Paiporta.
- Glorieta PK 2+850, intersecta con la vía que separa los términos municipales de Benetússer y Alfafar. Desde uno de sus ramales se puede hacer a polígono industrial “Alqueria de Mina” recorriendo el Camí de Sant Vicent que discurre paralelo al Barranc de Xiva.

Ilustración 3 Diferentes secciones de la Carretera CV-400

Fuente: Elaboración propia

- La carretera CV-407, recorre Paiporta por el norte, en dirección este-oeste. Por el oeste procede de la CV-36 y atraviesa la zona industrial del municipio de Picanya. Mientras que por el este intersecta en una glorieta con la CV-400, continúa hacia Benetússer y finalmente a la carretera V-31.

  Su sección la compone una calzada con un carril por sentido, sin mediana y con arcenes de aproximadamente 1 m en ambos lados. Su pavimento y pintura se encuentran en buen estado.

  Cuenta con una senda ciclable en su margen norte en parte de su trazado.

Ilustración 4 Ubicación carretera CV-407
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 5 Diferentes secciones de la Carretera CV-407
Fuente: Elaboración propia

Como puede observarse en la Ilustración 5 (izquierda), es un recorrido empleado por usuarios de ciclismo deportivo.

- Al oeste se encuentra la carretera CV-406, que conecta Paiporta con la nueva zona residencial de Picanya. A lo largo de su trazado conecta con Paiporta mediante dos intersecciones en “T” y atraviesa mediante un puente el Barranc de Xiva. Su sección la compone una calzada con un carril por sentido, sin mediana y con arcenes de aproximadamente 1 m en ambos lados. Su pavimento y pintura se encuentran en un estado de conservación regular.

  Por el este la carretera CV-406 continúa hacia Benetússer, intersectando la carretera CV-400 mediante una glorieta.

Ilustración 6 Ubicación carretera CV-406
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 7 Diferentes secciones de la Carretera CV-406
Fuente: Elaboración propia

- Por el sur, la Carretera d´Albal accede a Paiporta proveniente desde una glorieta que enlaza con la CV-33. Su sección es una calzada única con un carril por sentido y prácticamente sin arcén en ambos márgenes. Ni la pintura ni el pavimento se encuentran en un buen estado de conservación, además de encontrarse el tramo situado más al sur sin ningún tipo de señalización horizontal.

  Esta, sirve como vía de distribución de la gran cantidad de parcelas agrícolas situadas en la zona sur del municipio y finaliza su trazado intersectando con la carretera CV-33.

Ilustración 8 Carretera d´Albal
Fuente: Elaboración propia

- También el Camí de Catarroja accede por el sur y tanto este como la Carretera d´Albal transcurren colindantes a la urbanización de “Los Pitufos”. Su calzada es estrecha, con un carril por sentido de circulación y con marcas viales blancas continuas exteriores, no obstante no dispone de marca vial de separación de carriles y sus arcenes son menores de 1 m.

  Este, también sirve como vía de distribución hacia las parcelas agrícolas del sur de Paiporta y finaliza su trazado intersectando con la carretera CV-400.

Ilustración 9 Camí de Catarroja
Fuente: Elaboración propia

B. IDENTIFICACIÓN DEL DÉFICIT DE ACCESIBILIDAD

En este capítulo se determinan las zonas dentro del municipio en las que se detecta una accesibilidad insuficiente en la disposición de la trama urbana actual:

- Los últimos desarrollos urbanos llevados a cabo en el municipio de Paiporta se ubican en el noroeste del municipio, entre el núcleo urbano y el polígono industrial de “La Pasqualeta”, conectando el nuevo desarrollo con el núcleo urbano a través del carrer Jaume I de este a oeste. El carrer Moncada actúa como eje vertical y conecta el nuevo barrio con las carreteras de Valencia y Benetússer, zonas norte y sur respectivamente:

  Por el contrario, este nuevo desarrollo no se ha conectado con el carrer Jaume I siendo esta discontinuidad una zona de huerta.

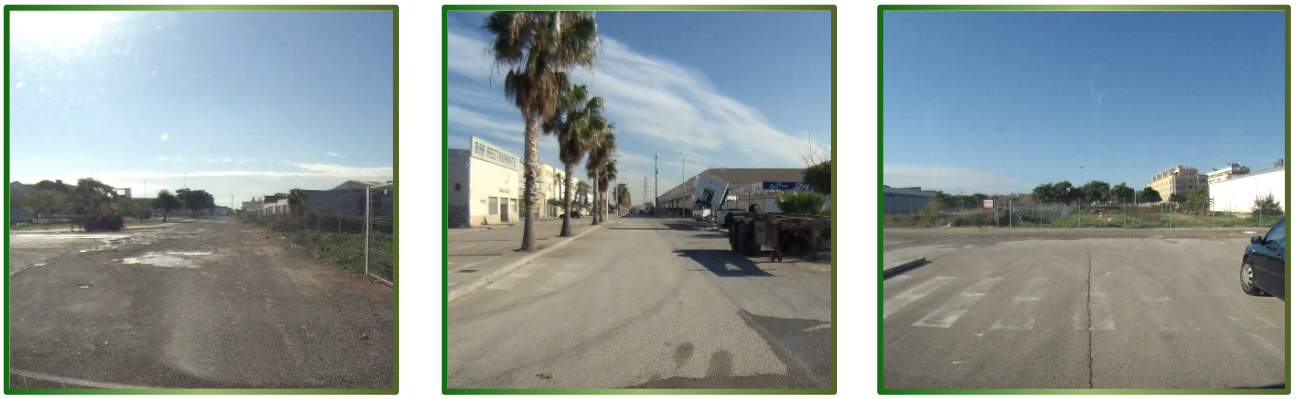


Ilustración 10 Vistas de Jaume I desde polígono industrial “La Pasqualeta”
Fuente: Elaboración propia

Además el tramo del Camí de la Pasqualeta, situado entre el carrer Polonia y la carretera CV-407, no está adecuado para las 2 direcciones que reflejan su señalización tanto vertical como horizontal (imagen izquierda) debido a su insuficiente sección y a su inexistencia de arcenes (imagen derecha).

Ilustración 11 Vistas del Camí de la Pasqualeta
Fuente: Elaboración propia

- Por otra parte, también se percibe falta de accesibilidad entre ambas márgenes del barranco, ya que este divide el municipio en dos partes. Esta situación (zona sur del municipio) puede apreciarse en las siguientes imágenes, las cuales describen como el acceso al polideportivo desde Benetússer se ve interrumpido por el citado barranco.

  Ambas vías, perpendiculares al barranco, finalizan en terrenos en mal estado y sin pavimentar; empleándose además el final de la vía oeste (carrer Josep Capuz) como zona de aparcamiento.

Ilustración 12 Vistas de Josep Capuz desde polígono industrial "Alquería de Mina"
Fuente: Elaboración propia

- La zona al sur del municipio también dispone de algunas calles (Alaquàs, Quart de Poblet y Catarroja) que no conectan con la Avinguda Montgó, dificultando el acceso a los colegios ubicados más al sur y al campo de fútbol de esa zona.

  Como puede apreciarse en la imagen, estas inconexiones transcurren por una zona sin pavimentar y sin ningún tipo de alumbrado público.

Ilustración 13 Fin del carrer Catarroja, zona sur
Fuente: Elaboración propia

Por último, en cuanto al trazado de la red viaria, se han encontrado deficiencias en el carrer Josep Capuz, la cual interrumpe su recorrido en varias ocasiones. De las siguientes 3 ilustraciones, la primera está tomada desde la intersección con el carrer Sant Ramón, la segunda representa la intersección Josep Capuz con Porvenir y la tercera con el carrer Clara Campoamor.

Ilustración 14 Diferentes interrupciones de Josep Capuz
Fuente: Elaboración propia

- Otro problema detectado con la oferta en los viales de entrada a Paiporta es la **falta de señalización de itinerarios**, si bien en algunos puntos existen paneles indicando las direcciones que hay que tomar, en otros puntos importantes se carece de estos elementos.

  Es especialmente importante en aquellas intersecciones con mucho movimiento ya que hacen dudar a los conductores. Por ejemplo, en las glorietas no se indican convenientemente los destinos que tiene cada uno de los ramales de salida, provocando dudas a los conductores a la hora de decidir qué salida de la glorieta tomar.

Ilustración 15 Glorietas con y sin paneles en las entradas
Fuente: Elaboración propia

- Además la señalización informativa del nombre de las calles no siempre es del mismo tipo, lo que dificulta la rápida identificación para las personas que se desplazan por el municipio.

Ilustración 16 Placas diferentes para nombrar las calles
Fuente: Elaboración propia

C. CONCENTRACIÓN ZONAL DE ACTIVIDADES

Es necesario conocer cómo se reparten los usos del suelo, la disposición de los equipamientos principales y los servicios que proporcionan dentro del municipio para poder conocer los lugares en los que se desplaza el mayor volumen de personas en los diferentes medios de transporte. Para ello, dentro de la población, se han tenido en cuenta:

- Puntos generadores de viajes. Son el origen de viajes y por tanto generan desplazamientos a otros lugares.
- Puntos atractores de viajes. Son aquellos lugares que atraen a los viajeros, teniendo función de sumideros.

A partir de esos puntos se pueden localizar las vías que conducen a dichos centros, que adquirirán una mayor importancia para la movilidad del municipio y por consecuencia se tendrán que estudiar con mayor detalle.

En el plano número 4 adjunto en el anexo de planos se diferencian los distintos usos que se dan actualmente a las parcelas contenidas dentro del ámbito de estudio, agrupándolas en sectores para comprender los movimientos más importantes, tanto internos al municipio, como aquellos que generan atracción desde los municipios próximos.

Entre algunos de los elementos destacados se han identificado: los centros educativos, los centros polideportivos, la parada de metro, el ayuntamiento, los diferentes comercios, las zonas verdes, los centros dedicados al culto, los polígonos industriales, etc.

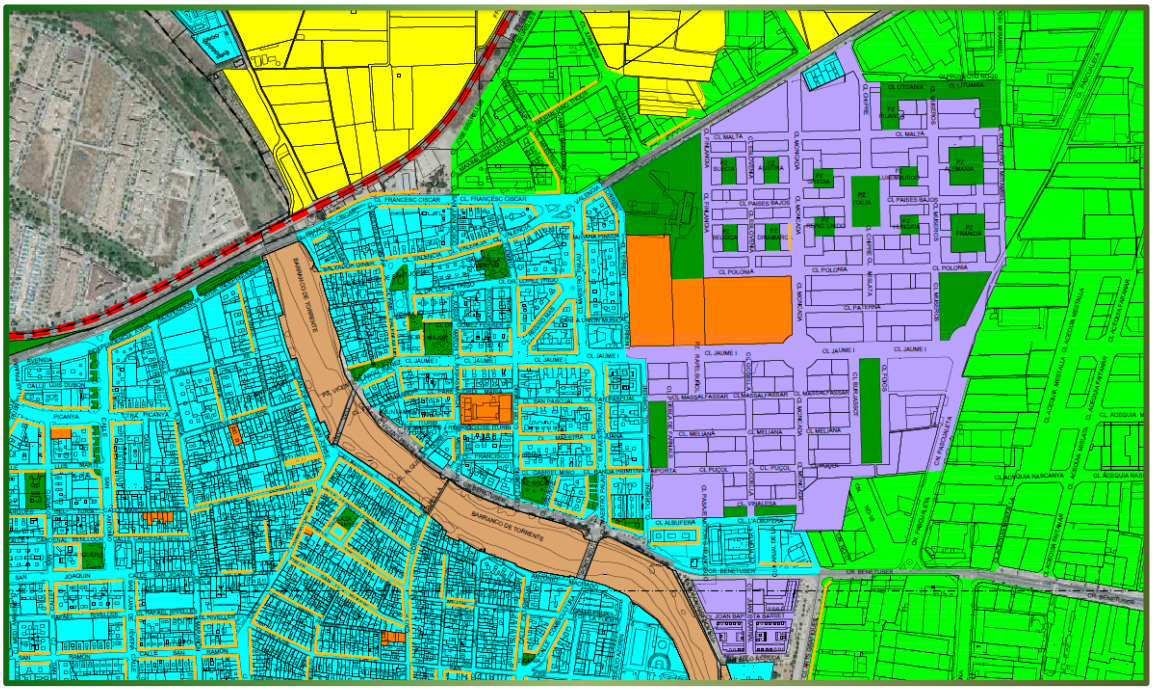


Ilustración 17 Plano usos del suelo
Fuente: Elaboración propia

D. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Como se muestra en la propia página web del ayuntamiento de Paiporta, el planeamiento vigente en su término municipal se corresponde con el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) cuya fecha de aprobación data del año 1988. Dicho plan fue modificado parcialmente en Junio del 2014.

En el plano siguiente (número 5 del anexo de planos) puede apreciarse tanto la clasificación como la calificación de las diferentes áreas del T. M. de Paiporta. Destacando la presencia de suelo de uso industrial en la parte oeste y norte del municipio.

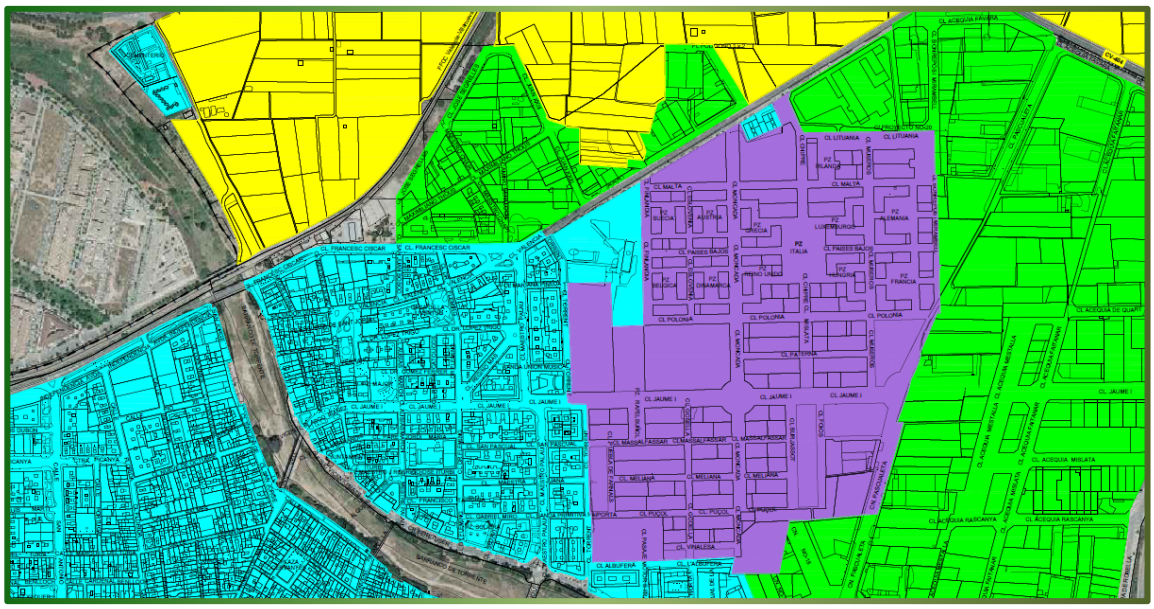


Ilustración 18 Zonas
Fuente: Elaboración propia

E. LOCALIZACIÓN DE CENTROS EDUCATIVOS

Los diferentes centros educativos, ubicados en un mapa (número 6 del anexo de planos) y con sus respectivas direcciones, se detallan a continuación:

NÚMERO	CENTRO EDUCATIVO	NIVEL EDUCATIVO	DIRECCIÓN	TIPOLOGÍA
1	CEIP Ausiàs March	Infantil y Primaria	Torrent, s/n	Público
2	CEIP Jaume I	Infantil y Primaria	Camí del Convent, s/n	Público
3	IES La Sènia	Secundaria	Escultor José Capuz, 96	Público
4	CEIP L'Horta	Infantil y Primaria	PD de San Joaquín, s/n	Público
5	CEIP Lluís Vives	Infantil y Primaria	Marqués del Turia, 59	Público
6	IES Andreu Alfaro	Secundaria	Jaume I, s/n	Público
7	CEIP Rosa Serrano	Infantil y Primaria	Torrent-Albufera	Público
8	CC La Inmaculada	Infantil y Primaria / Secundaria	Antic Regne de Valencia, 35	Concertado
9	El Mamá Pato	Guardería	9 d´Octubre, 27	Privado
10	El Menuts	Guardería	Sant Donís, 16	Privado
11	El Mimitos	Guardería	Ctra. Picanya, 11	Privado
12	Canguros	Guardería	Marqués del Turia, 13	Privado
13	Garabatos	Guardería	1er de Maig, 19	Privado
14	Els Noguers	Guardería	Ctra. Albal (terme Picanya)	Privado
15	Escuela de adultos	De Adultos	Palleter, 1	Público

Ilustración 19 Centros educativos
Fuente: Elaboración propia

I 4.2. INFRAESTRUCTURA PEATONAL

En este apartado se determina la oferta viaria dedicada a los peatones y a los recorridos permitidos en la actualidad, poniendo de manifiesto aquellos **puntos que por algún motivo pueden ser mejorados para dar un mejor servicio a los habitantes**, así como para conseguir que el desplazamiento peatonal aumente en los próximos años.

A. INVENTARIO RED DE ACERAS Y ZONAS PEATONALES

En este apartado, se han elaborado varios planos (plano 7 del anexo de planos) en los que se han clasificado las vías según el tipo. En primer lugar se muestran en relación con la importancia que se le da al peatón. Esta clasificación tiene estos grupos:

- Las vías convencionales.
- Calles o zonas exclusivamente peatonales.

Ilustración 20 Plano vías peatonales
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 21 Elementos y vías de movilidad peatonal
Fuente: Elaboración propia

Posteriormente, se muestra el tipo de pavimente que se encuentra (plano 8 del anexo de planos) en cada una de las vías del municipio. Para ello se han clasificado en:

- Firme asfáltico.
- Adoquín en calle peatonal.
- Acera para calle peatonal.
- Adoquín para plataforma única.

Ilustración 22 Plano tipos de plataforma
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 23 Pavimentación de las calles
Fuente: Elaboración propia

También se han analizado las anchuras de las aceras (plano número 9 del anexo), clasificándolas en 4 categorías:

- Sin acera, tramos que no dispone de plataforma para los peatones.
- Aceras inferiores a 1 metro, aceras con ancho insuficiente para el paso peatonal.
- Aceras entre 1 metro y 2,5 metros, aceras que no cumplen la normativa pero admiten el paso de peatones.
- Aceras superiores a los 2,5 metros.

Ilustración 24 Plano anchura de acera
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 25 Tamaños de aceras
Fuente: Elaboración propia

B. SEGURIDAD DEL PEATÓN

Para confirmar que la seguridad al peatón es suficiente, la convivencia entre peatón-automóvil debe disponer de una correcta señalización dentro del viario.

Desde el punto de vista peatonal, si en los puntos de interacción de la circulación rodada con el tránsito peatonal (ya sean cruces, intersecciones, zonas residenciales, pasos de cebra, etc), existe una correcta disposición de elementos, queda garantizada (en la medida de lo posible) la interacción entre medios con unas condiciones de seguridad adecuadas, generando al peatón la sensación de tranquilidad, y se fomenta la elección de este medio como el habitual.

Al analizar la movilidad peatonal en el municipio de Paiporta se ha detectado en general la falta de atención que se ha tenido con los peatones en los ámbitos urbanos y la prioridad que se le ha dado a los modos motorizados.

Esta falta de atención hacia el peatón en el diseño urbano provoca una ausencia muy significativa de calles e itinerarios peatonales en todo el municipio, con falta de conectividad peatonal entre zonas, reduciendo la movilidad peatonal y provocando de esta manera un empleo mayoritario del vehículo privado para desplazamientos entre zonas.

Se ha elaborado un plano (plano 10 del anexo de planos) en el cual se señalan los diferentes tipos de pasos de peatones y el estado de las medidas que se tomaron en algún momento para apaciguar la velocidad de circulación de vehículos. Se determina si el paso de cebra está a nivel con la acera o a la altura de la calzada, si existe resalto antes del paso de peatones y en el caso de existir, si este se encuentra completo o deteriorado.

Ilustración 26 Señalización horizontal preferencias, tipos de pasos de peatones y resaltos externos
Fuente: Elaboración propia

Además, en este primer análisis sobre la movilidad actual en Paiporta, se observan distintas realidades relacionadas con la convivencia entre modos:

- Con cierta frecuencia se observa la **presencia de vehículos invadiendo la acera o bloqueando pasos de peatones**. Cuando un vehículo invade la acera el peatón desciende a la calzada, poniendo en riesgo su seguridad y perjudicando la libre circulación de los vehículos.

Ilustración 27 Vehículos sobre aceras
Fuente: Elaboración propia

- Existen puntos del municipio en los que se han instalado bolardos para evitar que los vehículos accedan a las aceras. Como se puede ver en las imágenes, **no hay una homogeneidad en cuanto al modelo de bolardo escogido en los distintos puntos de la población.**

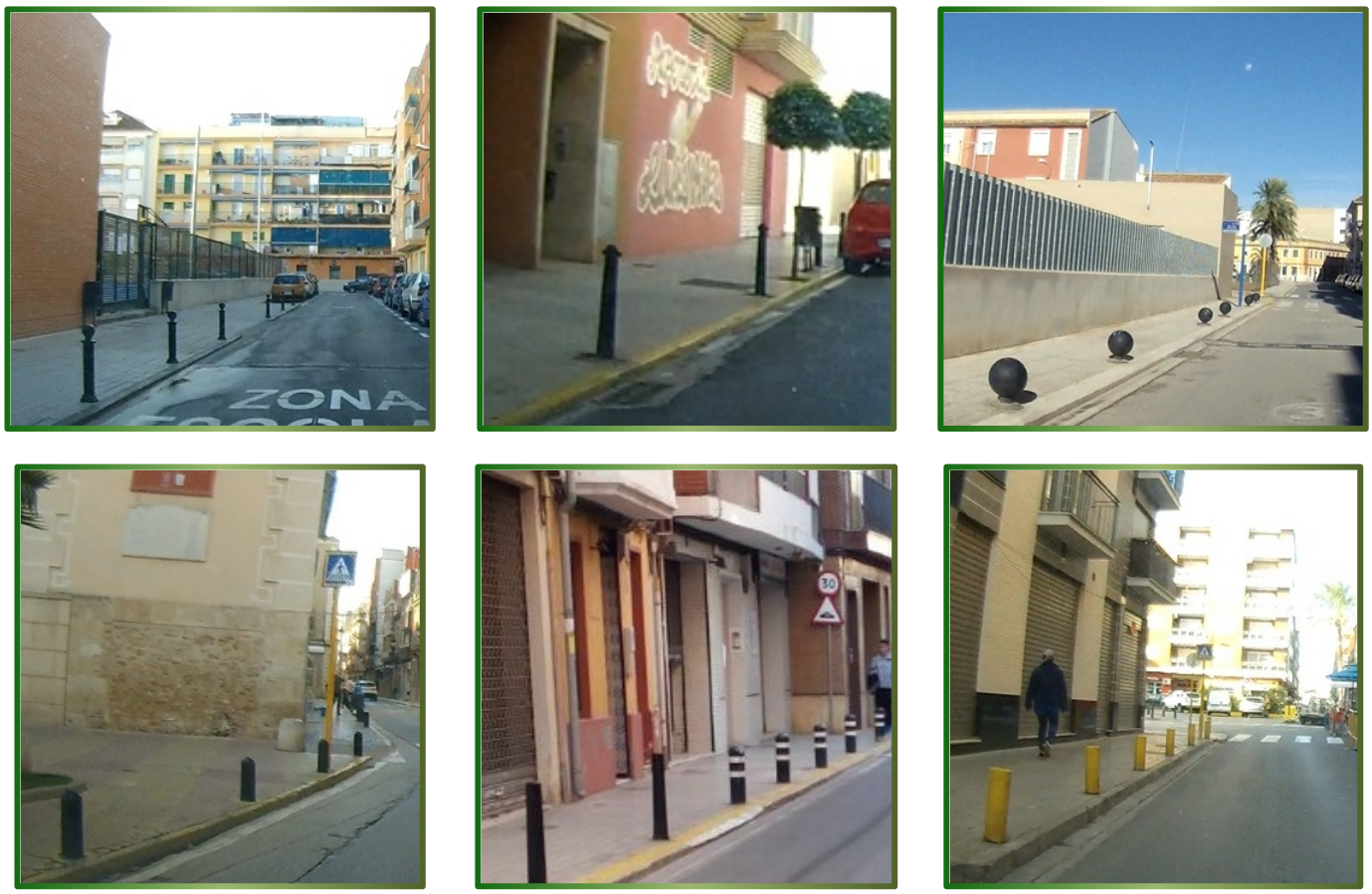


Ilustración 28 Diferentes bolardos
Fuente: Elaboración propia

- La disposición de los semáforos se plasman en el plano 11 del anexo de planos y se muestran los cruces regulados por este medio.

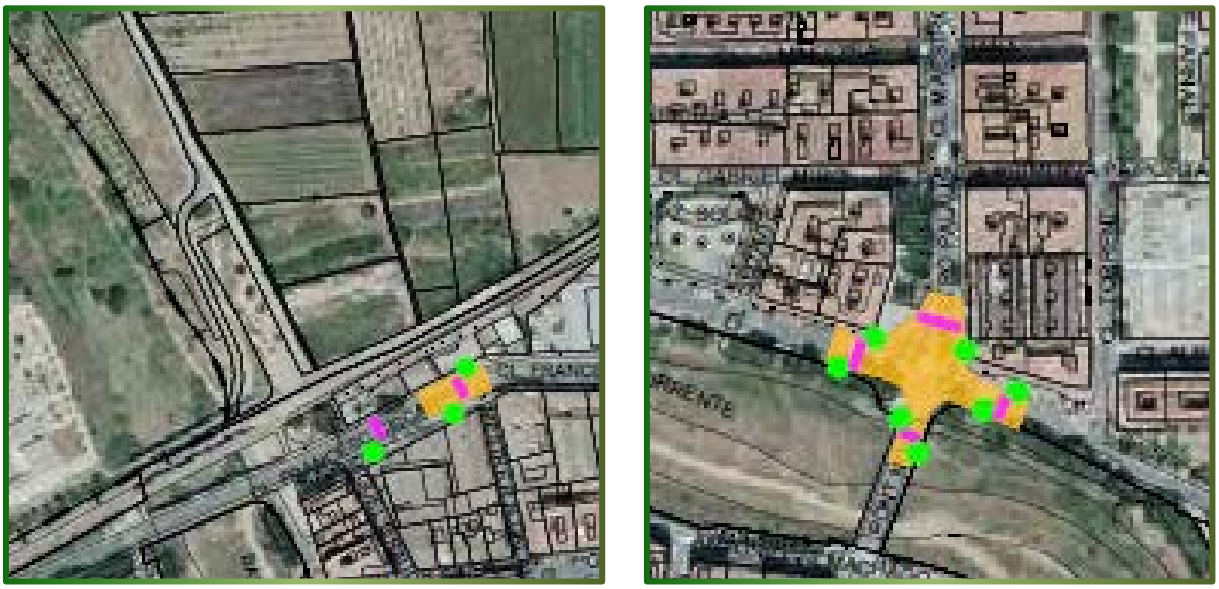


Ilustración 29 Plano de disposición semafórica
Fuente: Elaboración propia

- Otro elemento que puede perjudicar la seguridad del peatón es la **disposición del carril-bici en la plataforma de circulación de los peatones**. Debido a la diferencia de velocidad entre ambos usuarios del mismo espacio, es probable que se produzcan molestias por la interacción entre los modos de desplazamiento a pie-bicicleta. Además Este punto se verá más adelante en el capítulo dedicado a la infraestructura ciclista.

Ilustración 30 Carril bici sobre acera
Fuente: Elaboración propia

C. SITUACIÓN MOBILIARIO URBANO

La disposición del mobiliario urbano en las plataformas dedicadas al desplazamiento de los peatones, es un aspecto muy importante para fomentar la movilidad sostenible. Es importante conocer aquellos elementos que resulten un obstáculo a la libre circulación, ya sea por estar mal situados en la acera o por dificultar el tránsito libre de los peatones en el recorrido del viaje. En el caso de que la situación del mobiliario urbano obligue al peatón a transitar por la calzada, se está aumenta el riesgo de accidente y por tanto se tiene que tener muy presente la correcta colocación de estos elementos urbanos necesarios.

Se deberán definir acciones para corregir estas situaciones y proponer un cambio en el emplazamiento, con el fin de que el peatón pueda continuar con su itinerario o desviarse de aquellos recorridos que puedan ser peligrosos a los corredores más seguros.

Ilustración 31 Obstáculos en los recorridos peatonales
Fuente: Elaboración propia

En la actualidad, se observan interacciones negativas por elementos como los siguientes:

- Para evitar la circulación motorizada en las nuevas calles peatonales en el centro de la población se han instalado elementos móviles como vallas, maceteros y demás mobiliario que ayuda a la reducción de la velocidad protegiendo a los peatones de la zona.

Ilustración 32 Elementos de seguridad para el peatón
Fuente: Elaboración propia

D. ITINERARIOS ESCOLARES – PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

Itinerarios escolares.

Dentro del municipio se observan diferentes recorridos escolares, que diariamente son utilizados por los alumnos de cada uno de los centros de estudios dispuestos por el municipio. En las intersecciones más problemáticas se suelen ubicar agentes de la Policía Local de Paiporta, con el fin de:

- Aportar mayor seguridad a los peatones
- Disuadir a los vehículos para que moderen la velocidad
- Desviar el tráfico de agitación o de paso por otras rutas menos frecuentadas por los escolares.

Según la información facilitada por la Policía Local, la distribución actual que dispone la Policía Local es la siguiente (plano 12 del anexo de planos):

CENTRO EDUCATIVO	CALLE/S ENTRADA AL CENTRO	SEGURIDAD PASIVA (VALLA/S)	SEGURIDAD ACTIVA (POLICIA)	CALLE CORTADA TEMPORALMENTE AL TRÁFICO
CC La Inmaculada	Antic Regne de Valéncia	Sant Josep	Sant Josep	Sant Josep
CEIP Rosa Serrano	Josep Iturbi	Ausiàs March / Josep Iturbi	Josep Iturbi	Josep Iturbi
CEIP Ausiàs March	Torrent	Torrent	Mestre Palau	Torrent
CEIP L´Horta	Catarroja	Catarroja	Catarroja / Josep Capuz	Catarroja
CEIP Jaume I	Literat Azorín	Avinguda Montgó	Avinguda Montgó	Literat Azorín
CEP Lluís Vives	Josep Capuz / Sant Joaquim	Marquès del Túria / Felip II	Marquès del Túria / Felip II	Marquès del Túria

Además en el informe de la Policía Local se hacen las siguientes puntualizaciones:

- Las entradas al CEIP Lluís Vives se consideran inadecuadas. Se debería establecer una única entrada por el carrer Marquès del Túria.
- Se ha observado que la seguridad de los menores que asisten al centro es óptima solamente colocando temporalmente la valla de seguridad, por lo que no es necesaria la presencia de un policía. Excepto en el caso del CEIP Lluís Vives, donde dado que el carrer Sant Joaquím es una arteria principal, difícilmente puede ser cortada al tráfico.

Ilustración 33 Plano disposición Policía Local acceso centros educativos
Fuente: Policía Local de Paiporta. Elaboración propia

Itinerarios PMR.

En el caso de los itinerarios para personas con movilidad reducida (PMR), sobre el plano (plano 10 del anexo de planos) se ha marcado el estado actual de cada uno de ellos en relación a si está adaptado de forma correcta para las personas de movilidad reducida o si por el contrario no se han tomado las medidas oportunas.

Ilustración 34 Plano pasos de peatones

Fuente: Elaboración propia

Dado que existen diferentes tipos de pasos de cebra, se muestran a continuación cada una de las configuraciones que se han tenido en cuenta:

Sin resalto + adaptado a PMR

Sin resalto + NO adaptado a PMR

Con resalto + adaptado a PMR

Con resalto + NO adaptado a PMR

Con STOP

Con CEDA

Resalto externo en mal estado

Resalto externo en buen estado

Ilustración 35 Tipos de pasos de peatones
Fuente: Elaboración propia

I 4.3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

En el análisis de los carriles bici y otros tipos de viales dedicados en mayor o menor medida al transporte mediante bicicletas, es preciso conocer por dónde discurren, su estado, así como la seguridad que ofrecen tanto entre vehículos a motor con las bicicletas, como entre las bicicletas y los peatones.

A. INVENTARIO RED CICLISTA

En el municipio de Paiporta **existen actualmente un total de 9 km de red ciclista**, los cuales se encuentran dispersos en diferentes itinerarios y suponen una red ciclista inconexa. Estos se pueden ver en el plano 13 del anexo de planos. Se han clasificado según el Real Decreto Legislativo 6/2015 y se desarrolla a continuación.

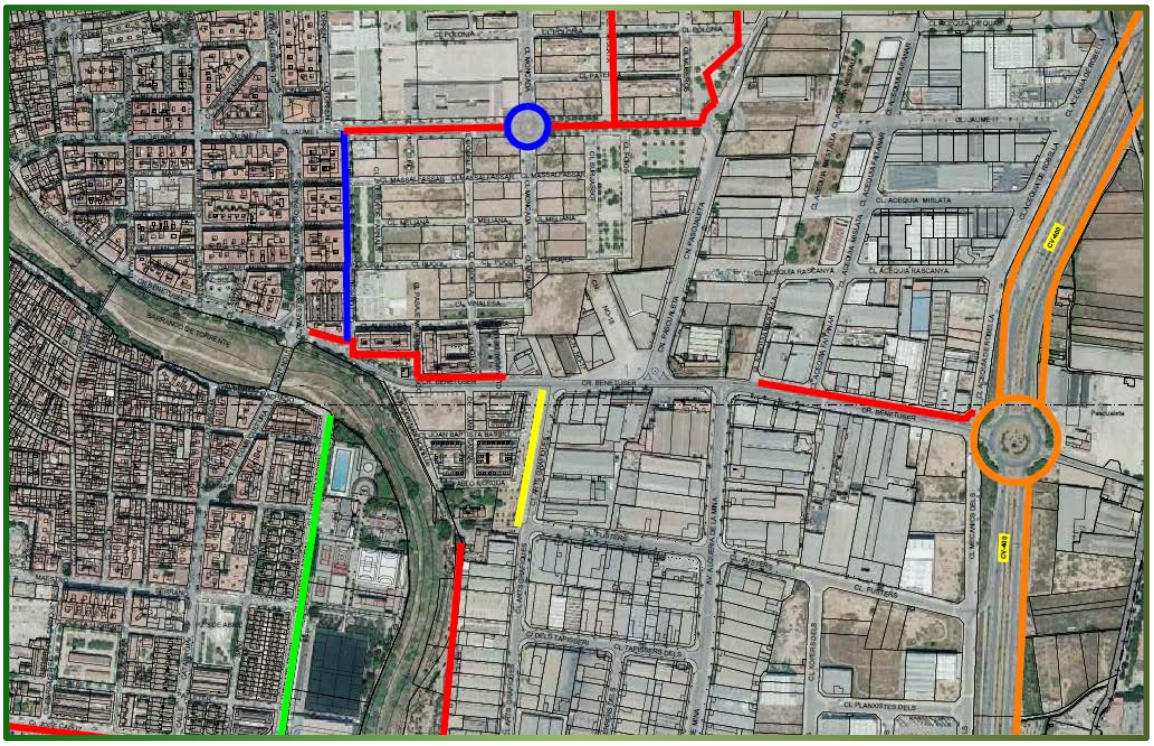


Ilustración 36 Plano infraestructura ciclista
Fuente: Elaboración propia

Dado que la red se ha desarrollado en diferentes etapas, cuenta con tratamientos variados según el momento de su construcción o de la ejecución de trabajos de mejora. Por este motivo se han localizado puntos en los que el estado de la capa de rodadura está muy desgastado, se aprecia una mala señalización tanto para los ciclistas como para el resto de usuarios que se cruzan con ellos y en muchos puntos de la red no existe continuidad de los recorridos, ni con los municipios anexos.

Ilustración 37 Ciclista circulando por la acera
Fuente: Elaboración propia

Se analiza cada una de las características de los carriles bici en los siguientes apartados de modo que se defina el estado en el que se encuentra cada uno de los diferentes tramos existentes en el municipio.

B. CONTINUIDAD Y CONEXIÓN DE LA RED

Se observa que en la actualidad, tanto el origen como el punto final de cada uno de los carriles existentes no suelen disponer de continuidad con otro tramo, y tampoco existe una unión lógica entre los centros atractores o generadores de viajes internos del municipio con respecto a la disposición de algunos tramos de red ciclista en las calles de Paiporta.

Esto, unido a las diferencias morfológicas de cada tramo del carril (las cuales se ven el punto F), aumenta la sensación de desconexión y falta de armonía de la infraestructura ciclista existente.

C. CONEXIÓN DE LA RED CICLISTA CON EL NÚCLEO URBANO

En el análisis de la red ciclista interior a la población, se observa que el tramo que discurre por:

- Carrer Literato Azorín: conecta el núcleo urbano con el Polideportivo Municipal y el IES La Sènia, y continúa por el carrer Josep Capuz hasta llegar al supermercado de la parte suroeste.
- Els carrers Xipre y Litùania y la Carretera de Bonrepòs i Mirambell recorren la zona noreste de nueva urbanización del municipio. El cual conecta con la red del carrer Jaume I y más adelante con el carrer Torrent.

D. CONEXIÓN DE LA RED CICLISTA CON MUNICIPIOS COLINDANTES

La conexión de la red ciclista interior de la población con los municipios colindantes tiene una serie de peculiaridades de entre las cuales cabe destacar que:

- Carretera CV-400: en tres de las cuatro glorietas del T.M. de Paiporta la red ciclista tiene conexión con los municipios colindantes. Concretamente, en sentido norte-sur, desde la primera se puede acceder a Benetússer, desde la tercera a Alfafar y desde la última a Massanassa.

  Desde la segunda, pero en esta ocasión en sentido opuesto, se puede acceder parcialmente a los dos mayores polígonos industriales de la localidad.

- Carretera CV-407: intersectando mediante glorietas con la carreteras CV-404 y la CV-400 existe una red ciclista, la cual no continua por la primera carretera, es decir hacia el interior de la localidad, pero si por la segunda.

- No existe conexión a través de red ciclista con Picanya.

E. SEGURIDAD

Tanto la interacción ciclista-automóvil como ciclista-peatón debe ser analizada en relación a la seguridad, y debe realizarse un análisis y su posterior evaluación en cada uno de los puntos de conflicto entre los ciclistas y el resto de actores de la movilidad. Las implicaciones que tengan con la seguridad vial (visibilidad, señalización, …) condicionarán el comportamiento de la población.

Ilustración 38 Disposición de carriles bici
Fuente: Elaboración propia

F. TIPOLOGÍA DE LA RED CICLISTA

La legislación sobre normas de circulación contempla actualmente cinco tipos de vías para ciclistas. En el Anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

- Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
- Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.
- Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

Dentro del municipio de Paiporta existen diversas tipologías de red ciclista, cuyos tramos son:

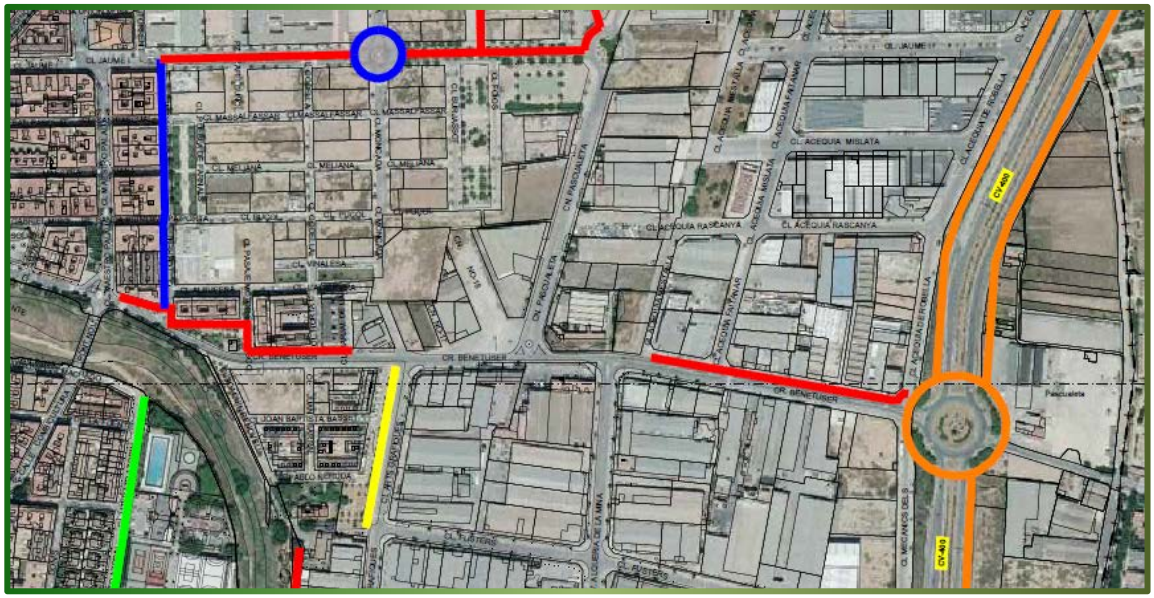


Ilustración 39 Plano infraestructura ciclista
Fuente: Elaboración propia

A la hora de valorar la idoneidad de los tramos ciclistas se van a tener como referencia las recomendaciones del "Manual para el diseño de vías ciclistas de Cataluña, 2008" donde establecen las anchuras mínimas que debe de tener cada tipología de red ciclista.

Tipología	Anchura Mínima (m)
Carril bici	2
Carril bici-protegido	2
Acera bici	2
Pista bici	2,20-2,50
Acera bici	3

Carril-bici

Las vías ciclistas de tipo carril-bici se encuentran a lo largo del carrer Torrent y en la glorieta de la intersección de Jaume I con Montcada. Dado que se observan diferencias en cuanto a la morfología de este carril se van a describir los tramos por separado:

- Carril-bici en la glorieta, características principales:
  - Dispuesto en la circunferencia exterior de la glorieta.
  - Longitud aproximada de 160 m.
  - Color rojo con borde blanco, salvo en la intersección con las calles, donde se marca con dos líneas paralelas discontinuas en blanco.
  - En algunos puntos el color se encuentra desgastado.
  - La superficie de rodadura es de material asfáltico.
  - No existen separadores con el tráfico a motor.

Ilustración 40 Carril-bici
Fuente: Elaboración propia

- Carril-bici a lo largo del carrer Torrent, características principales:
  - Recorre el carrer Torrent entre la Carretera de Benetússer y el carrer Jaume I.
  - Tiene una longitud aproximada de 260 m.
  - De color rojo con bordes blancos.
  - El color se encuentra desgastado.
  - La superficie de rodadura es firme asfáltico
  - No separa los sentidos de circulación siendo un carril-bici bidireccional.
  - El carril está protegido de los vehículos a motor en la mayor parte del recorrido.

Ilustración 41 Carril-bici
Fuente: Elaboración propia

Acera-bici

En el municipio existen varios tramos de acera-bici, siendo la forma más común encontrada en Paiporta para las vías ciclistas.

Se distinguen varias tipologías que se describen a continuación:

- Aceras-bici sin color de relleno.

  A lo largo de las plazas de Francia y Alemania se desarrolla una acera-bici que no dispone de color entre sus dos bandas blancas continúas a lo largo del trazado. Estos tramos discurren entre las intersecciones dels carrers Lituània, Polónia, Païxos Baixos y Malta, y sus características principales son:

  - Longitud aproximada de 500 m.
  - Bandas blancas de borde de carril, discontinua en algunos casos.
  - La superficie de rodadura son los propios adoquines que componen la acera.
  - No hay una separación física entre los ciclistas y los peatones.

Ilustración 42 Acera-bici
Fuente: Elaboración propia

- Acera-bici en la zona noreste de Paiporta.

  Esto ocurre a lo largo dels carrers Xipre y Jaume I y sus características principales son:

  - Longitud aproximada de 950 m.
  - Color rojo con bandas blancas de borde de carril, discontinua en algunos casos e inexistente en otros.
  - En algunos tramos se encuentra muy desgastado.
  - La superficie de rodadura es pavimento de hormigón.
  - No existe un separador entre peatón y ciclista.

Ilustración 43 Acera-bici zona noreste de Paiporta
Fuente: Elaboración propia

- Acera-bici en la Carretera de Benetússer, la cual discurre sobre la acera norte.

  Sus características principales son:

  - Se compone por 2 tramos, el primero transcurre desde el carrer Mestre Palau hasta la vía Estación (290 metros) y el segundo el Camí de la Pasqualeta hasta la Sèquia de Robella (275 metros).
  - De color rojo en ambos casos, mientras que el primer tramo presenta bandas blancas de borde de carril en ambos lados y el segundo carece de ellas.
  - En algunos puntos, del segundo tramo, el pavimento se encuentra es muy mal estado.
  - La superficie de rodadura es pavimento de hormigón.
  - En ambos casos la señalización horizontal es deficiente.
  - No existe un separador entre peatón y ciclista.

Ilustración 44 Acera-bici en la carretera Benetússer
Fuente: Elaboración propia

- Acera-bici paralelo a la avinguda de les Arts Gràfiques en la margen izquierda del barranco.

  Con las características siguientes:

  - Longitud aproximada de 270 m.
  - De color rojo sin bandas laterales.
  - Totalmente desgastado.
  - La superficie de rodadura es pavimento de hormigón.
  - Desconectada totalmente del resto del red ciclista y con la presencia de farolas en su trazado.
  - No existe un separador entre peatón y ciclista.

Ilustración 45 Acera-bici en Arts Gràfiques
Fuente: Elaboración propia

- Acera-bici en el carrer Literato Azorín.

  Tiene las siguientes características:

  - Longitud aproximada de 400 metros.
  - De color verde.
  - Bandas blancas de borde de carril a ambos lados.
  - Bastante desgastado
  - La superficie de rodadura es pavimento de hormigón.
  - Desconectado del siguiente tramo en la parte sur.
  - Déficit de señalización horizontal.
  - No existe un separador entre peatón y ciclista.

Ilustración 46 Acera-bici en Literato Azorín
Fuente: Elaboración propia

- Acera-bici en el carrer Josep Capuz:

  Sus características principales son:

  - Longitud aproximada de 525 metros el primer tramo, 110 metros el segundo y 355 metros en el tercero.
  - De color rojo y con bandas blancas de borde a ambos lados en los dos primeros tramos y verde-rojo en el tercero.
  - Salvo el segundo tramo de reciente construcción, el resto muestra tramos desgastados.
  - La superficie de rodadura es pavimento de hormigón.
  - Los bordillos no se encuentran adaptados en todo el recorrido.

Ilustración 47 Acera-bici en José Capuz
Fuente: Elaboración propia

- Acera-bici en el carrer Catarroja.

  Tiene las siguientes características:

  - Longitud aproximada de 160 metros en cada calle.
  - Color rojo.
  - Bandas de color blanco a ambos lados del carril.
  - En algunos puntos presenta desgaste.
  - Superficie de hormigón.
  - Termina sin continuidad en los dos tramos.
  - Sin separación peatón-ciclista.

Ilustración 48 Acera-bici en el carrer Catarroja
Fuente: Elaboración propia

Pista-bici

Existe un tramo de pista bici en el carrer Arts Gràfiques.

- Sus características principales son:
  - Longitud aproximada de 160 metros entre la Carretera de Benetússer y el carrer dels Fusters.
  - De color rojizo.
  - Carece de bandas blancas de borde de carril.
  - Se encuentra en mal estado.
  - La superficie de rodadura es pavimento de hormigón.
  - Señalización horizontal inexistente.

Ilustración 49 Pista-bici
Fuente: Elaboración propia

Senda-bici

Aparecen dos tramos de senda-bici en el término de Paiporta.

- Para la carretera CV-407 estas son sus características principales:
  - Longitud aproximada de 450 metros.
  - De color rojo.
  - Bandas blancas discontinuas solamente en el tramo de color rojo.
  - No dispone de bandas blancas.
  - No queda bien definido si se trata de una vía de uso exclusivo para ciclista o si es compartido con peatones debido a su señalización incompleta y confusa.
  - Falta de señalización de advertencia a los conductores que se aproximan a la glorieta.
  - Acaba en mitad de una zona verde

Ilustración 50 Senda-bici
Fuente: Elaboración propia

- Tramo paralelo a la carretera CV-400, sus características principales son:
  - Longitud aproximada de 4 kilómetros (continúa fuera del término municipal de Paiporta).
  - De color rojo.
  - No muestra bandas en los laterales.
  - Inexistencia de bandas de borde de carril ni de separación de sentidos.
  - Es utilizada por un gran número de peatones.

Ilustración 51 Senda-bici
Fuente: Elaboración propia

G. APARCAMIENTO EXISTENTE Y ESTADO DE CONSERVACIÓN

Se han observado diferentes puntos a lo largo del municipio en los que se pueden estacionar las bicicletas (éstos quedan marcados en el plano 14 del anexo de planos). Algunos se encuentran próximos a tramos de carril-bici, pero otros están localizados en puntos a los cuales no se puede acceder directamente desde el carril-bici.

Ilustración 52 Plano de aparcabicis disponibles
Fuente: Elaboración propia

Tipología:

- En la estación de metro se encuentra el denominado en U invertida con 4 perfiles.
- En el centro cultural se observa uno tipo "muelle" con capacidad variable.
- En el polideportivo existe un aparcabicis que permite asegurar la bicicleta por la rueda con capacidad de 6 bicicletas.
- Otro modelo similar se encuentra frente al ayuntamiento también con capacidad para 6 bicicletas.
- Un sistema similar de anclaje pero realizado en madera se dispone en la zona de los huertos urbanos del sur del municipio.
- En el carrer Sant Antoni se sitúa otro aparcabicis en la calzada.
- Mientras que en el centro de salud existe uno con capacidad para 5 vehículos.

El estado de conservación es bueno en todos los puntos donde se sitúan, pero apenas se observa bicicletas estacionadas.

Ilustración 53 Aparcabicis disponibles
Fuente: Elaboración propia

I 4.4. INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

Se pretende reflejar la situación actual en relación a los diferentes medios de transporte público que se pueden encontrar dando servicio a Paiporta, por lo que a partir de las consultas realizadas se ha profundizado en el servicio de autobuses y la parada del metro ubicada dentro del territorio municipal.

A. SERVICIOS INTERNOS

Servicios de autobuses

En la actualidad, la localidad de Paiporta **no dispone de un servicio público urbano/interurbano de autobuses,** aunque sí se desplazan **autobuses escolares** por la población para la recogida de los niños por las mañanas y la vuelta a casa por la tarde. Estos autobuses discurren por las calles principales y no generan alteraciones en la fluidez del tráfico.

Servicios de metro

La línea 1, 2 y 7 de Metrovalencia da servicio al municipio de Paiporta. Las cabeceras de las líneas son: Llíria, Bétera, Villanueva de Castellón, Torrent y Valencia (Marítim-Serrería). Conectando con todos los municipios que se encuentran al paso de estas líneas.

Paiporta posee acceso mediante transporte público, concretamente metro. Esto resulta especialmente interesante puesto que, por una parte, la parada se encuentra dentro del mismo núcleo urbano; y por otra, se encuentra próxima a uno de los polígonos industriales del municipio, el denominado “Polígono de la Estación”.

Destacar la existencia de un parking gratuito al lado de la estación anteriormente mencionada que resulta de especial utilidad para los usuarios de metro.

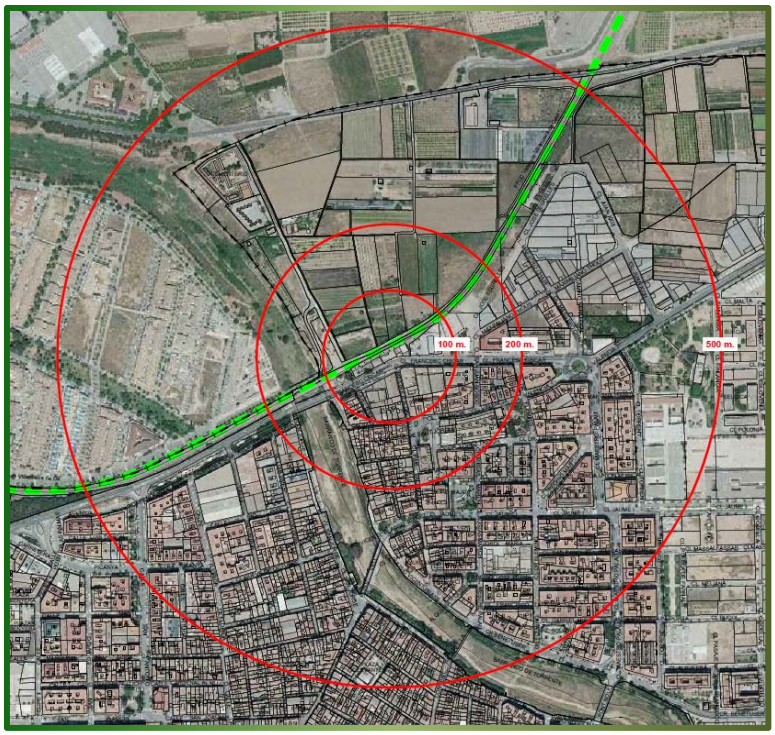


Ilustración 54 Plano radio de acción metro
Fuente: Elaboración propia

Según datos publicados por Europa Press en el año 2015, la estación de Metrovalencia de Paiporta registró un total de 1.058.711 viajeros/año, lo que la posiciona como la número 17 de toda la red de Metrovalencia en función del volumen de pasajeros.

En el plano 15 se marca el área de influencia de la parada de metro, considerando un radio de 500 metros (8 minutos a pie) como el habitual cuando se trata de una estación de metro. Como se puede apreciar existen zonas del municipio a más de 800 metros del radio de acción, radio mayor al empleado en los estudios.

Actualmente, las frecuencias de paso para llegar desde Paiporta al centro de Valencia (parada Ángel Guimerà) de un día laborable son:

De Paiporta a Àngel Guimerà

Trenes con destino: Paterna, Llíria, Seminari - CEU, Bétera, Empalme

	Hora de salida						
05	05:26	05:56	---	---	---	---	---
06	06:04	06:19	06:26	06:34	06:41	06:49	06:56
07	07:04	07:11	07:14	07:19	07:26	07:34	07:41
__	07:56	---	---	---	---	---	---
08	08:00	08:04	08:11	08:19	08:26	08:34	08:41
__	08:56	---	---	---	---	---	---
09	09:04	09:11	09:19	09:26	09:31	09:41	09:49
10	10:04	10:11	10:19	10:26	10:34	10:41	10:49
11	11:04	11:11	11:19	11:26	11:34	11:41	11:49
12	12:04	12:11	12:19	12:26	12:34	12:41	12:49
13	13:02	13:11	13:19	13:26	13:34	13:41	13:47
14	14:02	14:11	14:19	14:26	14:34	14:41	14:49
15	15:04	15:11	15:19	15:26	15:35	15:41	15:49
16	16:04	16:11	16:19	16:26	16:34	16:41	16:49
17	17:04	17:11	17:19	17:26	17:34	17:41	17:49
18	18:04	18:11	18:19	18:26	18:34	18:41	18:49
19	19:04	19:11	19:19	19:26	19:34	19:41	19:49
20	20:04	20:11	20:19	20:26	20:34	20:41	20:49
21	21:04	21:19	21:26	21:32	21:41	21:49	---
22	22:04	22:11	22:34	---	---	---	---
23	23:19	---	---	---	---	---	---

Ilustración 55 Horarios metro y calendario de circulación de las líneas
Fuente: web Metrovalencia

Siendo el tiempo de viaje aproximado de 13 minutos entre Paiporta y Ángel Guimerà.

La estación de Paiporta, por la que transcurren las líneas de metro 1, 2 y 7 cuenta con las siguientes funcionalidades:

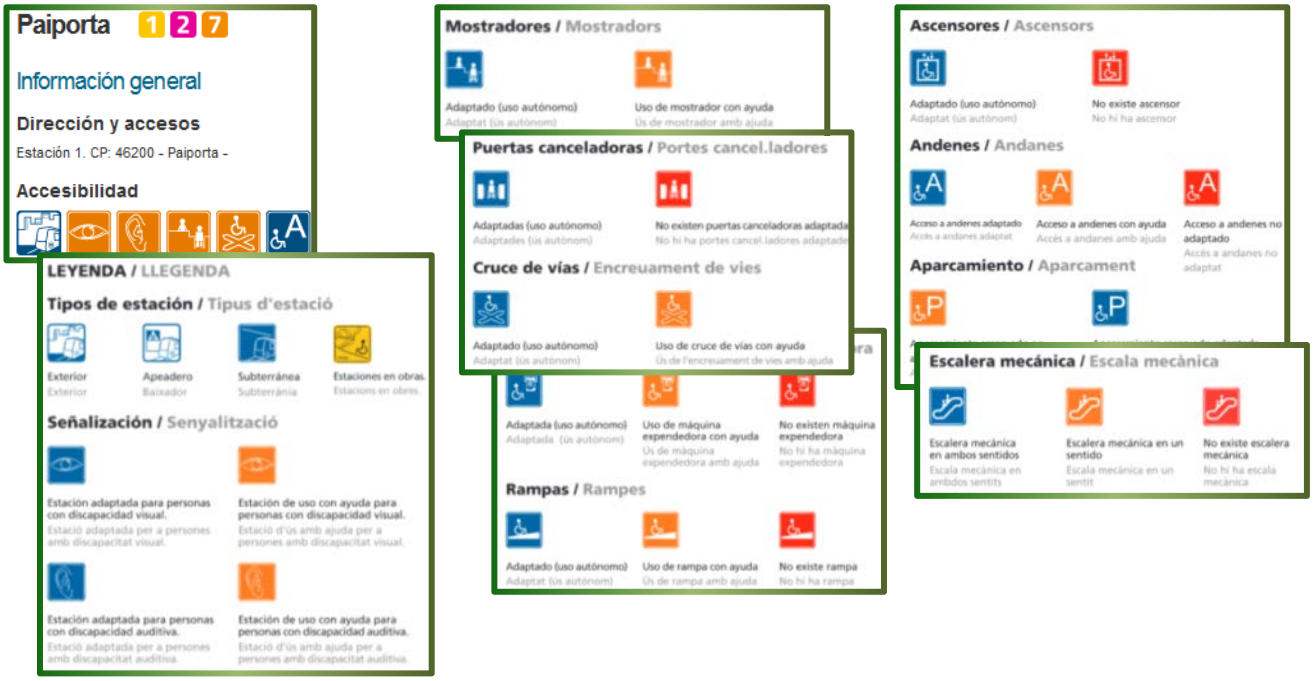


Ilustración 56 Características de la parada
Fuente: web Metrovalencia

Servicio público de alquiler de bicicletas

Actualmente no se encuentra ningún servicio de alquiler de bicicletas implantado en el municipio de Paiporta.

B. SERVICIOS EXTERNOS

A unos 2,5 kilómetros desde el centro de Paiporta (medido desde el Ayuntamiento), en la localidad cercana de Benetússer, se encuentra una parada de ferrocarril perteneciente a ADIF, en la que se da servicio de Cercanías mediante las líneas C1 y C2, además de otros servicios regionales.

Para acceder a esta parada no se cuenta con una infraestructura ciclista adaptada y el acceso para peatones es escaso en algún tramo.

Ilustración 57 Plano de cercanías
Fuente: web RENFE

I 4.5. INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO

Para el análisis de la oferta viaria se han recogido todos los datos del viario de cara a su posterior inventariado, clasificación y jerarquización.

Se ha valorado asimismo la capacidad del viario actual. El análisis no se ha reducido al viario interior sino también a las vías de acceso

De cara a un análisis de la situación actual y de un futuro diagnóstico, son condicionantes importantes los siguientes factores:

Longitud y amplitud de la vía: marcan la importancia de la vía. La longitud total de una vía, así como la amplitud de la calzada y de las aceras, que son indicadores de la capacidad de la vía.

Continuidad hacia otras vías: es importante conocer si una vía confluye en una avenida principal, calle secundaria, travesía, carretera de circunvalación o en una vía de salida del municipio.

Carriles y sentidos de circulación: el número de carriles y la amplitud de los mismos es otro indicador de la capacidad de la vía.

Señalización de la vía: Para tipificar la vía una señalización adecuada o deficiente marca el comportamiento de los conductores y por ello es también un aspecto a tener en cuenta.

Flujos circulatorios: Su medición proporciona una idea de los itinerarios más comunes, de la saturación de las vías en relación con sus capacidades así como de los desplazamientos más comunes.

A. INVENTARIO

Vías de comunicación internas

Se considera vía de comunicación interna a aquel viario que recorre el interior del municipio, dando servicio a los vecinos de Paiporta para desplazarse entre puntos de la localidad. En el plano 2 se define las calles más importantes, su situación actual y las características más importantes.

Ilustración 58 Plano principales vías interiores
Fuente: Elaboración propia

- Las vías que discurren de norte a sur el municipio son:
    - En la parte oeste del barranco: els carrers Sant Antoni, Santa Ana, Catarroja y Literato Azorín.

Ilustración 59 Diferentes secciones de las vías principales
Fuente: Elaboración propia

    - Mientras que en la parte este del barranco se encuentran: el carrer Mestre Palau, el Camí de la Pasqualeta y la carretera CV-400.

Ilustración 60 Diferentes secciones de las vías principales
Fuente: Elaboración propia

- En el eje este–oeste, atravesando todo el municipio, se tiene la vía CV-406/Avinguda Francesc Ciscar/Carretera de Valencia/CV-400.

Ilustración 61 Diferentes secciones de las vías principales
Fuente: Elaboración propia

- También recorriendo de este a oeste, pero solo en el lado oeste del barranco discurren els carrers Albal/Mestre Serrano y Josep Capuz.

Ilustración 62 Diferentes secciones de las vías principales
Fuente: Elaboración propia

- Mientras que por la parte este del barranco discurren el carrer Jaume I, la Carretera de Benetússer y la Avinguda dels Tarongers.

Ilustración 63 Diferentes secciones de las vías principales
Fuente: Elaboración propia

Vías de comunicación entre municipios

De las vías anteriores, algunas continúan comunicando los municipios cercanos con Paiporta. Los puntos de entrada/salida con Paiporta son:

- Hacia el oeste discurre la carretera CV-406 que comunica con Picanya.
- Por el noreste la carretera CV-404 da acceso a Valencia.
- Al este la carretera CV-400 conecta con Alfafar, Benetusser, Massanassa y Catarroja.
- Mientras que al sur el carrer Santa Ana pasa a ser la Carretera d´Albal, comunicando con este municipio.

Ilustración 64 Diferentes secciones de las vías de comunicación entre municipios
Fuente: Elaboración propia

B. CLASIFICACIÓN VIARIA / JERARQUIA

Para finalizar la descripción del viario del municipio, se ha jerarquizado la red viaria, analizando los sentidos de circulación, el tipo de pavimento, le señalización existente, etc.:

- Vías de uno y dos sentidos de circulación (plano 16 del anexo de planos).

En el plano se muestran los sentidos de circulación de los diferente viales del municipio, para ello se han marcado en rosa aquellos itinerarios que se pueden realizar en los dos sentidos, mientras que en azul los viales de un solo sentido de circulación (marcando con una flecha la dirección de circulación), así como en verde los itinerarios que actualmente son exclusivamente peatonales.

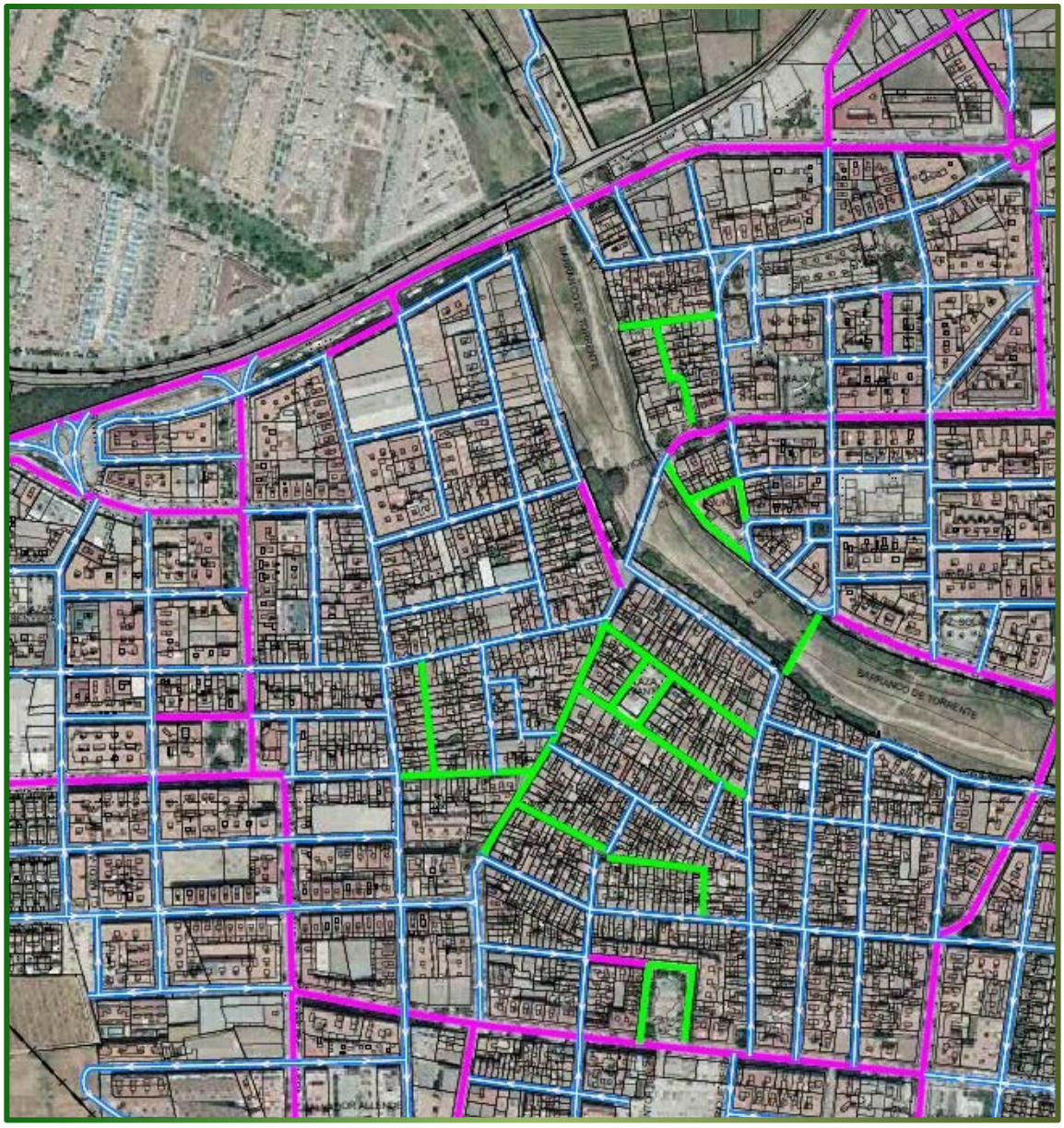


Ilustración 65 Plano sentidos de circulación y calles peatonales
Fuente: Elaboración propia

- Aforamientos (Plano 17 del anexo de planos).

Tras el análisis del tipo de vía y su importancia, se han realizado aforos en los puntos considerados como los más importantes de la red, estos puntos se reflejan en el plano 17 del anexo de planos.

Ilustración 66 Plano disposición de aforos realizados
Fuente: Elaboración propia

I 4.6. APARCAMIENTO

Para el usuario es importante la oferta recibida tanto en el punto de origen como en el destino, ya que influye a la hora de escoger este modo de transporte para realizar el desplazamiento. La existencia o no de plazas de aparcamiento está relacionada con la intensidad de tráfico que se registre en los viales del municipio (a mayor número de plazas, más vehículos de desplazarán por esta zona).

Existe un "círculo vicioso" entre el aparcamiento y el uso del transporte público, tal y como describe el esquema de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP).

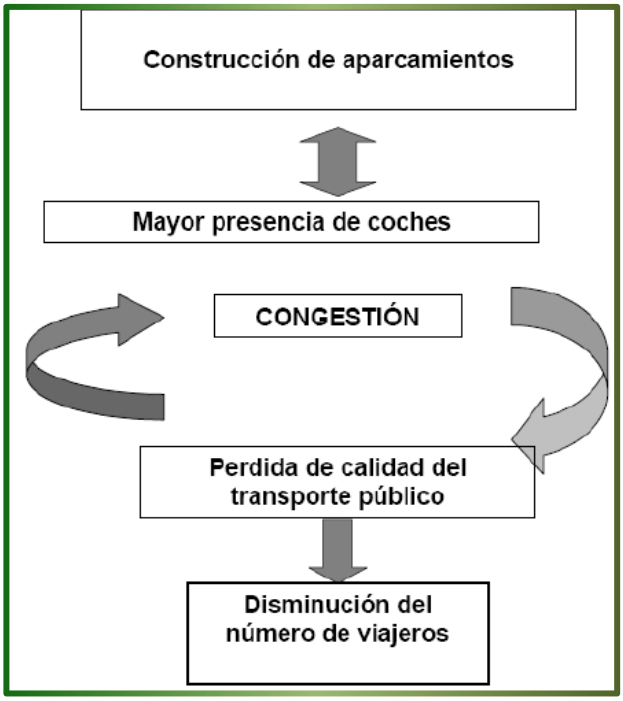


Ilustración 67 Relación aparcamiento-uso transporte público
Fuente: Elaboración propia

Durante la redacción del documento no sólo se han tenido en cuenta en el estudio las plazas para el aparcamiento libre (sin restricciones), se ha analizado también aquellas plazas reguladas o reservadas a diferentes tipos de usuarios, como puede ser el estacionamiento limitado por tiempo (suele llevar asociado un coste por minuto), plazas para personas de movilidad reducida, plazas reservadas a residentes, etc.

A. INVENTARIO

Aparcamiento libre

Se ha realizado un análisis del espacio reservado para aparcamientos libre en el municipio de Paiporta. Se muestran sobre el plano 18 del anexo de planos: por un lado aquellas plazas que no están reguladas, son las plazas situadas en superficie en la vía pública sin ningún tipo de regulación; por otro las plazas especiales (PMR, Policía, mercado); y por último otros elementos que se han dispuesto a la altura de la calzada e impiden el estacionamiento, como contenedores, vados, terrazas de bares o restaurantes, etc.

Ilustración 68 Plano usos de la calzada
Fuente: Elaboración propia

También se ha elaborado una tabla resumen donde se cuantifican las plazas dispuestas en las calles de todo el municipio. Como el municipio presenta diferentes estructuras poblacionales, se agrupan de manera que sirvan para el claro entendimiento del reparto y por tanto la oferta de aparcamiento por zonas.

Se ha elaborado el inventario de aparcamiento por zonas especificando la funcionalidad que actualmente tienen éstas, dentro de las siguientes tipologías:

- Vado
- Motos
- Libre
- Reservado taxi/bus
- Carga-descarga
- (PMR) persona movilidad reducida

Ilustración 69 Diferentes formas de ocupación de la calzada
Fuente: Elaboración propia

Aparcamiento estación Metrovalencia

Junto a la estación de metro (Avinguda Francesc Ciscar) existe un aparcamiento público y gratuito (con un límite de estacionamiento de 24 horas), dotado con 50 plazas y cuyo fin es fomentar la intermodalidad en los desplazamientos.

Ilustración 70 Estacionamiento temporal Metrovalencia
Fuente: Elaboración propia

Aparcamiento en solares

Existen varios solares en el municipio en los que vehículos estacionan, en algunos de ellos de forma autorizada, mientras que en otros se invade de forma descontrolada. Estos solares se reparten por el municipio conforme se muestra en el siguiente plano (número 19 del anexo):

Ilustración 71 Plano localización solares y número de plazas de aparcamiento disponibles
Fuente: Elaboración propia

I 4.7. INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

La oferta viaria y de aparcamiento para el tráfico de mercancías puede resultar escasa si no se tiene un plan de gestión y una programación acorde a los medios disponibles. En Paiporta existen diferentes comercios y supermercados repartidos por el municipio, los cuales requieren de espacios suficientes para el abastecimiento, además de pequeños comercios ubicados en torno al núcleo urbano y un mercado semanal que se organiza los lunes en el entorno del mercado municipal.

Ilustración 72 Plaça Cervantes
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 73 Mercado municipal
Fuente: Elaboración propia

Los horarios establecidos para carga y descarga deben ser condicionados a las horas en las que se realizan dichas operaciones. Además, las distancias entre las plazas y los locales deben ser adecuadas, ya que una distancia elevada entre la zona habilitada de carga/descarga y el comercio puede llevar al transportista a invadir la acera o a estacionar el vehículo en lugares problemáticos. No obstante, no es tampoco operativo colocar una plaza delante de cada comercio.

A. INVENTARIO ZONAS RESERVADAS CARGA Y DESCARGA

Las plazas detectadas de carga y descarga se extraen del plano anterior para mostrarlas de manera más clara en un nuevo plano (plano 21 del anexo de planos) para apreciar cómo se distribuyen por todo el municipio:

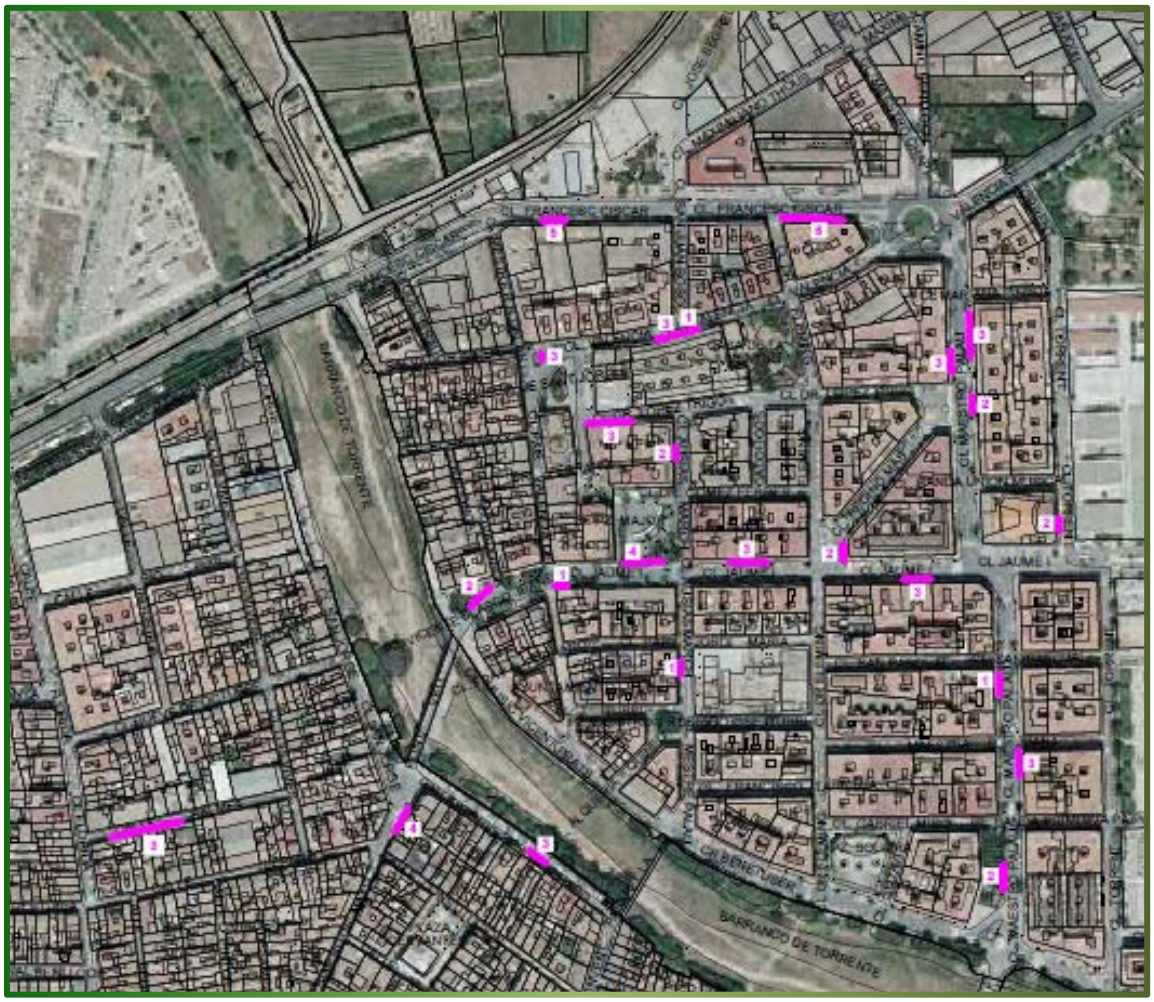


Ilustración 74 Plano distribución de plazas de carga y descarga
Fuente: Elaboración propia

I 4.8. LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Plano principales vías exteriores 31
Ilustración 2 Plano servicios municipales 32
Ilustración 3 Diferentes secciones de la Carretera CV-400 33
Ilustración 4 Ubicación carretera CV-407 34
Ilustración 5 Diferentes secciones de la Carretera CV-407 34
Ilustración 6 Ubicación carretera CV-406 35
Ilustración 7 Diferentes secciones de la Carretera CV-406 35
Ilustración 8 Carretera d´Albal 36
Ilustración 9 Camí de Catarroja 36
Ilustración 10 Vistas de Jaume I desde polígono industrial “La Pasqualeta” 37
Ilustración 11 Vistas del Camí de la Pasqualeta 37
Ilustración 12 Vistas de Josep Capuz desde polígono industrial “Alquería de Mina” 38
Ilustración 13 Fin del carrer Catarroja, zona sur 38
Ilustración 14 Diferentes interrupciones de Josep Capuz 39
Ilustración 15 Glorietas con y sin paneles en las entradas 39
Ilustración 16 Placas diferentes para nombrar las calles 40
Ilustración 17 Plano usos del suelo 41
Ilustración 18 Zonas 42
Ilustración 19 Centros educativos 43
Ilustración 20 Plano vías peatonales 44
Ilustración 21 Elementos y vías de movilidad peatonal 44
Ilustración 22 Plano tipos de plataforma 45
Ilustración 23 Pavimentación de las calles 45
Ilustración 24 Plano anchura de acera 46
Ilustración 25 Tamaños de aceras 46
Ilustración 26 Señalización horizontal preferencias, tipos de pasos de peatones y resaltos externos 47
Ilustración 27 Vehículos sobre aceras 48
Ilustración 28 Diferentes bolardos 49
Ilustración 29 Plano de disposición semafórica 50
Ilustración 30 Carril bici sobre acera 50
Ilustración 31 Obstáculos en los recorridos peatonales 51
Ilustración 32 Elementos de seguridad para el peatón 51
Ilustración 33 Plano disposición Policía Local acceso centros educativos 52
Ilustración 34 Plano pasos de peatones 53
Ilustración 35 Tipos de pasos de peatones 54
Ilustración 36 Plano infraestructura ciclista 55
Ilustración 37 Ciclista circulando por la acera 56
Ilustración 38 Disposición de carriles bici 57
Ilustración 39 Plano infraestructura ciclista 58
Ilustración 40 Carril-bici 59
Ilustración 41 Carril-bici 60
Ilustración 42 Acera-bici 61
Ilustración 43 Acera-bici zona noreste de Paiporta 62
Ilustración 44 Acera-bici en la carretera Benetússer 64
Ilustración 45 Acera-bici en Arts Gràfiques 64

Ilustración 46 Acera-bici en Literato Azorín....65
Ilustración 47 Acera-bici en José Capuz....66
Ilustración 48 Acera-bici en el carrer Catarroja....67
Ilustración 49 Pista-bici....68
Ilustración 50 Senda-bici....69
Ilustración 51 Senda-bici....69
Ilustración 52 Plano de aparcabicis disponibles....70
Ilustración 53 Aparcabicis disponibles....71
Ilustración 54 Plano radio de acción metro....72
Ilustración 55 Horarios metro y calendario de circulación de las líneas....73
Ilustración 56 Características de la parada....74
Ilustración 57 Plano de cercanías....75
Ilustración 58 Plano principales vías interiores....76
Ilustración 59 Diferentes secciones de las vías principales....77
Ilustración 60 Diferentes secciones de las vías principales....77
Ilustración 61 Diferentes secciones de las vías principales....78
Ilustración 62 Diferentes secciones de las vías principales....78
Ilustración 63 Diferentes secciones de las vías principales....79
Ilustración 64 Diferentes secciones de las vías de comunicación entre municipios....79
Ilustración 65 Plano sentidos de circulación y calles peatonales....80
Ilustración 66 Plano disposición de aforos realizados....81
Ilustración 67 Relación aparcamiento-uso transporte público....82
Ilustración 68 Plano usos de la calzada....83
Ilustración 69 Diferentes formas de ocupación de la calzada....84
Ilustración 70 Estacionamiento temporal Metrovalencia....85
Ilustración 71 Plano localización solares y número de plazas de aparcamiento disponibles....85
Ilustración 72 Plaça Cervantes....86
Ilustración 73 Mercado municipal....86
Ilustración 74 Plano distribución de plazas de carga y descarga....87

I 5. DEMANDA

En este apartado se analiza detalladamente las necesidades que tienen los diferentes actores que participan en la movilidad de la localidad de Paiporta, como son: la necesidad de plazas de aparcamiento; las áreas de influencia de las plazas de carga y descarga; las ubicaciones de los puntos generadores y atractores de movimientos; las plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida; etc.

Como en el apartado anterior, se han generado diferentes tipos de planos y esquemas que sintetizan la información de cada apartado, con el fin de comprender el estado actual y poder enfocar las actuaciones futuras para mejorar la movilidad.

I 5.1. FACTORES DETERMINANTES DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD

Con la finalidad de localizar y comprender los movimientos que se producen en Paiporta, se ha elaborado un primer apartado en el que se recogen aquellos datos que tienen en cuenta diferentes factores económicos como pueden ser el tejido industrial, los porcentajes de paro, los metros cuadrados de superficies comerciales, el número de viviendas, etc. Con todos estos datos se han creado diferentes planos o se complementan los ya existentes con información adicional para poder analizar la situación actual.

A. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

Modos de transporte

Los principales modos de desplazamiento observados dentro del municipio actualmente son:

- En cuanto al transporte privado o personal: el automóvil, la bicicleta y los desplazamientos a pie.
- En cuanto al transporte público existe una estación de la red de Metrovalencia con el nombre de la localidad, por la cual transcurren las líneas 1 (Bétera – Villanueva Castellón), 2 (Llíria – Torrent Avinguda) y 7 (Marítim-Serrería - Torrent Avinguda).

Ilustración 1 Tren de Metrovalencia

Fuente: Elaboración propia

Es posible el uso combinado de varios tipos de transporte, por lo que se tendrá que jerarquizar para poder definir qué modo es el considerado como principal de ese desplazamiento y así poder obtener un resultado útil para el estudio.

Para que un plan futuro de movilidad sea considerado como sostenible, **los movimientos principales tendrán que tender a ser realizados a través de medios de transportes sin emisiones, especialmente en desplazamientos cortos, y para aquellos que sean de mayor distancia se deben orientar a que se realicen mediante el transporte colectivo**, por lo que es necesario que se potencie este tipo de transportes.

Centros de atracción y generación de viajes

Para conocer el motivo del viaje, se han identificado aquellos puntos que se pueden considerar como generadores o atractores (o de ambos tipos) refiriéndose a cuestión de viajes.

Se entiende que un punto o centro es atractor/generador cuando este lugar recibe viajeros o es capaz de crear desplazamientos teniendo este punto como origen, independientemente del motivo del viaje (ver plano 4). En el caso de Paiporta, se van a considerar los siguientes núcleos atractores/generadores:

- Centros educativos
- Centros de trabajo
- Centro de salud
- Zonas verdes
- Lugares de interés
- Comercios
- Estación del metro
- Polideportivos o centro de deportes
- Piscinas
- Ayuntamiento
- Otros puntos de interés

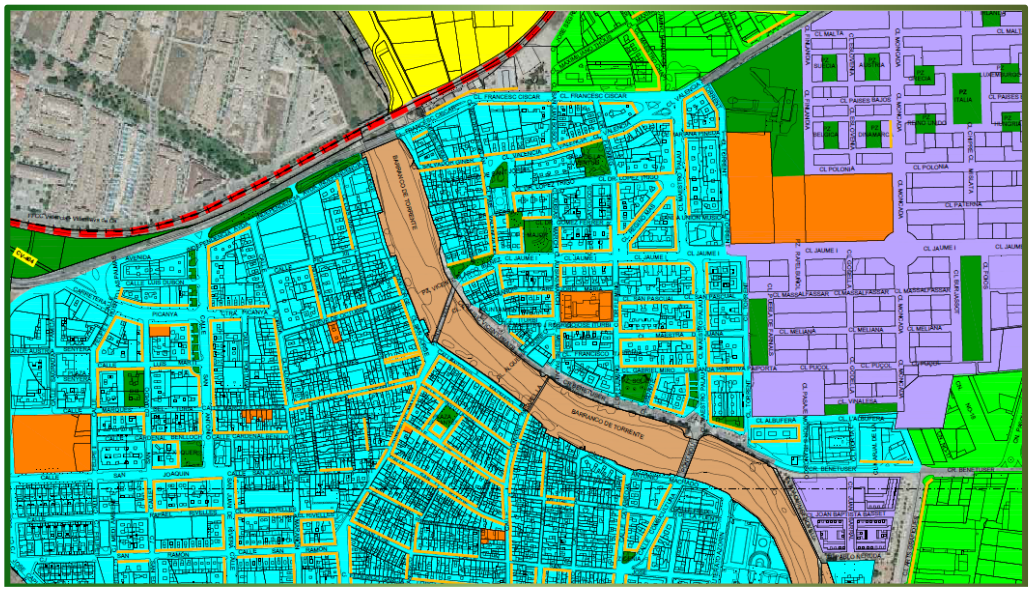


Ilustración 2 Plano usos del suelo

Fuente: Elaboración propia

Se ha considerado que una zona tiene mayor número de movimientos por tener una densidad de población mayor, por tanto se ha dividido al municipio en grupos en función del tipo de usos del suelo, para aquellas zonas residenciales se han englobado en 3 categorías, atendiendo al número de viviendas existentes (se recoge en el plano 5 del anejo de planos).

- En el extremo sur se encuentra una zona de huerta, en la cual las edificaciones son de usos ligados a la explotación agrícola, careciendo de viviendas.
- En la zona central se encuentra el núcleo urbano de Paiporta, con la mayor densidad de población del municipio debido a que las viviendas poseen varios pisos de altura.
- Entre la zona de huerta y el municipio existen unas manzanas de viviendas de tipo urbanización con menor densidad.
- Al este del núcleo de Paiporta se extiende una amplia zona residencial con alta densidad pero escasamente poblada, por lo que en este espacio la densidad total es actualmente baja
- Por último existen tres polígonos industriales con grandes naves, entre las cuales no existen edificios residenciales, por tanto solo generan movimientos en horario laboral a esta zona.

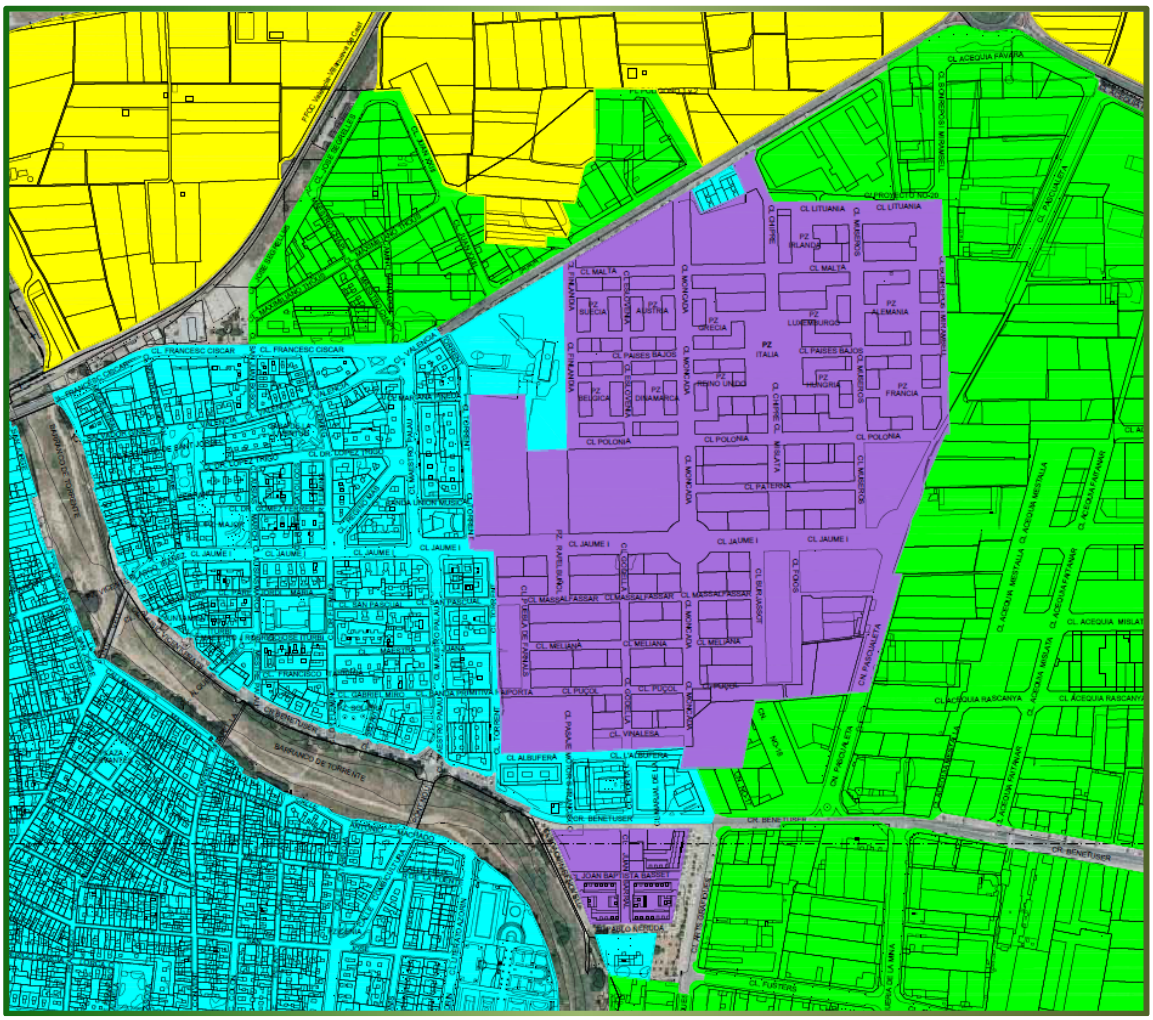


Ilustración 3 Plano zonas reparto población

Fuente: Elaboración propia

Movilidad global

La movilidad depende de muchos factores, es por ello que no se puede considerar idéntica día tras día, por tanto se ha estudiado con los factores que se consideran más significativos a la hora de producir cambios en la conducta de los usuarios. Una de las principales diferencias en la tendencia de desplazamientos es la referente al periodo horario en el que se desarrolla. Destacar que por lo observado en los datos disponibles, **la mayor afluencia de vehículos es en días laborables, disminuyendo el volumen en los días festivos.** En estos días festivos o de fin de semana el motivo del viaje principal es el ocio, por lo que se ha analizado cada ubicación de los centros generadores de movimientos cuyo motivo de desplazamiento es fundamentalmente ocio:

Ilustración 4 Vista Paiporta

Fuente: Elaboración propia

- zona de huertos urbanos, dentro del municipio de Paiporta
- polideportivo con piscina y gimnasio, que registra usuarios también de otros municipios.
- campo de fútbol al sur del término municipal.

B. ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA Y RESIDENCIAL

El municipio de Paiporta se encuentra ubicado en la comarca de l'Horta Sud, a unos 5,5 kilómetros de la ciudad de Valencia. La superficie del municipio es de 4 kilómetros cuadrados, situándose a 52 metros sobre el nivel del mar.

Según los últimos datos de población (2015), Paiporta cuenta con 24.810 habitantes y la base económica del municipio se basa en el sector servicios con algunos comercios y una pequeña parte en cultivos de regadío, principalmente de cítricos y seguidos de frutales y hortalizas.

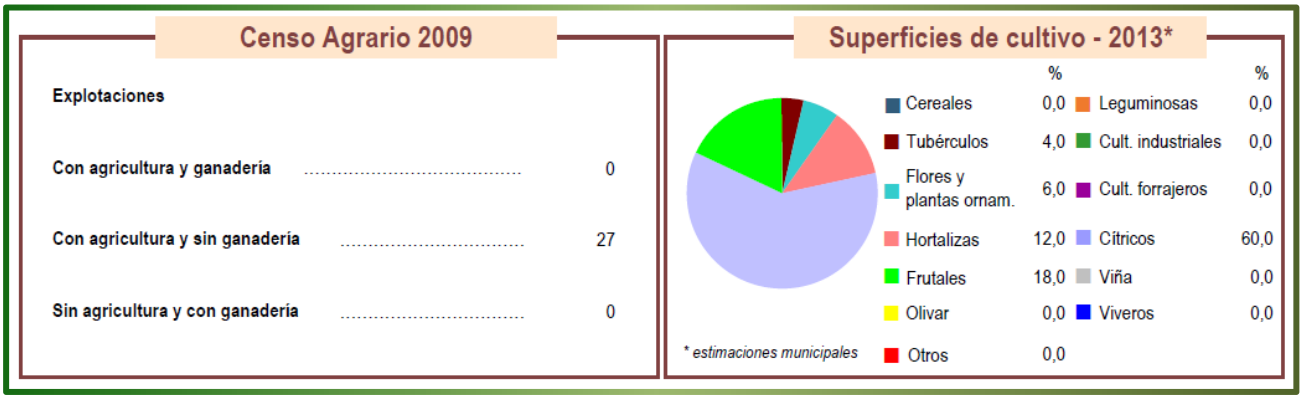


Ilustración 5 Datos agrarios

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística. Generalitat Valenciana

Según los datos del censo de viviendas, en 2011 se disponen de 11.399 viviendas familiares de las cuales 9.708 son viviendas principales, 313 son secundarias y 1.378 están vacías.

CENSO DE VIVIENDAS, AÑO 2011	
Total de viviendas familiares	11.399
Viviendas principales	9.708
Viviendas secundarias	313
Viviendas vacías	1.378
Total viviendas colectivas	1

Ilustración 6 Censo de viviendas

Fuente: Portal ARGOS. Generalitat Valenciana

Los servicios como, centros de bienestar social, instalaciones y espacios deportivos, centros educativos y recursos sanitarios que dispone el municipio para los habitantes son los siguientes:

TIPOS DE CENTROS DE BIENESTAR SOCIAL	
Residencia para personas mayores dependientes	1 (Residencia P.M.D. Savia Paiporta)
Hogares y clubs para personas mayores	1 (Centro de Tercera Edad Paiporta)
Centros de día para personas mayores	1 (Centro de Día para personas Mayores Dependientes Savia Paiporta)
TOTAL	**3**

Ilustración 7 Tipos de centros de bienestar social

Fuente: Portal ARGOS. Generalitat Valenciana

INSTALACIONES DEPORTIVAS
CEIP Luis Vives
C. Parroquial Inmaculada
CEIP Ausiàs March
CEIP Jaume I
CEIP L´Horta
Campo Fútbol Parque
Gimnasio Isakar Sport
IES La Sènia
Piscina cubierta
Pista patinaje
Pista petanca
Polideportivo Municipal

Ilustración 8 Instalaciones deportivas

Fuente: Portal ARGOS. Generalitat Valenciana

ESPACIOS DEPORTIVOS	
Bolos, petanca,…	3
Campo de fútbol	2
Espacios pequeños y no reglamentados	1
Fronteras y pabellones con frontón	1
Otros espacios deportivos	9
Piscina	2
Pista de tenis	1
Pistas y pabellones polideportivos	5
Rocódromos y espacios de escalada	1
Salas	7
TOTAL	**32**

Ilustración 9 Espacios deportivos

Fuente: Portal ARGOS. Generalitat Valenciana

CENTROS EDUCATIVOS (2016-2017)	
Tipo de centro	**Nº de centros que lo imparten**
Centros de enseñanzas especializadas	2
Centros de Infantil/Primaria/ESO/Enseñanzas medias	11
Formación de personas adultas	1
TOTAL	**14**

CENTROS EDUCATIVOS (2016-2017)	
Nivel educativo	**Nº de centros que lo imparten**
Educación Infantil	9
Educación Primaria	6
ESO	3
Bachiller	2
Ciclos Formativos de Grado Medio	1
Ciclos Formativos de Grado Superior	1
Música	2
Formación para personas adultas	1
Educación Especial	2
Ciclos Formativos Grado Básico	1

Ilustración 10 Centros educativos año 2016

Fuente: Portal ARGOS. Generalitat Valenciana

RECURSOS SANITARIOS, AÑO 2016	
Tipo de centro	**Nº de centros**
Centro de Salud	1
Unidad de salud sexual y reproductiva	1
Unidad de Odontología Preventiva	1
TOTAL	**3**

Ilustración 11 Recursos sanitarios año 2016

Fuente: Portal ARGOS. Generalitat Valenciana

Puntos conflictivos (accidentalidad)

Según datos proporcionados por la policía Local de Paiporta, en el municipio no se encuentra ningún punto negro de accidentes actualmente, pero sí que se han dado accidentes aislados en algunas de las vías. Se adjunta plano en el que se plasman las calles en las que se ha producido un accidente y la tipología de heridos registrada (plano 23 del anejo de planos). Se dispone de los accidentes producidos en 2015 y 2016.

Ilustración 12 Plano localización de accidentes de tráfico según tipología.
Fuente: Elaboración propia

Nuevos desarrollos urbanos

Las últimas actuaciones urbanísticas llevadas a cabo en el término municipal de Paiporta han sido en las parcelas ubicadas entre el núcleo urbano y el polígono industrial de La Pasqualeta.

Dentro de esta zona se han desarrollado por completo los viales, existiendo calles sin conectar entre la nueva zona urbana y el entorno, como ocurre con las calles que dan acceso al polígono industrial. En cuanto a las parcelas, se han edificado algunas de ellas, existiendo muchas vacías a la espera de nuevas edificaciones por lo que la demanda de movilidad tendrá que crecer a medida que se completen los solares existentes. Será **necesario comprobar periódicamente la capacidad viaria de estas zonas**.

Ilustración 13 Nuevos desarrollos
Fuente: Terrasit

Análisis económico del municipio

Según los últimos datos disponibles en el anuario de La Caixa 2013 (estadística de referencia sobre el desarrollo económico en las poblaciones valencianas), se puede comprobar la superficie dedicada a cada tipo de comercio, clasificado en función de la actividad que se desarrolla y comparándola con las poblaciones cercanas.

Nombre Municipio o Total Provincial y/o CC.AA.	Población 2012	Superficie-m^2 actividades comerciales minoristas	Superficie-m^2 alimentación	Superficie-m^2 com. tradicional alim.	Superficie-m^2 supermercados	Superficie-m^2 total no alimentación
Albal	15.721	32.414	14.751	2.219	12.532	15.686
Alfafar	20.852	127.094	10.099	1.748	8.351	111.855
Benetússer	14.999	19.184	7.682	674	7.008	10.736
Catarroja	27.697	47.172	18.154	3.646	14.508	27.575
Massanassa	8.809	48.578	5.983	250	5.733	42.235
Paiporta	**24.506**	**24.843**	**9.615**	**2.012**	**7.603**	**14.439**
Picanya	11.319	22.771	11.196	2.840	8.356	10.983
Sedaví	10.186	66.986	9.059	2.467	6.592	28.762
Torrente	81.402	107.348	31.768	5.911	25.857	67.963
Valencia	797.028	1.885.339	473.327	139.252	334.075	1.062.230
Media	**23.943**	**55.154**	**13.145**	**2.419**	**10.727**	**36.693**

Ilustración 14 Datos económicos
Fuente: La Caixa

Nota: en el cálculo de los valores medios se ha excluido la ciudad de Valencia debido su elevado peso y por lo tanto a la distorsión de esta media.

Nombre Municipio o Total Provincial y/o CC.AA.	Superficie-m^2 vestido y calzado	Superficie-m^2 hogar	Superficie-m^2 resto no alimentación	Superficie-m^2 mixto y otros	Superficie-m^2 otro comercio	Total
Albal	464	8.435	6.787	1.977	1.977	97.242
Alfafar	13.860	51.487	46.508	5.140	1.529	381.282
Benetússer	786	6.673	3.277	766	766	57.552
Catarroja	1.685	6.422	19.468	1.443	1.232	141.516
Massanassa	310	31.007	10.918	360	360	145.734
Paiporta	**1.671**	**6.262**	**6.506**	**789**	**789**	**74.529**
Picanya	391	2.549	8.043	592	592	68.313
Sedaví	1.586	18.671	8.505	29.165	349	200.958
Torrente	9.683	19.361	38.919	7.617	5.707	322.044
Valencia	148.303	249.329	664.598	349.782	88.119	5.656.017
Media	**3.382**	**16.763**	**16.548**	**5.317**	**1.478**	**165.463**

Ilustración 15 Datos económicos
Fuente: La Caixa, 2013

Del total de los 10 municipios analizados, Paiporta se encuentra en la **7ª posición** respecto de los **metros cuadrados dedicados a cada una de las diferentes superficies comerciales**, siendo su valor **menor de la mitad de la media del resto**. En cambio, en cuanto a la población se sitúa en la 4ª posición.

Evolución de la población y su distribución espacial

En los últimos años se ha registrado una tendencia en el aumento de la población con incrementos menores en los últimos años.

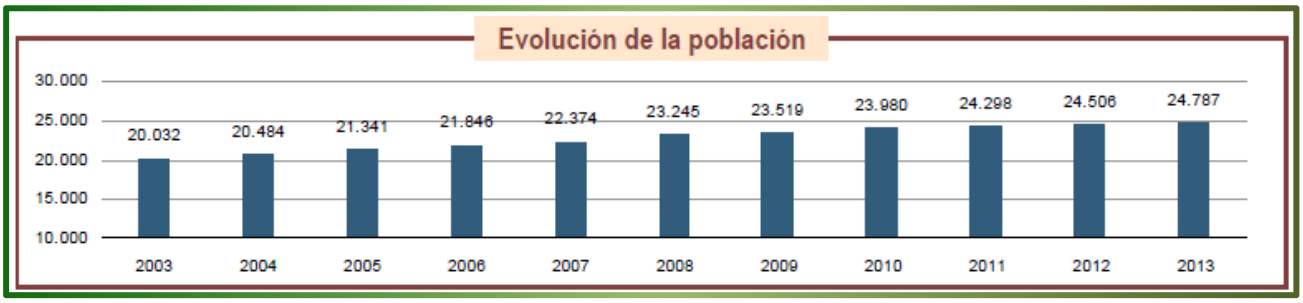


Ilustración 16 Evolución poblacional
Fuente: Instituto Valenciano de Estadística. Generalitat Valenciana

La población es estable a lo largo del año, siendo la mayor parte de las viviendas de uso principal (9.708 de 11.399). Los edificios contienen una media de cinco viviendas cada uno. De estos datos también se aprecia que alrededor del 12% de las viviendas se encuentran vacías.

TIPOS DE VIVIENDAS	
Edificios	2.242
Hogares	9.708
Viviendas principales	9.708
Viviendas secundarias	313
Viviendas vacías	1.378

Ilustración 17 Tipos de viviendas
Fuente: Instituto Valenciano de Estadística. Generalitat Valenciana

Pirámide demográfica

Analizando la estructura de la población según su edad y sexo, puede ayudar a determinar en cierta medida, los diferentes grupos sociales (estudiantes, trabajadores, jubilados, etc.) que son los implicados en la movilidad del municipio de Paiporta.

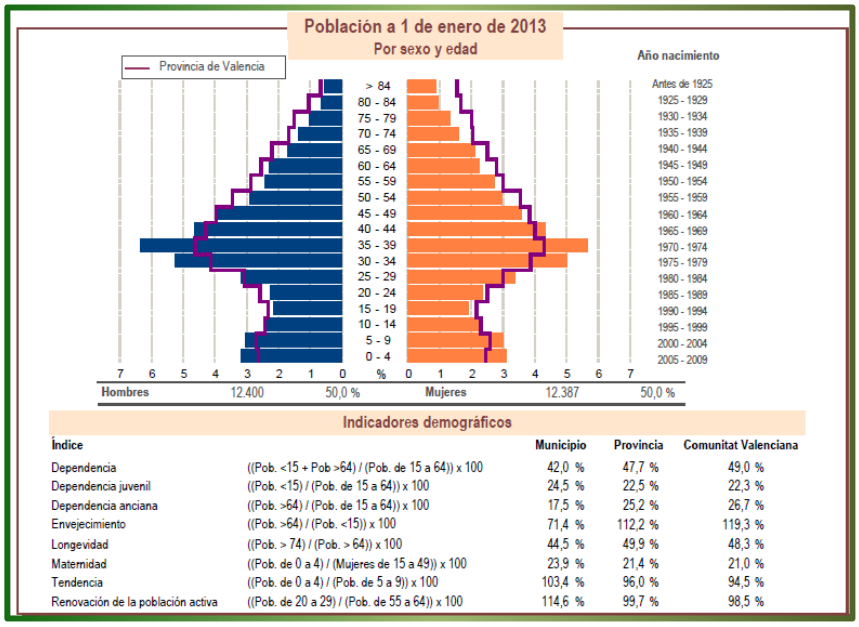


Ilustración 18 Pirámide demográfica
Fuente: Instituto Valenciano de Estadística. Generalitat Valenciana

La pirámide demográfica de Paiporta muestra, en comparación con la media de la provincia de Valencia, un **mayor número de personas jóvenes entre los 0 y los 9 años,** así como en la horquilla de edad **entre los 25 y los 44 años**. Lo que podríamos considerar como una población joven.

Parque vehicular

El siguiente gráfico representa, a fecha de 31/12/2014, el número total de vehículos según tipología y la antigüedad media. Como puede observarse, el 71 % del total de vehículos son turismos y su antigüedad media es de 9,4 años.

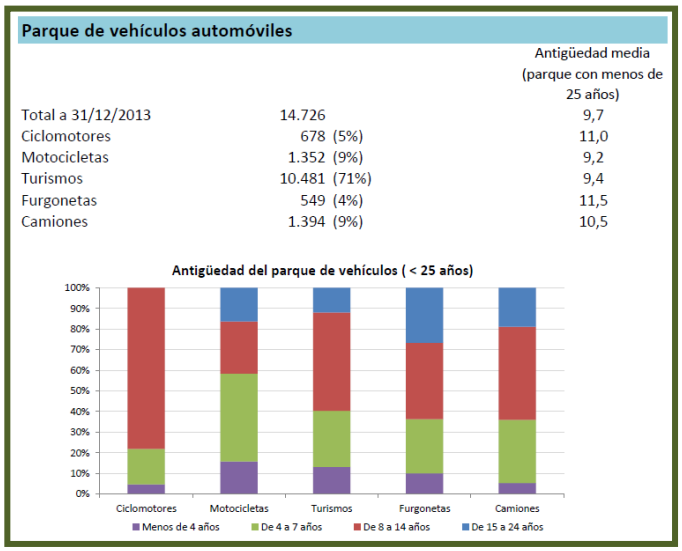


Ilustración 19 Parque de vehículos automóviles
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Ministerio del Interior

(http://www.dgt.es/informacion-municipal/valencia/46186_Paiporta.pdf)

A partir de estos datos, realizando la comparación del número total de cada tipo de vehículo, con la población, se ha obtenido la tasa de motorización del municipio.

Índice de motorización

Conocida la evolución del parque de vehículos y la composición del mismo a fecha actual, se puede establecer la evolución del índice de motorización en el municipio, dato básico para determinar la tendencia de la movilidad de Paiporta en el caso de no realizar ninguna actuación.

Según datos disponibles, Paiporta contaba con un parque de vehículos de aproximadamente 11.500 en el año 2005, mientras que en 2012 rondaba los 15.000. (Fuente: anuario de La Caixa 2013).

Ilustración 20 Zona de aparcamiento masivo
Fuente: Elaboración propia

El parque de vehículos en el municipio de Paiporta durante el periodo 2005-2012 experimentó un crecimiento del 28,77% al pasar de 11.540 vehículos en 2005 a 14.860 vehículos en 2014.

Evolución del número de vehículos en los últimos años en Paiporta y en otros municipios cercanos como Benetússer, situado al este y Picanya, situado al oeste.

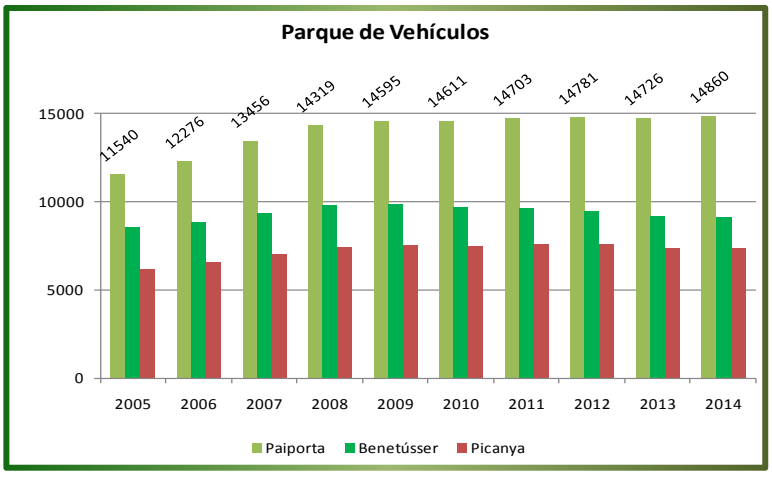


Ilustración 21 Evolución parque vehículos Paiporta, Benetússer y Picanya
Fuente: Anuario La Caixa y DGT. Elaboración propia

Como puede observarse en los últimos años el incremento en el municipio de Paiporta es mínimo, disminuyendo incluso el parque vehicular en el año 2013.

Mientras que el comportamiento en estos años en las otras dos localidades ha sido similar, con un ligero crecimiento hasta el año 2008 y un periodo de estabilidad hasta 2014.

Por el contrario, en Valencia la tendencia de los últimos años es de reducción en el número total, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, con unos valores actuales similares a los de 2005-2006.

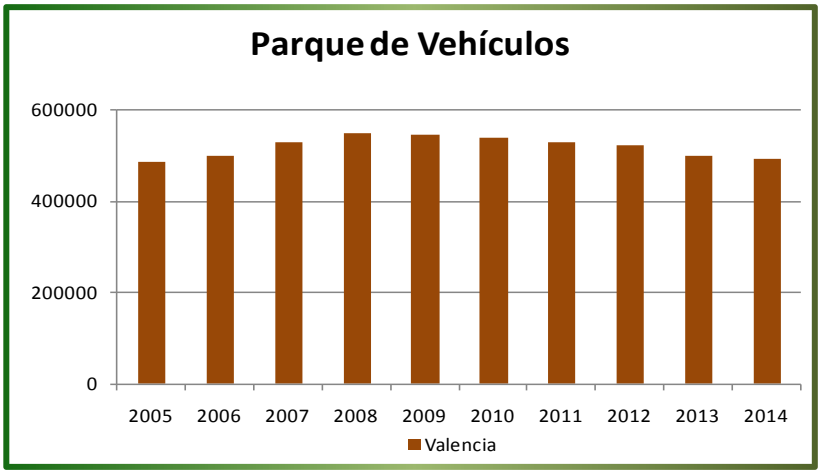


Ilustración 22 Evolución parque vehículos Valencia
Fuente: Anuario La Caixa y DGT. Elaboración propia

En referencia a la tasa de motorización de Paiporta, los resultados muestran una **tendencia constante en el resultado del índice de motorización** durante los últimos años. Actualmente el valor es de 599 vehículos por cada 1.000 habitantes, cifra inferior a las registradas en Valencia, que en el mismo año tenía un valor de 626 vehículos.

Año	Vehículos Paiporta	Población Paiporta	Índice motor.	Vehículos Valencia	Población Valencia	Índice motor.
2005	**11.540**	21.341	541	**485.104**	796.549	609
2006	**12.276**	21.846	562	**499.301**	805.304	620
2007	**13.456**	22.374	601	**525.996**	797.654	659
2008	**14.319**	23.245	616	**546.583**	807.200	677
2009	**14.595**	23.519	621	**543.767**	814.208	668
2010	**14.611**	23.980	609	**535.835**	809.267	662
2011	**14.703**	24.298	605	**528.102**	798.033	662
2012	**14.781**	24.506	603	**521.736**	797.028	655
2013	**14.726**	24.787	594	**499.206**	792.303	630
2014	**14.860**	24.810	599	**491.937**	786.424	626

Ilustración 23 Evolución vehículos y población, Paiporta y Valencia
Fuente: Anuario La Caixa y DGT. Elaboración propia

Nivel económico

A partir del informe económico de La Caixa se analizan los porcentajes de paro de Paiporta y se compara con los de los municipios más cercanos para comprender la situación en la que se encuentra.

Nombre Municipio o Total Provincial y/o CC.AA.	Paro registrado en % s/población potencialmente activa 2012	% Paro de varones	% Paro de mujeres	% Paro de 16 a 24 años	% Paro de 25 a 49 años	% Paro de 50 a 64 años
Albal	19,2	18,5	19,9	12,5	20,1	20,5
Alfafar	21,7	22,1	21,3	15,7	23,4	21,2
Benetússer	19,7	19,3	19	11,7	21,2	20,8
Catarroja	18	16,6	19,6	11,6	18,6	19,9
Massanassa	18,5	17,7	18,4	12,2	19,8	18,9
Paiporta	**18,1**	**16,4**	**20**	**12,4**	**18,6**	**19,9**
Picanya	14,2	13,2	15,1	8,8	15,8	14
Sedaví	18,3	18,2	18,5	10,8	18,8	21
Torrente	18,8	18,6	19,1	13,2	20,1	19
Valencia	15	15	14,9	7,8	16,8	15
Media	**18,2**	**17,6**	**18,6**	**11,7**	**19,3**	**19**

Ilustración 24 Datos ocupación
Fuente: La Caixa. Elaboración propia

Como se observa en la tabla, **el porcentaje de paro es similar a la media de todos los municipios de la zona**, siendo menor en el caso de los varones y mayor en caso de las mujeres.

Respecto de la franja de edad, es inferior entre 25- 49 años pero superior entre 16-24 y 50-64 años.

I 5.2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS

A. DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS URBANOS

Localización principales focos generación/atracción de desplazamientos

Se consideran generadores o atractores de viajes aquellos puntos en el municipio que provocan la necesidad de desplazarse a sus habitantes. Estos puntos son los edificios municipales como la biblioteca, el ayuntamiento, etc. Los lugares de culto, los centros educativos, los comercios, las tiendas, los bares y restaurantes, los centros de salud, la estación de metrovalencia, las instalaciones deportivas, etc. Todos estos puntos se recogen en el plano 3 del anejo de planos.

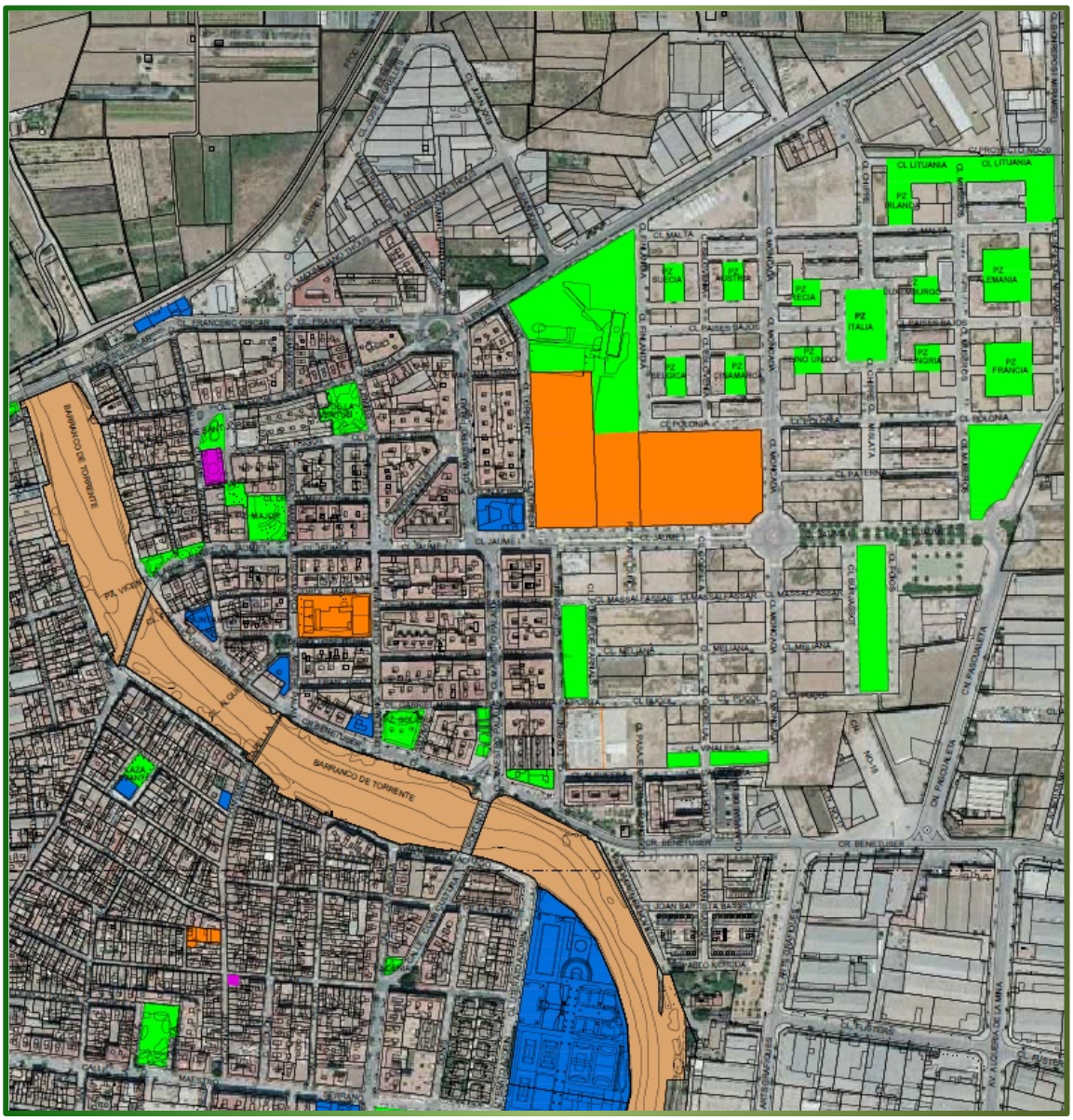


Ilustración 25 Equipamientos del municipio
Fuente: Elaboración propia

Desplazamientos generales

A través de las encuestas que se han realizado tanto por medio de internet como en diferentes puntos de la localidad, se han obtenido los siguientes resultados sobre la movilidad general.

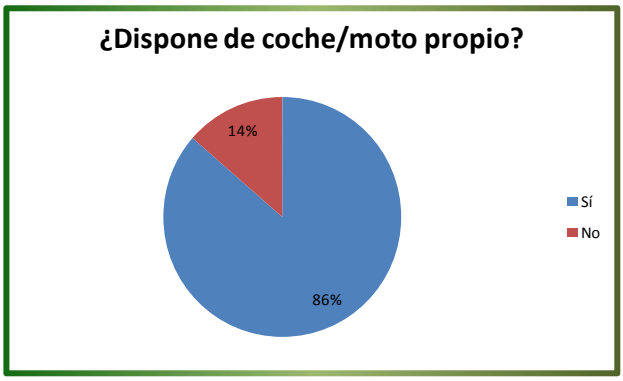


Ilustración 26 ¿Dispone de coche/moto propio?
Fuente: Elaboración propia

El **86%** de los encuestados **dispone de vehículo (coche o moto) propio**, frente a un 14% que declara lo contrario.

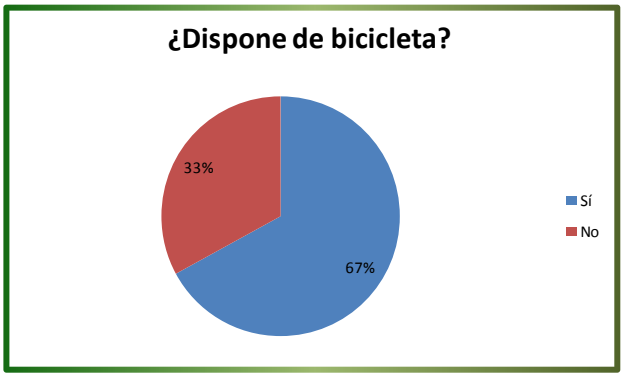


Ilustración 27 ¿Dispone de bicicleta?
Fuente: Elaboración propia

Los usuarios que declaran **disponer de bicicleta** representan el **67%** frente a un 33% que no dispone de ella.

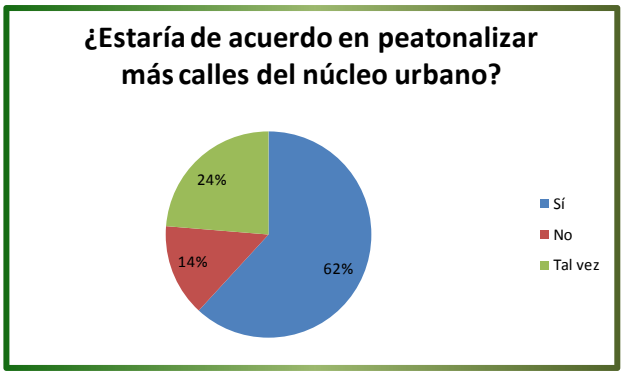


Ilustración 28 ¿Estaría de acuerdo en peatonalizar más calles del núcleo urbano?
Fuente: Elaboración propia

Este gráfico representa la opinión de los encuestados sobre la **peatonalización de más calles en el núcleo urbano**, estando un **86% de completamente de acuerdo o con alguna condición**.

Los siguientes dos gráficos representan, porcentualmente, el **número de desplazamientos** que realiza la población diferenciando en días laborables (lunes-viernes) y en días festivos (sábado y domingo).

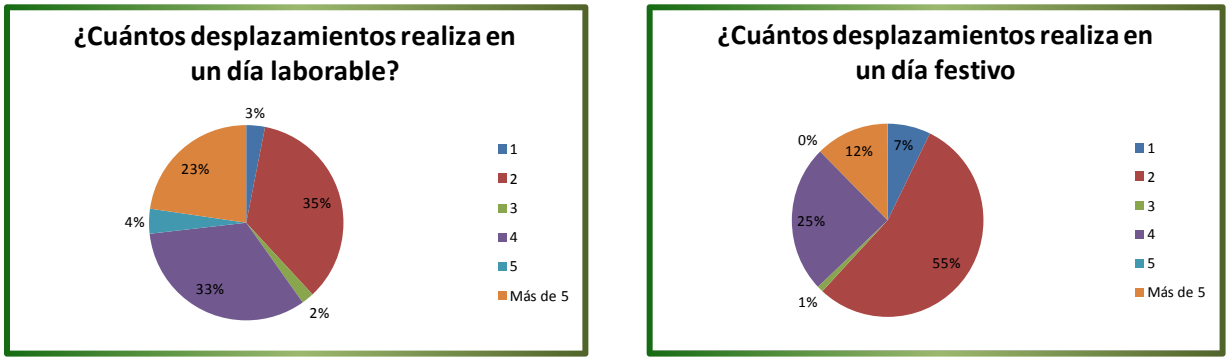


Ilustración 29 ¿Cuántos desplazamientos realiza en un día laborable/festivo?
Fuente: Elaboración propia

Observándose que durante un **día laborable predominan 2 desplazamientos** (35%), 4 **desplazamientos** (33%) **y más de 5 desplazamientos** (23%); frente al **fin de semana** dónde predominan **2 desplazamientos** (55%)

Quedando por tanto de manifiesto que durante los **días festivos** los **desplazamientos dentro de Paiporta** y hacía otros municipios **se reducen**.

A continuación se detallan, porcentualmente, el **modo principal de desplazamiento** que utilizan los habitantes de Paiporta durante los días laborables y los días festivos.

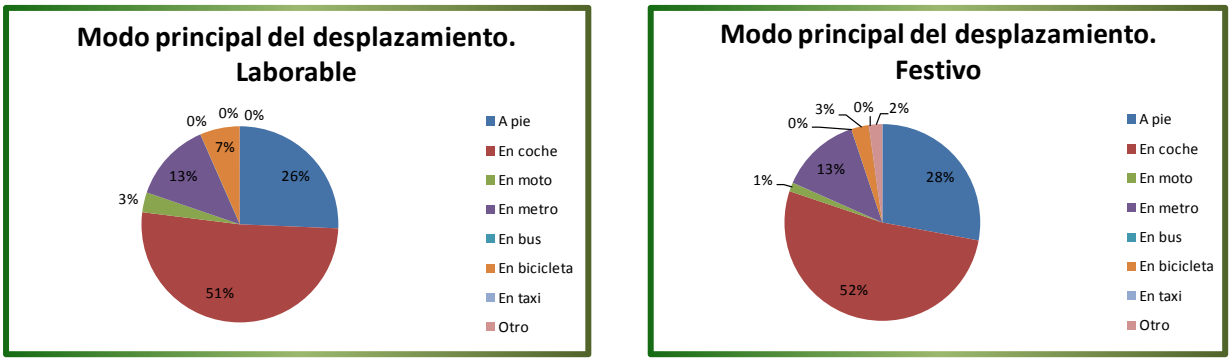


Ilustración 30 ¿Modo principal de desplazamiento en un día laborable/festivo?
Fuente: Elaboración propia

Empleando la **mayoría de los usuarios**, 51-52%, el **coche**; frente a un 26-28% que realizan los desplazamientos a pie, un 13% que lo realizan en metro y entre un 3-7% en bicicleta.

Los siguientes gráficos representan la opinión sobre la **facilidad de encontrar aparcamiento** en días laborables y en días festivos.

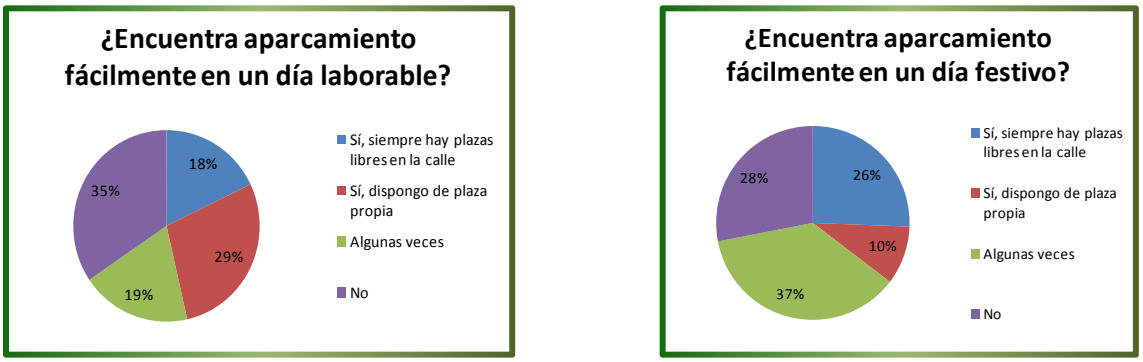


Ilustración 31 ¿Encuentra aparcamiento fácilmente en un día laborable/festivo?
Fuente: Elaboración propia

Observando que **el fin de semana el porcentaje de plazas disponibles en la calle es mayor**, 63% (26+37%) frente a un 37% (18+19%) de los días laborables.

Del total de la población un **71%** declara **no tener plaza de aparcamiento propia**.

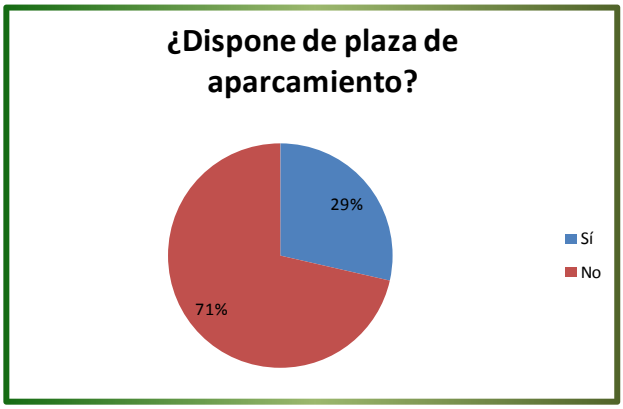


Ilustración 32 ¿Dispone de plaza de aparcamiento propia?
Fuente: Elaboración propia

Y sobre esa **población que no dispone de plaza propia**, solamente un **25%** declara que **siempre hay plazas libres en la calle**.

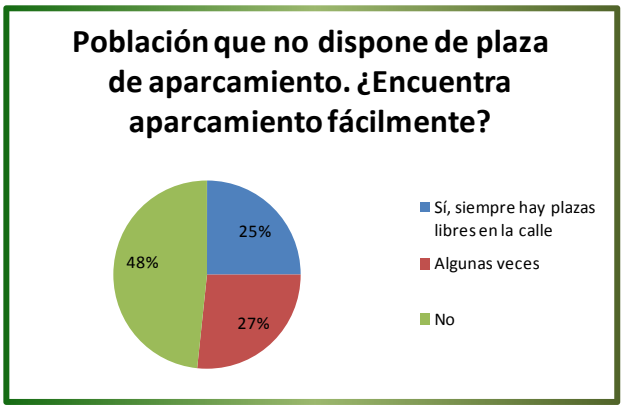


Ilustración 33 Población que no dispone de plaza de aparcamiento. ¿Encuentra aparcamiento fácilmente?
Fuente: Elaboración propia

Esta población declara que emplean una **media** de, aproximadamente, **7 minutos en encontrar aparcamiento**.

Por lo tanto, se observa que **existe un déficit de de aparcamiento de vehículos privados** en el municipio.

En cuanto al **tiempo** empleado de **desplazamiento** con los **diferentes medios de transporte** se observa que:

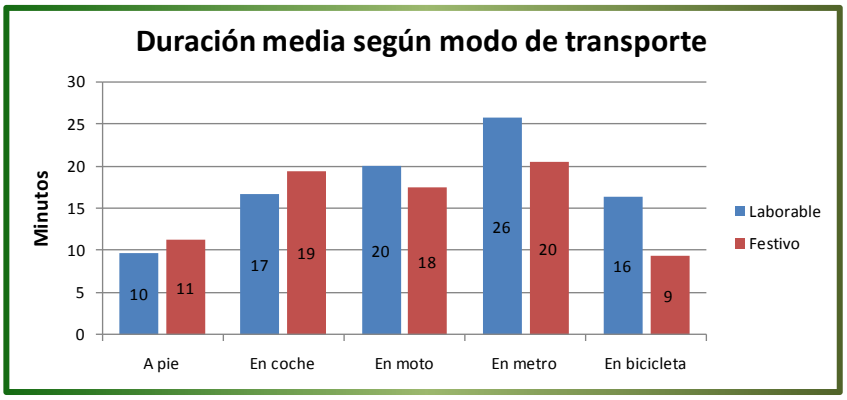


Ilustración 34 Duración media del desplazamiento según modo de transporte
Fuente: Elaboración propia

Los **menores tiempos de desplazamiento** se consiguen con los medios no motorizados (**a pie y bicicleta**), seguidos de los motorizados (coche y moto) y seguidos del transporte público (metro).

Los siguientes gráficos representan los **orígenes y los destinos de los desplazamientos** que realizan los encuestados y descompuestos entre días laborables y festivos.

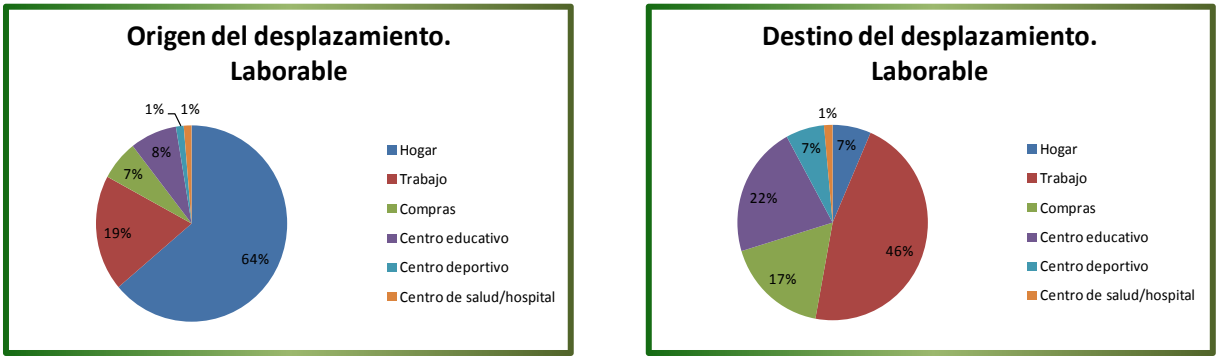
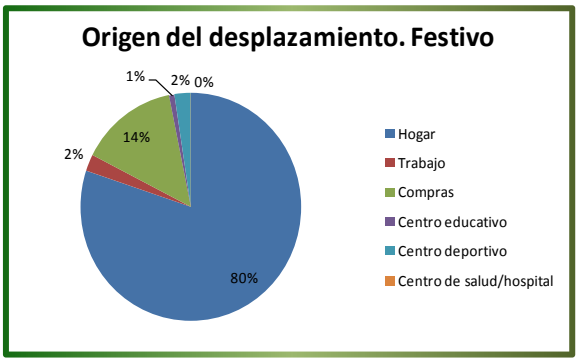


Ilustración 35 Origen/Destino del desplazamiento en un día laborable
Fuente: Elaboración propia

El **origen principal** de los desplazamientos en **días laborables** corresponde al **hogar** con un 64% de las respuestas **y** el **destino** el **trabajo** con un 46%, seguido del centro educativo con un 22% y seguido de las compras con un 17%.



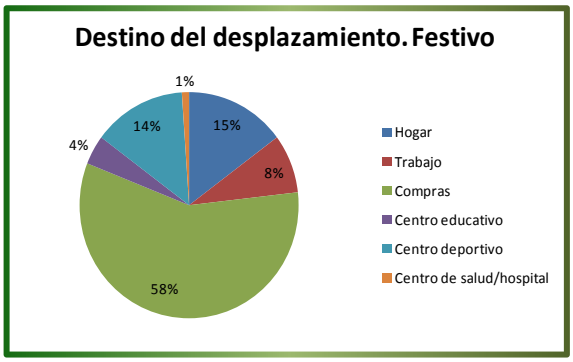


Ilustración 36 Origen/Destino del desplazamiento en un día festivo
Fuente: Elaboración propia

El **origen principal** de los desplazamientos en **días festivos** corresponde al **hogar**, representando en este caso un 80% **y** predominando como **destino** las **compras** con un 58%, seguido del centro deportivo con un 14%.

Desplazamientos escolares

La siguiente tabla representa el número de alumnos de cada centro educativo analizado y sobre el cual se han realizado un número significativo de encuestas

CENTRO EDUCATIVO	NÚMERO DE ALUMNOS	NÚMERO DE ENCUESTAS CONESTADAS
CEIP Ausiàs March	720	287
CEIP Jaume I	487	69
CEIP Rosa Serrano	249	58
CEIP L'Horta	456	77
CEIP Lluís Vives	478	121
CC La Inmaculada	365	218
IES Andreu Alfaro	707	413
IES La Sènia	631	223

Ilustración 37 Relación número de alumnos y encuestas contestadas por centro educativo
Fuente: Elaboración propia

A partir de las encuestas recopiladas de los diferentes centros de estudios se ha obtenido la información siguiente.

Del total de padres/madres o tutores legales que acceden a los diferentes centros educativos.

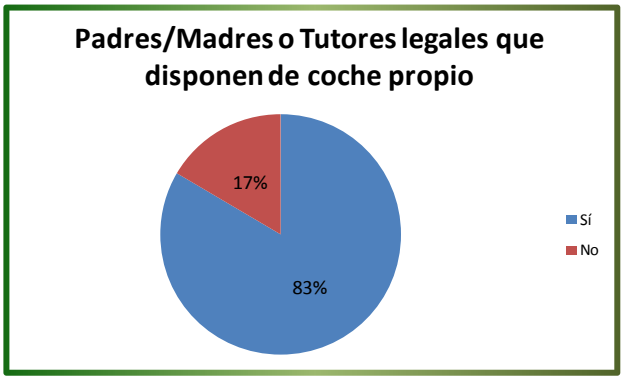


Ilustración 38 Padres/Madres o Tutores legales que disponen de coche propio
Fuente: Elaboración propia

Un **83%** dispone de **coche propio**, frente a un 17% que no.

Los acompañantes de menores a los colegios.

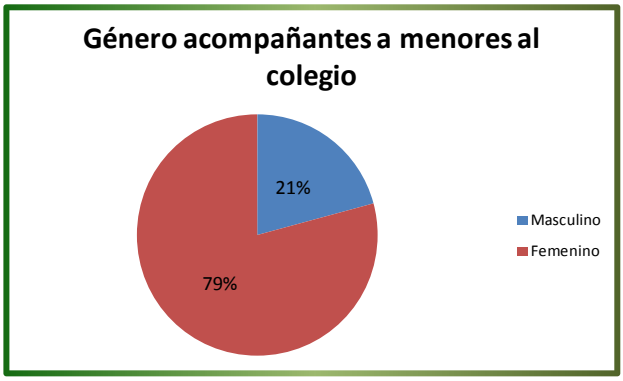


Ilustración 39 Género acompañantes a menores al colegio
Fuente: Elaboración propia

Son en un **79% mujeres**, frente a solamente un 21% de hombres.

En este apartado se han disgregado los resultados según si los usuarios solamente acceden al lugar de destino (padres/madres/tutores legales) o por lo contrario permanecen en él (personal y estudiantes).

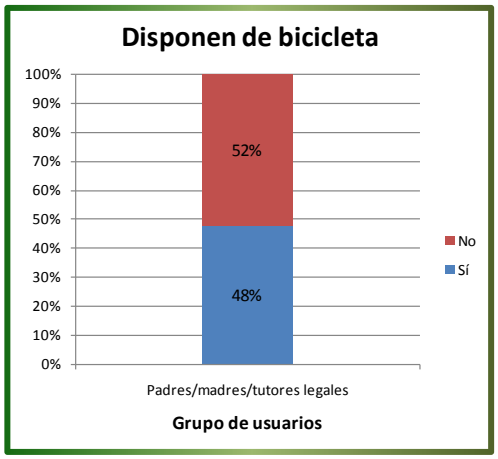


Ilustración 40 Padres/madres/ tutores legales
Fuente: Elaboración propia

El **48%** de los **padres/madres o tutores legales** ha declarado **disponer de bicicleta**.

Por otra parte, del **personal** y de los **estudiantes** de los centros educativos que han rellenado la encuesta.

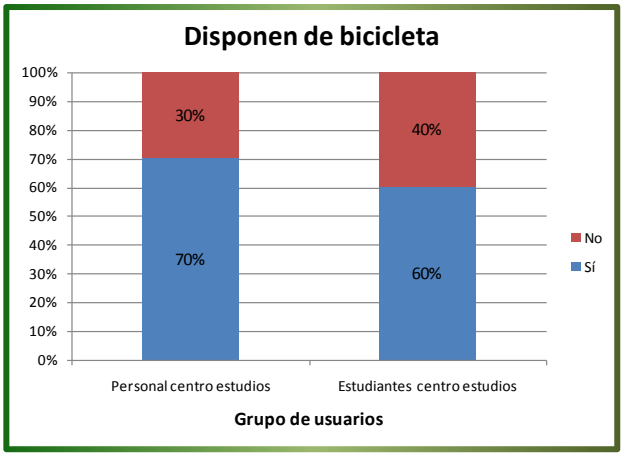


Ilustración 41 Personal y estudiantes
Fuente: Elaboración propia

El **70%** del **personal** y el **60%** de los **estudiantes dispone de bicicleta**.

Está gráfica indica la **necesidad de disponer de zonas de aparcamiento para bicicletas** suficiente.

Los modos de desplazamiento a cada centro educativo son.

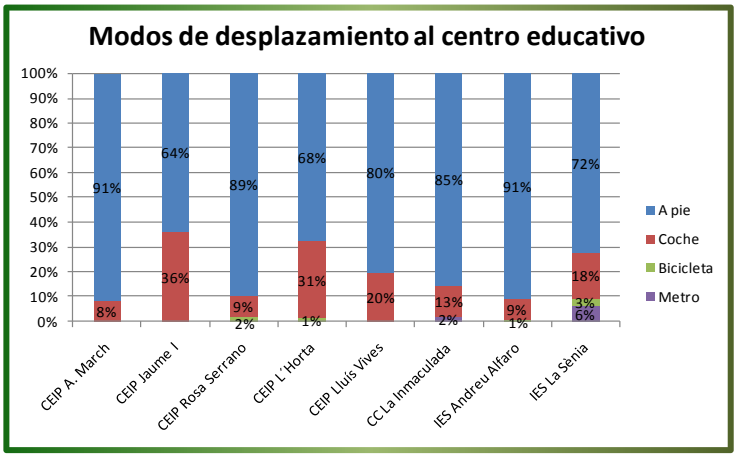


Ilustración 42 Modos de desplazamiento al centro educativo
Fuente: Elaboración propia

Donde se observa que en los **centros educativos situados** al **sur** y al **oeste** del municipio el **coche** tiene un valor **significativo**, de hasta un 36% en algún caso. En cambio, este valor disminuye en el acceso a los centros educativos que se encuentran más céntricos.

Los tiempos medio de desplazamiento de los usuarios a cada centro educativo son los siguientes.

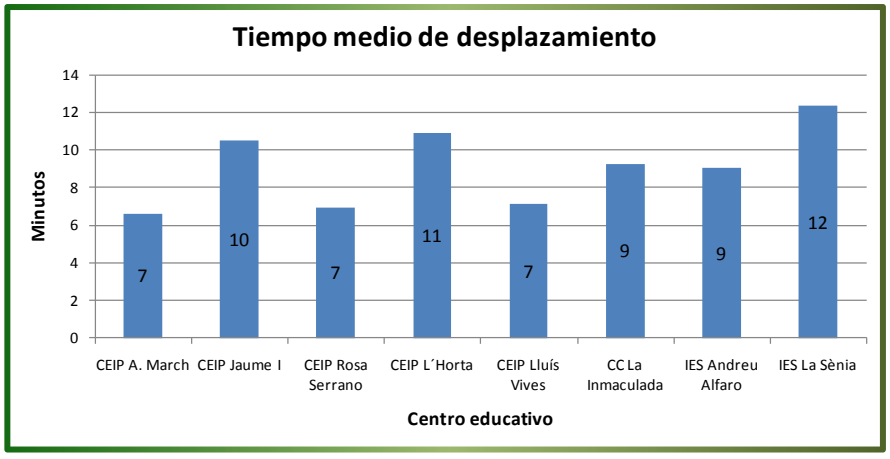


Ilustración 43 Tiempo medio de desplazamiento por centro educativo
Fuente: Elaboración propia

Y el promedio del conjunto de todos los centros es de 9 minutos.

Los tiempos medios de desplazamiento a todos los centros educativos según el modo de transporte son.

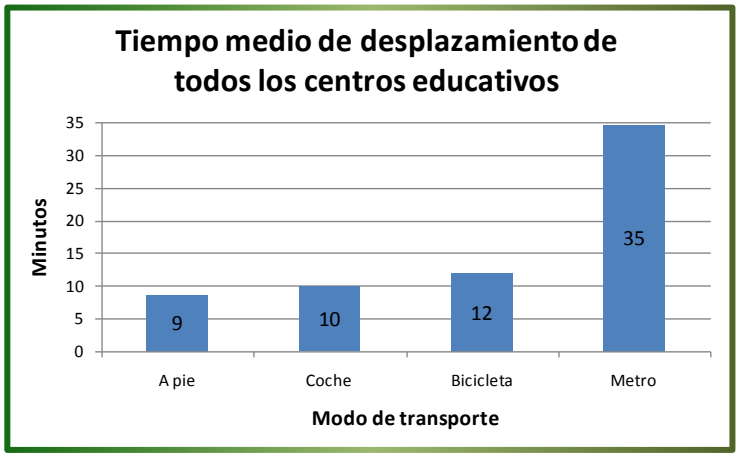


Ilustración 44 Tiempo medio de desplazamiento por medio de transporte
Fuente: Elaboración propia

Siendo, **a pie**, el medio de transporte **más rápido** con **9 minutos** de media.

A la pregunta de si se siente seguro en todo su recorrido.

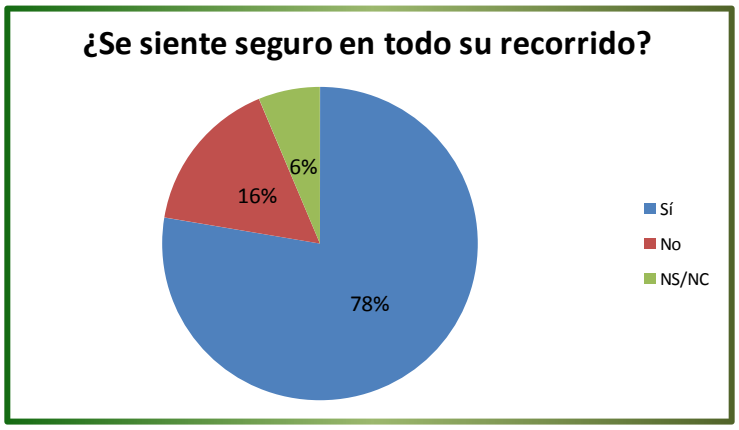


Ilustración 45 ¿Se siente seguro en todo su recorrido?
Fuente: Elaboración propia

El **78%** de la población encuestada ha respondido que **si**, solamente un 16% no percibe sensación de seguridad.

Las personas que **poseen coche** aun **desplazándose a pie o en bicicleta** representan el **54%** de la población encuestada, frente a un 46% que declara que no.

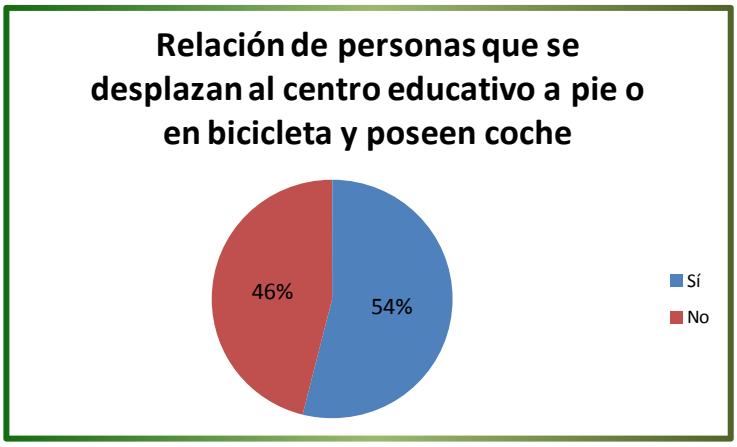


Ilustración 46 Relación de personas que se desplazan al centro educativo a pie o en bicicleta y poseen coche
Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la existencia de carril bici en todo, o la mayor parte, del recorrido de cada encuestado.

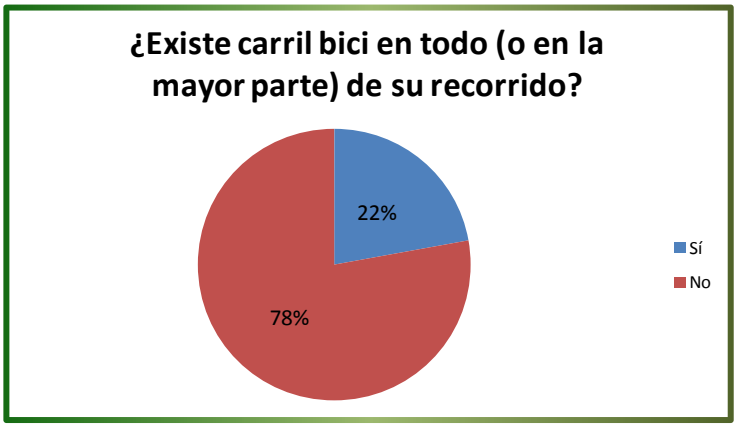


Ilustración 47 ¿Existe carril bici en todo (o en la mayor parte) de su recorrido?
Fuente: Elaboración propia

El **78%** declara que **no dispone** de esta infraestructura.

Los padres, madres o tutores legales que después de dejar a los menores en el centro educativo, se desplazan habitualmente a otro lugar son:

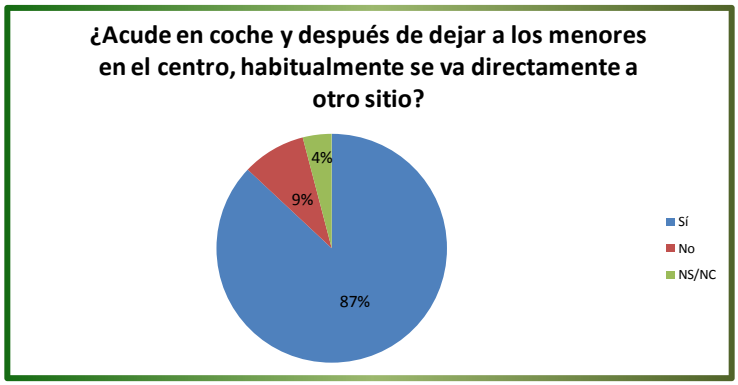


Ilustración 48 ¿Acude en coche y después de dejar a los menores en el centro, habitualmente se va directamente a otro sitio?
Fuente: Elaboración propia

El **87%** de esta población encuestada.

El siguiente gráfico representa la opinión sobre el cambio del modo de transporte para acceder al centro de estudios si existiera carril bici.

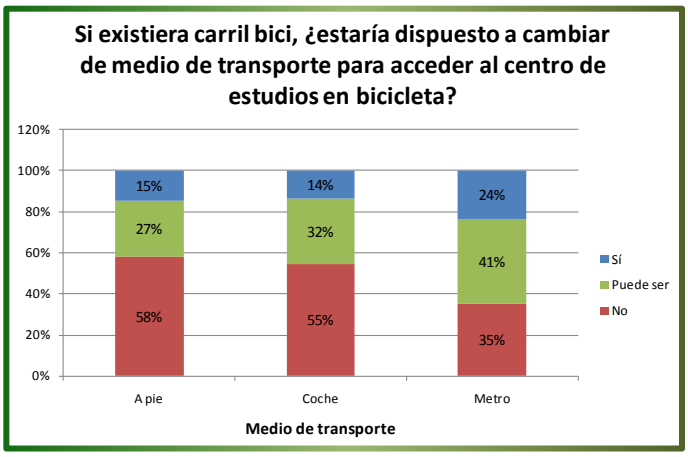


Ilustración 49 ¿Cambiaría su modo de transporte si existiera carril bici?
Fuente: Elaboración propia

Donde la mayoría de los que se desplazan **a pie o en coche no lo harían**, pero **si** la mayoría de los que se desplazan en **metro**.

El siguiente mapa representa los modos de desplazamiento empleados por la población que vive en cada cuadrante de la zonificación realizada y sin discretizar por centro educativo de destino.

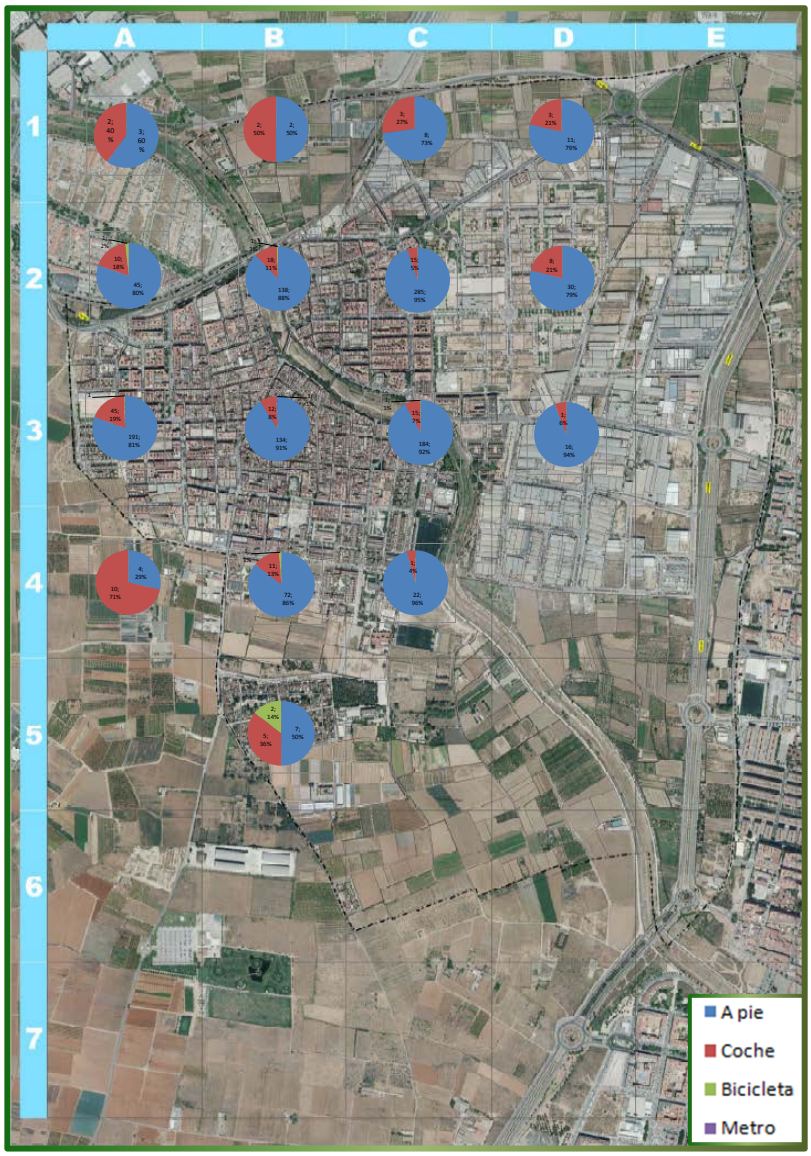


Ilustración 50 Relación de modos de transporte según zona
Fuente: Elaboración propia

Nota: los usuarios que vienen a los centros educativos desde otros municipios, se distribuyen por modos de transporte de esta forma.

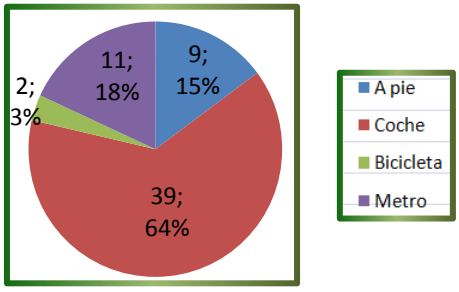


Ilustración 51 Relación de modos de transporte usuarios de otros municipios y que se desplazan a Paiporta
Fuente: Elaboración propia

Desplazamientos en transporte público (metro)

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) ha facilitado los datos de movimientos registrados en la estación de Paiporta durante el periodo comprendido entre noviembre de 2015 y octubre de 2016, a través de los cuales se han obtenido los siguientes resultados:

Distribución horaria:

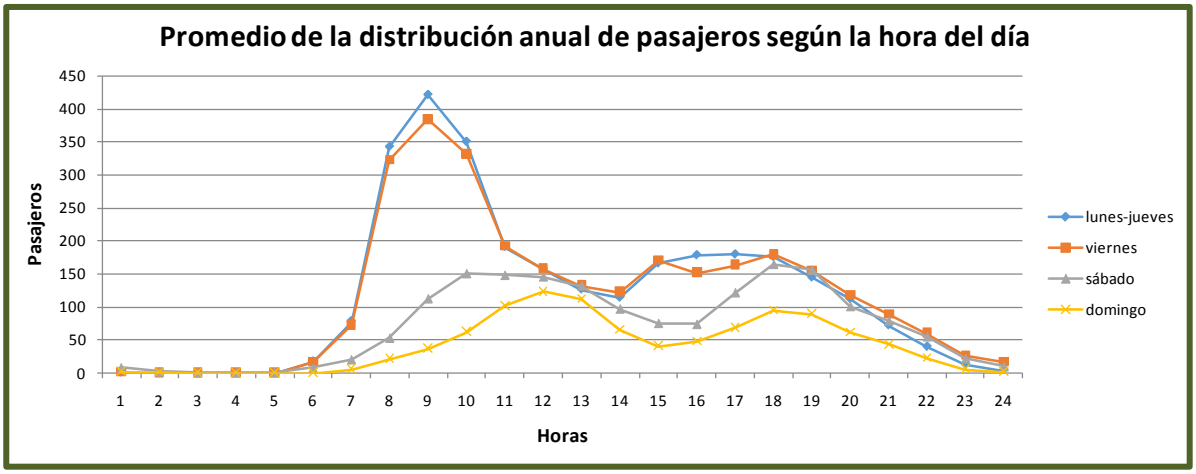


Ilustración 52 Distribución media anual horaria
Fuente: FGV. Elaboración propia

Se observa en la distribución horaria como la mayor parte de las salidas desde Paiporta se producen por la mañana, en los días laborables (de lunes a viernes) a las 09:00, mientras que el fin de semana los máximos se observan a partir de las 09:00-10:00. Durante la tarde hay un nuevo aumento de pasajeros que toman el metro a las 18:00, esta punta tiene una menor afluencia que la de la mañana en días laborables, pero similar a la de la mañana en días del fin de semana.

Distribución diaria:

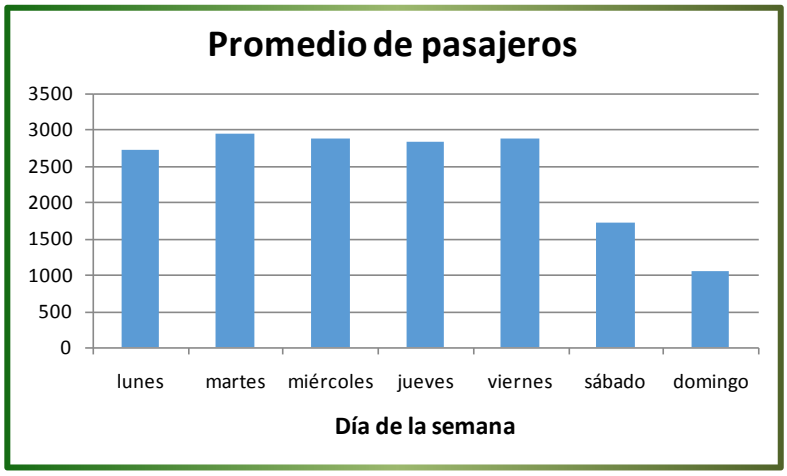


Ilustración 53 Distribución media anual diaria
Fuente: FGV. Elaboración propia

La demanda diaria apenas varía entre los días laborables (de lunes a viernes), sin embargo el fin de semana disminuye de manera importante. El valor máximo se da el martes con un promedio de 2938 pasajeros, mientras que el domingo recoge los menores valores con un promedio de 1039 pasajeros.

Suma de pasajeros por semana distribuidos anualmente:

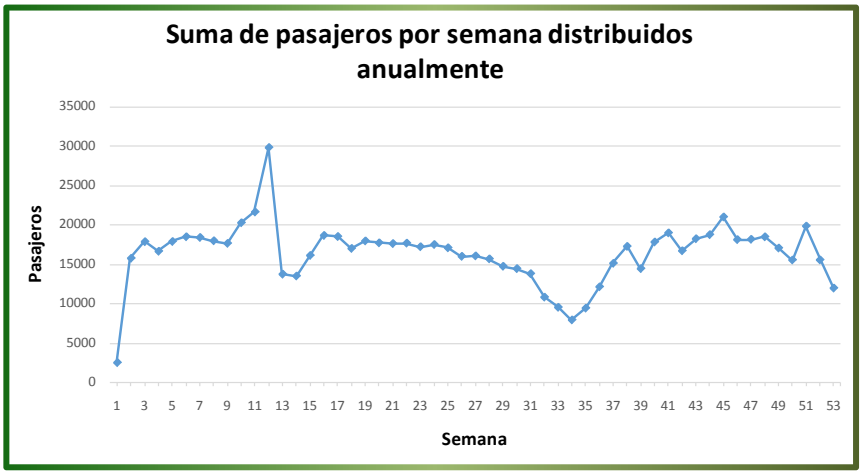


Ilustración 54 Suma de pasajeros por semana distribuidos anualmente
Fuente: FGV. Elaboración propia

Los valores semanales de pasajeros se mantienen bastante constantes a lo largo del año, tan solo se observan grandes diferencias en la semana de fallas (semana 11-12) del año, en la que se registra el máximo anual, mientras que en agosto (semanas 30-35) el descenso se pasajeros es muy notorio. Por último las dos semanas de navidad (la primera y la última del año) también se observa un gran descenso de pasajeros.

Relación entre la estación de Paiporta con las estaciones de **origen y destino** de sus pasajeros. Los resultados son:

Origen de las 10 estaciones con destino Paiporta que generan el mayor número de viajes durante los doce meses analizados y expresados en tanto por ciento:

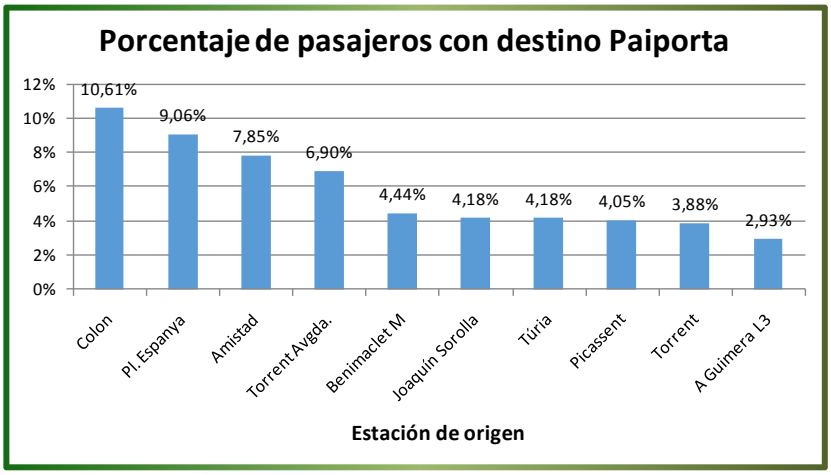


Ilustración 55 Destino Paiporta
Fuente: FGV. Elaboración propia

La estación de la que proviene el mayor número de pasajeros es Colón (Valencia), seguida de Pl. Espanya (Valencia) y Amistad (Valencia), Torrent Avinguda registra un volumen de pasajeros también superior al resto de orígenes.

Representando estas estaciones el 58,09% del total de desplazamientos desde las 137 estaciones cuyo destino es Paiporta.

Destino de las 10 estaciones que generan mayor atracción de viajes con origen en Paiporta, durante el periodo analizado:

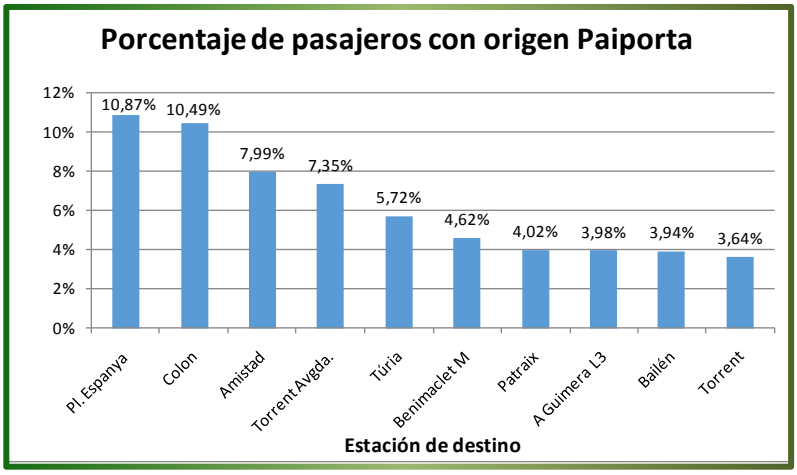


Ilustración 56 Origen Paiporta
Fuente: FGV. Elaboración propia

La estación a la que se dirige el mayor número de pasajeros es Pl. Espanya (Valencia), seguida de cerca por Colón (Valencia), otros destinos con valores elevados son Amistad (Valencia) y Torrent Avinguda.

Representando estas estaciones el 62,61% del total de desplazamientos desde las 137 estaciones cuyo origen es Paiporta.

Resultados encuestas estación metro

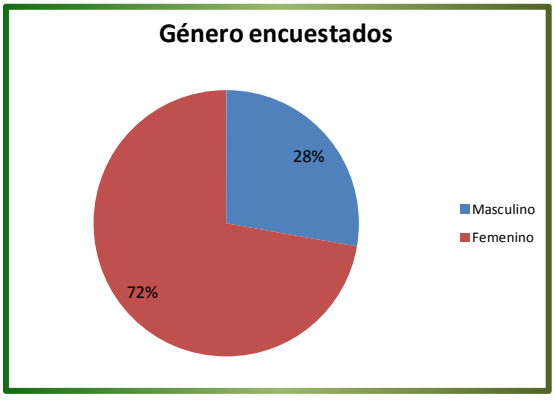


Ilustración 57 Género encuestados
Fuente: Elaboración propia

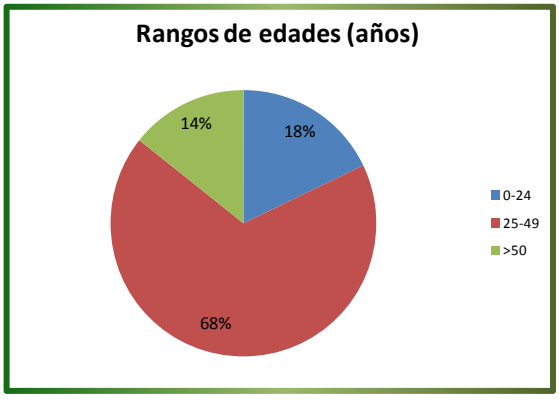


Ilustración 58 Rangos de edades
Fuente: Elaboración propia

Del total de la población encuestada en la estación de metro de Paiporta, un **72%** son **mujeres**.

Discretizando los datos analizados según rangos de edades, el **68%** se encuentran comprendidos entre la franja de **25-49 años**.

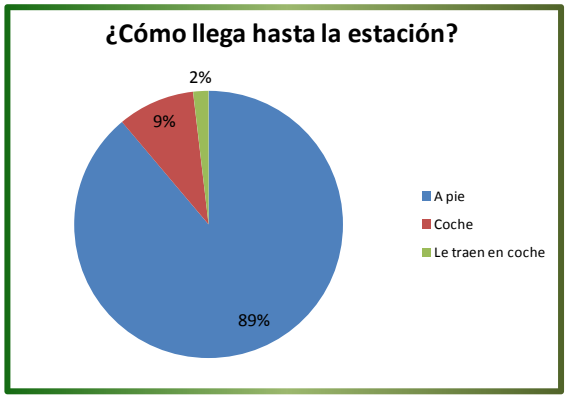


Ilustración 59 ¿Cómo llega a la estación?
Fuente: Elaboración propia

A la pregunta de cómo acceden los usuarios a la estación de metro de Paiporta, el **89% accede a pie**, frente a un **9%** que emplea el **coche**.

De las diferentes formas de acceso preguntadas, los usuarios solamente emplean las dos que se describen a continuación.

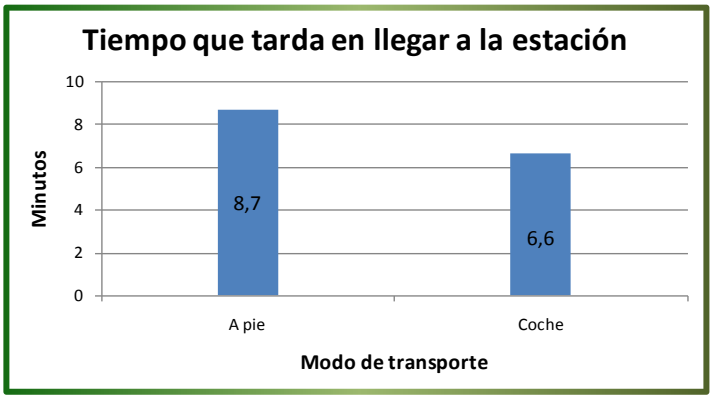


Ilustración 60 Tiempo que tarda en llegar a la estación
Fuente: Elaboración propia

Observando que los que realizan el trayecto **a pie** tardan de media **8,7 minutos**, frente a los que lo realizan en **coche** con una media de **6,6 minutos**.

A continuación se ha representado, porcentualmente, el origen de los viajeros del metro según la zonificación del término municipal de Paiporta realizada.

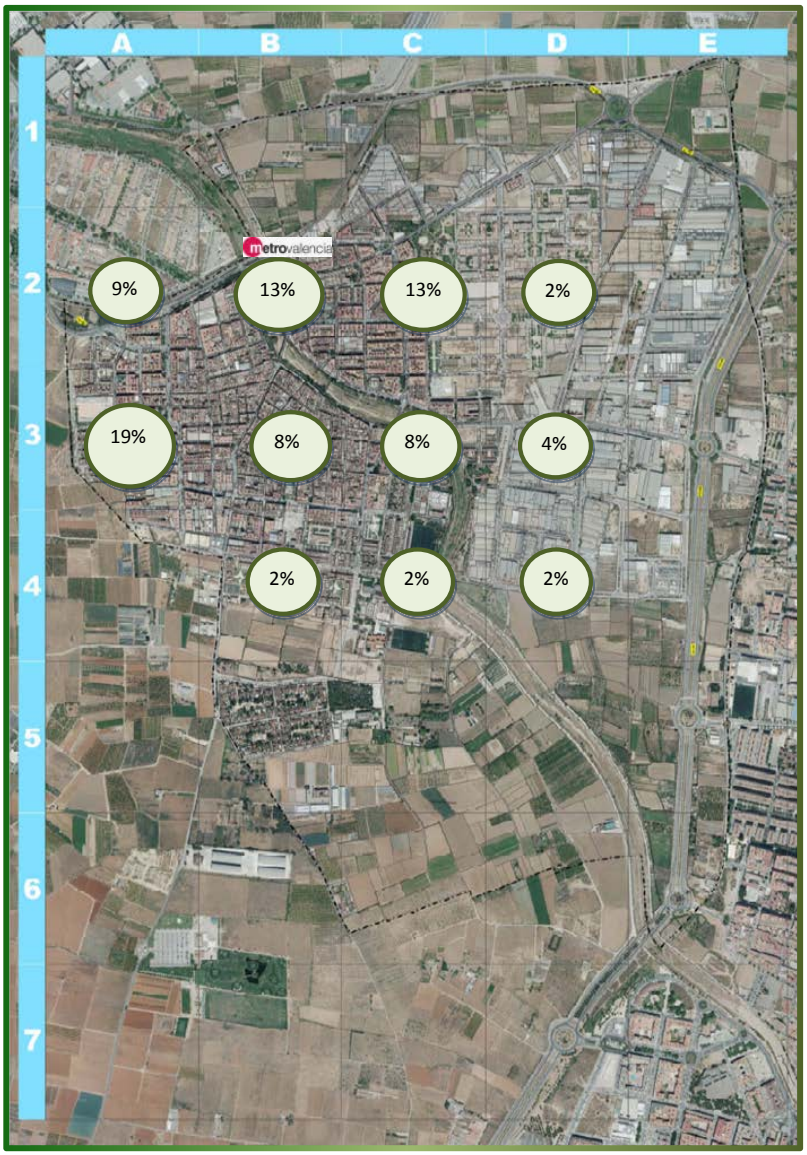


Ilustración 61 Origen de los usuarios del metro
Fuente: Elaboración propia

http://www.metrovalencia.es/page.php

Otros:

Municipio	Origen de desplazamientos
Alfafar	2%
Catarroja	2%
Picanya	**13%**
Silla	2%

Ilustración 62 Otros municipios
Fuente: Elaboración propia

Las 10 estaciones hacía donde se realizan mayor número de viajes provenientes de Paiporta y expresadas en porcentaje, son:

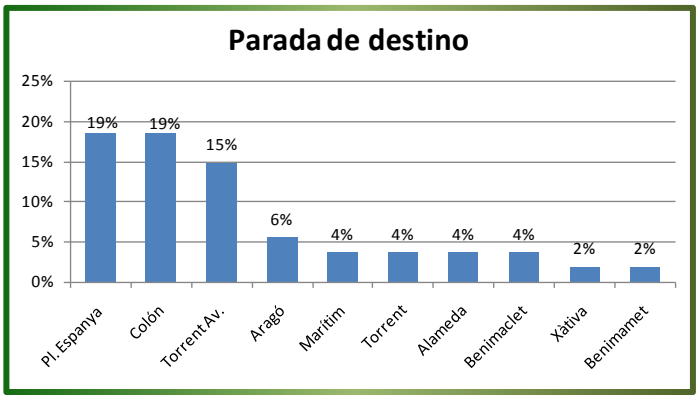


Ilustración 63 Diez estaciones de destino más significativas
Fuente: Elaboración propia

Siendo las más significativas **Plaça Espanya, Colón y Torrent Avinguda**.

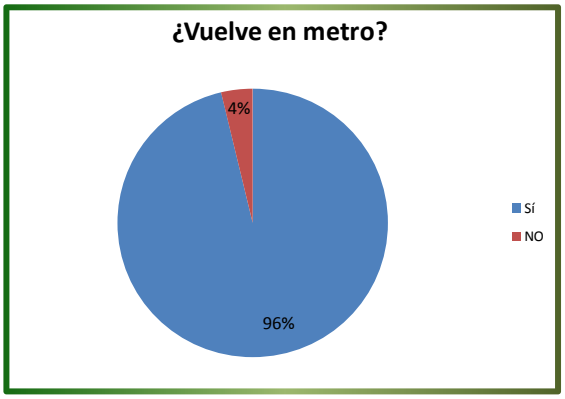


Ilustración 64 ¿Vuelve en metro?
Fuente: Elaboración propia

El **96%** de los usuarios declara que realiza el viaje de vuelta en el mismo modo de transporte.

Y respecto de la hora de vuelta a Paiporta:

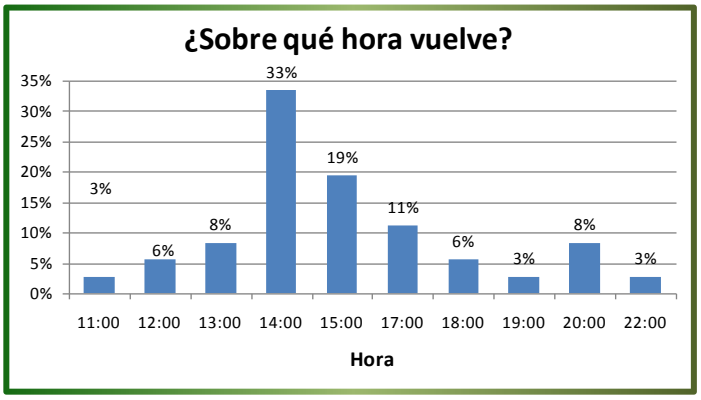


Ilustración 65 ¿Sobre qué hora vuelve?
Fuente: Elaboración propia

Donde se observa que el **64%** de los **retornos** se realizan **entre las 14:00 y las 17:00**, siendo la **hora punta** las **14:00**.

En cuanto a la frecuencia de uso según el tipo de día.

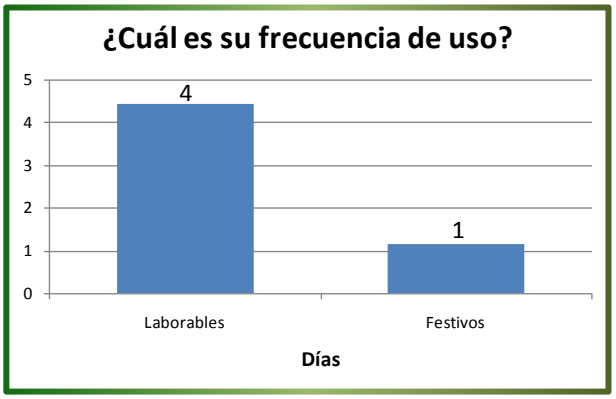


Ilustración 66 ¿Cuál es su frecuencia de uso?
Fuente: Elaboración propia

Los usuarios emplean el metro como medio de transporte **4/5 días entre semana**, en cambio solamente **1/2 días del fin de semana**.

Ante la pregunta de qué aspecto considera el usuario como más positivo y como más negativo.

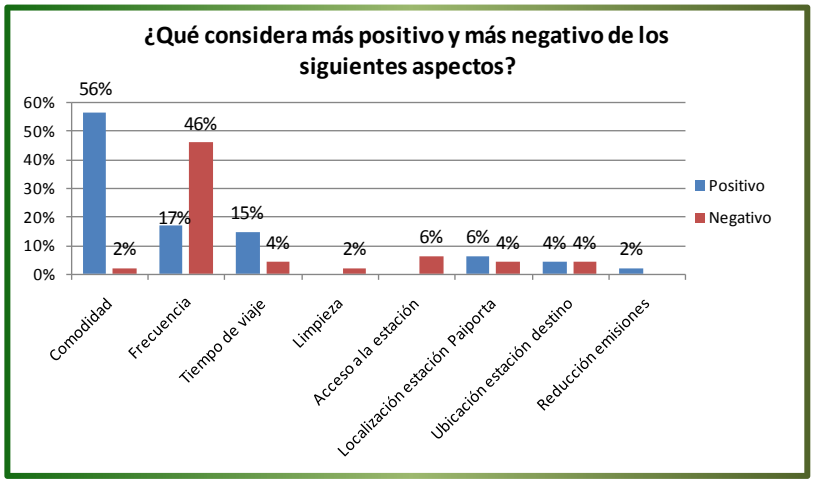


Ilustración 67 ¿Qué considera más positivo y más negativo?
Fuente: Elaboración propia

Se observa que el principal aspecto **positivo** es la **comodidad** con un **56%** y el **negativo** es la **frecuencia** con un **46%**.

Los principales motivos de desplazamiento en transporte público son los siguientes.

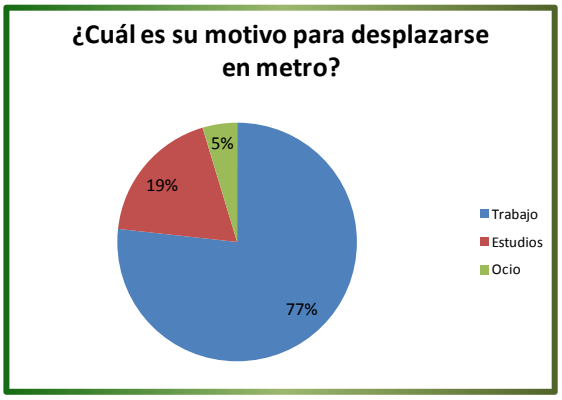


Ilustración 68 ¿Cuál es su motivo para desplazarse en metro?
Fuente: Elaboración propia

Donde el **77%** de los encuestados ha contestado que se trata del **trabajo**.

La última pregunta del cuestionario, se refiere a posibles mejoras o sugerencias por parte de los usuarios del metro. Y a partir de las diferentes respuestas se ha realizado una agrupación según el número de repeticiones de cada una.

**Nota*: en esta tabla se han incorporado las respuestas *online* de los usuarios del metro.

SUGERENCIA DE MEJORA	NÚMERO DE RESPUESTAS PIE DE CALLE	*NÚMERO DE RESPUESTAS *ONLINE*	TOTAL
Aumentar la frecuencia	11	13	24
Mejorar paso a nivel estación	7	-	7
Ampliar horarios fin de semana y nocturnos	6	3	9
Implantar toldos en el andén para resguardarse	2	-	2
Construcción paso subterráneo	1	-	1
Mejorar seguridad aparcamiento bicis	1	-	1
Aumentar el número de bancos	1	-	1
Implantar autobús que conecte Alfafar, Benetússer y Sedaví con Torrent	1	-	1
Mejorar accesibilidad metro	1	-	1
Finalizar línea 2 metro	1	-	1
Anunciar con anterioridad modificación horarios	1	-	1
Reducir precio billete	-	2	2

Ilustración 69 Sugerencias de mejora
Fuente: Elaboración propia

B. COMPOSICIÓN DEL TRÁFICO

Según los resultados obtenidos de la encuesta de movilidad general y de la escolar relacionados con la composición del tráfico.

Movilidad general

El **86%** de los encuestados **dispone de vehículo (coche o moto) propio**, frente a un 14% que declara lo contrario.

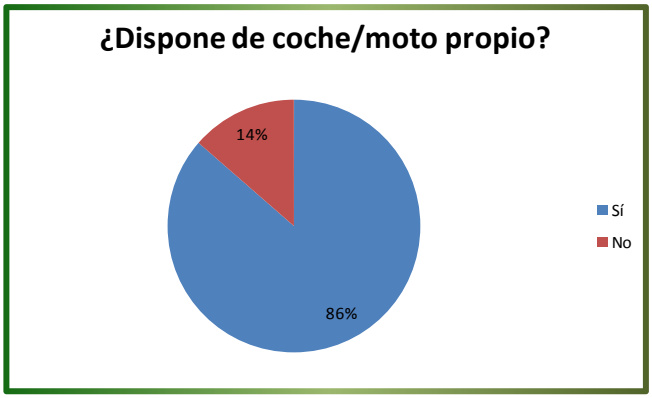


Ilustración 70 ¿Dispone de coche/moto propio?
Fuente: Elaboración propia

El **modo principal de desplazamiento** que utilizan los habitantes de Paiporta durante los días laborables y los días festivos.

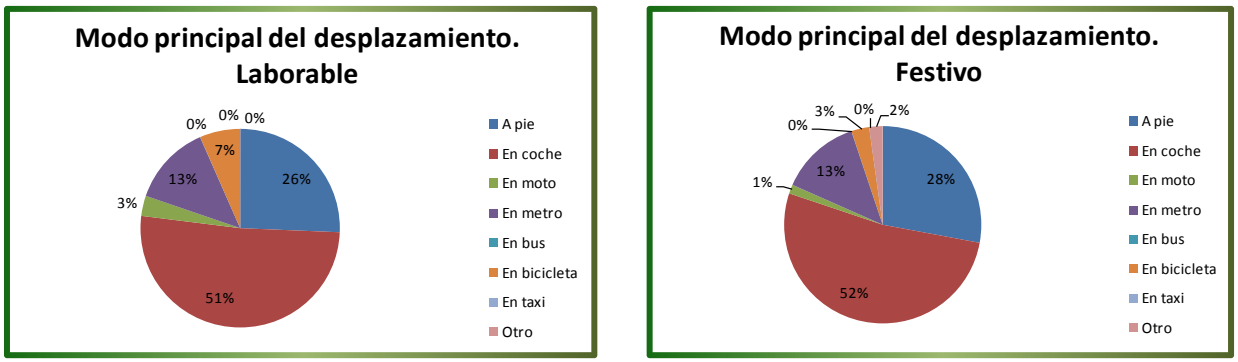


Ilustración 71 Modo principal del desplazamiento en un día laborable/festivo
Fuente: Elaboración propia

Empleando la **mayoría de los usuarios**, 51-52%, el **coche**; frente a un 26-28% que realizan los desplazamientos a pie, un 13% que lo realizan en metro y entre un 3-7% en bicicleta.

Movilidad escolar

Del total de padres/madres o tutores legales que acceden a los diferentes centros educativos.

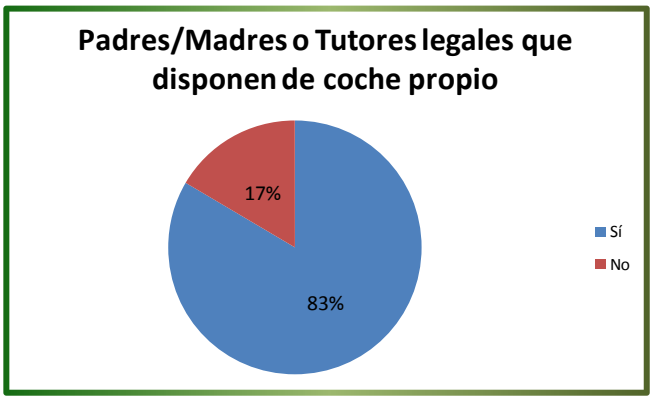


Ilustración 72 Padres/Madres o Tutores legales que disponen de coche propio
Fuente: Elaboración propia

Un **83%** dispone de **coche propio**, frente a un 17% que no.

En cuanto a los modos de desplazamiento a cada centro educativo.

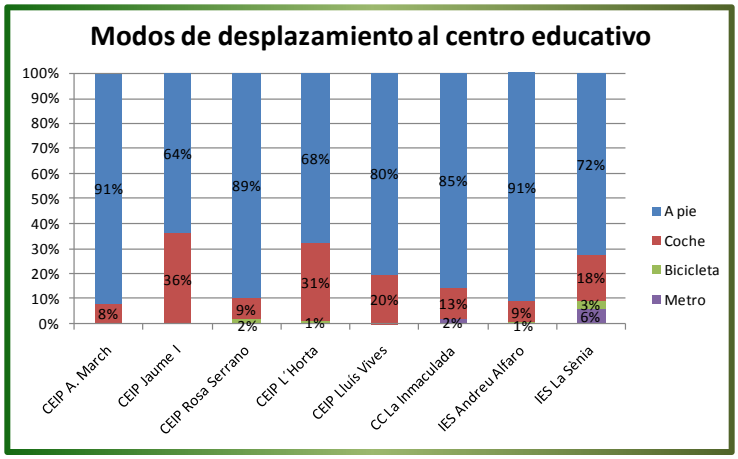


Ilustración 73 Modos de desplazamiento al centro educativo
Fuente: Elaboración propia

Donde se observa que en los **centros educativos situados** al **sur** y al **oeste** del municipio el **coche** tiene un valor **significativo**, de hasta un 36% en algún caso. En cambio, este valor disminuye en el acceso a los centros educativos que se encuentran más céntricos.

Aforos en intersecciones

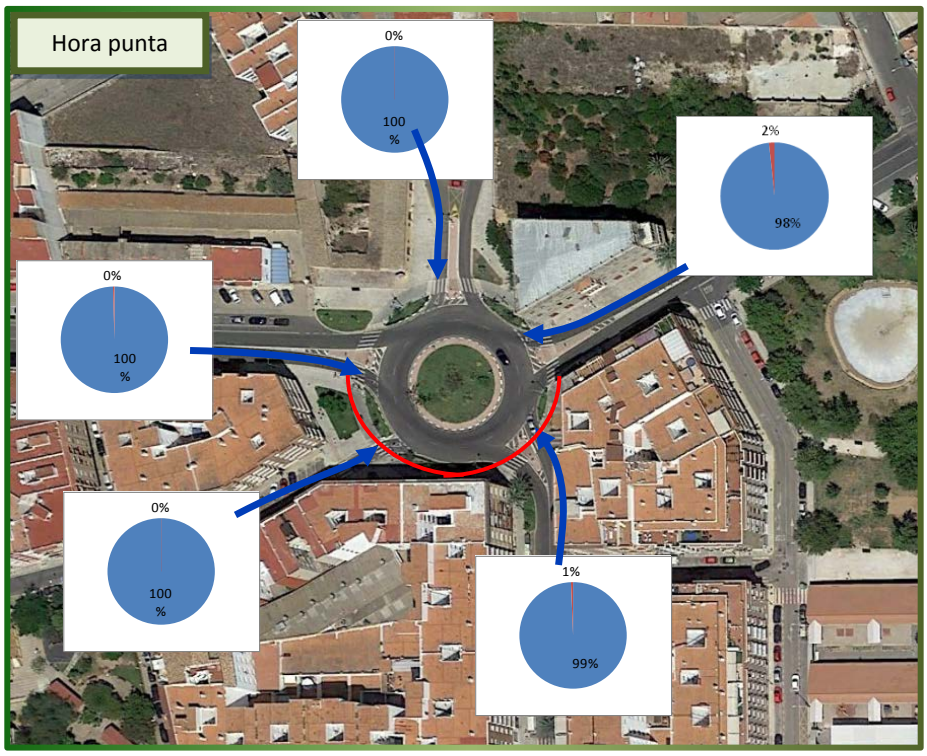
Se han realizado varios puntos de aforo para conocer la composición y distribución de los diferentes medios de transporte. Se han seleccionado aquellos puntos donde se puede obtener mayor conflicto derivado del alto número de movimientos. Todos estos puntos se han marcado en el siguiente plano (plano 17 del anejo de planos):

Ilustración 74 Plano disposición de aforos realizados
Fuente: Elaboración propia

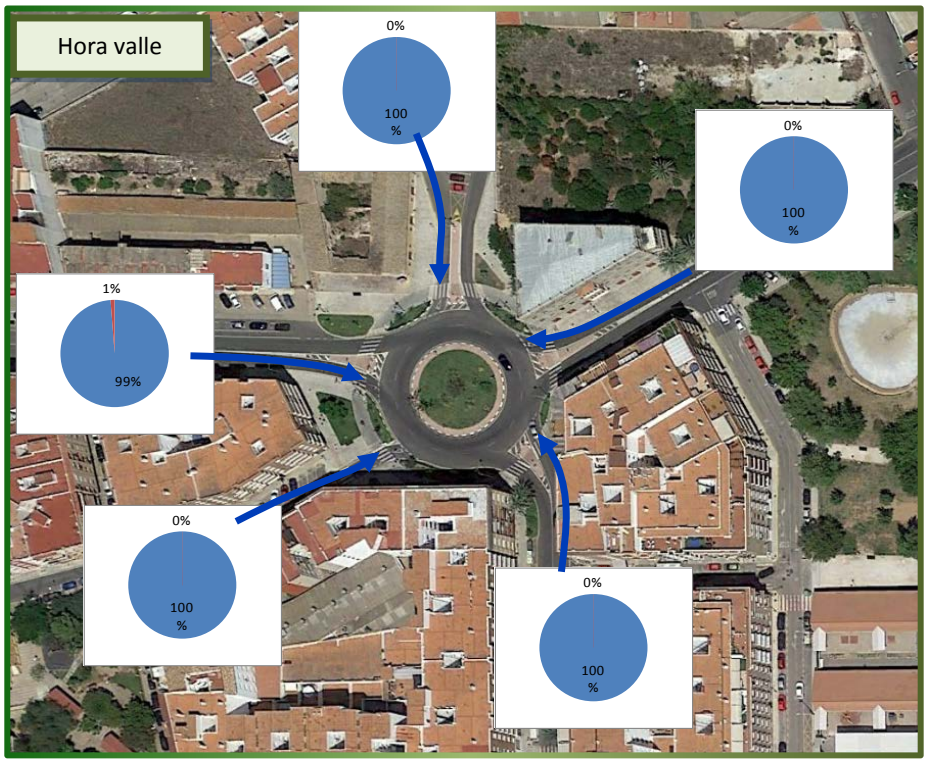
La composición por tipo de vehículo se analiza en cada uno de los puntos en vehículos ligeros y vehículos pesados.

Los resultados obtenidos son los siguientes:

Glorieta Carretera Valencia:



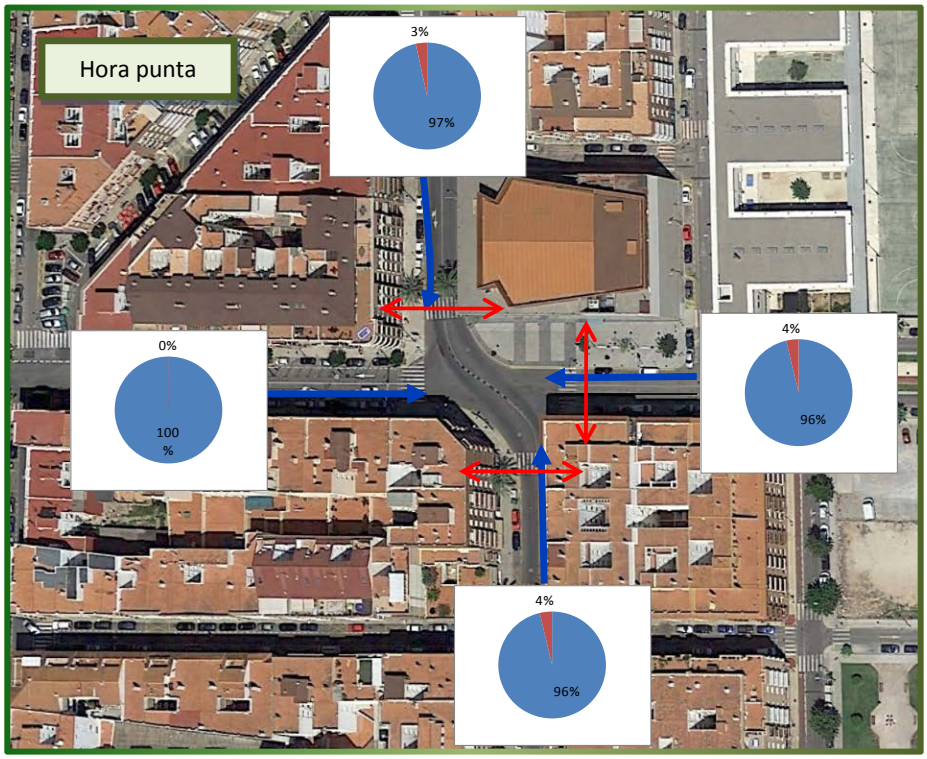
Nota: la línea roja representa el itinerario escolar de alta densidad detectado durante la fase de toma de datos.



Nota: como puede apreciarse en las siguientes imágenes, durante el aforo realizado se detectaron varias retenciones en el acceso desde el carrer Mestre Palau a la glorieta.

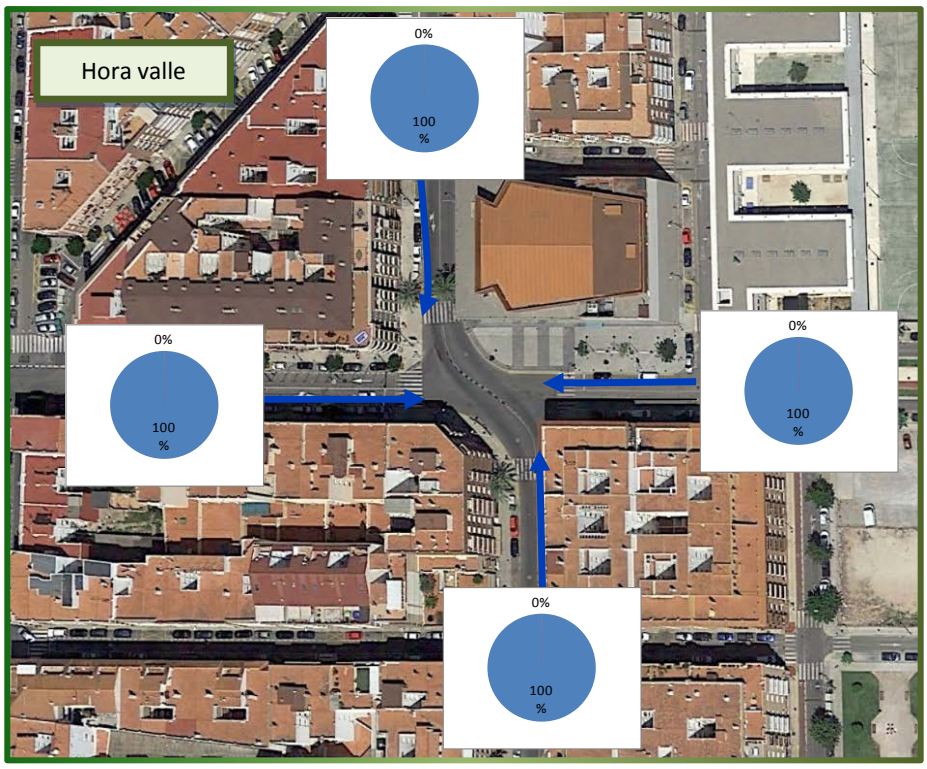
Ilustración 75 Retención Glorieta Carretera Valencia
Fuente: Elaboración propia

Carrer Mestre Palau - Carrer Jaume I:

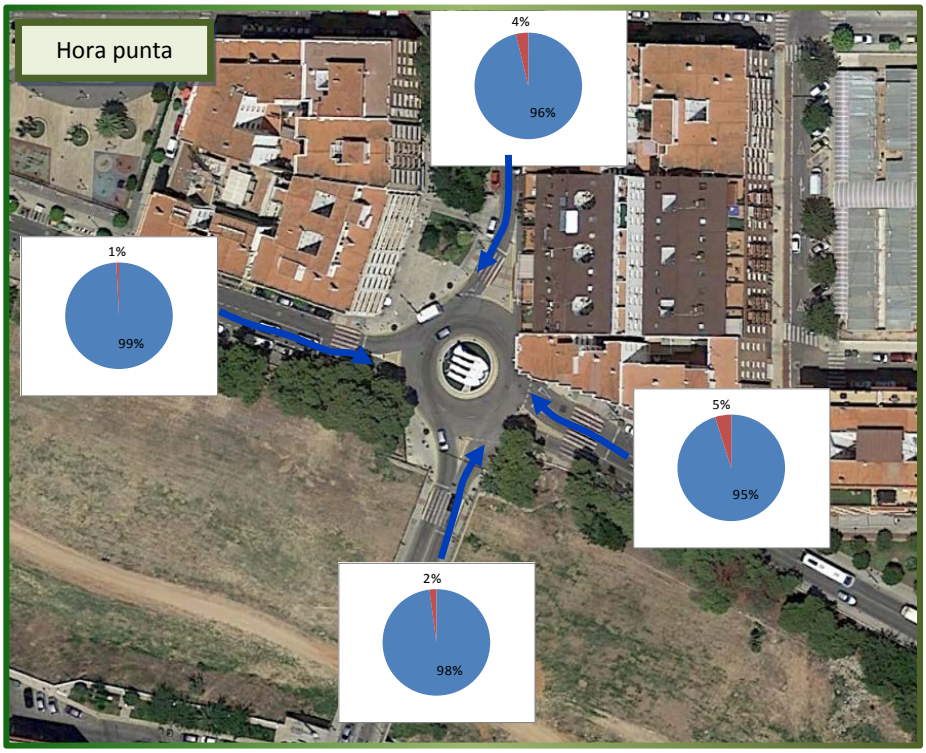


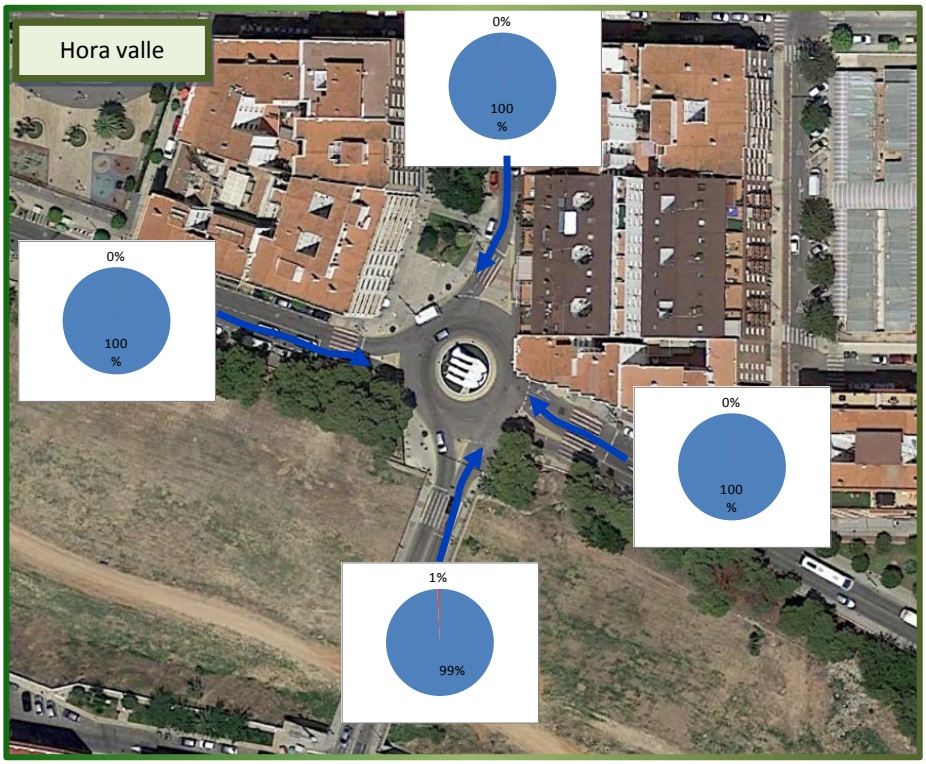
Nota: las flechas rojas bidireccionales representan los mayores flujos peatonales.

Nota: en ambos accesos del carrer Mestre Palau se detectaron retenciones de hasta 8 vehículos debido a la fase semafórica instalada.



Glorieta Pont Nou:





Nota 1: como puede apreciarse en las siguientes imágenes, durante el aforo realizado se detectaron frecuentes retenciones en el acceso sur a la glorieta Pont Nou debido a la presencia del semáforo ubicado en la salida este de la Carretera de Benetússer, que además en determinadas ocasiones llega a bloquear la glorieta.

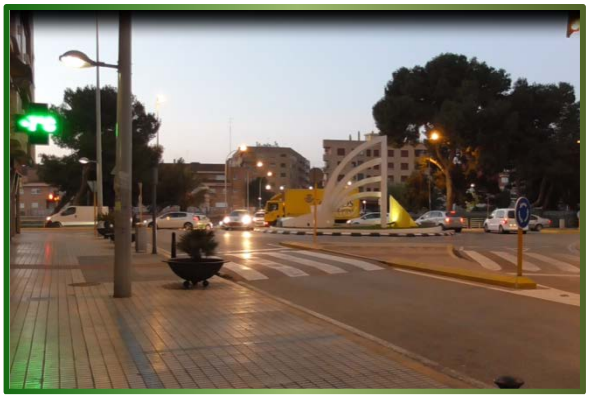
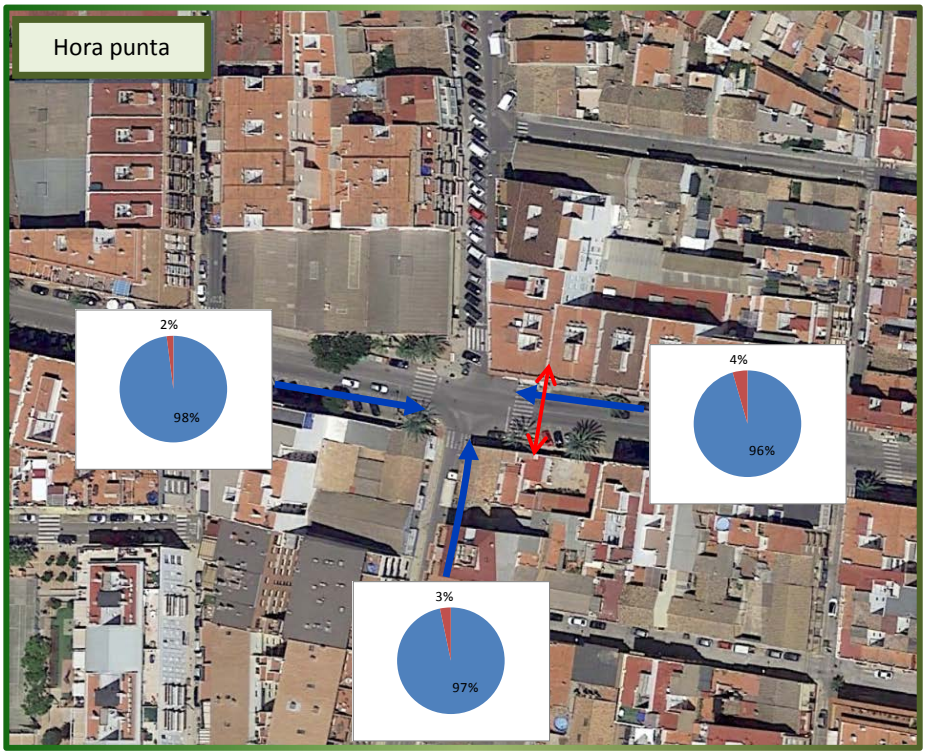
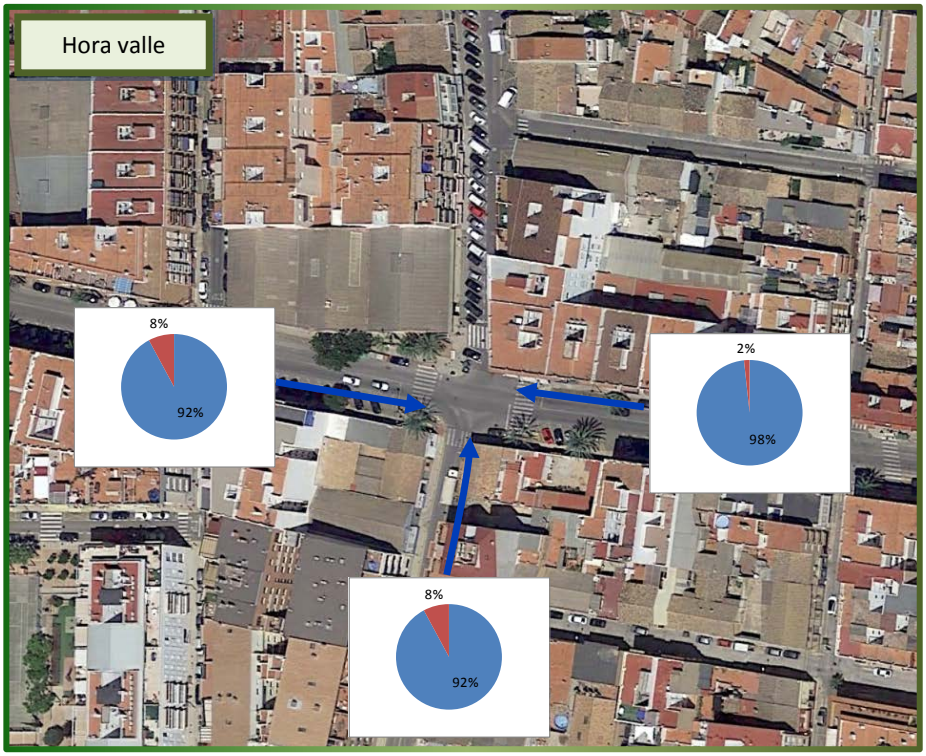


Ilustración 76 Retención Pont Nou (1)
Fuente: Elaboración propia

Carrer Mestre Serrano – Carretera d´Albal:



Nota: la flecha roja bidireccional representa el mayor flujo peatonal de la intersección analizada.



Nota: como puede apreciarse en la imagen de la izquierda, durante la realización de aforos se detectaron retenciones de hasta 10 vehículos en ambos sentidos del carrer Mestre Serrano. Este fenómeno se produce debido a que el tiempo de despeje de la intersección, antes del comienzo del verde Carretera d´Albal norte-sur, es de 25 segundos.

Nota: como puede apreciarse en la imagen de la derecha el giro a izquierdas proveniente desde el carrer Mestre Serrano este, bloque la intersección y provoca frecuentes retenciones.

Ilustración 77 Retención carrer Mestre Serrano (1)
Fuente: Elaboración propia

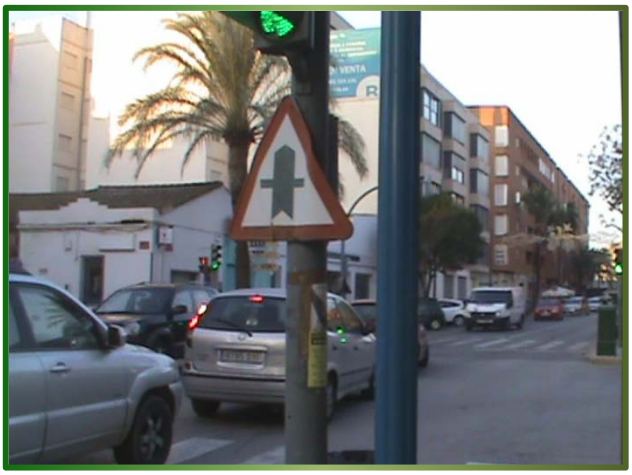
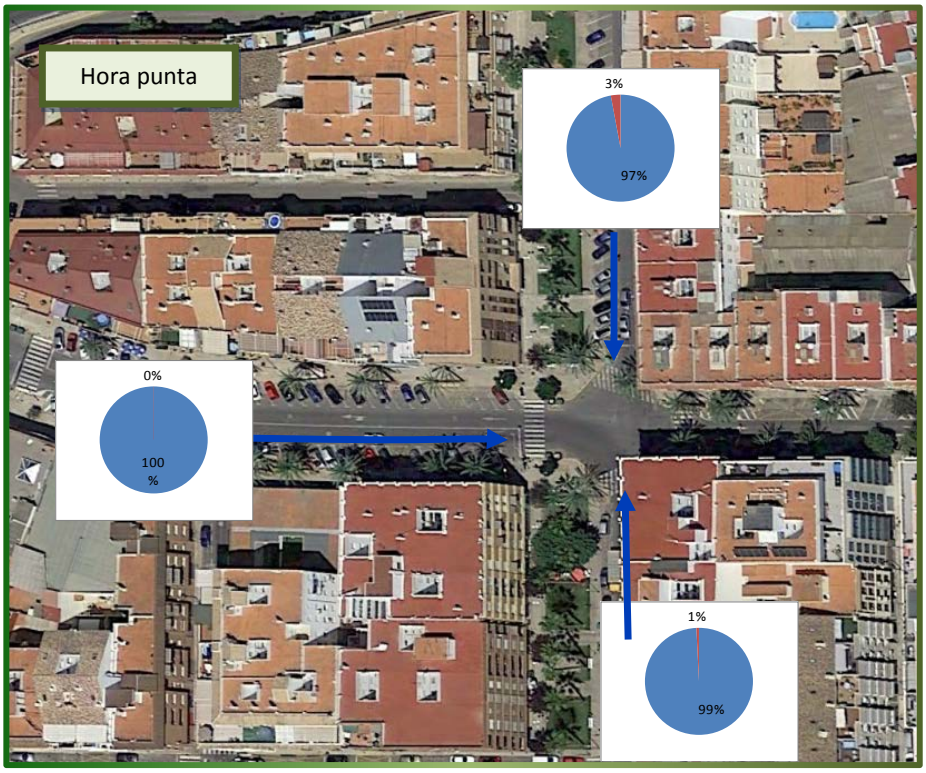
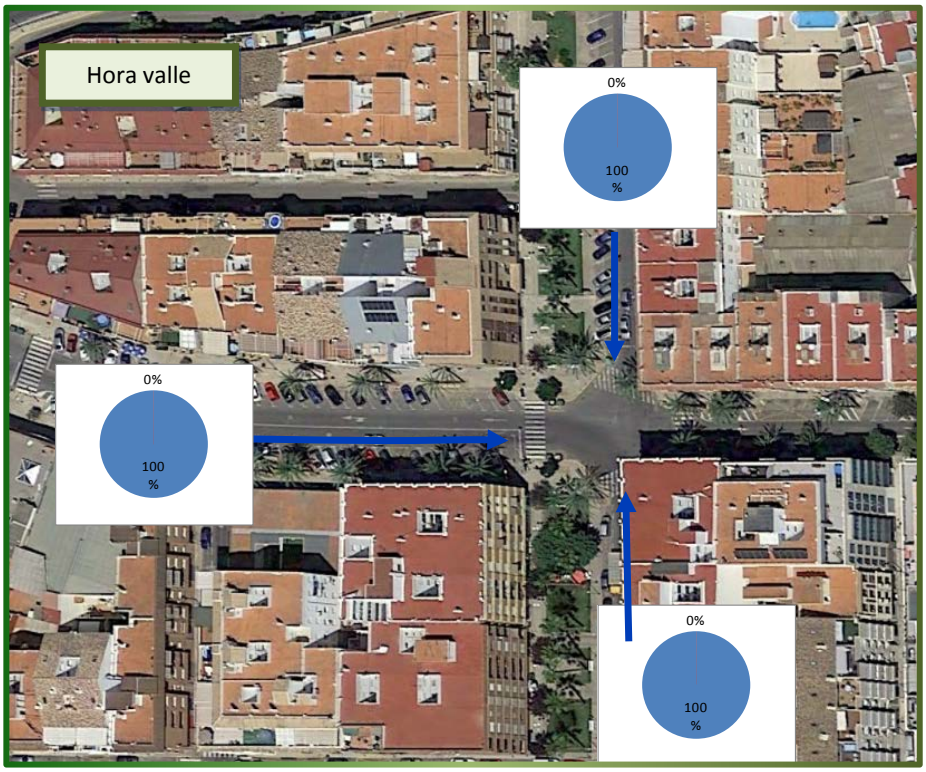


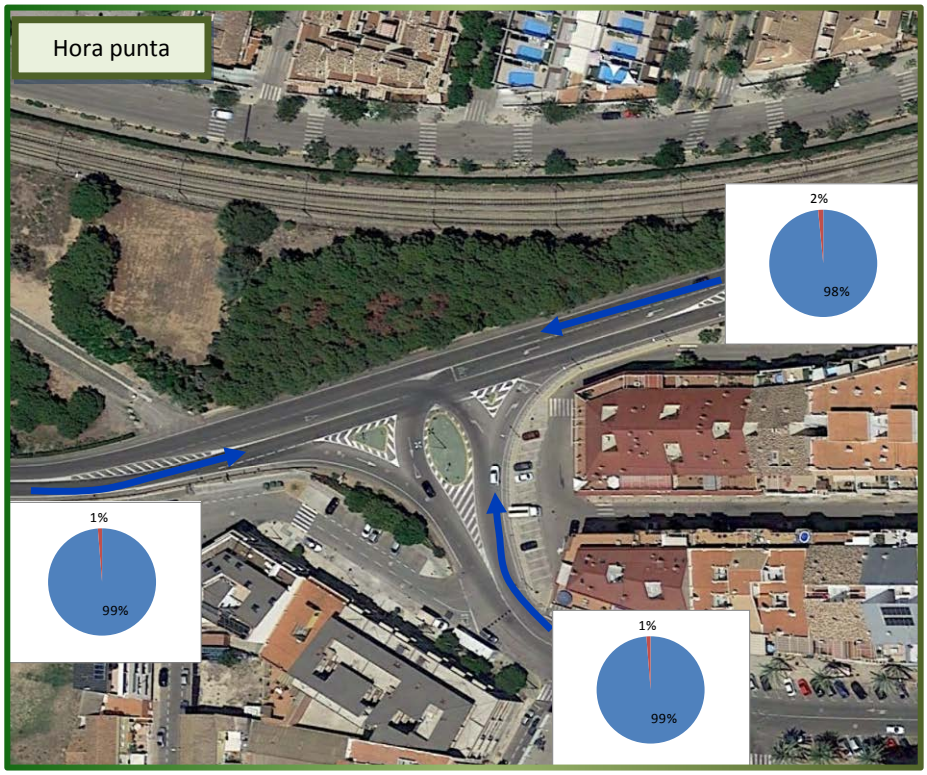
Ilustración 78 Retención carrer Mestre Serrano (2)
Fuente: Elaboración propia

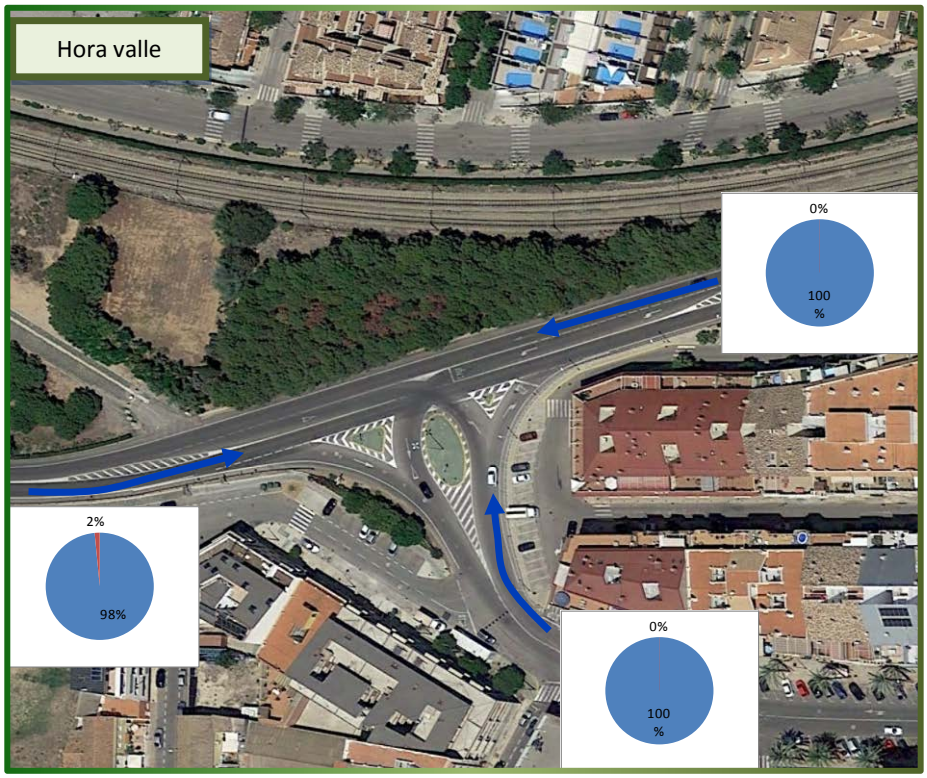
Carretera Picanya - Carrer Sant Antoni:



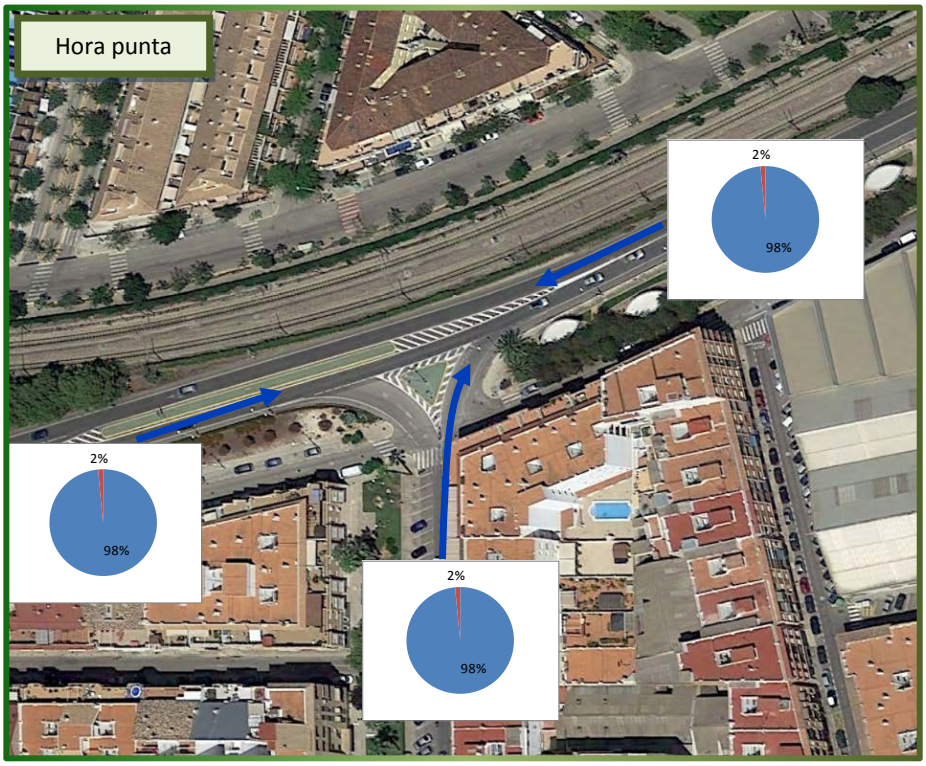


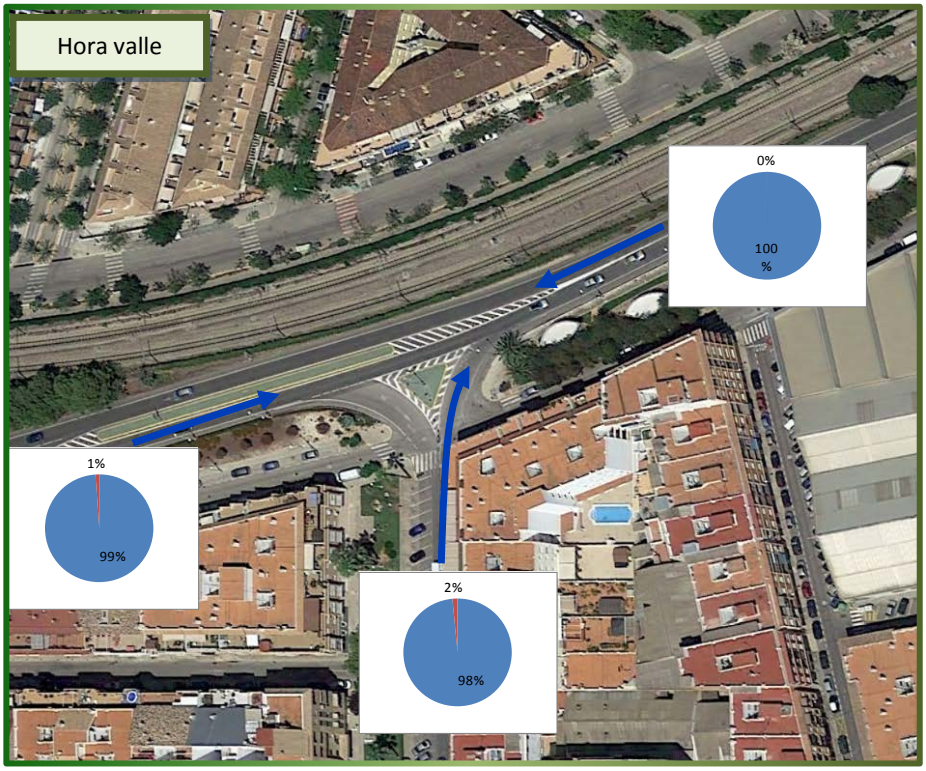
Carretera Picanya – CV-406:



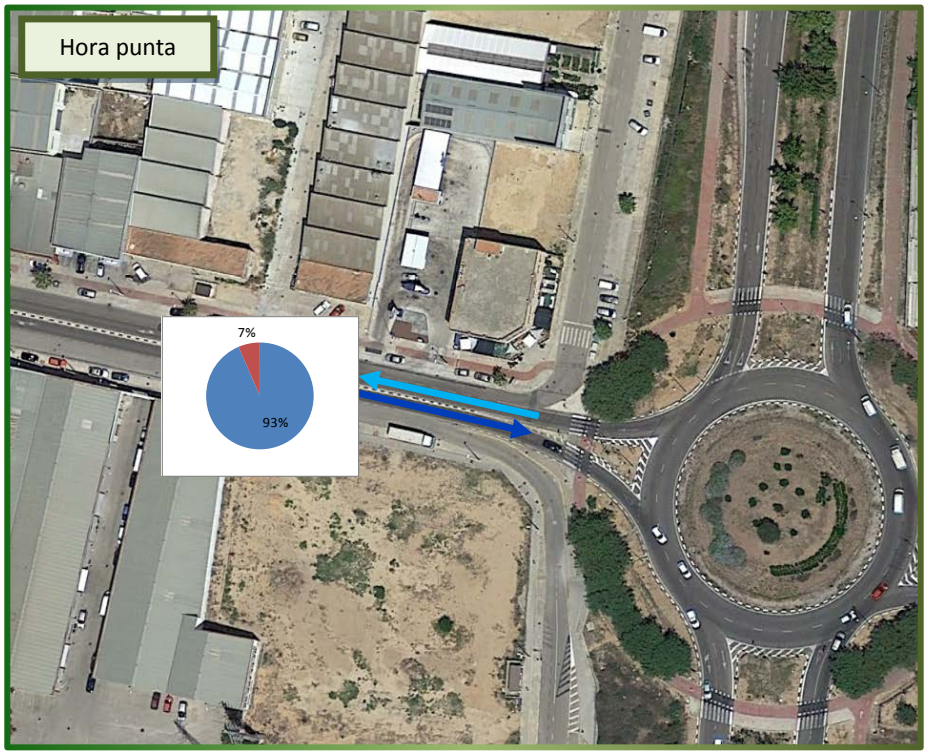


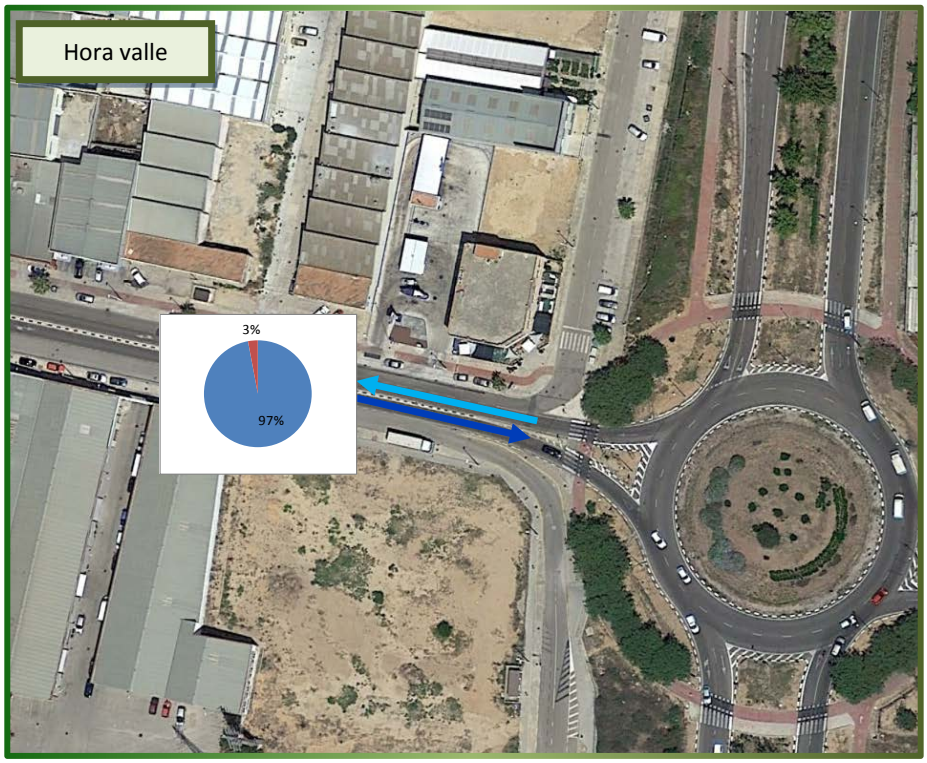
Carrer Sant Antoni – CV-406:





Carretera Benetússer:





Carrer Colombicultura, Bifurcación carrer Sant Josep – carrer Catarroja:

Como se puede observar en todos los puntos analizados, el vehículo ligero es la tipología de vehículo más representativo, siendo la media de **vehículos pesados** un **2,63%** del total de vehículos a motor que discurren por el municipio.

C. CAPACIDAD

Según los criterios de movilidad en zonas urbanas redactado por la fundación RACC del automóvil, las calles urbanas se dividen en dos grandes grupos, las de estar y las de pasar, como se puede ver en el cuadro siguiente:

TIPOLOGÍAS DE VÍAS EN TRAMA URBANA				
	Tipo	**Función**	**IMD por sentido**	**Velocidad máxima**
VÍAS DE ESTAR	Peatonal	Circulación de residentes, servicios y CD	<1.000 vehículos/día	10 km/h
	Zona de prioridad para peatones	Circulación de destino	<2.000 vehículos/día	20 km/h
	Zona 30	Circulación de aproximación y/o destino	<5.000 vehículos/día	30 km/h
VÍAS DE PASAR	De prioridad para vehículos (red básica)	Conexión entre zonas y con la red interurbana	En función de la población	30-50 km/h

Ilustración 79 Capacidad vial
Fuente: RACC

Actualmente las vías de analizadas son de pasar, por lo que es necesario conocer la capacidad en este tipo de vía, para ello se recurre a los datos facilitados por el documento "Gestión Técnica del Tráfico" de Ángel J. Muñoz Suárez en el que las vías urbanas con interrupciones aisladas las define con una capacidad por hora y por carril de 1.500 vehículos.

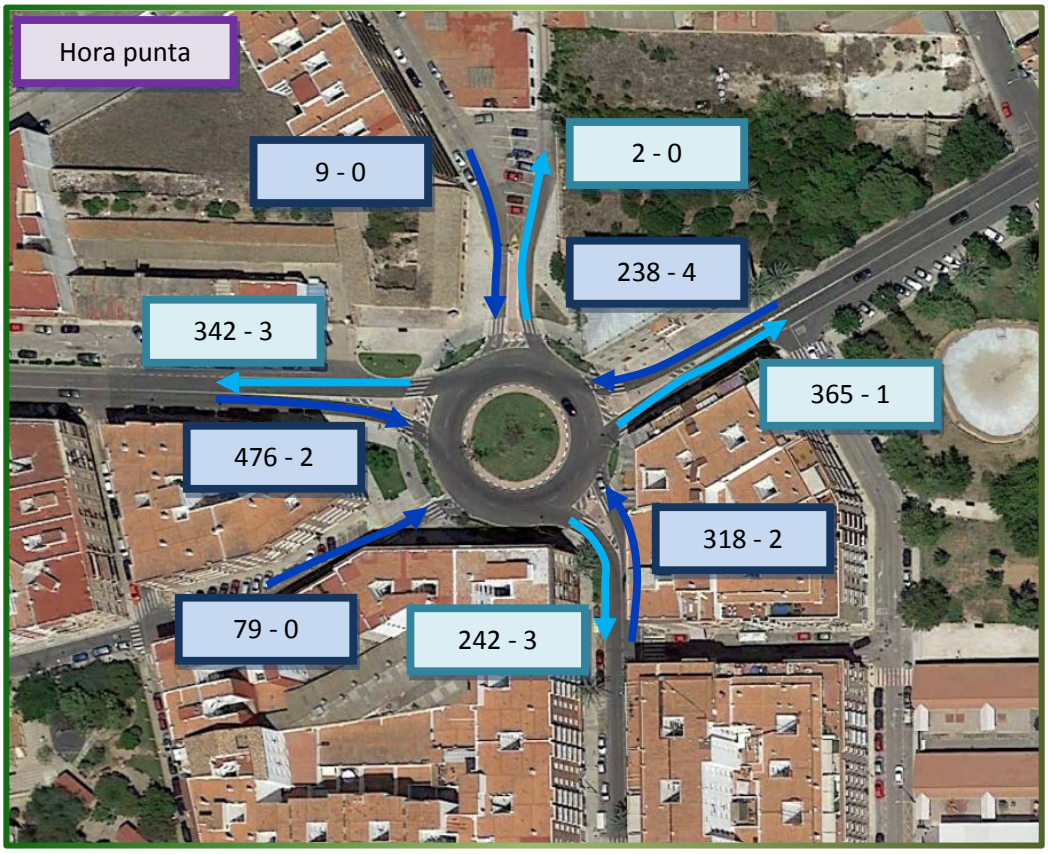
CONDICIONES	TIPO DE VÍA	CAPACIDAD (Veh./h/carril.)
Ideales de tráfico y trazado	4 o más carriles	2.300 (un solo sentido)
Ideales de tráfico y trazado	2 o más carriles	2.200 (sentido doble)
Tráfico interrumpido	Urbanas	2.000 (hora de luz verde y carril)
Tráfico con interrupciones aisladas	Urbanas	1.500 (hora de luz verde y carril)

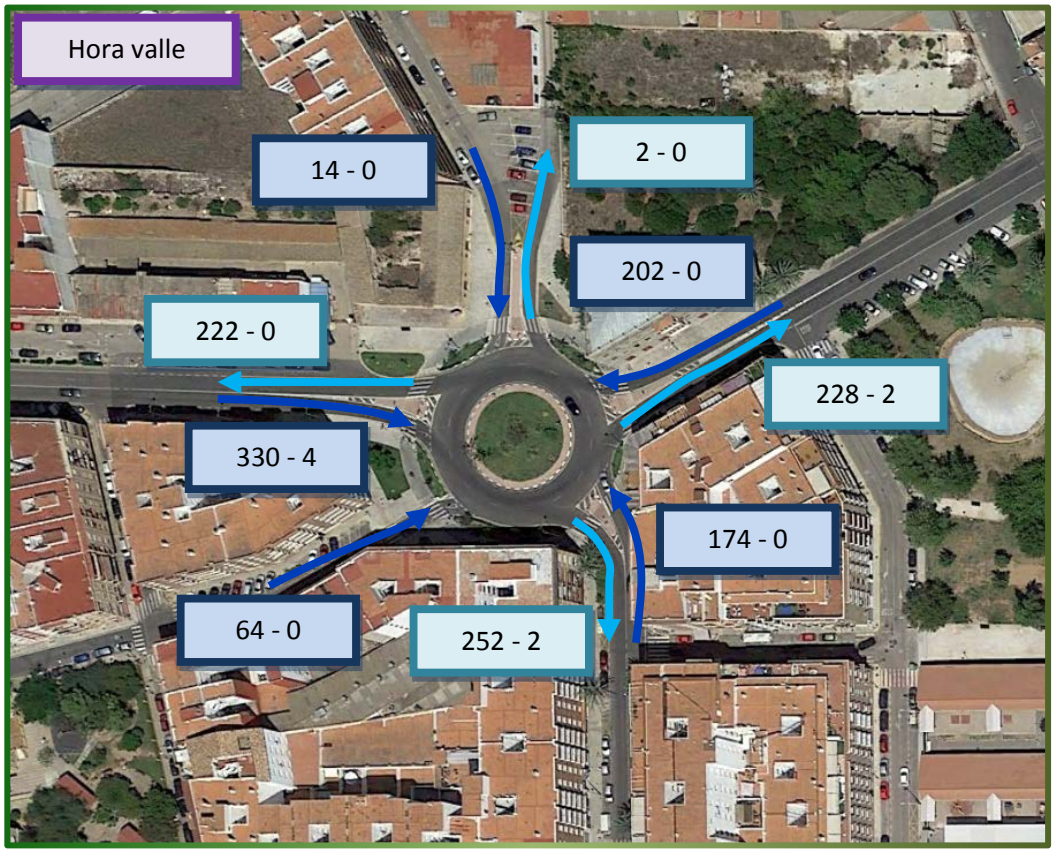
Ilustración 80 Capacidad de los viales
Fuente: Gestión Técnica del Tráfico

Capacidad en las intersecciones

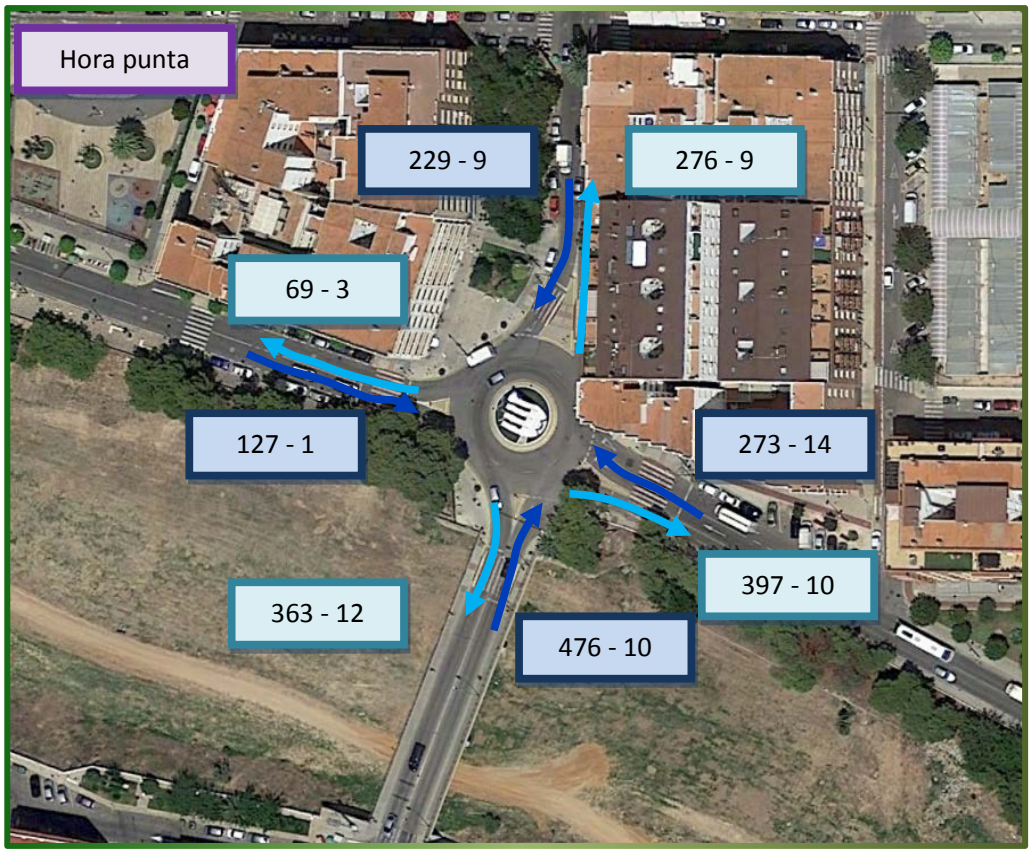
A partir de los datos obtenidos de la campaña de aforos se comprueba el estado de la capacidad de la vía. De los aforos realizados en las vías con mayor tránsito se muestran los vehículos registrados diferenciando en ligeros y pesados. El primer valor muestra los vehículos considerados como ligeros y el segundo valor es el de vehículos pesados:

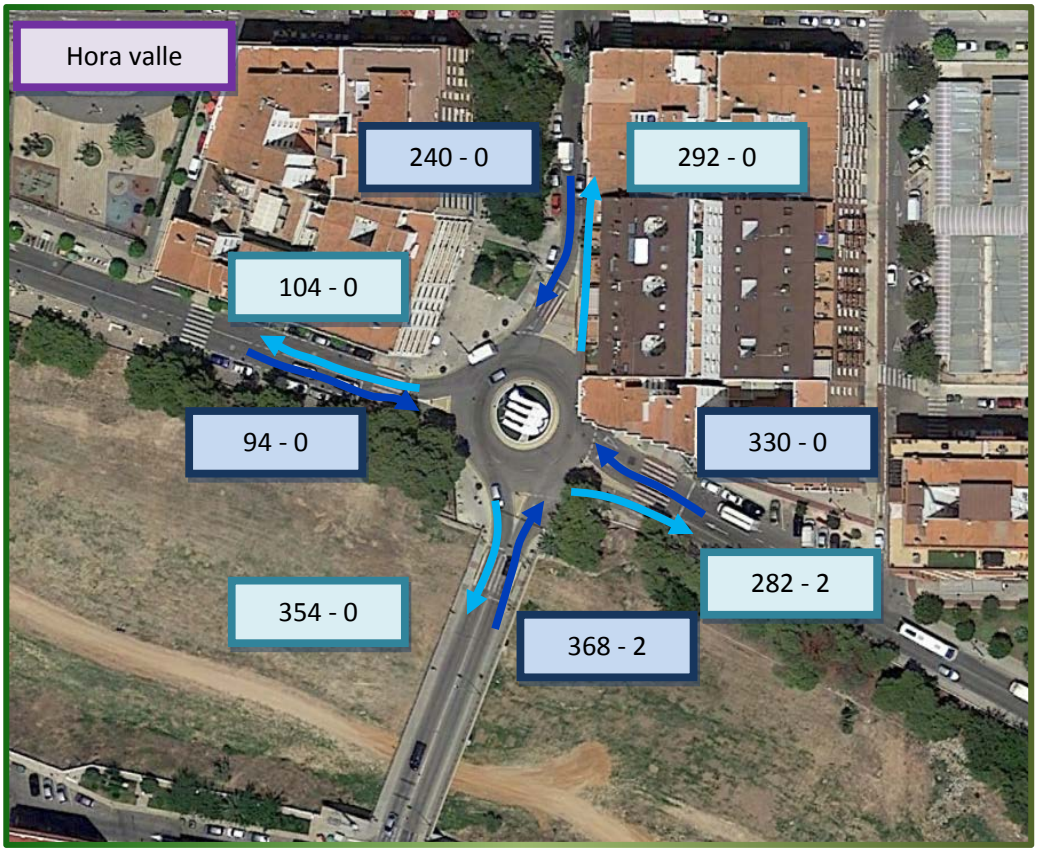
En la glorieta de la Carretera Valencia:



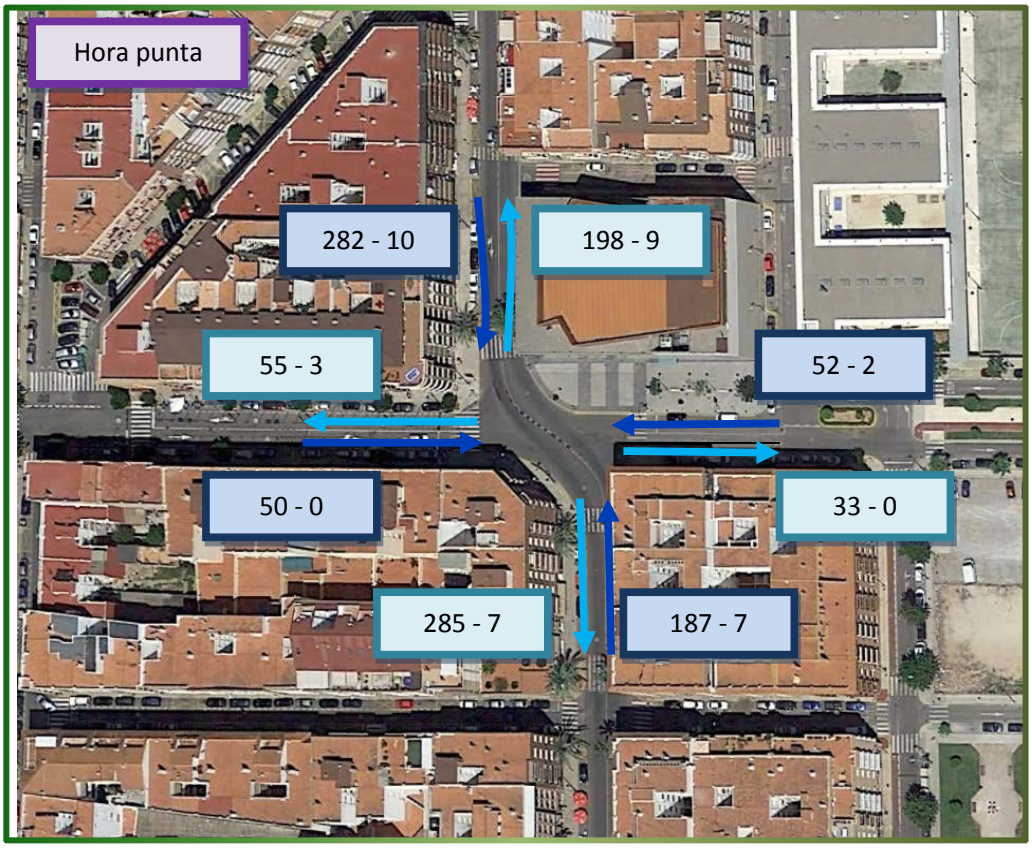


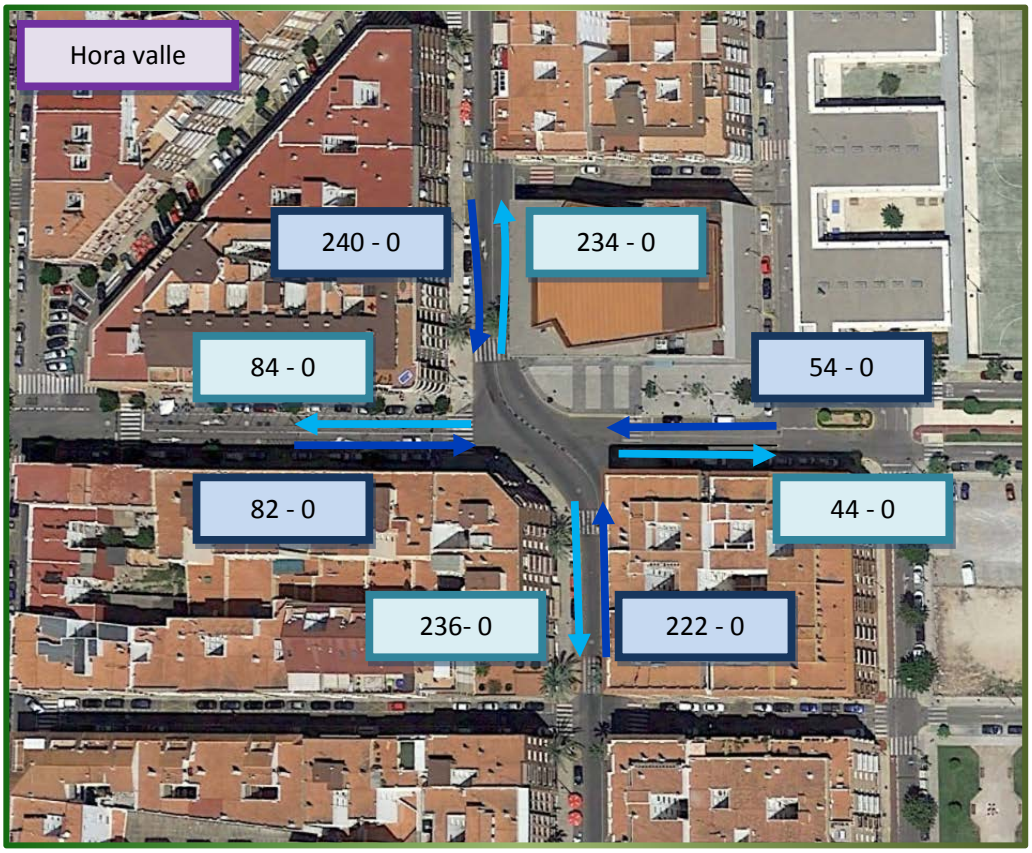
En la glorieta del Pont Nou:



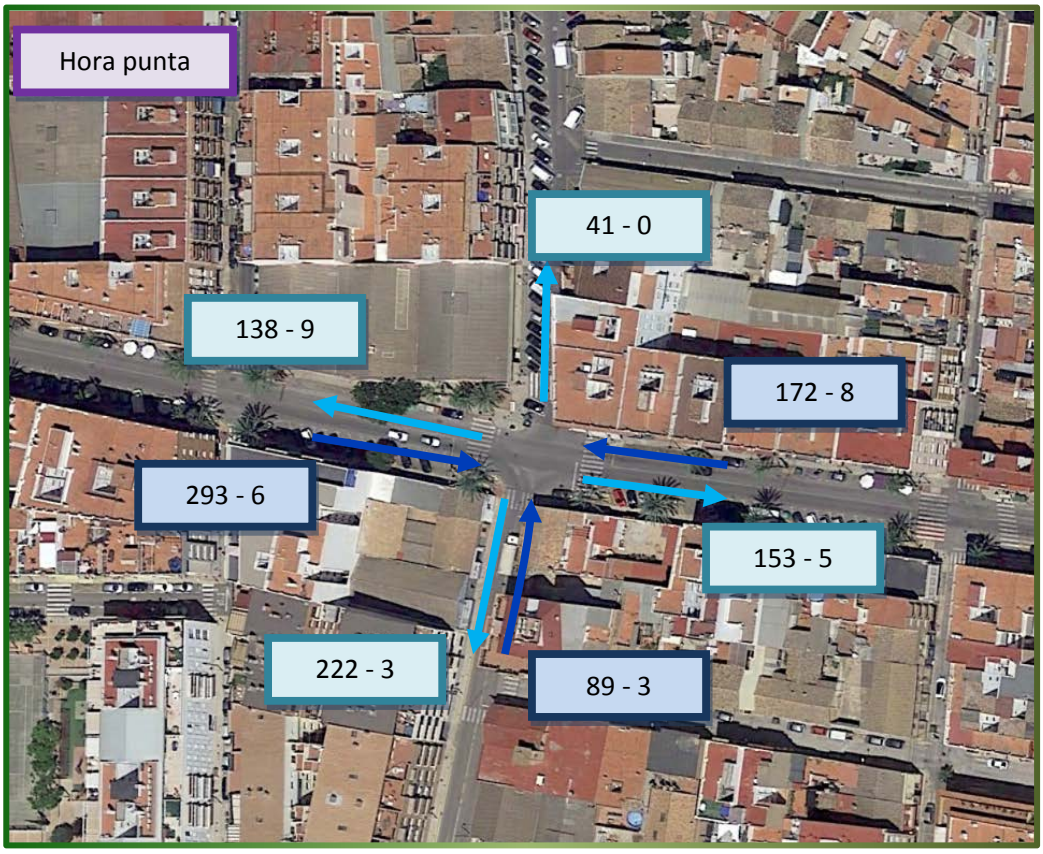


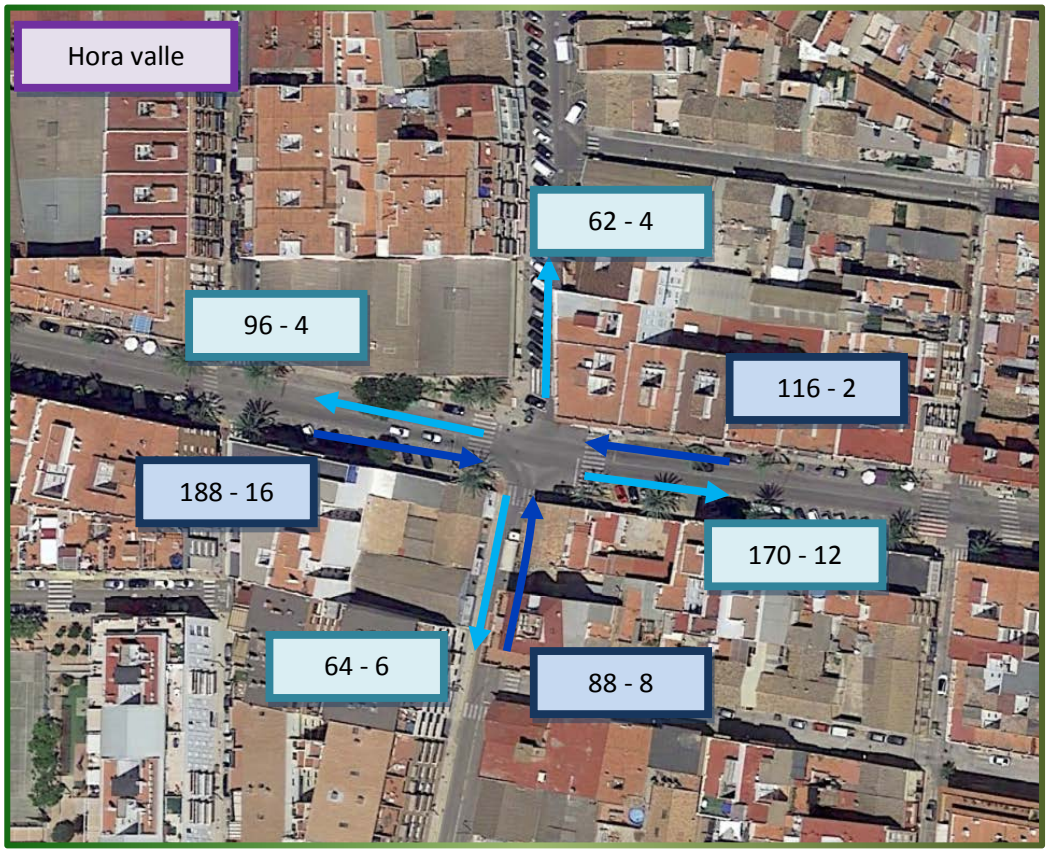
Intersección carrer Mestre Palau – carrer Jaume I:



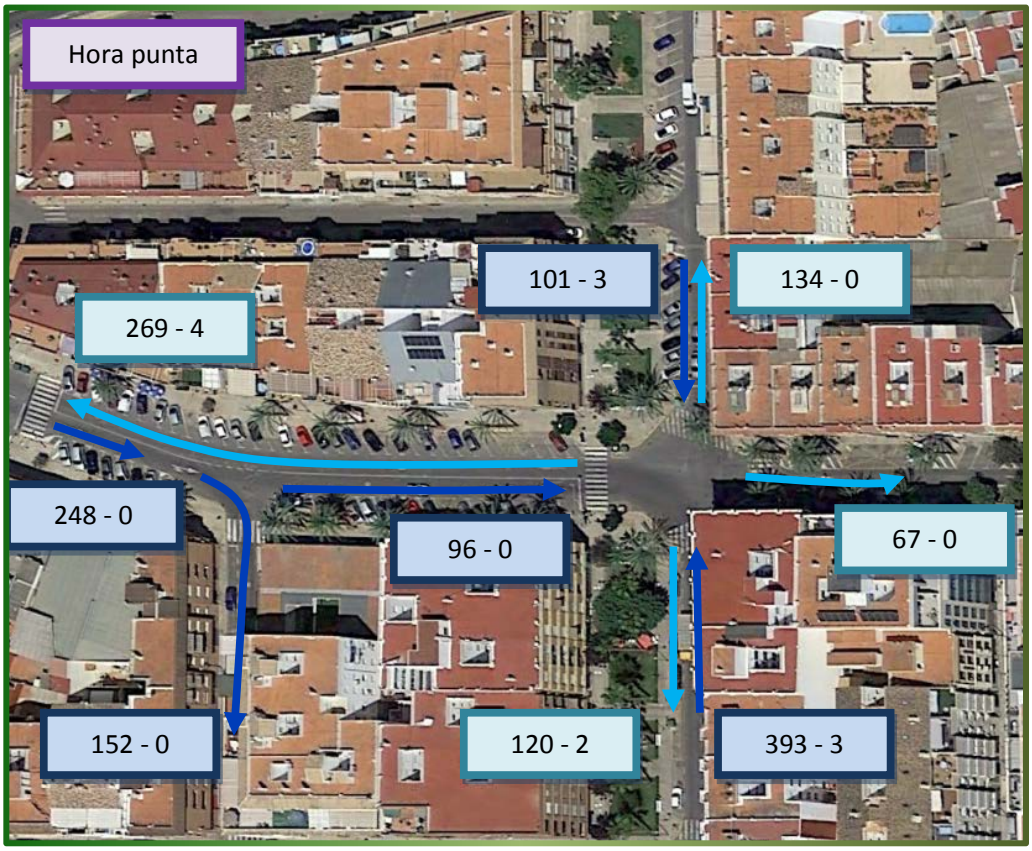


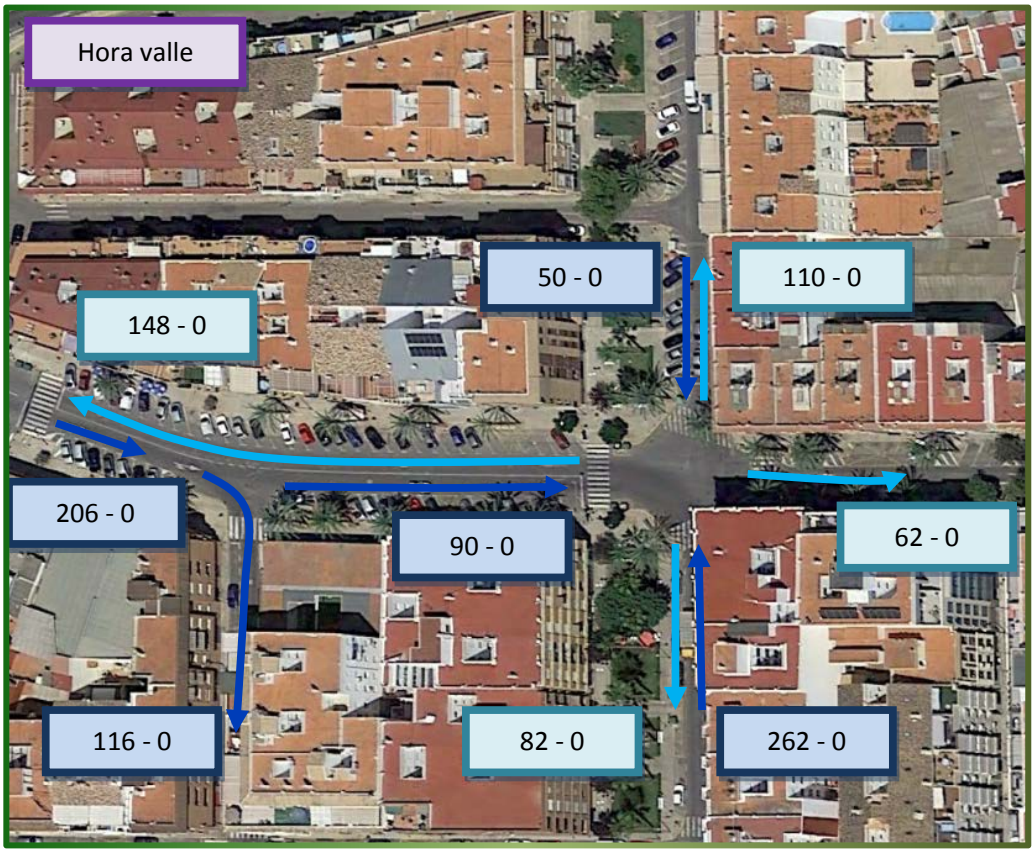
Intersección carrer Santa Ana y Carretera d´Albal:



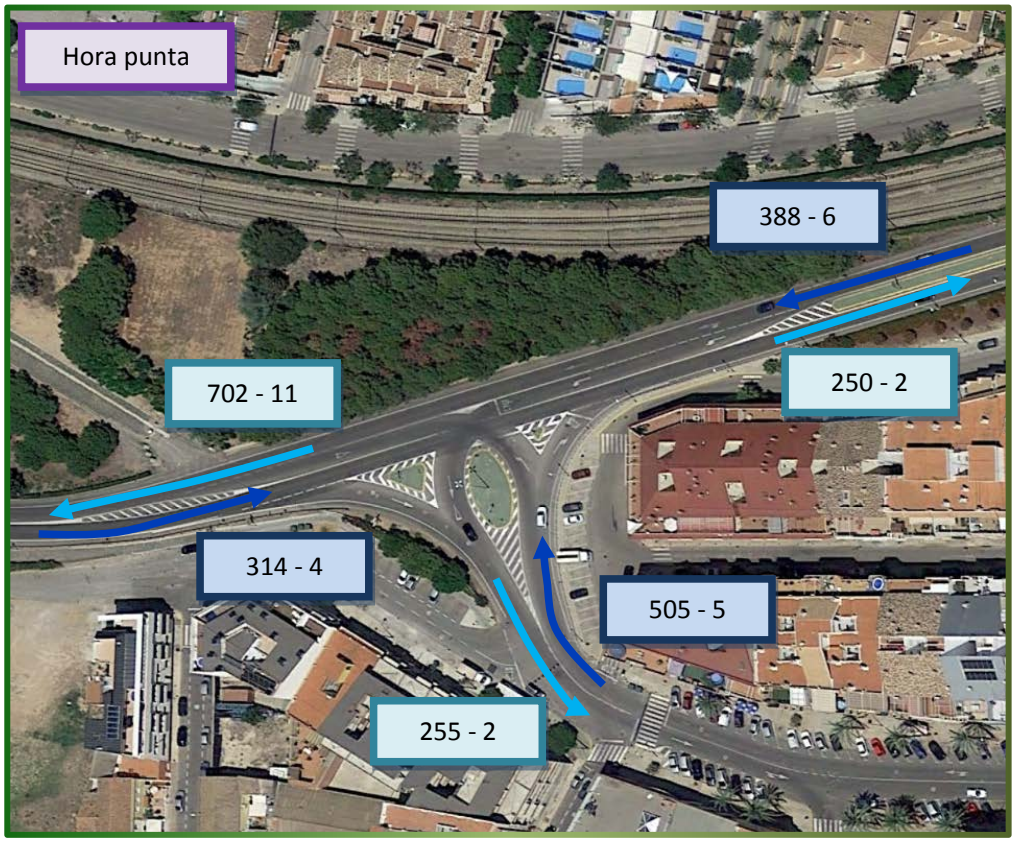


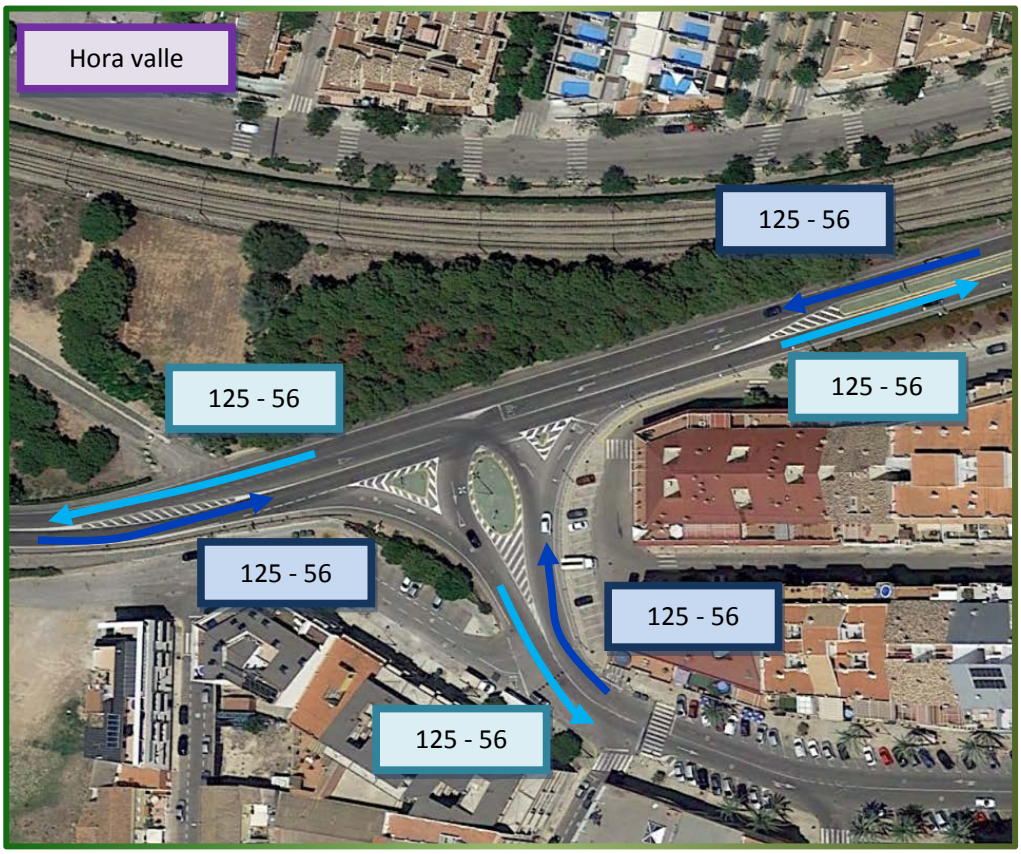
Carrer Picanya con carrer Sant Antoni:



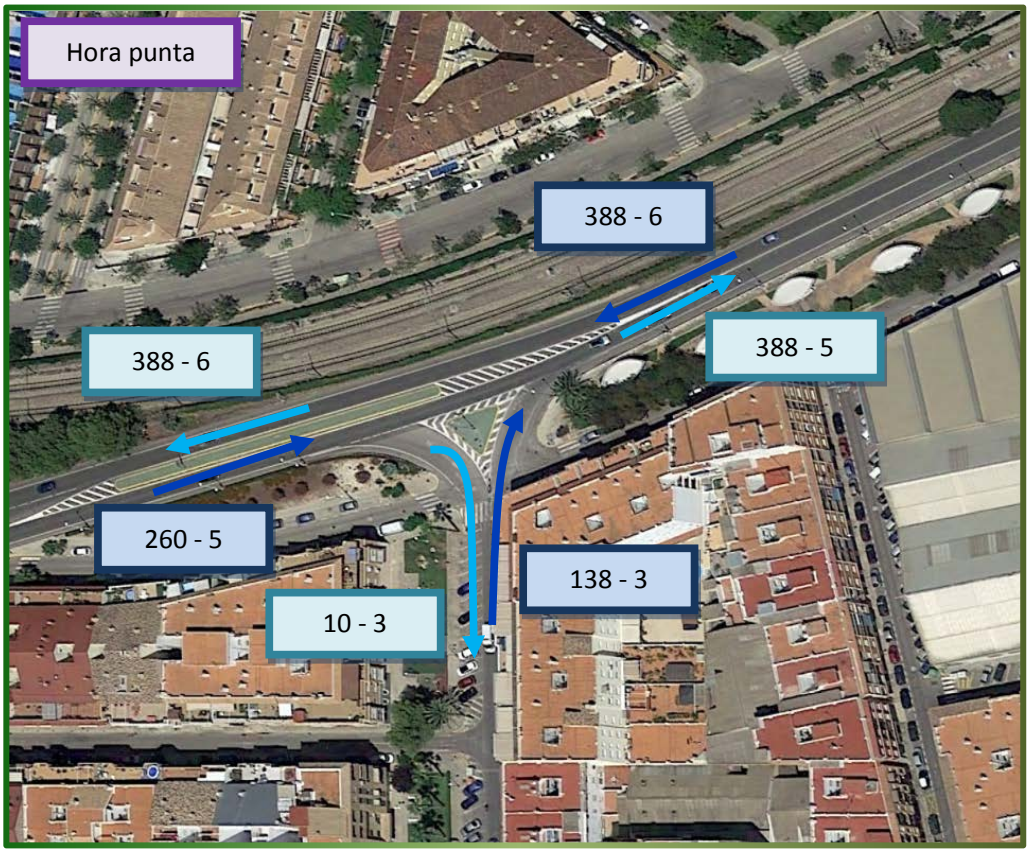


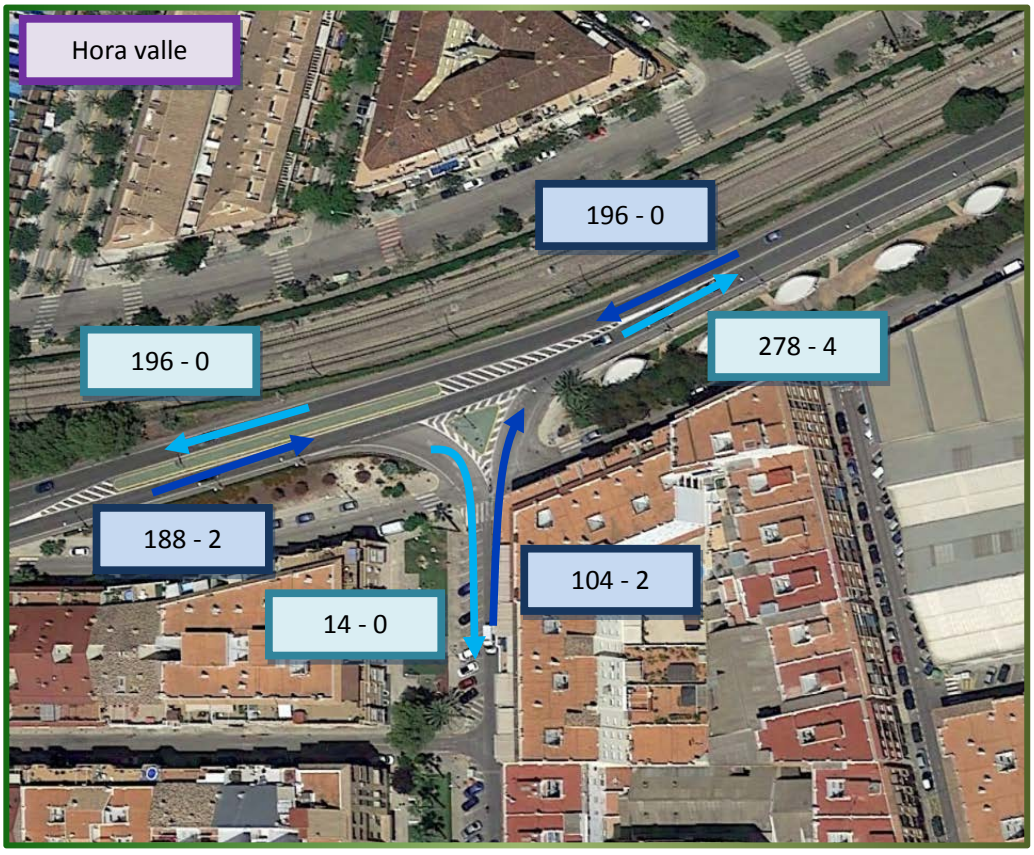
Cruce del carrer Picanya con la carretera CV-406:



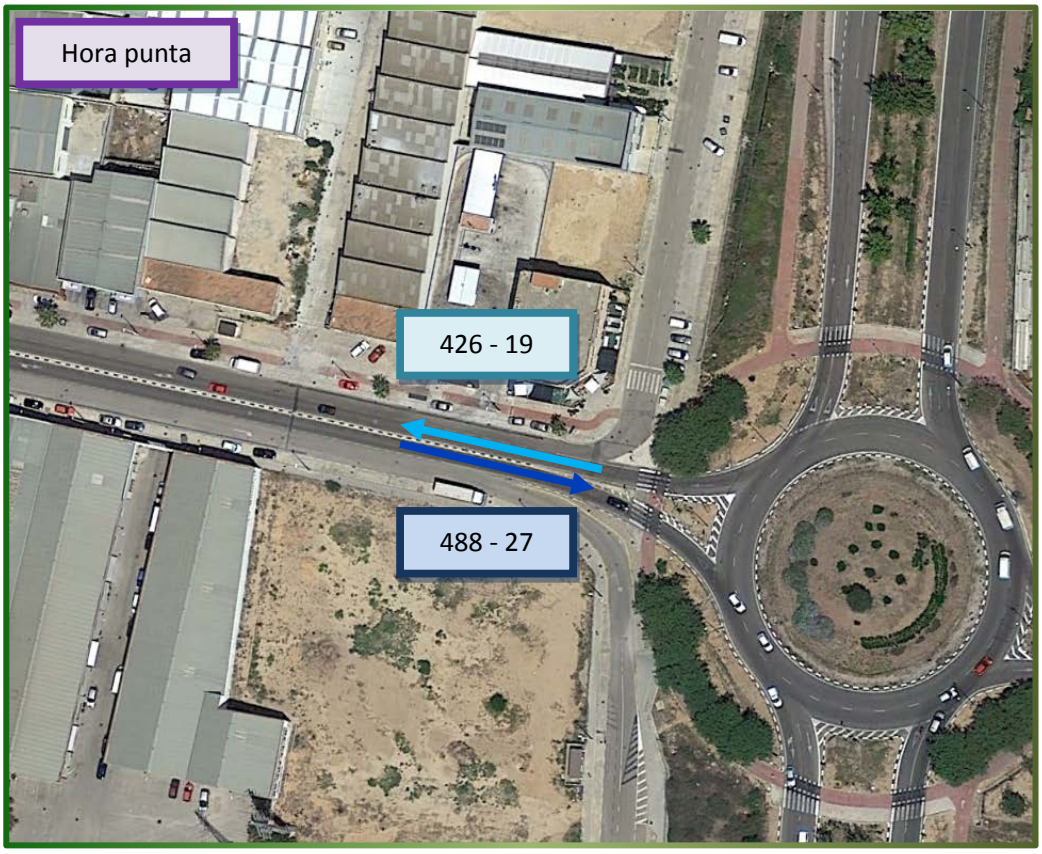


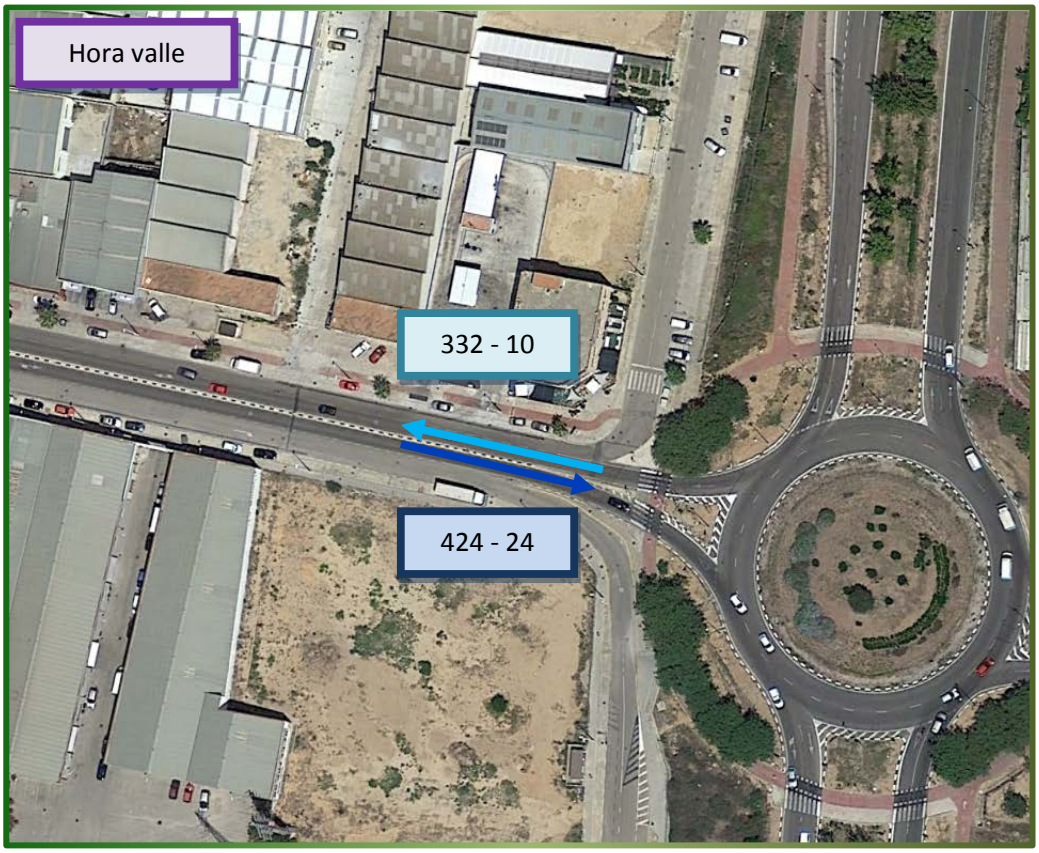
Cruce del carrer Sant Antoni con la carretera CV-406:





Entrada a Paiporta por la Carretera de Benetússer:





Si aplicamos el factor de equivalencia en cada uno de los cruces analizados, es decir, tanto a los vehículos pesados, como a los autobuses se les aplica un valor de equivalencia de 2 vehículos ligeros, por tanto, **en ninguna de las calles analizadas el resultado de los vehículos totales equivalentes es superior a los 1.500 vehículos por hora y carril, por lo que no se observan problemas de capacidad en las vías del municipio**.

Capacidad en glorietas

Para poder comprobar si las glorietas funcionan de manera correcta, se han analizado los movimientos direccionales en cada una de las dos glorietas que se encuentran dentro del núcleo urbano de Paiporta, de este modo, a partir de unos cálculos se conoce el nivel de servicio de funcionamiento, tanto en el anillo central como cada uno de los ramales que las conforman, y con ello definir si la circulación es fluida (nivel A) o si por el contrario está por encima de su capacidad (nivel F).

Los cálculos se realizan a través de la aplicación informática desarrollada por CPS INGENIEROS, en el cual se introducen datos geométricos de la glorieta y las intensidades con el porcentaje de pesados de cada ramal.

Aforos direccionales:

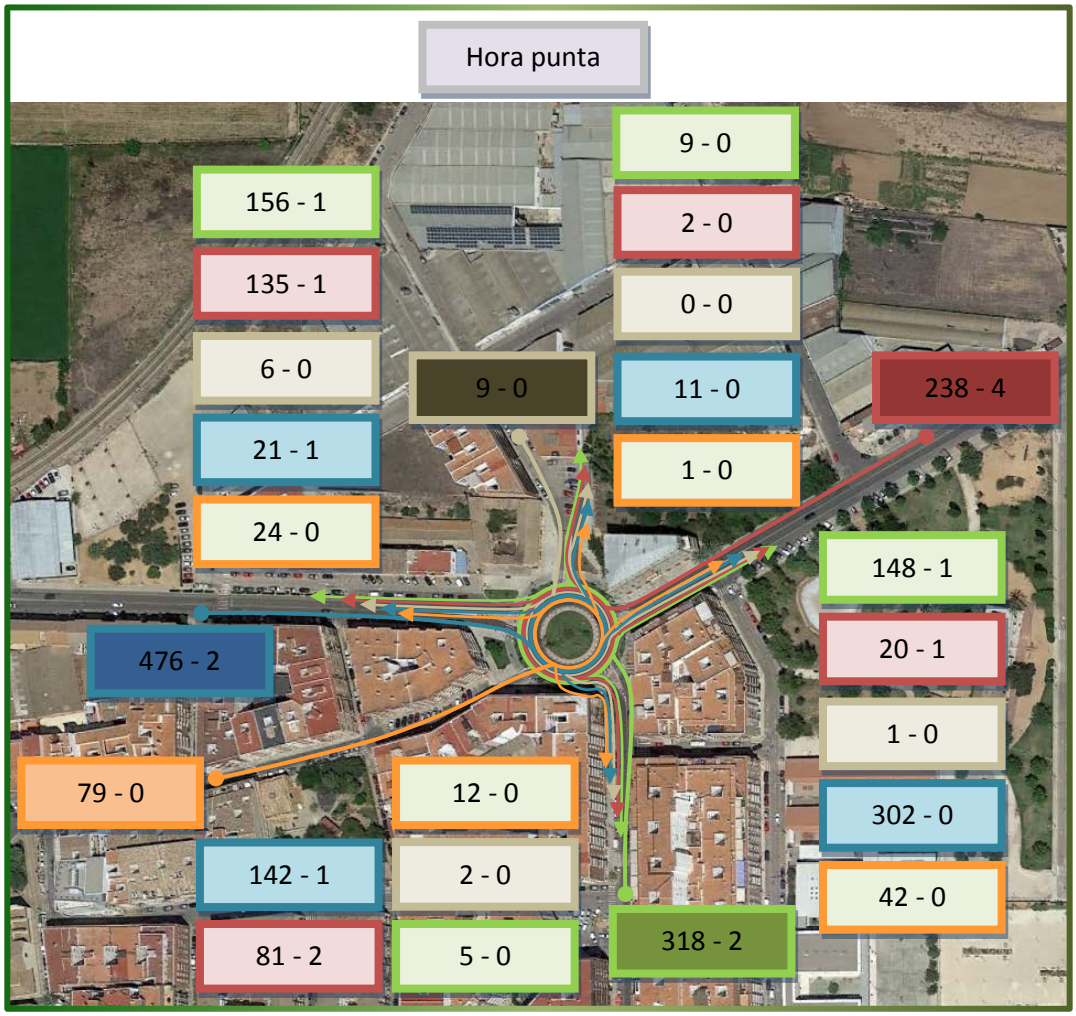


Ilustración 81 Aforo direccional glorieta Carretera Valencia hora punta
Fuente: Elaboración propia

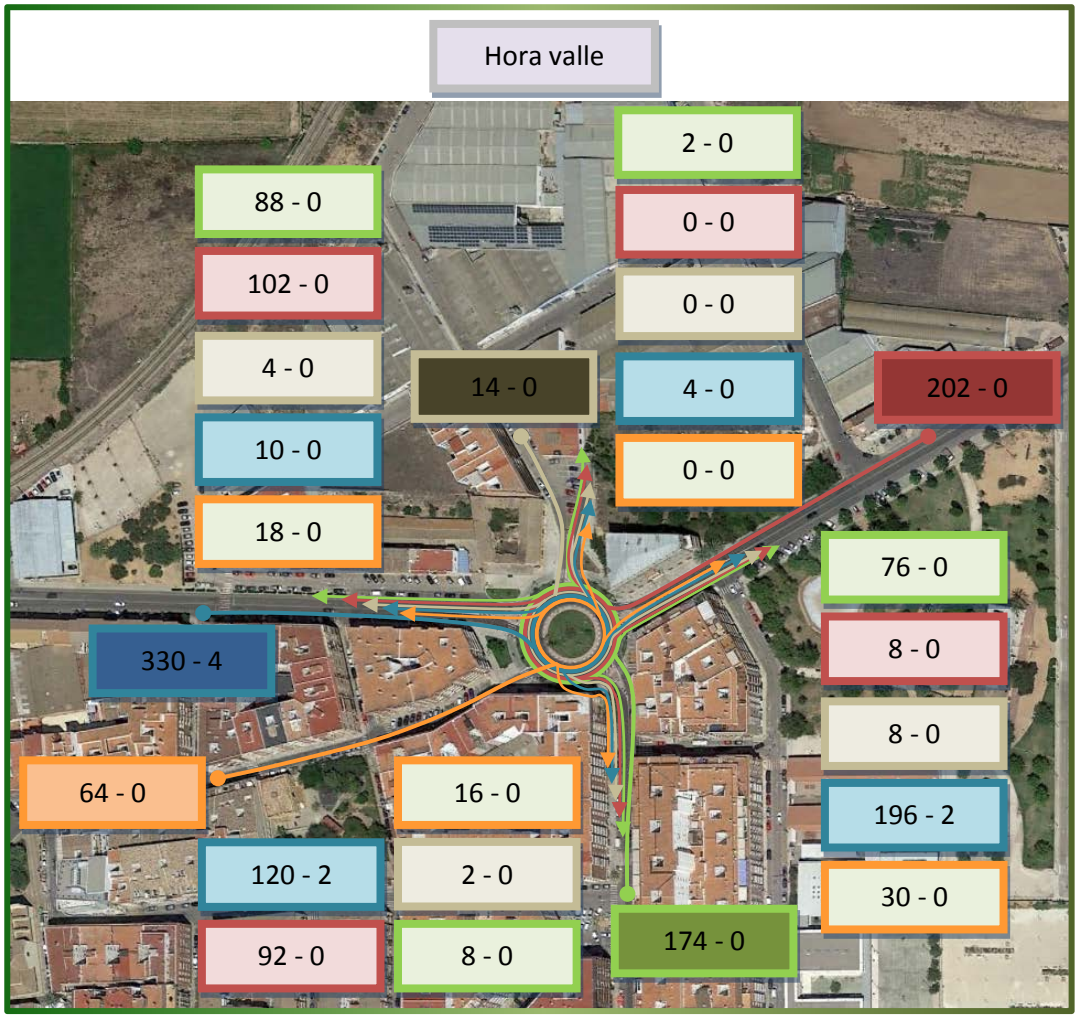


Ilustración 82 Aforo direccional glorieta Carretera Valencia hora valle
Fuente: Elaboración propia

Datos Geométricos:

Para la glorieta en la Carretera Valencia:

Diámetro exterior: 41	Ancho carril (m)	Radio entrada (m)	Ángulo entrada (º)	Ancho entrada (m)	Abocinamiento (m)
Ramal 1	3,5	18	13	4	15
Ramal 2	3	15	11	3,5	15
Ramal 3	3,5	18	27	4	15
Ramal 4	3,5	15	22	3,5	10
Ramal 5	3,5	12	15	4	15

Ilustración 83 Datos Geométricos glorieta Carretera Valencia
Fuente: Elaboración propia

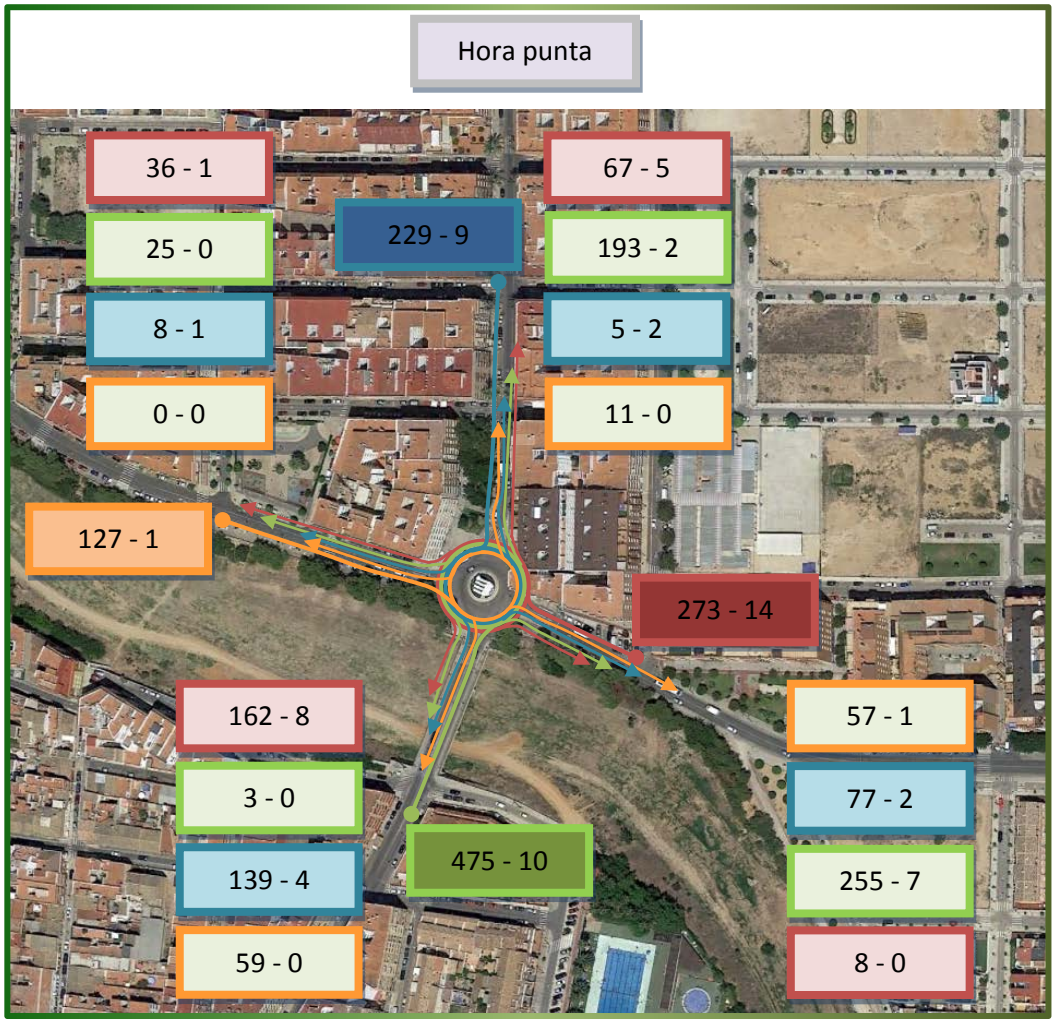


Ilustración 84 Aforo direccional glorieta Pont Nou hora punta
Fuente: Elaboración propia

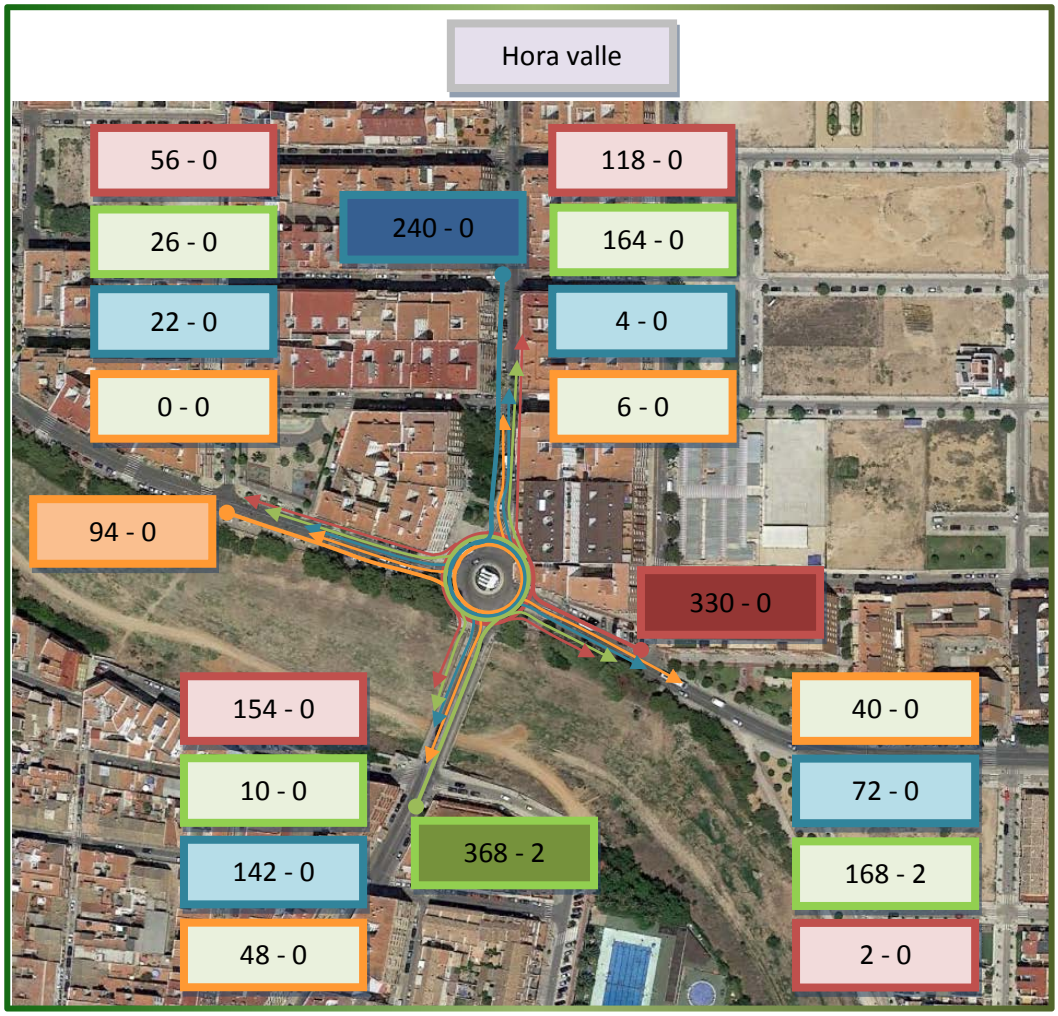


Ilustración 85 Aforo direccional glorieta Pont Nou hora valle
Fuente: Elaboración propia

Datos Geométricos:

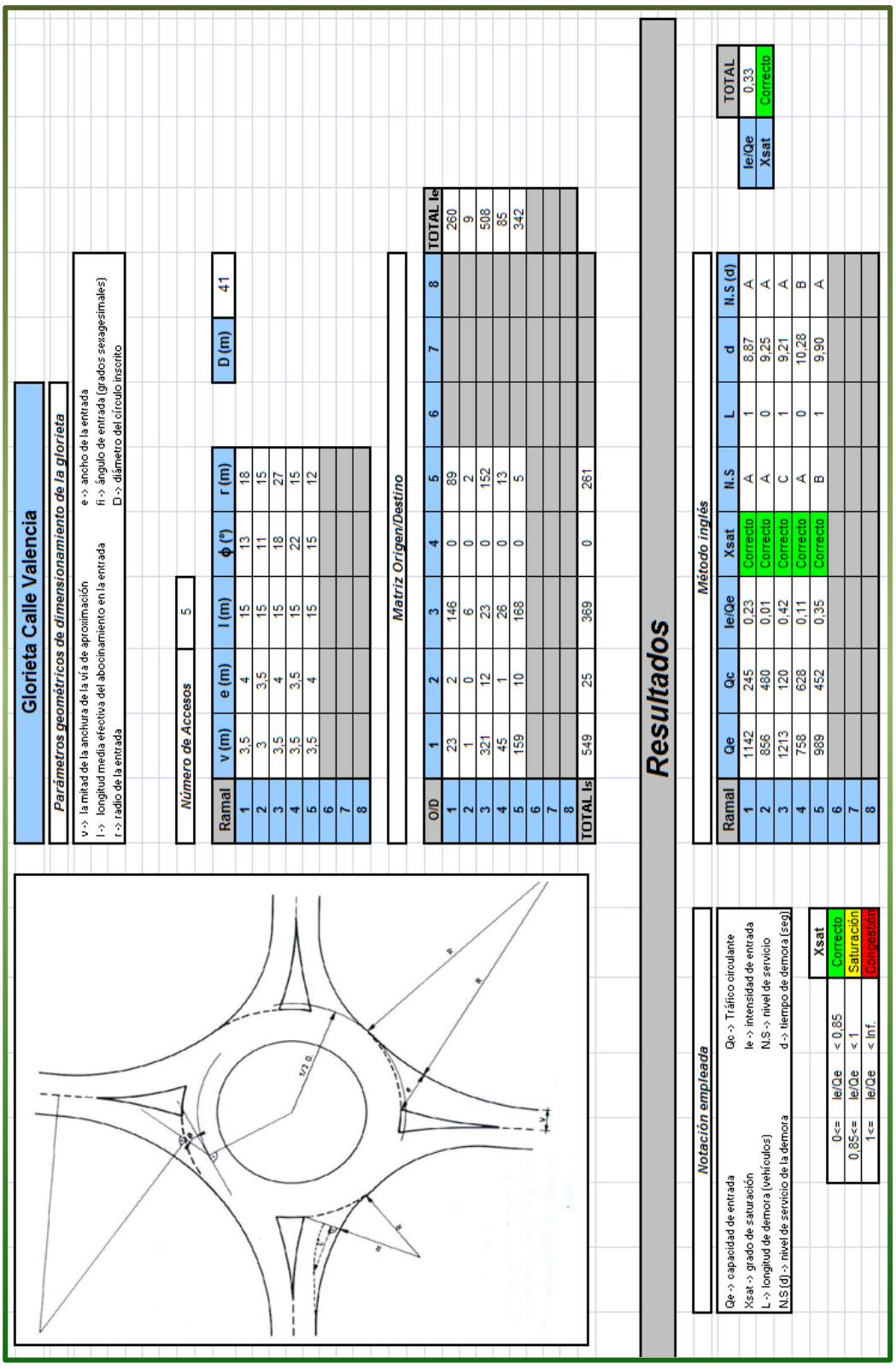
Para la glorieta situada junto al Pont Nou:

Diámetro exterior: 30	Ancho carril (m)	Radio entrada (m)	Ángulo entrada (º)	Ancho entrada (m)	Abocinamiento (m)
Ramal 1	3,5	100	42	13,5	15
Ramal 2	7,5	12	36	7,5	15
Ramal 3	4	27	4	4	15
Ramal 4	3,5	15	13	4	15

Ilustración 86 Datos Geométricos glorieta Pont Nou
Fuente: Elaboración propia

Los resultados obtenidos son los siguientes:

Para la glorieta en la Carretera Valencia en hora punta:



Glorieta Calle Valencia

Parámetros geométricos de dimensionamiento de la glorieta

v -> la mitad de la anchura de la vía de aproximación
l -> longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada
r -> radio de la entrada
e -> ancho de la entrada
fi -> ángulo de entrada [grados sexagesimales]
D -> diámetro del círculo inscrito

Número de Accesos 5

Ramal	v (m)	e (m)	l (m)	ϕ (°)	r (m)
1	3,5	4	15	13	18
2	3	3,5	15	11	15
3	3,5	4	15	18	27
4	3,5	3,5	15	22	15
5	3,5	4	15	15	12
6					
7					
8					

D (m) 41

Matriz Origen/Destino

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	TOTAL Ie
1	23	2	146	0	89				260
2	1	0	6	0	2				9
3	321	12	23	0	152				508
4	45	1	26	0	13				85
5	159	10	168	0	5				342
6									
7									
8									
TOTAL Is	549	25	369	0	261				

Resultados

Método inglés

Ramal	Qe	Qc	Ie/Qe	Xsat	N.S	L	d	N.S (d)
1	1142	245	0,23	Correcto	A	1	8,87	A
2	856	480	0,01	Correcto	A	0	9,25	A
3	1213	120	0,42	Correcto	C	1	9,21	A
4	758	628	0,11	Correcto	A	0	10,28	B
5	989	452	0,35	Correcto	B	1	9,90	A
6								
7								
8								

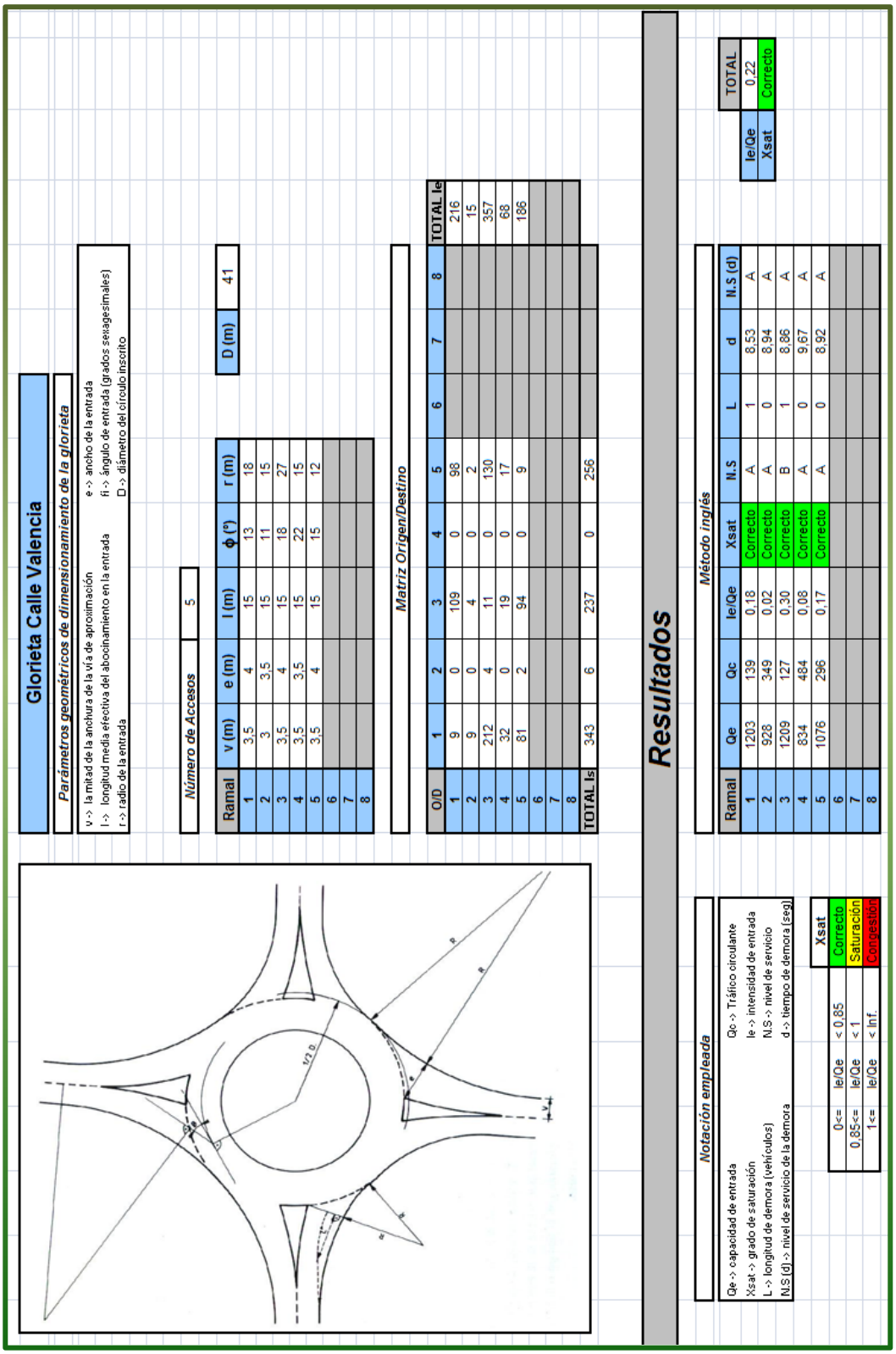
	TOTAL
Ie/Qe	0,33
Xsat	Correcto

Notación empleada

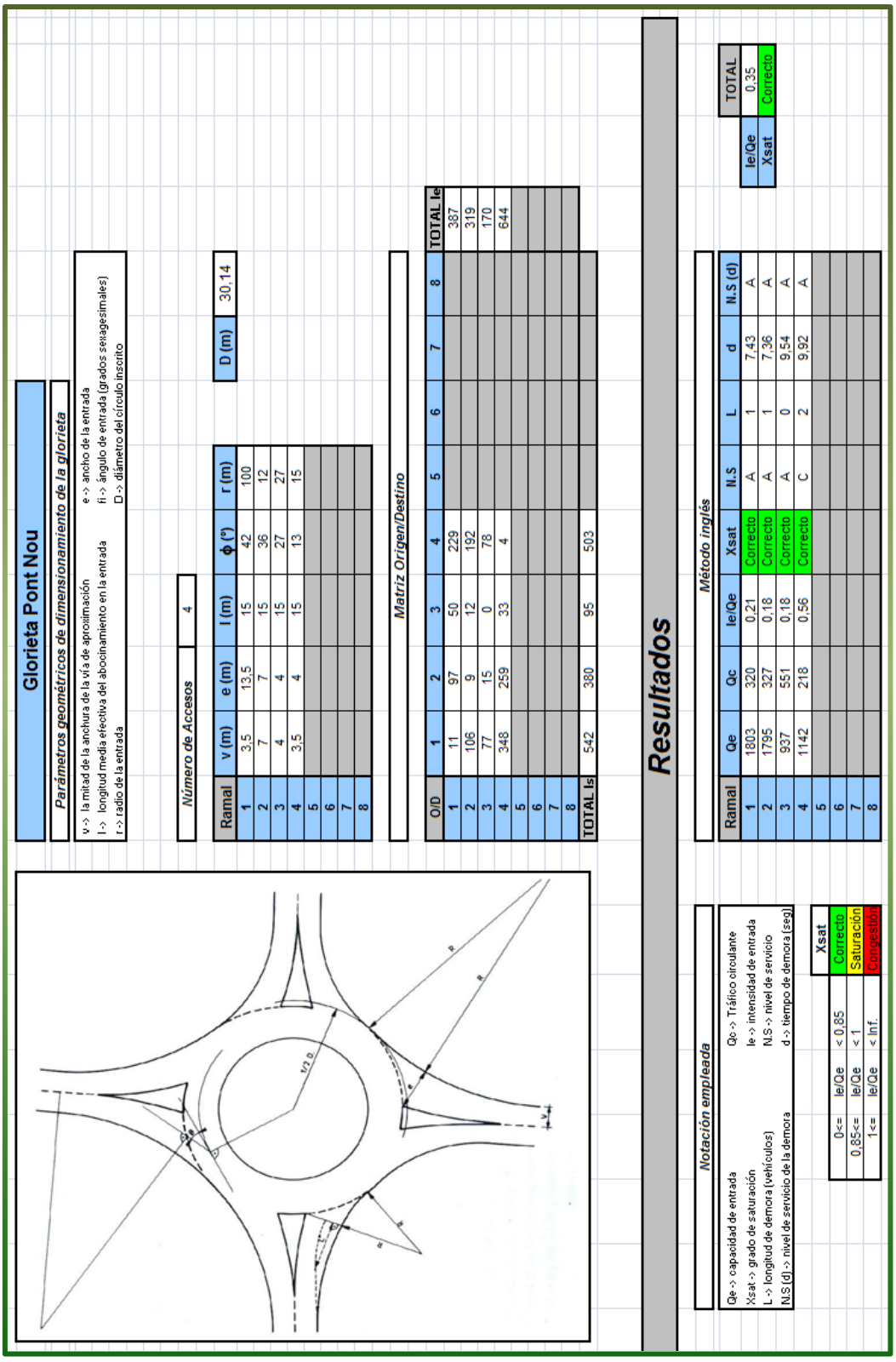
Qe -> capacidad de entrada
Xsat -> grado de saturación
L -> longitud de demora (vehículos)
N.S (d) -> nivel de servicio de la demora
Qc -> Tráfico circulante
Ie -> intensidad de entrada
N.S -> nivel de servicio
d -> tiempo de demora [seg]

Xsat			
0<=	Ie/Qe	< 0,85	Correcto
0,85<=	Ie/Qe	< 1	Saturación
1<=	Ie/Qe	< Inf.	Congestión

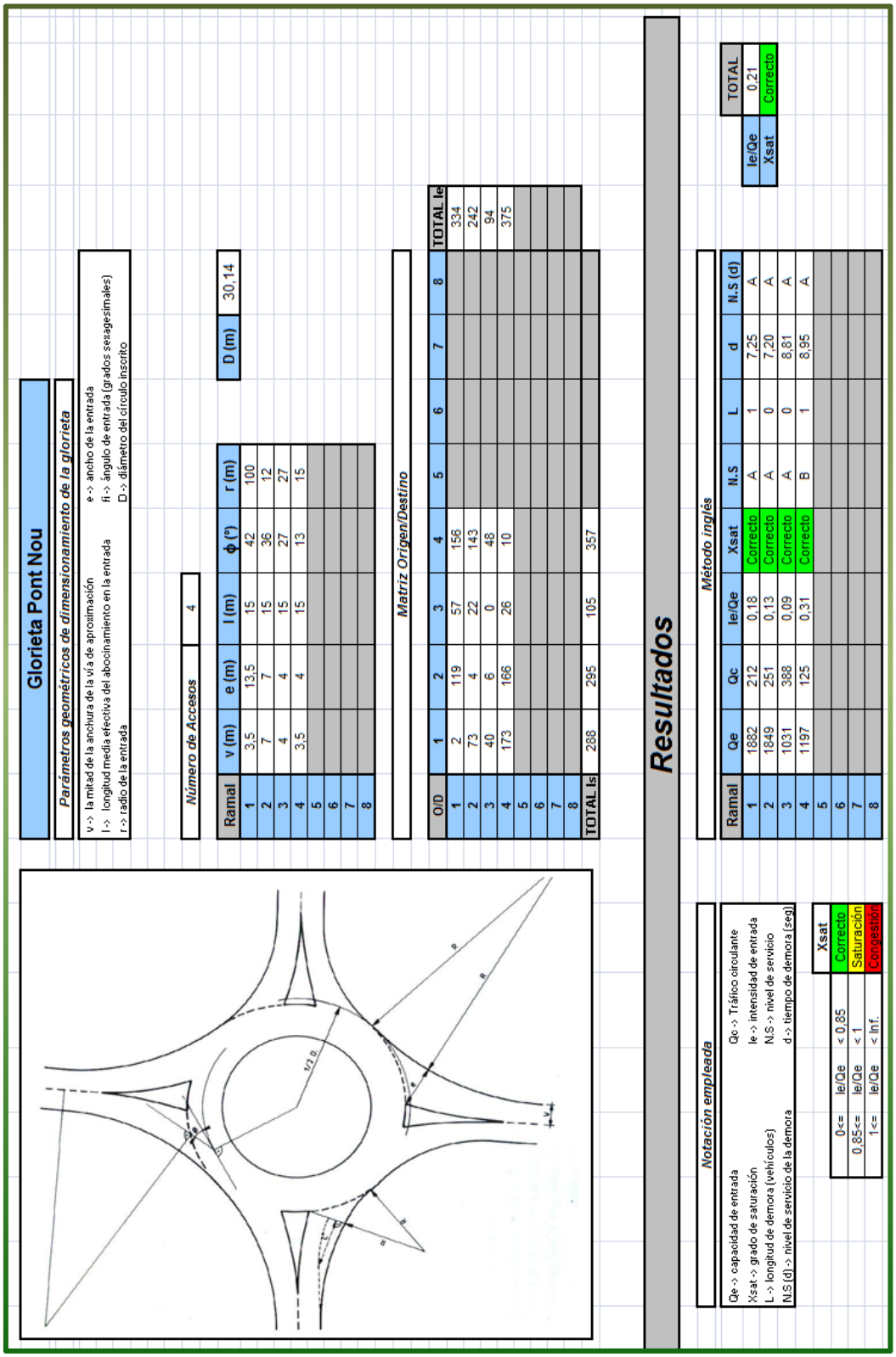
Para la glorieta en la Carretera Valencia en hora valle:



Para la glorieta en Pont Nou en hora punta:



Para la glorieta en Pont Nou en hora valle:



I 5.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE APARCAMIENTO

Ilustración 87 Aparcamiento en Paiporta
Fuente: Elaboración propia

Se ha considerado para el análisis municipal, lo que sucede en cada uno de los barrios o zonas que componen el municipio, observándose espacialmente qué zonas o áreas son las que se encuentran más perjudicadas, ya sea por déficit de plazas de aparcamiento o por aparcamiento ilegal, y cuáles son aquellas que podrían presentar superávit. El sistema de aparcamiento tiene ligados diferentes problemas desde el punto de vista de la demanda, por ello se hace crucial observar cómo se ocupan esas plazas de aparcamiento a lo largo del día.

La demanda de aparcamiento se puede enmarcar dentro de distintos puntos de vista, los cuales se deben de considerar para una buena gestión de la movilidad:

Los **residentes** están acostumbrados a estacionar en las inmediaciones de su vivienda, siendo éstos los usuarios a los que se podría atribuir un mayor derecho de estacionamiento, siempre y cuando éste sea compatible con la ordenación viaria.

Usuarios de segunda residencia, se trata de residentes ocasionales que especialmente los fines de semana y los festivos utilizan las vías y los equipamientos de la zona, estos suponen un incremento considerable de la intensidad y la demanda de aparcamiento.

Usuarios ocasionales por motivo compras, gestiones, turismo, ocio u otros motivos. Son un colectivo que no se desplaza diariamente a una determinada zona de la ciudad en vehículo privado, pero necesita dotarse de un nivel mínimo de accesibilidad con el objetivo de realizar, eficaz y satisfactoriamente, sus actividades. Sin duda alguna, existen diferencias a tener en cuenta, pues algunos desplazamientos precisan de estacionamiento más o menos cercanos.

Visitantes por motivos ocio, se trata de visitantes exteriores de tipo ocasional. Presenta una particularidad para el sistema de aparcamiento de la ciudad ya que estos utilizan masivamente el automóvil y desconocen las rutas de tránsito por la ciudad y el sistema y zonas de aparcamiento.

A. ANALISIS DEMANDA APARCAMIENTO

Para clarificar la descripción de cómo se distribuye la demanda de aparcamiento en el municipio de Paiporta, se procede a recopilar las conclusiones obtenidas de las encuestas generales realizadas tanto de forma *online* como a pie de calle sobre este aspecto.

Del total de la población un **71%** declara **no tener plaza de aparcamiento propia**.

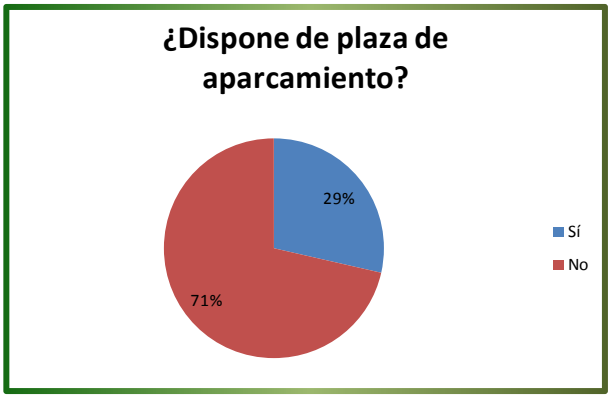


Ilustración 88 ¿Dispone de plaza de aparcamiento?
Fuente: Elaboración propia

Y sobre esa **población que no dispone de plaza propia**, solamente un **25%** declara que **siempre hay plazas libres en la calle**.

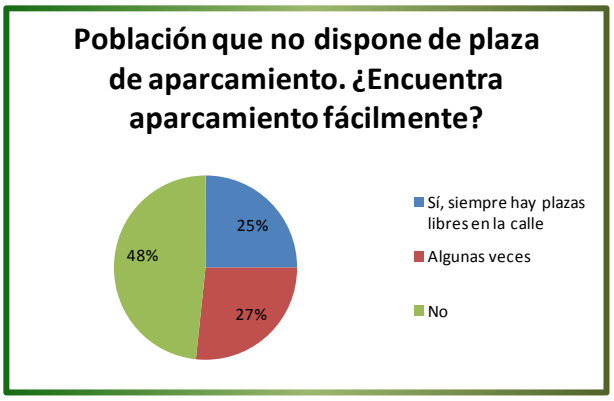


Ilustración 89 Población que no dispone de plaza de aparcamiento. ¿Encuentra aparcamiento fácilmente?
Fuente: Elaboración propia

Esta población describe que emplea una **media** de, aproximadamente, **7 minutos en encontrar aparcamiento**.

Los siguientes gráficos representan la opinión sobre la **facilidad de encontrar aparcamiento** en días laborables y en días festivos.

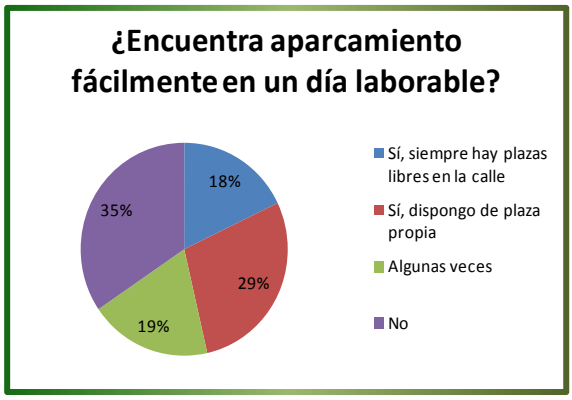


Ilustración 90 ¿Encuentra aparcamiento fácilmente en un día laborable/festivo?
Fuente: Elaboración propia

Observando que **el fin de semana el porcentaje de plazas disponibles en la calle es mayor**, 63% (26+37%) frente a un 37% (18+19%) de los días laborables.

Por lo tanto, se observa que **existe un déficit de de aparcamiento para vehículos privados** en el municipio.

Se ha realizado una zonificación de Paiporta en la que se han contabilizado las plazas disponibles en cada una de las vías del municipio y posteriormente se ha estudiado el nivel de ocupación de las plazas de aparcamiento en las horas de la mañana y a la vuelta del trabajo por la tarde-noche. A partir de estos datos se ha elaborado la tabla siguiente en la que como se puede ver, el porcentaje de ocupación es muy diferente según la zona del municipio en la que nos encontremos. El número total de plazas se puede observar en el plano 19 del anejo.

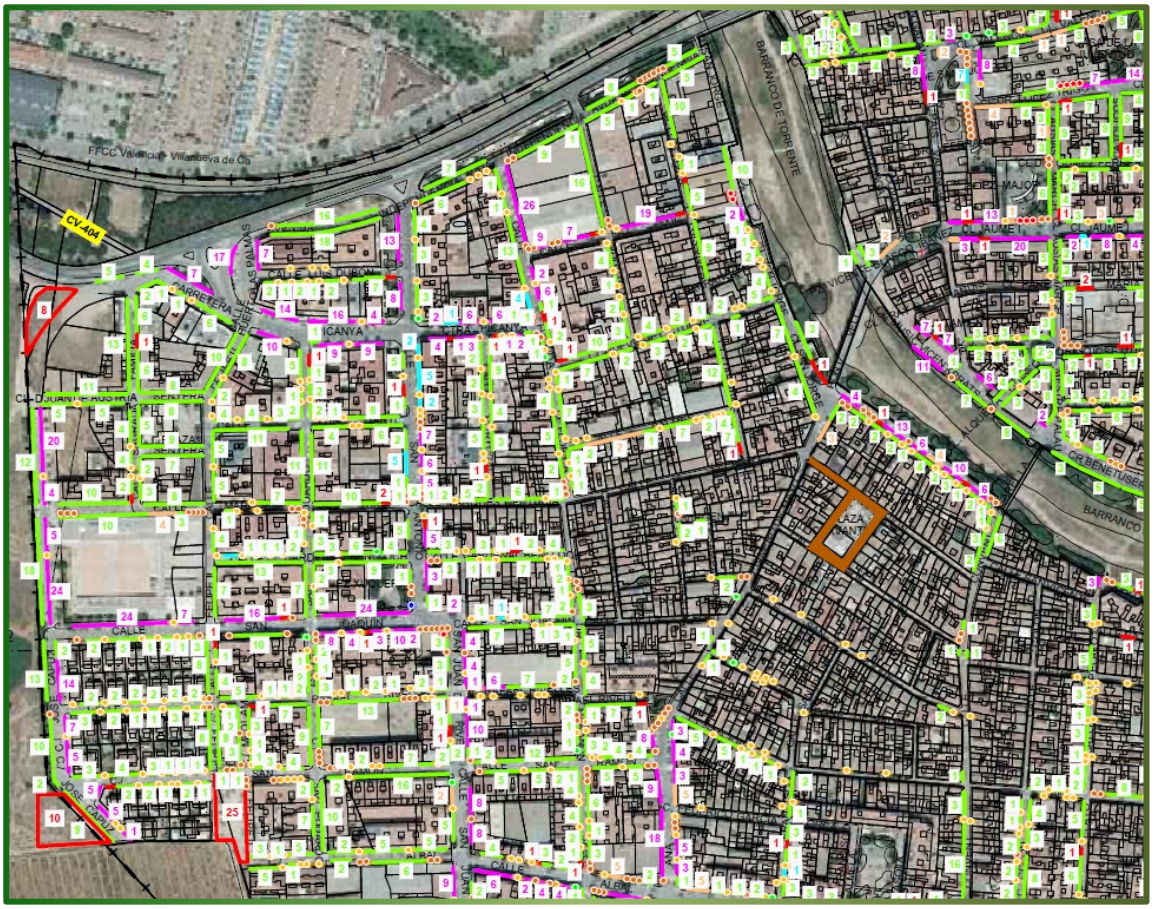


Ilustración 91 Plano localización de solares y número de plazas de aparcamiento disponibles
Fuente: Elaboración propia

A partir de la tabla se puede confeccionar una idea global de la demanda de aparcamiento existente.

PLAZAS	NÚCLEO URBANO	NUEVA URBANIZACIÓN	URBANIZACIÓN	POLÍGONOS INDUSTRIALES
Ocupadas periodo diurno	3.441	596	106	1.690
Disponibles	4.643	1.197	419	3.020
Ocupación	**74,71%**	**49,79%**	**25,30%**	**55,96%**

Ilustración 92 Resumen demanda aparcamiento zonal
Fuente: Elaboración propia

Dónde se observa que el porcentaje de ocupación de las plazas de aparcamiento es elevado en el caso del núcleo urbano, menor en las zonas de nueva urbanización y los polígonos industriales y poco significativo en la zona de nueva urbanización.

En el periodo nocturno se incrementan las plazas disponibles de aparcamiento en aquellas reservadas a carga y descarga, aún con este aumento, se ha obtenido un incremento de la ocupación en el núcleo urbano, creciendo el porcentaje de ocupación al 96,21% lo que supone que prácticamente todas las plazas se encuentran ocupadas.

B. PLAZAS DE APARCAMIENTO PMR

Se ha realizado un conteo para obtener la distribución de las plazas destinadas a personas de movilidad reducida en todo el ámbito del municipio, la disposición se puede observar en el plano 20 del anejo de planos.

Ilustración 93 Plano distribución plazas de aparcamiento PMR
Fuente: Elaboración propia

La información se recoge en la siguiente tabla:

PLAZAS	NÚCLEO URBANO	NUEVA URBANIZACIÓN	URBANIZACIÓN	POLÍGONOS INDUSTRIALES	HUERTOS
Personas con Movilidad Reducida	83	1	0	0	0

Ilustración 94 Resumen número de plazas aparcamiento PMR
Fuente: Elaboración propia

A destacar que casi el 100% de las plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida se encuentran en el núcleo urbano, quedando sin este tipo de servicio el resto de zonas del municipio de Paiporta.

I 5.4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

A. ANÁLISIS ZONAS COMERCIALES

Existen un total de 195 comercios diseminados por el municipio, estando situados la gran mayoría en cuatro ejes principales, como son:

CALLE	NÚMERO DE COMERCIOS	PORCENTAJE RESPECTO DEL TOTAL DE COMERCIOS
Mestre Serrano	28	14,3%
1er de Maig	27	13,8%
Mestre Palau	24	12,3%
Jaume I	22	11,3%

Ilustración 95 Grado de concentración comercial
Fuente: http://paiporta.portaldelcomerciante.com/es/municipio/cifras

Los comercios se representan en el plano 25 del anejo de planos.

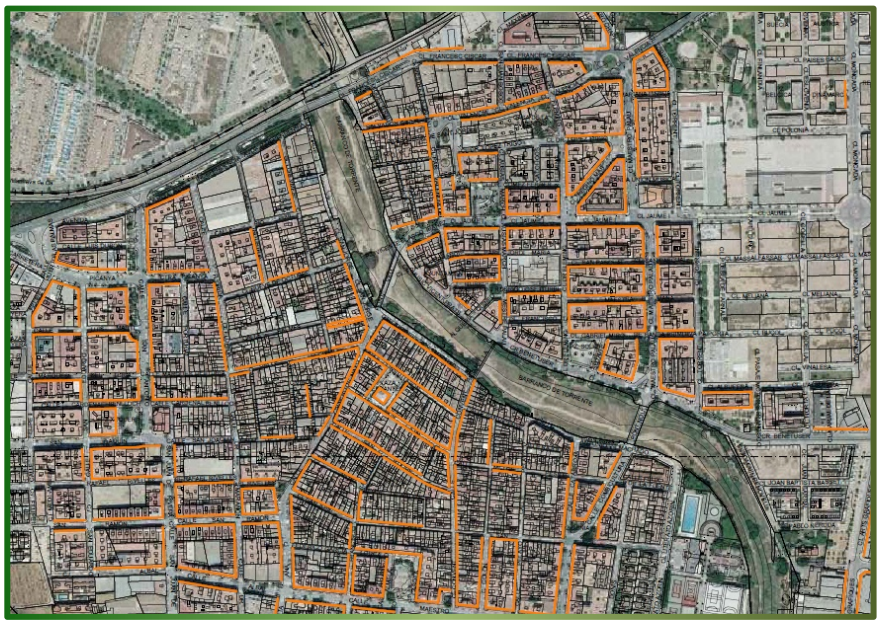


Ilustración 96 Plano calles con comercios y servicios
Fuente: Elaboración propia

En la Plaza Cervantes se encuentra situado el Mercado Municipal, el cual cuenta con 30 paradas de comercio y además, todos los lunes da lugar un “Mercadillo” de 83 paradas en sus inmediaciones.

B. ANÁLISIS DE PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA

Se analizan el número y la disposición de las plazas de aparcamiento destinadas a la carga y descarga de mercancías.

PLAZAS	NÚCLEO URBANO	NUEVA URBANIZACIÓN	URBANIZACIÓN	POLÍGONOS INDUSTRIALES	HUERTOS
Carga y Descarga	70	2	0	1	0
Ocupación	**95,89%**	**2,74%**	**-**	**1,37%**	**-**

Ilustración 97 Resumen plazas de carga y descarga
Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar en el plano 22 del anejo de planos, más del 95% de las plazas destinadas a carga y descarga se ubican dentro del núcleo urbano, el sector de la localidad en el que se encuentran la mayoría de comercios.

Mientras que solamente un 2,74% se encuentran en la zona de noreste de nueva urbanización.

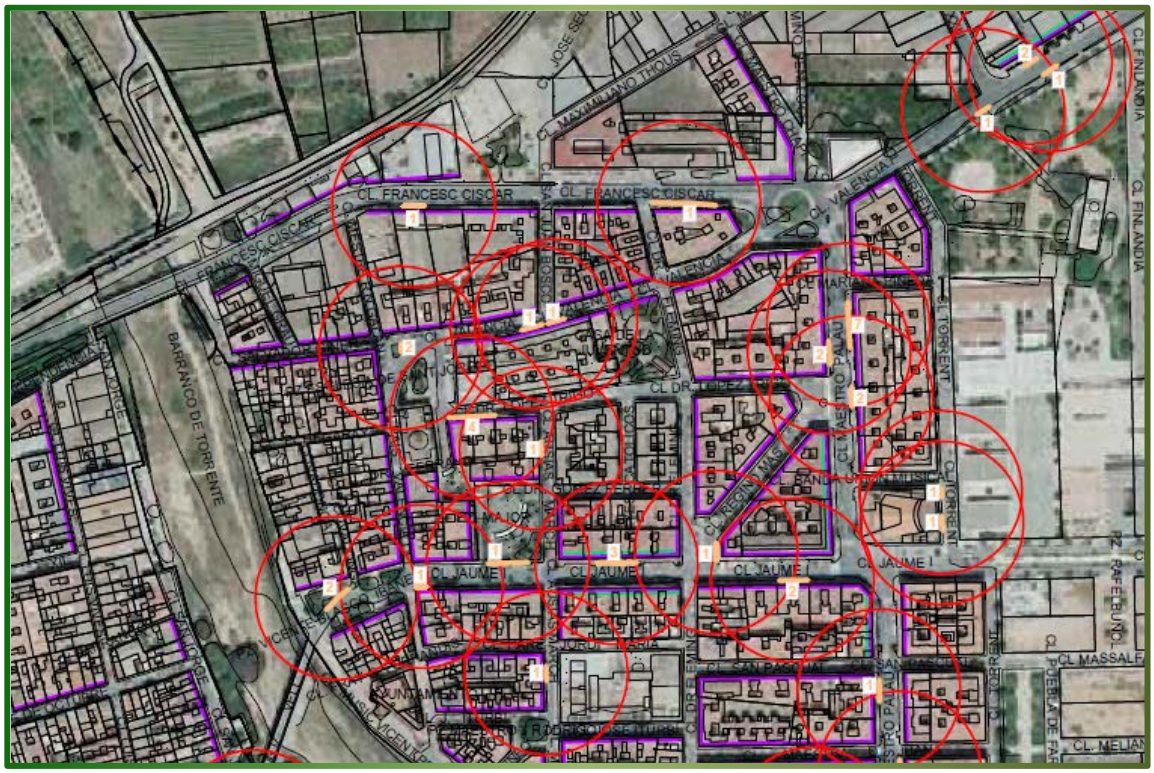


Ilustración 98 Plano áreas afección plazas carga y descarga y vías con comercios y servicios
Fuente: Elaboración propia

El radio de acción de una plaza de carga y descarga, según el "Manual sobre mercancías de París", es de unos 50 metros, por lo que **algunos de los comercios no disponen en su cercanía de plazas reservadas**. Se observa que existe una **demanda más elevada que el número de plazas dispuesta en las zonas donde se necesita**.

C. ANÁLISIS POLÍGONOS INDUSTRIALES

La actividad industrial en el municipio de Paiporta se concentra en tres zonas concretas, como se puede ver en el plano 24 del anejo de planos.

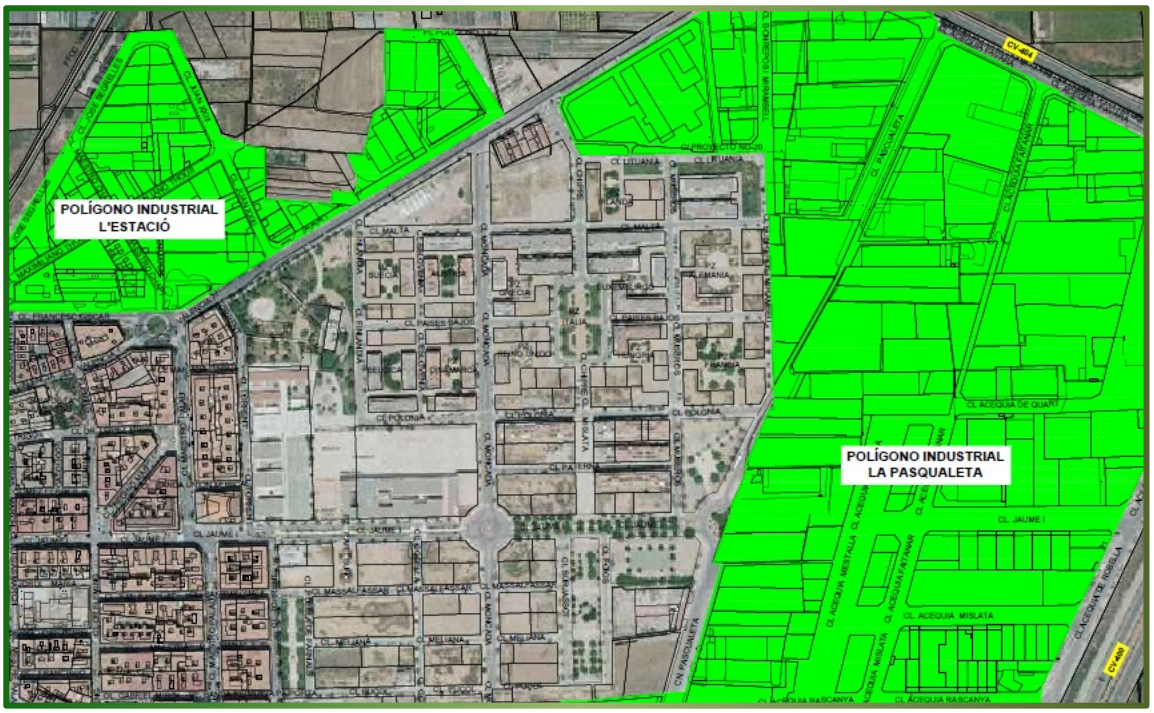


Ilustración 99 Distribución de los polígonos industriales
Fuente: Elaboración propia

Como puede observarse en la imagen anterior, los tres polígonos industriales se sitúan en la parte este y noreste de la población, siendo sus extensiones las siguientes:

POLÍGONO INDUSTRIAL	SUPERFICIE (m^2)
L´Estació	121.867
La Pasqualeta	541.460
Alquería de Mina	304.507
TOTAL	**967.834**

Ilustración 100 Distribución de los polígonos industriales
Fuente: Plan de revitalización de los polígonos industriales

La extensión total dedicada a dichas áreas industriales alcanza, aproximadamente 1 kilómetro cuadrado, lo que supone casi un tercio de la superficie total del municipio.

La densidad de empresarial es directamente proporcional al número de m^2, el polígono industrial más densamente poblado (según número de empresas) es el de La Pasqualeta, seguido de la Alquería de Mina y por último el de L´Estació.

La siguiente tabla representa la distribución del número de empresas, en valor absoluto, en los polígonos industriales de Paiporta.

POLÍGONO INDUSTRIAL	Nº EMPRESAS (UNIDAD)
L´Estació	18
La Pasqualeta	90
Alquería de Mina	63
TOTAL	**171**

Ilustración 101 Distribución de empresas
Fuente: Plan de revitalización de los polígonos industriales

El Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) realiza una clasificación del tamaño de las empresas en función del número de trabajadores, dónde <5 trabajadores se considera Empresa Pequeña, entre 5 y 15 trabajadores, Empresa Mediana; y >15 trabajadores Empresa Grande.

En el municipio de Paiporta el más de la mitad de las sociedades son empresas con menos de 5 trabajadores.

TIPOLOGÍA DE EMPRESA	PORCENTAJES
Pequeña	53%
Mediana	38%
Grande	9%
TOTAL	**100%**

Ilustración 102 Tipos de empresas, según tamaño, de los polígonos industriales
Fuente: Plan de revitalización de los polígonos industriales

I 5.5. LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Tren de Metrovalencia 91
Ilustración 2 Plano usos del suelo 92
Ilustración 3 Plano zonas reparto población 93
Ilustración 4 Vista Paiporta 94
Ilustración 5 Datos agrarios 95
Ilustración 6 Censo de viviendas 95
Ilustración 7 Tipos de centros de bienestar social 96
Ilustración 8 Instalaciones deportivas 96
Ilustración 9 Espacios deportivos 97
Ilustración 10 Centros educativos año 2016 98
Ilustración 11 Recursos sanitarios año 2016 98
Ilustración 12 Plano localización de accidentes de tráfico según tipología. 99
Ilustración 13 Nuevos desarrollos 100
Ilustración 14 Datos económicos 101
Ilustración 15 Datos económicos 102
Ilustración 16 Evolución poblacional 103
Ilustración 17 Tipos de viviendas 103
Ilustración 18 Pirámide demográfica 104
Ilustración 19 Parque de vehículos automóviles 105
Ilustración 20 Zona de aparcamiento masivo 106
Ilustración 21 Evolución parque vehículos Paiporta, Benetússer y Picanya 106
Ilustración 22 Evolución parque vehículos Valencia 107
Ilustración 23 Evolución vehículos y población, Paiporta y Valencia 107
Ilustración 24 Datos ocupación 108
Ilustración 25 Equipamientos del municipio 109
Ilustración 26 ¿Dispone de coche/moto propio? 110
Ilustración 27 ¿Dispone de bicicleta? 110
Ilustración 28 ¿Estaría de acuerdo en peatonalizar más calles del núcleo urbano? 110
Ilustración 29 ¿Cuántos desplazamientos realiza en un día laborable/festivo? 111
Ilustración 30 ¿Modo principal de desplazamiento en un día laborable/festivo? 112
Ilustración 31 ¿Encuentra aparcamiento fácilmente en un día laborable/festivo? 112
Ilustración 32 ¿Dispone de plaza de aparcamiento propia? 113
Ilustración 33 Población que no dispone de plaza de aparcamiento. ¿Encuentra aparcamiento fácilmente? 113
Ilustración 34 Duración media del desplazamiento según modo de transporte 114
Ilustración 35 Origen/Destino del desplazamiento en un día laborable 114
Ilustración 36 Origen/Destino del desplazamiento en un día festivo 115
Ilustración 37 Relación número de alumnos y encuestas contestadas por centro educativo 115
Ilustración 38 Padres/Madres o Tutores legales que disponen de coche propio 116
Ilustración 39 Género acompañantes a menores al colegio 116
Ilustración 40 Padres/madres/ tutores legales 117
Ilustración 41 Personal y estudiantes 117
Ilustración 42 Modos de desplazamiento al centro educativo 118
Ilustración 43 Tiempo medio de desplazamiento por centro educativo 118
Ilustración 44 Tiempo medio de desplazamiento por medio de transporte 119

Ilustración 45 ¿Se siente seguro en todo su recorrido? 119
Ilustración 46 Relación de personas que se desplazan al centro educativo a pie o en bicicleta y poseen coche 120
Ilustración 47 ¿Existe carril bici en todo (o en la mayor parte) de su recorrido? 120
Ilustración 48 ¿Acude en coche y después de dejar a los menores en el centro, habitualmente se va directamente a otro sitio? 121
Ilustración 49 ¿Cambiaría su modo de transporte si existiera carril bici? 121
Ilustración 50 Relación de modos de transporte según zona 122
Ilustración 51 Relación de modos de transporte usuarios de otros municipios y que se desplazan a Paiporta 122
Ilustración 52 Distribución media anual horaria 123
Ilustración 53 Distribución media anual diaria 123
Ilustración 54 Suma de pasajeros por semana distribuidos anualmente 124
Ilustración 55 Destino Paiporta 124
Ilustración 56 Origen Paiporta 125
Ilustración 57 Género encuestados 125
Ilustración 58 Rangos de edades 125
Ilustración 59 ¿Cómo llega a la estación? 126
Ilustración 60 Tiempo que tarda en llegar a la estación 126
Ilustración 61 Origen de los usuarios del metro 127
Ilustración 62 Otros municipios 127
Ilustración 63 Diez estaciones de destino más significativas 128
Ilustración 64 ¿Vuelve en metro? 128
Ilustración 65 ¿Sobre qué hora vuelve? 129
Ilustración 66 ¿Cuál es su frecuencia de uso? 129
Ilustración 67 ¿Qué considera más positivo y más negativo? 130
Ilustración 68 ¿Cuál es su motivo para desplazarse en metro? 130
Ilustración 69 Sugerencias de mejora 131
Ilustración 70 ¿Dispone de coche/moto propio? 132
Ilustración 71 Modo principal del desplazamiento en un día laborable/festivo 132
Ilustración 72 Padres/Madres o Tutores legales que disponen de coche propio 133
Ilustración 73 Modos de desplazamiento al centro educativo 133
Ilustración 74 Plano disposición de aforos realizados 134
Ilustración 75 Retención Glorieta Carretera Valencia 136
Ilustración 76 Retención Pont Nou (1) 139
Ilustración 77 Retención carrer Mestre Serrano (1) 141
Ilustración 78 Retención carrer Mestre Serrano (2) 141
Ilustración 79 Capacidad vial 147
Ilustración 80 Capacidad de los viales 147
Ilustración 81 Aforo direccional glorieta Carretera Valencia hora punta 156
Ilustración 82 Aforo direccional glorieta Carretera Valencia hora valle 157
Ilustración 83 Datos Geométricos glorieta Carretera Valencia 157
Ilustración 84 Aforo direccional glorieta Pont Nou hora punta 158
Ilustración 85 Aforo direccional glorieta Pont Nou hora valle 159
Ilustración 86 Datos Geométricos glorieta Pont Nou 159
Ilustración 87 Aparcamiento en Paiporta 164
Ilustración 88 ¿Dispone de plaza de aparcamiento? 165

Ilustración 89 Población que no dispone de plaza de aparcamiento. ¿Encuentra aparcamiento fácilmente?165
Ilustración 90 ¿Encuentra aparcamiento fácilmente en un día laborable/festivo?.....166
Ilustración 91 Plano localización de solares y número de plazas de aparcamiento disponibles.....167
Ilustración 92 Resumen demanda aparcamiento zonal.....167
Ilustración 93 Plano distribución plazas de aparcamiento PMR.....168
Ilustración 94 Resumen número de plazas aparcamiento PMR.....168
Ilustración 95 Grado de concentración comercial.....169
Ilustración 96 Plano calles con comercios y servicios.....169
Ilustración 97 Resumen plazas de carga y descarga.....170
Ilustración 98 Plano áreas afección plazas carga y descarga y vías con comercios y servicios.....170
Ilustración 99 Distribución de los polígonos industriales.....171
Ilustración 100 Distribución de los polígonos industriales.....171
Ilustración 101 Distribución de empresas.....172
Ilustración 102 Tipos de empresas, según tamaño, de los polígonos industriales.....172

I 6. CONSULTA CIUDADANA

El presente documento contiene la información relativa al proceso de consulta ciudadana, el último capítulo del diagnóstico del estado actual.

Una vez realizados los talleres, se recopila toda la información obtenida y se trabaja con ella para poder incluir las aportaciones de los vecinos y ciudadanos implicados en la movilidad de Paiporta de forma que las medidas a implantar en un futuro sean acordes con las necesidades percibidas de primera mano.

I 6.1. INTRODUCCIÓN

Se han desarrollado diferentes talleres dedicados a la participación ciudadana en la escuela de adultos CFPA del municipio de Paiporta y el Ajuntament de Paiporta, siendo esta una de las actividades más importantes en el proceso de elaboración del PMUS de Paiporta.

Ilustración 1 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta

Fuente: Ajuntament de Paiporta

El objetivo principal de esta actividad es **recoger la opinión ciudadana** acerca de las problemáticas detectadas en la movilidad del municipio, para poder extraer conclusiones de las mismas y elaborar planes de actuación en el PMUS acordes a la demanda ciudadana.

Para ello el ayuntamiento de Paiporta informó de la celebración de estas jornadas a sus ciudadanos mediante publicaciones en las diferentes plataformas de que dispone como Twitter y Facebook. Además convocó personalmente al taller a un gran número de **asociaciones** del municipio, de las cuales finalmente asistieron a los eventos la siguiente representación:

Ilustración 2 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta

Fuente: Ajuntament de Paiporta

- Representantes por parte del **AYUNTAMIENTO** (un componente PSPV-PSOE PAIPORTA; un componente GRUPO MUNICIPAL POPULAR; un componente COMPROMÍS; un concejal de CIUDADANOS y el regidor de Cultura)
- 1 representante de l' **URBANITZACIÓ L'HORTA**
- 2 representantes del **AMPA AUSIÀS MARCH**
- 1 representante del **AMPA JAUME I**
- 1 representante del **AMPA LA INMACULADA**
- 1 representante del **AMPA LLUÍS VIVES**

- 1 representante del **CLUB PATINAJE VELOCIDAD PAIPORTA**
- 2 representantes de l' **ASSOCIACIÓ CULTURAL EL BARRANC**
- 1 representante de la **POLICIA LOCAL**
- 1 representante **ADMINISTRATIVO**
- 1 representante **PARTICULAR**
- 2 representantes de la **ASOCIACIÓN COMERCIANTES PAIPORTA**
- 1 **VEÍ DE PAIPORTA**
- 4 representante de la **ASOCIACIÓN POLÍGONOS INDUSTRIALES DE PAIPORTA**

I 6.2. PROGRAMACIÓN DE LAS ACTIVIDADES

Las sesiones comenzaron agradeciendo la asistencia y dando la bienvenida a los allí presentes por parte del concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de Paiporta, seguido de una presentación de los técnicos presentes, resaltando la importancia de la elaboración del PMUS para el municipio y la implicación de los usuarios en su desarrollo.

A continuación por parte de la empresa CPS Ingenieros se realizó una presentación (a cargo del director del Departamento de Tráfico) en la que se expuso en qué consiste un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), cuáles son los objetivos específicos principales, cuáles son las líneas estratégicas que guían su desarrollo y en qué fase se encuentra en la actualidad, así como también se explicó a los ciudadanos presentes en el taller el funcionamiento de la dinámica de grupo que se iba a realizar a continuación y sus diferentes etapas a desarrollar.

Las actividades desarrolladas en la mayoría de los talleres fueron:

- Taller Philips
- Indicaciones sobre plano

Ilustración 3 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta

Fuente: Elaboración propia

A. TALLER DE PARTICIPACIÓN (PHILIPS 6-6)

La **dinámica de grupo denominada "Philips 6-6"** consistente en dividir a los asistentes en grupos de 6 personas (en nuestro caso fueron 3 grupos de 6 personas), nombrando 1 moderador por grupo y 1 persona que anotó las aportaciones realizadas; en la composición y distribución de estos grupos se tuvo en cuenta las asociaciones a las que representaban cada ciudadano, intentando crear los grupos de la manera más heterogénea posible.

Para el desarrollo del taller se enunciaba uno temas concernientes a la movilidad en el municipio y cada grupo debatía sobre el mismo durante 6 minutos (en nuestro caso se acordó asignar a cada tema 8 minutos de debate por asuntos de distribución de tiempo), el siguiente paso fue llevar a cabo un debate con el fin de encontrar problemas transversales y tratarlos desde diferentes puntos de vista, intentado llegar a una solución de consenso entre los 6 participantes de cada grupo

Ilustración 4 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta

Fuente: Elaboración propia

El moderador ha de incitar a que todos y todas participen siguiendo siempre un orden de palabra para poder llegar a recopilar el máximo número de opiniones e ideas acerca del tema debatido, que deben ser anotadas por la persona asignada del grupo.

Ilustración 5 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta

Fuente: Elaboración propia

Es conveniente que todos los participantes den su opinión para conocer los puntos de vista de cada uno, colaborando en la actividad sin imponer un criterio parcial.

Ilustración 6 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta

Fuente: Elaboración propia

Los temas que se debatieron entre los ciudadanos en esta dinámica de grupo fueron los siguientes:

1. Infraestructura Peatonal
2. Accesibilidad
3. Infraestructura Ciclista
4. Accesibilidad Transporte Público
5. Transporte de Mercancías
6. Transporte Privado
7. Aparcamiento

Finalmente hay que destacar el excelente ambiente en el que se desarrolló esta dinámica de grupo, con un alto grado de implicación y participación de los ciudadanos, respetando a los compañeros en cada opinión y aportando ideas nuevas y de consenso, por lo que se llegó a recopilar una gran cantidad de información y diferentes propuestas para cada uno de los temas debatidos. En el punto siguiente se muestran los resultados.

B. PUESTA EN COMÚN (PHILIPS 6-6) Y RESULTADOS

Al finalizar los grupos el debate de todos los temas propuestos, el equipo organizador de la empresa CPS Ingenieros recogió las ideas principales o líneas de actuación propuestas por cada grupo por escrito, para su estudio y posterior obtención de conclusiones. La información recopilada se ha estructurado del siguiente modo:

1. INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Problemas y propuestas comunes

- Caminos escolares más seguros.
- Peatonalizar las calles que tienen las aceras más estrechas.
- En las calles con aceras para peatones circula mucho tráfico. Se necesita un mayor control de entrada de los vehículos.

Problemas y propuestas generales

- Barreras arquitectónicas.
- Falta de sensibilización.
- Mejora de la seguridad vial.
- Mejorar la continuidad de itinerarios.
- Las distancias parecen mayores de lo que son en realidad.
- La dificultad de acceso en aceras estrechas/arbolado disuade de ir andando de un barrio a otro.
- Existencia de dificultades en los colegios l'Horta i Jaume I por no haber caminos seguros.
- Que haya mayor facilidad de aparcamiento en los solares facilita el uso del coche en detrimento del peatonal.
- No hay normas claras del uso del vehículo en las calles peatonales, lo cual genera incertidumbre e inseguridad.
- Los barrios más antiguos presentan menos accesibilidad que los barrios más modernos.

2. ACCESIBILIDAD

Problemas y propuestas comunes

- Aceras estrechas.
- Retirada o prohibición de bolardos.
- Adecuar el mobiliario urbano a la anchura de las aceras.
- Revisar las rampas en las bajadas de las aceras (en zonas de aparcamiento para personas con movilidad reducida).

Problemas y propuestas generales

- Mejorar el mantenimiento de las marcas viales.
- Mejorar la visibilidad de los pasos de peatones.
- Mejorar el drenaje en las aceras.
- Retirar las palmeras en los pasos de peatones.
- Aumentar las plazas de aparcamiento en zonas puntuales.
- Cumplimiento de la Ordenanza Municipal de Obras Públicas.
- Mejora de la señalización en las calles, aproximándolas más a la línea de fachada.
- En el barrio antiguo/barrio La Florida hay más dificultades (aceras más altas y estrechas, arbolado, farolas en mitad de la acera…).

- En la zona de comercios se necesita mejor accesibilidad (aceras anchas, rampas, no entorpecimiento por elementos urbanos) ya que gran parte de los peatones son personas mayores.
- Carril bici discontinuo en general.
-

3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Problemas y propuestas comunes

- Falta de conexión con poblaciones colindantes: Benetússer, La Torre, Picanya (en esta última existe peligro, ya que hay que cruzar la vía del tren).
- Falta de plazas de aparca bicis y aumentar su comodidad i eficacia.
- Falta de seguridad en los aparca bicis del metro. En general aparca bicis poco vigilados.
- Infraestructura de carril bici inexistente en la Ctra. de Valencia.

Problemas y propuestas generales

- El carril bici no está independizado de la acera en general.
- Existencia de ciclo-calles en las que no se diferencia el carril bici.
- No existencia de bici pública compartida con pueblos vecinos y Valencia.
- Conexión con las poblaciones próximas mediante una circunvalación que esté dentro del pueblo.
- La infraestructura de carril bici existente es discontinua e incoherente. Barrios incomunicados.
- Existe poca implantación de educación en seguridad vial tanto a los padres como a los propios alumnos.
- La conservación del carril bici no es homogénea.
- Deficiencia de señalización en la infraestructura ciclista existente.
- La reducción de la velocidad de los vehículos en el centro facilitaría el uso de las bicis.

4. ACCESIBILIDAD TRANSPORTE PÚBLICO

Problemas y propuestas comunes

- Acceso inseguro. No hay señales acústicas, ir por la zona accesible es inseguro
- Ampliación del horario nocturno y del fin de semana.
- Necesaria mejora de las frecuencias.
- Implantación de transporte interurbano de l'Horta.
- Necesidad de más plazas de aparcamiento.

Problemas y propuestas generales

- Que el parking del metro sea exclusivo para los usuarios del mismo.
- Precios demasiado elevados.
- Implantación de una tarifa única.
- Que se permita la entrada con la bicicleta al transporte público.
- Implantar lanzadera desde el metro hasta los polígonos dando servicio a todas las empresas instaladas.
- Implantar autobús interurbano que conecte la estación, centro de salud, auditorio y distintos barrios con un precio razonable.

5. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Problemas y propuestas comunes

- Que se aumenten las sanciones a los vehículos y camiones que incumplan las normas de las zonas de carga y descarga (aparcan fuera de la misma o lo hacen durante demasiado tiempo).
- Que se respeten los horarios de entrada y salida de los colegios.
- Implantación de horario de aparcamiento libre en zonas de carga y descarga a partir de las 20 h.
- Exceso de estacionamiento de vehículos en doble fila (por ejemplo en la calle Jaume I).
- Ampliación de las zonas de carga y descarga.
- Fomentar el uso de vehículos ecológicos (eléctricos, híbridos, bicis, etc.).
- Mejorar los accesos a los polígonos.
- Completar las calles para dar acceso entre el municipio y los polígonos.
- Las zonas de carga y descarga no se respetan por los ciudadanos. No se sanciona lo suficiente.
- Que haya una mayor relación entre la densidad comercial y la superficie de carga/descarga.
- Crear una identificación para que los comerciantes puedan estacionar sus vehículos de forma temporal para descargar en las zonas próximas a sus comercios al llevar su propia mercancía.

6. TRANSPORTE PRIVADO

Problemas y propuestas comunes

- Realizar una reordenación de los sentidos del tráfico.
- Eliminar el tráfico en el centro del municipio y dar fluidez al tráfico en general.

Problemas y propuestas generales

- Bajar el precio del billete de metro a Valencia. Actualmente el costo para un desplazamiento a Valencia es menor en coche que en metro.
- Carretera de Albal en mal estado.
- Construir una variante exterior después de los colegios.
- Construcción de la ronda Oeste (conexión de la carretera de Picanya y puente sobre el barranco).
- Concienciar a la población para que se respete el límite de velocidad a 30 km/h.
- Mal estado del asfaltado de las carreteras en general.
- Mal posicionamiento de los badenes en las carreteras.
- Dificultades para poder atravesar Paiporta en coche a ciertas horas.
- El estado de la Ctra. Santa Ana es lamentable, hay que actuar debido a su gran afluencia.
- Sustituir algunos cruces con semáforos por glorietas que favorecen la fluidez.
- Crear una lanzadera desde los barrios a los colegios alejados. Metro de 08:30h a 09:30h.

7. APARCAMIENTO

Problemas y propuestas comunes

- Falta de plazas de aparcamiento en Metrovalencia.
- Falta de plazas de aparcamiento subterráneo (en edificios públicos y privados).

Problemas y propuestas generales

- Falta de aparcamiento en zonas con edificios atractores.
- Exceso de estacionamiento de vehículos en doble fila generalizado.

- Adecuación de solares.
- Estacionamiento de vehículos en pasos de peatones.
- Delimitar una zona de paso en la pinada anexa al colegio Jaume I.
- Aprovechamiento de los solares privados (suponemos que para aparcamiento).
- Zonas puntuales con deficiencia de aparcamiento y que demandan el incremento del mismo: metro, auditorio, polideportivo y piscina, en los colegios Jaume I y l'Horta a determinadas horas.
- Crear un mapa de los solares que existen para regular su uso y sancionar si se estaciona en aquellos en los que no se pueda.
- Instalar puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- Mejorar la educación vial cívica para favorecer un uso respetuoso del aparcamiento.

C. PLANO CON ANOTACIONES

La siguiente actuación en el taller consistió en que los ciudadanos escribieran sus problemas habituales en la movilidad, ideas para mejorarla, sugerencias, cambios o cualquier otro interés sobre la movilidad existente en el municipio.

Estas propuestas se escribieron en notas adhesivas de diferentes colores en función del tipo de recomendación que tenían y posteriormente las pegaban en un **plano de gran tamaño** con el objetivo de localizar, de manera más clara, las zonas con el problema detectado y al final observar en que zonas existe una mayor concentración de incidencias relacionadas con la movilidad existente en el municipio.

Para ello la empresa dispuso en el taller un mapa del municipio de Paiporta en papel de dimensiones aproximadas de 2,5 m de longitud y 1,70 m de ancho y escala 1:1.250, el cual se dispuso en horizontal apoyado sobre las mesas del aula y sobre el mismo se pegaron gran cantidad de notas, recogiendo toda la problemática de movilidad localizada en el municipio así como propuestas de mejora ciudadana.

También se dispuso un mapa del municipio de menor tamaño colocado en la pared en posición vertical, delante del mapa de las notas a modo orientativo para facilitar la ubicación de la problemática detectada.

Ilustración 7 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 8 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta

Fuente: Elaboración propia

Para el buen desarrollo de la jornada se entregaron a los asistentes los materiales necesarios para la realización de las actividades, como material de escritura, notas adhesivas y un pequeño cuaderno de trabajo con espacios marcados para la escritura de las observaciones.

Destacar que esta parte del taller fue todo un éxito, con una participación muy activa de los ciudadanos y obteniendo gran cantidad de información sobre el mapa.

Ilustración 9 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta

Fuente: Elaboración propia

Toda la información extraída de las notas adhesivas por colores insertadas en el plano se ha recopilado y representado en mapas por temáticas. Los planos se encuentran en el anejo al final del documento. A continuación se adjunta un plano con todas las notas recopiladas, y las observaciones agrupadas por temáticas siguientes:

Infraestructura ciclista

- Falta de aparcamiento para bicis en metro.
- Mejora de la seguridad del carril bici en el paso a nivel de la estación metro (conexión Picanya).
- Falta de conexión ciclista con el anillo Picanya-Paiporta (carácter general conexión exterior).
- Mejorar la seguridad del aparcamiento bicis en metro.
- Mejora de la conexión ciclista con Picanya, así como con la red Valencia-Torrent-Benetússer (carácter general conexión exterior).
- Implantación de ciclo-calles por la zona circundante.
- Dar continuidad al carril bici en el municipio hacia el noroeste .

- Posibilidad de recuperación del sistema de alquiler público de bicicletas (carácter general en núcleo urbano).
- Implantación de carril bici.
- Dar continuidad al carril bici en la urbanización “Los Pitufos”.
- Instalación de aparca bicis en los colegios de l’Horta y Jaume I.
- Existencia de carril bici compartido con la acera (la acera es bastante ancha…no se entiende el problema).
- Red de carril bici inexistente en la Ctra. Benetússer.
- Implantar carril bici para el acceso a Benetússer.
- Implantar carril bici de interconexión entre Picanya-Paiporta-Benetússer.
- Continuación del carril bici para que conecte con Benetússer, Catarroja…
- Conexión interna de todo el municipio e intermunicipal.
- Señalización compartida en carril bici (ciclista-peatón) en tramos donde sea estrictamente necesario.
- Realizar jornadas de educación vial para todos los usuarios.

Transporte privado

- **Limitar el acceso del vehículo privado** al centro; impedir los itinerarios de conveniencia.
- Pavimentación de la prolongación Catarroja-Montgó.
- Mejorar el acceso a “El Palleter” o acondicionar el solar para acceder al campo.
- Mejorar la conexión de la Carretera Santa Anna con la CV33.
- Acondicionamiento de la Carretera de Albal.
- Instalación le una miniglorieta en la intersección Mestre Palau - Jaume I.
- Fomentar uso de vehículos eléctricos/híbridos instalando puntos de recarga.

Aparcamiento

- Priorizar el aparcamiento para los usuarios del metro.
- Falta de aparcamiento en la zona circundante al metro.
- Implantación de aparcamientos de disuasión en la zona del metro.
- Ampliación del parking del metro y limitarlo exclusivamente a parking público en las horas laborables.
- Se producen estacionamientos en doble fila con frecuencia.
- Falta de plazas de aparcamiento en el mercado y alrededores .
- Se produce el aparcamiento de vehículos sobre los pasos de peatones en esta zona.
- Retirar los vehículos particulares abandonados en la zona.
- Falta de aparcamiento en la zona del colegio Rosa Serrano.
- Falta de aparcamiento en la zona del auditorio.
- Regular aparcamiento en solares alrededor del municipio y en centros atractores.
- Controlar estacionamiento ilegal (entre árboles) en carrer Joaquím Renovell.
- Impedir estacionamiento ilegal sobre el paso de peatones en giro a derechas desde carrer Sant Eduard hacia carrer Marqués del Tùria, esta acción penaliza el correcto movimiento.
- Mejorar el espacio para evitar que los vehículos aparquen en la zona ajardinada.
- Reducir velocidad en la calle principal para la seguridad de la salida de las plazas de aparcamiento existentes.

Infraestructura peatonal

- Mejorar seguridad paso a nivel estación metro (andén sentido Torrent).
- Ausencia de infraestructura peatonal alrededores colegio Lluís Vives.
- Peatonalización completa carrer 1er de Maig.
- Eliminar maceteros carrer 1er de Maig.
- Mejorar seguridad carrer 1er de Maig.
- Retirar bolardos en carrer Sant Josep (zona CC La Inmaculada).
- Continuación itinerario peatonal desde carrer 1er de Maig hacia carrer Santa Ana.
- Ampliar anchura aceras zona carrer Federico García Lorca.
- Ampliar anchura aceras zona carrer Sant Ramón.
- Ampliar anchura aceras zona plaça 3 de abril.
- Ampliar anchura aceras Camí Vinyes del Marqués (zona campo de fútbol Palleter).
- Prolongar acera desde “Pinada” avinguda de Montgó hasta el colegio Jaume I, que no termine en el solar.
- Mejorar rampas de acceso aceras en avinguda de Montgó.
- Modificar la ubicación de las farolas del carrer Torrente para que no molesten a los peatones en la acera.
- Ampliar anchura acera Camí Vinyes del Marqués y cortar más tiempo la circulación a los vehículos durante las horas de entrada y salida de los colegios del sur.
- Mayor concreción sobre restricciones de uso y horarios en carrer 1er de Maig y ampliación zonas peatonales.
- Crear un “paseo comercial” que conecte los ejes comerciales principales haciéndolo más accesible (carrers Mestre Palau, Jaume I, 1er de Maig, Mestre Serrano, Catarroja i Colombicultura).
- Ampliar anchura aceras en zonas comerciales.
- Peatonalización progresiva en calles estrechas del centro.

Accesibilidad

- Mejorar acceso peatonal al metro.
- Mejorar accesos a las aceras conexión metro-cementeri vell.
- Modificar intersección de tipo no semaforizada a tipo glorieta.
- Cambiar el acceso al colegio Lluís Vives del carrer Sant Joaquím al carrer Marqués del Tùria.
- Mejorar visibilidad pasos de peatones en intersección Mestre Serrano-Sant Francesc.
- Carretera d´Albal: sección insuficiente y en malas condiciones.
- Mejorar accesibilidad aceras rebajando bordillos, etc.
- Mejorar accesibilidad a la estación de metro.
- Mejorar accesibilidad aceras unificando criterios de anchura, rampas acceso, etc.
- Conexión sur de la población con polígonos industriales.
- Conexión norte de la población con polígonos industriales.
- Conexión eje norte-sur en polígonos industriales.
- Cambio del tipo de estacionamiento (revertir aparcamiento en batería) para mejorar el paso de vehículos pesados.
- Ampliación de la vía para mejorar el paso de vehículos y otros modos.

Transporte público

- Reducir precios viajes metro.
- Ampliar horario nocturno y fin de semana.
- Estudio implantación autobús comarcal. Prioridad conexión con Benetùsser, Catarroja , Albal y Alfafar .
- Estudio implantación autobús comarcal.
- Estudio implantación autobús comarcal.
- Implantar autobús urbano/interurbano que conecte el municipio con Bentùsser, Albal i Catarroja.

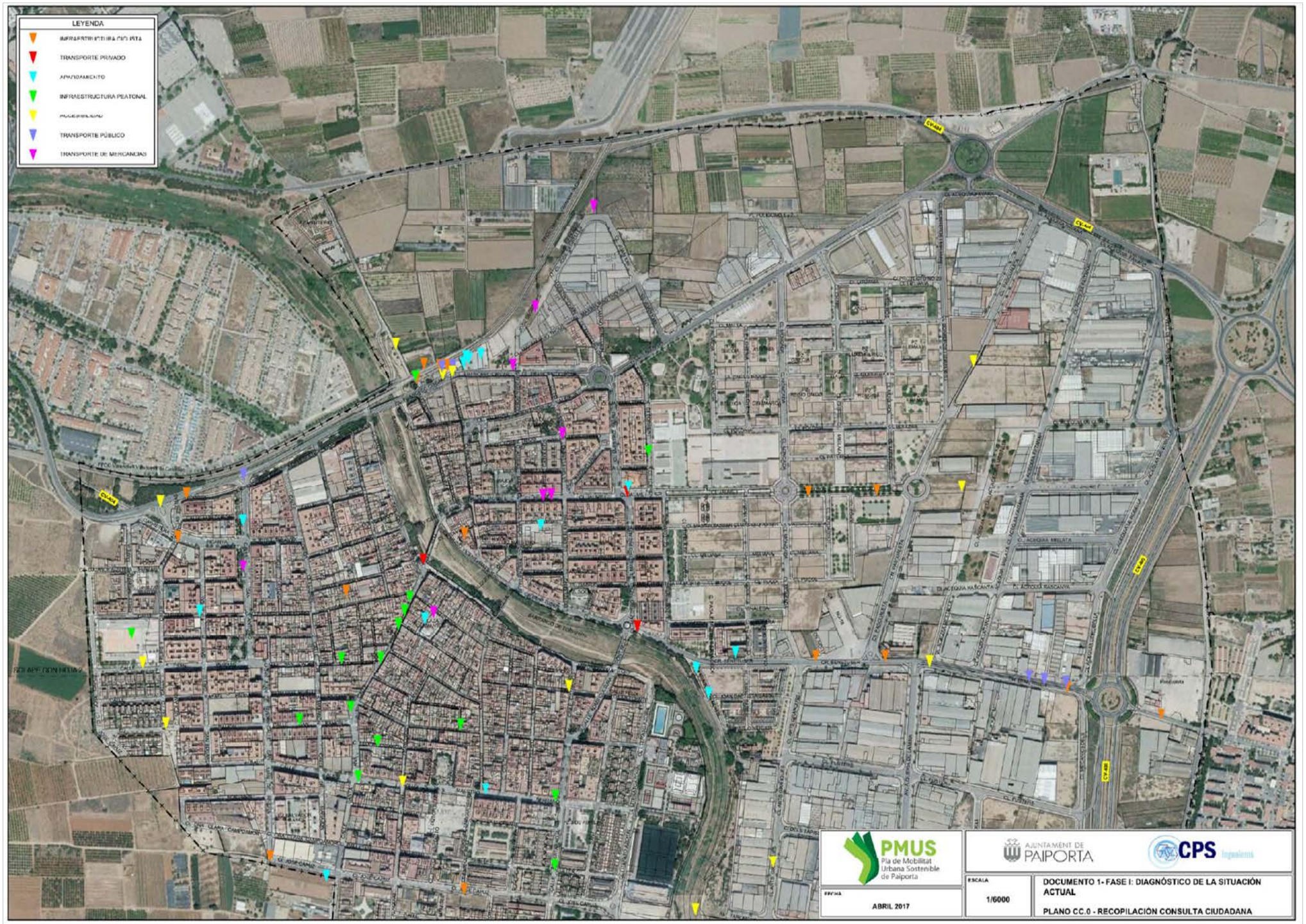
Transporte de mercancías

- Controlar paradas en doble fila en carrer Jaume I (zona bancos).
- Controlar paradas zonas de carga y descarga en carrer Jaume I.
- Carga y descarga en zona Mercat Municipal.
- Prohibir acceso vehículos privados en horario entrada y salida colegio Jaume I, desde la avinguda Montgó al Camí Vinyes del Marqués.
- Mejorar la equivalencia de zonas con comercios con plazas de carga y descarga.
- Sancionar usuarios que no respetan las normas de carga y descarga.
- Conexión con Francesc Ciscar para salida de vehículos pesados del polígono.
- Terminar la calle José Segrelles para mejorar los accesos de vehículos pesados.
- Adaptar el camino para los vehículos pesados.
- Adaptar el camino para salida de vehículos pesados.

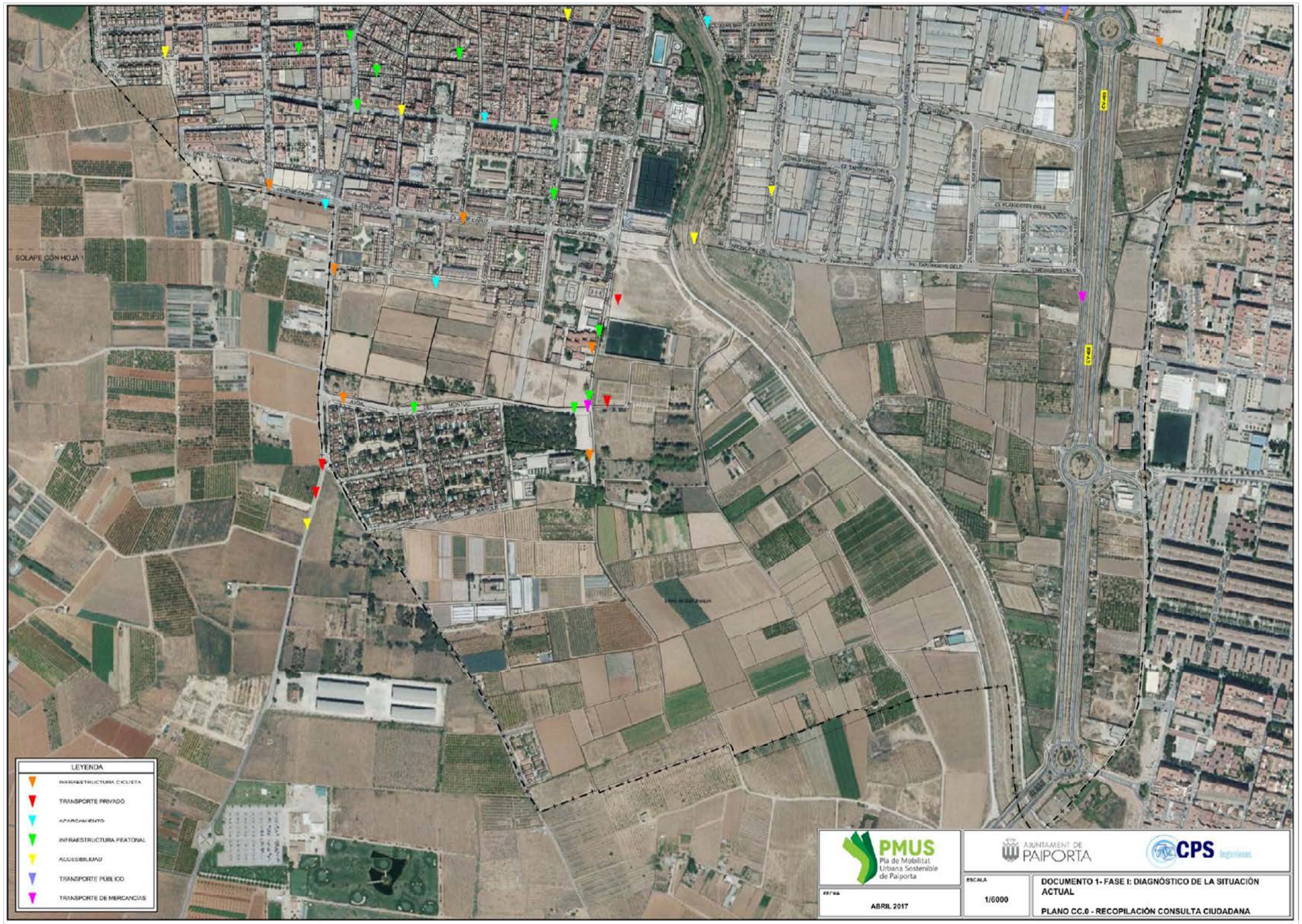
Finalmente, para acabar con el taller de participación ciudadana, se hizo una puesta en común enunciando las principales problemáticas y propuestas realizadas en las actividades anteriores, para acabar despidiendo el taller y agradeciendo la participación de todos los asistentes.

Dado que se han realizado diferentes talleres, dependiendo del número de asistentes y la variedad de asociaciones a las que representaban, se han ido aplicando cambios y adaptaciones para el buen funcionamiento y correcto desarrollo de las jornadas.

Plano con la posición de todas las notas del taller (Hoja 1):



Plano con la posición de todas las notas del taller (Hoja 2):



I 6.3. LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta..... 177
Ilustración 2 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta..... 178
Ilustración 3 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta..... 180
Ilustración 4 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta..... 181
Ilustración 5 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta..... 182
Ilustración 6 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta..... 183
Ilustración 7 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta..... 188
Ilustración 8 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta..... 188
Ilustración 9 Imagen del taller de participación ciudadana en la escuela de adultos de Paiporta..... 189

PMUS

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

Diagnóstico de la situación actual

ANEXO I

PLANOS

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

Mayo 2017

CPS Ingenieros

ANEXO PLANOS

PLANOS DIAGNÓSTICO

1. PRINCIPALES VÍAS EXTERIORES
2. PRINCIPALES VÍAS INTERIORES
3. SERVICIOS MUNICIPALES
4. USOS DEL SUELO
5. ZONAS
6. CENTROS EDUCATIVOS
7. VÍAS PEATONALES
8. TIPOS DE PLATAFORMA
9. ANCHURA DE ACERA
10. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL PREFERENCIAS, TIPOS DE PASOS DE PEATONES Y RESALTOS EXTERNOS
11. DISPOSICIÓN SEMAFÓRICA
12. DISPOSICIÓN POLICIA LOCAL ACCESO CENTROS EDUCATIVOS
13. INFRAESTRUCTURA CICLISTA
14. APARCABICIS DISPONIBLES
15. RADIO DE ACCIÓN METRO
16. SENTIDOS DE CIRCULACIÓN Y CALLES PEATONALES
17. DISPOSICIÓN DE AFOROS REALIZADOS
18. USOS DE LA CALZADA
19. LOCALIZACIÓN DE SOLARES Y NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO DISPONIBLES
20. DISTRIBUCIÓN PLAZAS APARCAMIENTO PMR
21. DISTRIBUCIÓN PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA
22. ÁREAS AFECCIÓN PLAZAS CARGA Y DESCARGA Y VÍAS CON COMERCIOS Y SERVICIOS
23. LOCALIZACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO SEGÚN TIPOLOGÍA
24. DISTRIBUCIÓN DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES
25. CALLES CON COMERCIOS Y SERVICIOS
26. PLANO GENERAL

PLANOS CONSULTA CIUDADANA

0. RECOPILACIÓN CONSULTA CIUDADANA
1. INDICACIONES SOBRE INFRAESTRUCTURA CICLISTA
2. INDICACIONES SOBRE TRANSPORTE PRIVADO
3. INDICACIONES SOBRE APARCAMIENTO
4. INDICACIONES SOBRE INFRAESTRUCTURA PEATONAL
5. INDICACIONES SOBRE ACCESIBLIDAD
6. INDICACIONES SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO
7. INDICACIONES SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

CV-33

CV-33

CARRETERA D'ALBAL

CV-400

CV-400

CV-400

CV-400

CV-406

CV-407

CV-36

CV-407

CV-404

CV-404

CV-404

V-30

LEYENDA

PRINCIPALES VÍAS EXTERIORES

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/11000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 1 - PRINCIPALES VÍAS EXTERIORES

VALENCIA

PICANYA

BENETÚSSER

SOLAPE CON HOJA 2

LEYENDA

PRINCIPALES VÍAS INTERIORES

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 2.1 - PRINCIPALES VÍAS INTERIORES
FECHA	
ABRIL 2017	

SOLAPE CON HOJA 1

ALBAL

LEYENDA

PRINCIPALES VÍAS INTERIORES

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA
ABRIL 2017

ESCALA
1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 2.2 - PRINCIPALES VÍAS INTERIORES

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 3.1 - SERVICIOS MUNICIPALES

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

ZONAS VERDES	BARRANCO
EDIFICIOS PÚBLICOS	CENTROS EDUCATIVOS
CAMPO DE FÚTBOL	EDIFICIOS DE CULTO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 3.2 - SERVICIOS MUNICIPALES

LEYENDA
ZONA INDUSTRIAL
ZONA DE HUERTA
ZONA URBANA:
NUEVOS DESARROLLOS
URBANIZACIONES
CONSOLIDADO
CENTROS EDUCATIVOS
ZONAS VERDES
BARRANCO
VÍAS CON COMERCIOS Y SERVICIOS
LÍNEA METRO
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/6000
DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
PLANO 4.1 - USOS DEL SUELO
SOLAPE CON HOJA 2
CEMENTERIO
FFCC Valencia - Villanueva de Castellón
CV-404
CV-400
Pascualeta
PL POLIGONO 1 y 2
BARRANCO DE TORRENTE
CL ACEQUIA FAVARA
CL BONREPOS I MIRAMBELL
CL PASCUALETA
CL ACEQUIA FAITANAR
CL ACEQUIA DE QUART
CL ACEQUIA MESTALLA
CL ACEQUIA MISLATA
CL ACEQUIA RASCANYA
CL ACEQUIA DE ROBELLA
CN VELL DE PICASSENT
CL JAUME I
CR. BENETUSER
CL FUSTERS
CL ARTS GRAFIQUES
AV. ALQUERIA DE LA MINA
CL MECANICS DELS
CL LITUANIA
CL MALTA
CL PAISES BAJOS
CL POLONIA
CL PATERNA
CL MONCADA
CL FINLANDIA
CL ESLOVENIA
CL CHIPRE
CL MUSEROS
CL MISLATA
PZ IRLANDA
PZ SUECIA
PZ AUSTRIA
PZ GRECIA
PZ LUXEMBURGO
PZ ALEMANIA
PZ ITALIA
PZ BELGICA
PZ DINAMARCA
PZ REINO UNIDO
PZ HUNGRIA
PZ FRANCIA
CL MASSALFASSAR
CL MELIANA
CL PUÇOL
CL VINALESA
CL ALBUFERA
CL GODELLA
CL BURJASSOT
CL FOIOS
CL TORRENT
CL MAESTRO PALAU
CL FRANCESC CISCAR
CL VALENCIA
CL MARIANA PINEDA
CL JOSE SEGRELLES
CL MAXIMILIANO THOUS
CL JUAN XXIII
CASA DE LA JUVENTUD
PZ MAJOR
CL DR. LOPEZ TRIGO
CL DR. GOMEZ FERRER
CL BANDA UNION MUSICAL
CL SAN PASCUAL
CL FRANCISCO TARREGA
CL GABRIEL MIRO
PZ SOLANA
CL JOAN BAPTISTA BASSET
CL PABLO NERUDA
CL JOSE CAPUZ
PZ 3 DE ABRIL
PLAZA CERVANTES
PZ XUQUER
PLAZA SENYERA
CTRA. PICANYA
CALLE MARQUES DEL TURIA
CALLE CARDENAL BENLLOCH
CALLE SAN JOAQUIN
CL RAFAEL RIVELLES
INDEPENDENCIA AVDA
CALLE LUIS DUBON
CL SAN JORGE
AV TARONGERS

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- ZONA INDUSTRIAL
- ZONA DE HUERTA
- ZONA URBANA:
  - NUEVOS DESARROLLOS
  - URBANIZACIONES
  - CONSOLIDADO
- CENTROS EDUCATIVOS
- ZONAS VERDES
- BARRANCO
- VÍAS CON COMERCIOS Y SERVICIOS
- LÍNEA METRO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 4.2 - USOS DEL SUELO
FECHA: ABRIL 2017	

LEYENDA

- ZONA INDUSTRIAL
- ZONA DE HUERTA

ZONA URBANA:

- NUEVOS DESARROLLOS
- URBANIZACIONES
- CONSOLIDADO

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 5.1 - ZONAS
FECHA	
ABRIL 2017	

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- ZONA INDUSTRIAL
- ZONA DE HUERTA

ZONA URBANA:

- NUEVOS DESARROLLOS
- URBANIZACIONES
- CONSOLIDADO

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 5.2 - ZONAS
FECHA	
ABRIL 2017	

LEYENDA	
	CENTROS EDUCATIVOS

NÚMERO	CENTRO EDUCATIVO
1	CEIP Ausiàs March
2	CEIP Jaume I
3	IES La Sènia
4	CEIP L'Horta
5	CEIP Lluís Vives
6	IES Andreu Alfaro
7	CEIP Rosa Serrano
8	CC La Inmaculada
9	El Mamá Pato
10	El Menuts
11	El Mimitos
12	Canguros
13	Garabatos
14	Els Noguers
15	Escuela de adultos

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
ABRIL 2017	1/6000	PLANO 6.1 - CENTROS EDUCATIVOS

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA	
	CENTROS EDUCATIVOS

NÚMERO	CENTRO EDUCATIVO
1	CEIP Ausiàs March
2	CEIP Jaume I
3	IES La Sènia
4	CEIP L'Horta
5	CEIP Lluís Vives
6	IES Andreu Alfaro
7	CEIP Rosa Serrano
8	CC La Inmaculada
9	El Mamá Pato
10	El Menuts
11	El Mimitos
12	Canguros
13	Garabatos
14	Els Noguers
15	Escuela de adultos

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 6.2 - CENTROS EDUCATIVOS

LEYENDA

VÍAS PEATONALES

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 7.1 - VÍAS PEATONALES
FECHA	
ABRIL 2017	

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

VÍAS PEATONALES

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

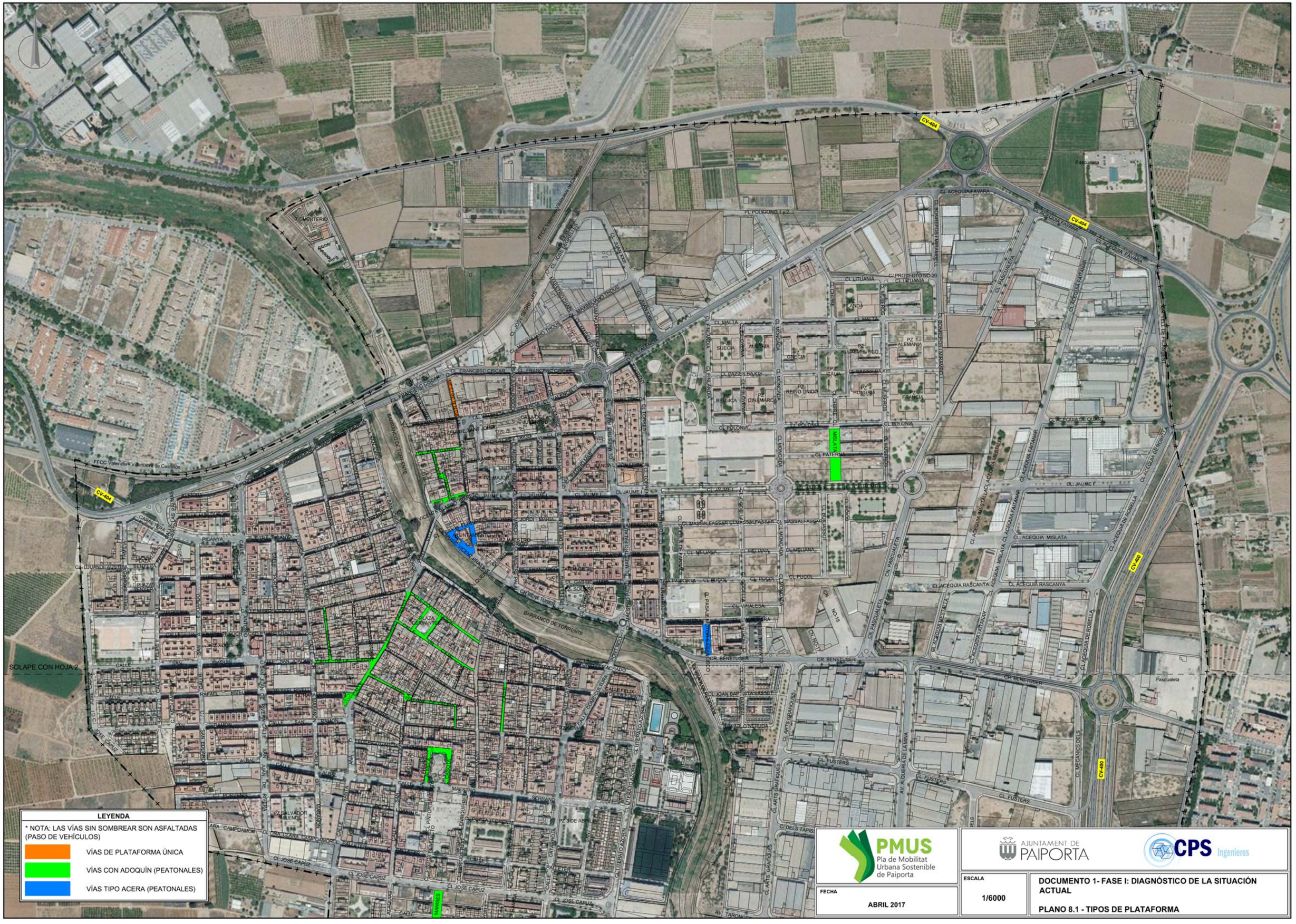
AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ABRIL 2017
ESCALA	1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 7.2 - VÍAS PEATONALES


CV-404
CEMENTERIO
FFCC Valencia - Vilanueva de Castellón
PL POLIGONO 1 y 2
CL ACEQUIA FAVARA
CL PASCUALETA
CL ACEQUIA FAITANAR
CL ACEQUIA DE QUART
CL ACEQUIA DE ROBELLA
CL ACEQUIA MESTALLA
CL ACEQUIA MISLATA
CL ACEQUIA RASCANYA
CL LITUANIA
CL MALTA
CL PAISES BAJOS
CL POLONIA
CL PATERNA
CL JAUME I
CR BENETUSER
CL FUSTERS
CL JOSE CAPUZ
CL FRANCESC CISCAR
CL MAXIMILIANO THOUS
CL JOSE SEGRELLES
CL JUAN XXIII
CL VALENCIA
BARRANCO DE TORRENTE
PLAZA CERVANTES
PZ MAJOR
PZ IRLANDA
PZ SUECIA
PZ AUSTRIA
PZ GRECIA
PZ LUXEMBURGO
PZ ALEMANIA
PZ ITALIA
PZ BELGICA
PZ DINAMARCA
PZ REINO UNIDO
PZ HUNGRIA
PZ FRANCIA
MISLATA
SOLAPE CON HOJA 2
LEYENDA
* NOTA: LAS VÍAS SIN SOMBREAR SON ASFALTADAS (PASO DE VEHÍCULOS)
VÍAS DE PLATAFORMA ÚNICA
VÍAS CON ADOQUÍN (PEATONALES)
VÍAS TIPO ACERA (PEATONALES)
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/6000
DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
PLANO 8.1 - TIPOS DE PLATAFORMA

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

* NOTA: LAS VÍAS SIN SOMBREAR SON ASFALTADAS (PASO DE VEHÍCULOS)

- VÍAS DE PLATAFORMA ÚNICA
- VÍAS CON ADOQUÍN (PEATONALES)
- VÍAS TIPO ACERA (PEATONALES)

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 8.2 - TIPOS DE PLATAFORMA
FECHA: ABRIL 2017	

LEYENDA

- ANCHURA ACERA <1 m
- ANCHURA ACERA 1-2'5 m
- ANCHURA ACERA >2'5 m
- NO EXISTE ACERA

SOLAPE CON HOJA 2

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 9.1 - ANCHURA DE ACERA
FECHA: ABRIL 2017	

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- ANCHURA ACERA <1 m
- ANCHURA ACERA 1-2'5 m
- ANCHURA ACERA >2'5 m
- NO EXISTE ACERA

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
ABRIL 2017	1/6000	PLANO 9.2 - ANCHURA DE ACERA

LEYENDA

- SEÑAL HORIZONTAL CEDA EL PASO
- SEÑAL HORIZONTAL STOP
- PASO DE PEATONES SIN RESALTO CON ACCESO P.M.R
- PASO DE PEATONES SIN RESALTO
- PASO DE PEATONES CON RESALTO CON ACCESO P.M.R
- PASO DE PEATONES CON RESALTO
- RESALTO EXTERNO EN BUEN ESTADO
- RESALTO EXTERNO EN MAL ESTADO

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 10.1 - SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL, PRERENCIAS, TIPOS DE PASOS DE PEATONES Y RESALTOS EXTERNOS

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- SEÑAL HORIZONTAL CEDA EL PASO
- SEÑAL HORIZONTAL STOP
- PASO DE PEATONES SIN RESALTO CON ACCESO P.M.R
- PASO DE PEATONES SIN RESALTO
- PASO DE PEATONES CON RESALTO CON ACCESO P.M.R
- PASO DE PEATONES CON RESALTO
- RESALTO EXTERNO EN BUEN ESTADO
- RESALTO EXTERNO EN MAL ESTADO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 10.2 - SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL, PRERENCIAS, TIPOS DE PASOS DE PEATONES Y RESALTOS EXTERNOS
FECHA: ABRIL 2017	

SOLAPE CON HOJA 2

LEYENDA

- SEMÁFOROS
- PASO DE PEATONES
- ZONA REGULADA POR SEMÁFOROS

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ABRIL 2017
ESCALA	1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 11.1 - DISPOSICIÓN SEMAFÓRICA

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- SEMÁFOROS
- PASO DE PEATONES
- ZONA REGULADA POR SEMÁFOROS

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
ABRIL 2017	1/6000	PLANO 11.2 - DISPOSICIÓN SEMAFÓRICA

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	
ABRIL 2017	1/6000	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL PLANO 12.1 - DISPOSICIÓN POLICÍA LOCAL. ACCESO CENTROS EDUCATIVOS

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- CENTRO EDUCATIVO
- VÍA CERRADA AL TRÁFICO
- VALLA
- AGENTE DE POLICÍA

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 12.2 - DISPOSICIÓN POLICÍA LOCAL. ACCESO CENTROS EDUCATIVOS
FECHA	
ABRIL 2017	

SOLAPE CON HOJA 2

LEYENDA

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

- ACERA-BICI (PINTURA ROJA)
- ACERA-BICI (PINTURA VERDE)
- CARRIL-BICI
- SENDA-BICI
- PISTA-BICI

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 13.1 - INFRAESTRUCTURA CICLISTA

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

- ACERA-BICI (PINTURA ROJA)
- ACERA-BICI (PINTURA VERDE)
- CARRIL-BICI
- SENDA-BICI
- PISTA-BICI

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ABRIL 2017
ESCALA	1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 13.2 - INFRAESTRUCTURA CICLISTA

SOLAPE CON HOJA 2

LEYENDA

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

- ACERA-BICI (PINTURA ROJA)
- ACERA-BICI (PINTURA VERDE)
- CARRIL-BICI
- SENDA-CICLABLE
- PISTA-BICI
- APARCABICIS

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 14.1 - APARCABICIS DISPONIBLES

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

- ACERA-BICI (PINTURA ROJA)
- ACERA-BICI (PINTURA VERDE)
- CARRIL-BICI
- SENDA-CICLABLE
- PISTA-BICI
- APARCABICIS

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
ABRIL 2017	1/6000	PLANO 14.2 - APARCABICIS DISPONIBLES

100 m.
200 m.
500 m.
800 m.
800 m.

SOLAPE CON HOJA 2

LEYENDA

RADIOS ACCIÓN METRO: 100-200-500-800 m

LÍNEA METRO

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 15.1 - RADIO DE ACCIÓN METRO

LEYENDA

RADIOS ACCIÓN METRO: 100-200-500-800 m

LÍNEA METRO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 15.2 - RADIO DE ACCIÓN METRO

LEYENDA

- TÉRMINO MUNICIPAL
- CALLE DE DOBLE SENTIDO
- CALLE DE SENTIDO ÚNICO
- CALLE PEATONAL

SOLAPE CON HOJA 2

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 16.1 - SENTIDOS DE CIRCULACIÓN Y CALLES PEATONALES

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- TÉRMINO MUNICIPAL
- CALLE DE DOBLE SENTIDO
- CALLE DE SENTIDO ÚNICO
- CALLE PEATONAL

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
ABRIL 2017	1/6000	PLANO 16.2 - SENTIDOS DE CIRCULACIÓN Y CALLES PEATONALES

SOLAPE CON HOJA 2

LEYENDA

- A CÁMARA 2 CRUCES
- B CÁMARA CRUCE
- C CÁMARA GLORIETA
- D CÁMARA CRUCE
- E CÁMARA GLORIETA
- F CÁMARA CRUCE
- G AFOROS MANUALES
- H AFOROS MANUALES

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ABRIL 2017
ESCALA	1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 17.1 - DISPOSICIÓN DE AFOROS REALIZADOS

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- A CÁMARA 2 CRUCES
- B CÁMARA CRUCE
- C CÁMARA GLORIETA
- D CÁMARA CRUCE
- E CÁMARA GLORIETA
- F CÁMARA CRUCE
- G H AFOROS MANUALES

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 17.2 - DISPOSICIÓN DE AFOROS REALIZADOS
FECHA ABRIL 2017	

LEYENDA

- TERMINO MUNICIPAL
- NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN CORDON
- NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN BATERIA
- NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO P.M.R
- NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO MOTOS
- APARCAMIENTO EN SOLARES
- CONTENEDOR EN ACERA
- CONTENEDOR EN CALZADA
- CONTENEDOR SOTERRADO
- TERRAZA EN CALZADA
- VADO
- PARADA DE TAXI
- ZONA CARGA Y DESCARGA
- ZONA MERCADO
- ZONA POLICIA

SOLAPE CON HOJA 2

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 18.1 - USOS DE LA CALZADA

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- TERMINO MUNICIPAL
- NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN CORDON
- NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN BATERIA
- NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO P.M.R
- NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO MOTOS
- APARCAMIENTO EN SOLARES
- CONTENEDOR EN ACERA
- CONTENEDOR EN CALZADA
- CONTENEDOR SOTERRADO
- TERRAZA EN CALZADA
- VADO
- PARADA DE TAXI
- ZONA CARGA Y DESCARGA
- ZONA MERCADO
- ZONA POLICIA

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 18.2 - USOS DE LA CALZADA

CV-404
CEMENTERIO
FFCC Valencia - Vilanueva a Castellón
PL POLIGONO 1 Y 2
CL ACEQUIA FAVARA
CL PROYECTADO NO 20
CL LITUANIA
CL MALTA
CL POLONIA
CL PATERNA
CL MISLATA
CL MELIANA
CL PUCOL
CL ACEQUIA RASCANYA
CL ACEQUIA MISLATA
CL ACEQUIA FATAMAR
CL ACEQUIA DE ROBELLA
CL ACEQUIA DE QUART
CL JAUME I
CR. BENETUSER
CL FUSTERS
CV-400
CV-480
Pascualeta
PZ IRLANDA
PZ SUECIA
PZ AUSTRIA
PZ GRECIA
PZ LUXEMBURGO
PZ ALEMANIA
PZ ITALIA
PZ HUNGRIA
PZ REINO UNIDO
PZ BELGICA
PZ DINAMARCA
PZ FRANCIA
PLAZA CERVANTES
PZ MAJOR
PZ VICENTE BLASCO IBAÑEZ
PZ SALVADOR ALLENDE
PZ 9 DE ABRIL
BARRANCO DE TORRENTE
SOLAPE CON HOJA 2
LEYENDA
TERMINO MUNICIPAL
X NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN SOLARES
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/6000
DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
PLANO 19.1 - LOCALIZACIÓN DE SOLARES Y NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO DISPONIBLES

SOLAPE CON HOJA 1

25

10

120

60

25

LEYENDA

- TERMINO MUNICIPAL
- X NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN SOLARES

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 19.2 - LOCALIZACIÓN DE SOLARES Y NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO DISPONIBLES
FECHA: ABRIL 2017	

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	
ABRIL 2017	1/6000	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL PLANO 20.1 - DISTRIBUCIÓN PLAZAS DE APARCAMIENTO P.M.R.

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

TERMINO MUNICIPAL

NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO P.M.R

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

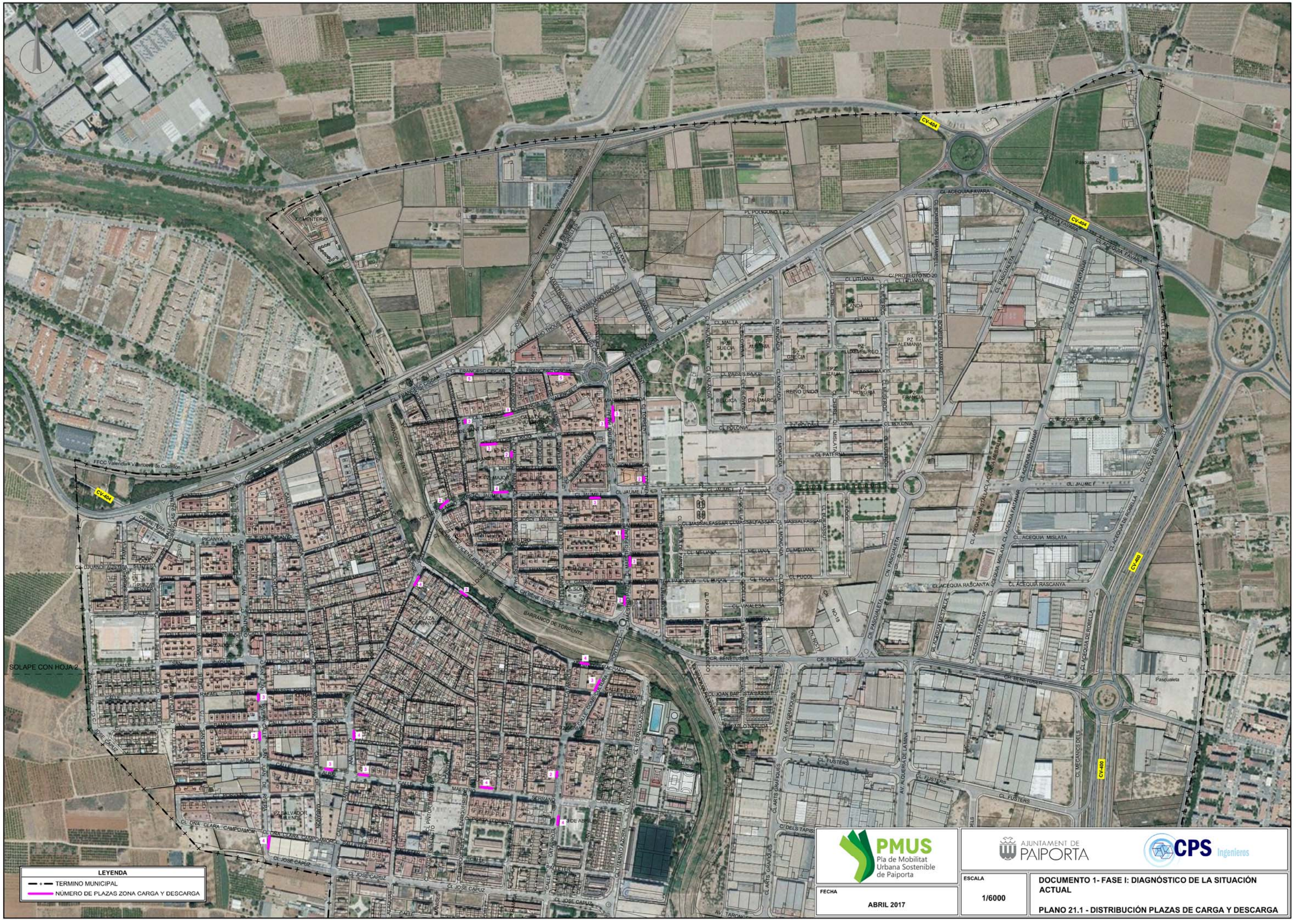
CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 20.2 - DISTRIBUCIÓN PLAZAS DE APARCAMIENTO P.M.R.



PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	
ABRIL 2017	1/6000	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL PLANO 21.1 - DISTRIBUCIÓN PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

TERMINO MUNICIPAL

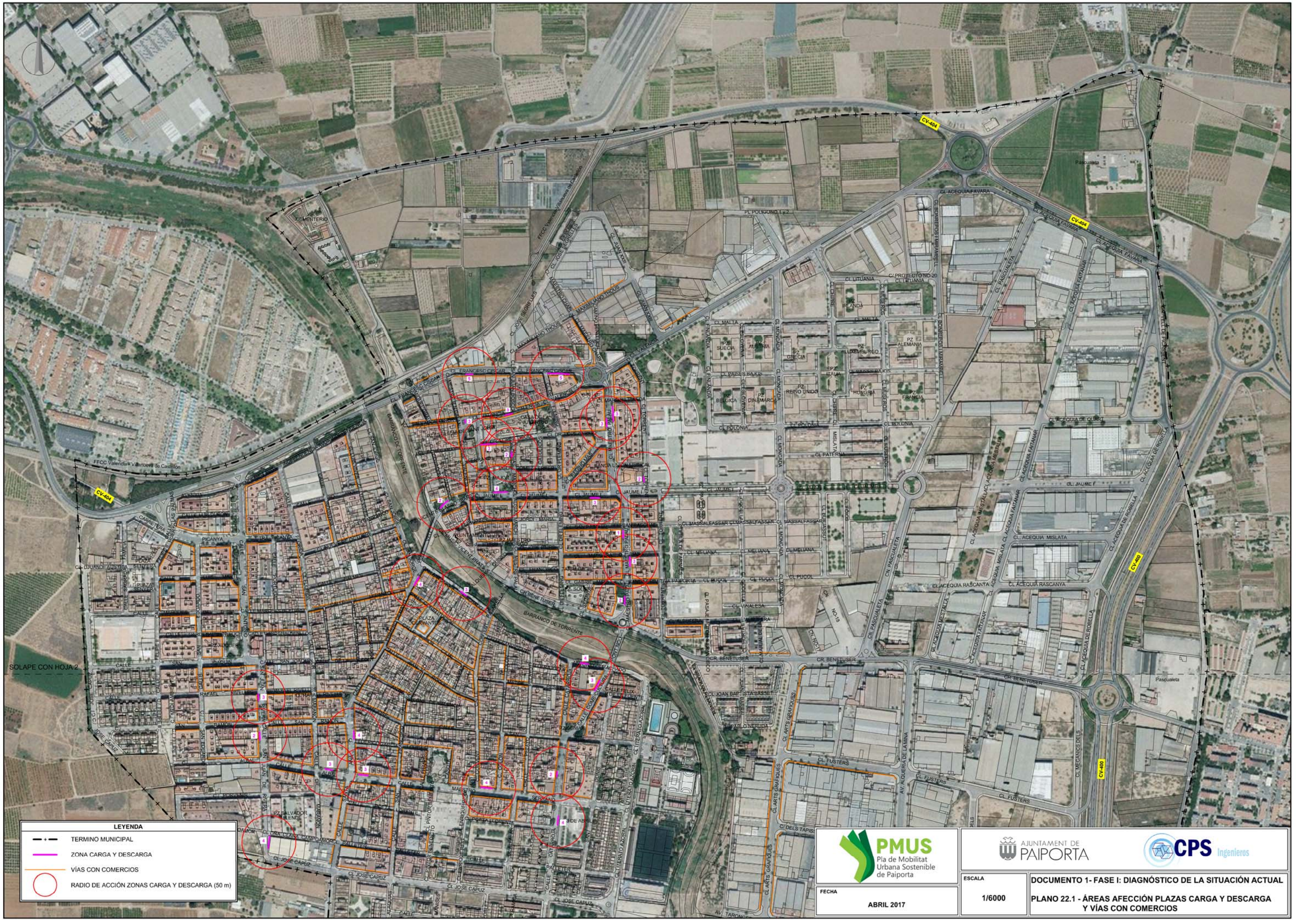
NÚMERO DE PLAZAS ZONA CARGA Y DESCARGA

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 21.2 - DISTRIBUCIÓN PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA
FECHA ABRIL 2017	



LEYENDA

- TERMINO MUNICIPAL
- ZONA CARGA Y DESCARGA
- VÍAS CON COMERCIOS
- RADIO DE ACCIÓN ZONAS CARGA Y DESCARGA (50 m)

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 22.1 - ÁREAS AFECCIÓN PLAZAS CARGA Y DESCARGA Y VÍAS CON COMERCIOS

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- TERMINO MUNICIPAL
- ZONA CARGA Y DESCARGA
- VÍAS CON COMERCIOS
- RADIO DE ACCIÓN ZONAS CARGA Y DESCARGA (50 m)

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

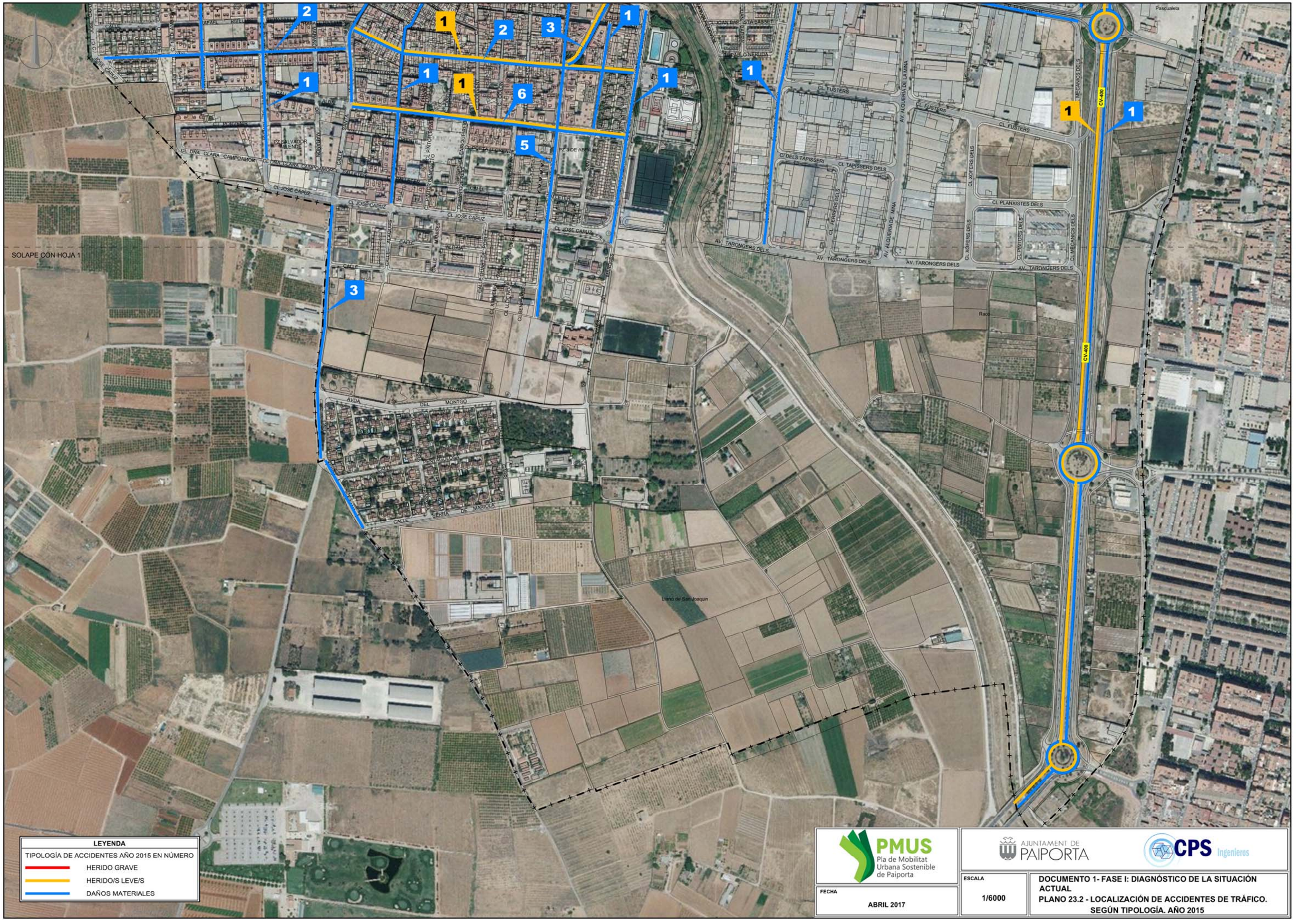
FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
ABRIL 2017	1/6000	PLANO 22.2 - ÁREAS AFECCIÓN PLAZAS CARGA Y DESCARGA Y VÍAS CON COMERCIOS

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	
ABRIL 2017	1/6000	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL PLANO 23.1 - LOCALIZACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO. SEGÚN TIPOLOGÍA. AÑO 2015

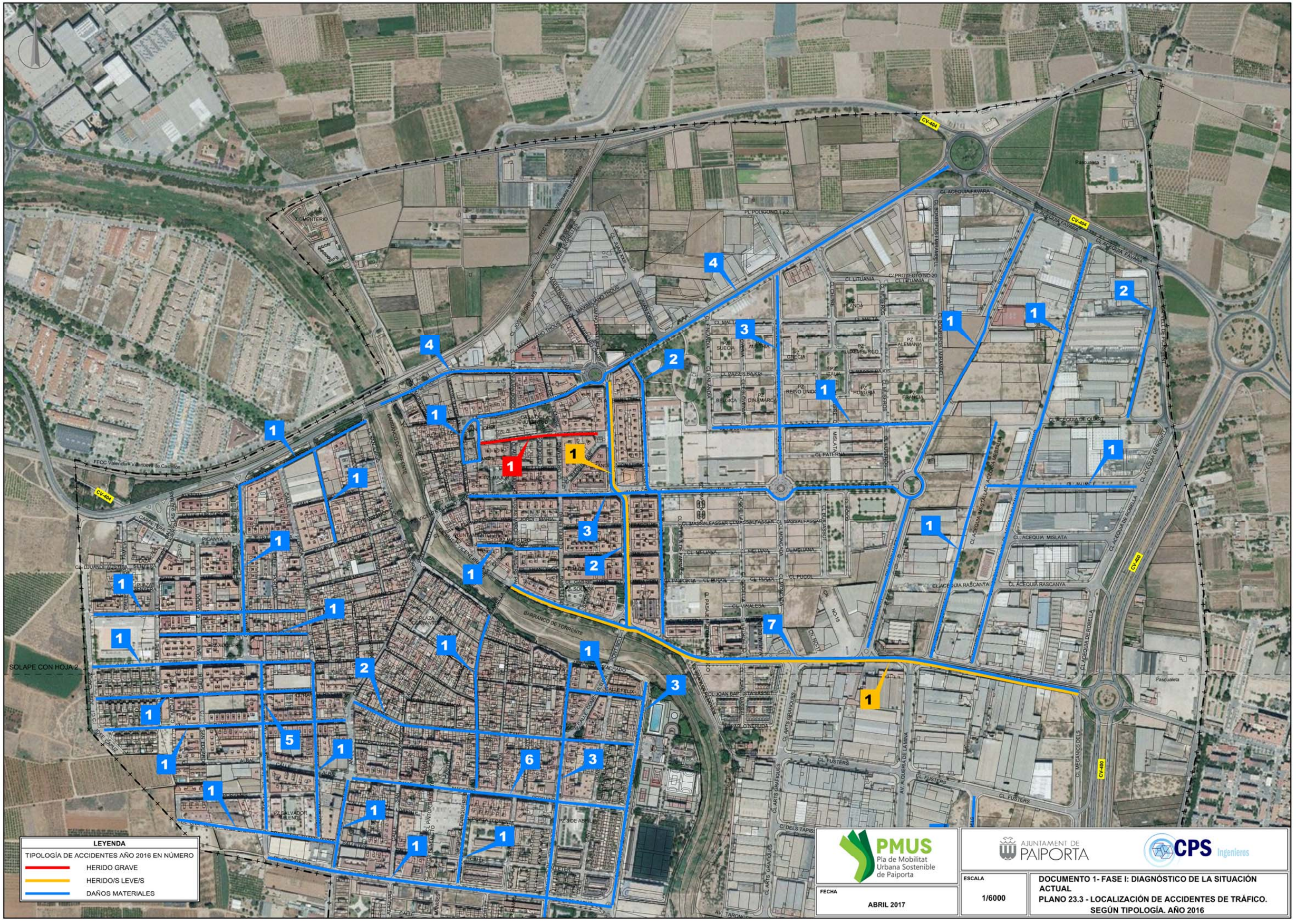


PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
1/6000	PLANO 23.2 - LOCALIZACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO. SEGÚN TIPOLOGÍA. AÑO 2015
FECHA	
ABRIL 2017	


LEYENDA
TIPOLOGÍA DE ACCIDENTES AÑO 2016 EN NÚMERO
HERIDO GRAVE
HERIDO/S LEVE/S
DAÑOS MATERIALES
SOLAPE CON HOJA 2
CV-404
CV-400
CEMENTERIO
FFCC Valencia - Vallanueva de Castellón
BARRANCO DE TORRENTE
CL ACEQUIA FAVARA
CL ACEQUIA DE QUART
CL ACEQUIA MISLATA
CL ACEQUIA RASCANYA
CL ACEQUIA DE ROBELLA
CL FUSTERS
AV. ALQUERIA DE LA MINA
PL POLIGONO 1 y 2
Pascualeta
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/6000
DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
PLANO 23.3 - LOCALIZACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO. SEGÚN TIPOLOGÍA. AÑO 2016

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 23.4 - LOCALIZACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO. SEGÚN TIPOLOGÍA. AÑO 2016

POLÍGONO INDUSTRIAL L'ESTACIÓ

POLÍGONO INDUSTRIAL LA PASQUALETA

POLÍGONO INDUSTRIAL ALQUERIA DE MINA

SOLAPE CON HOJA 2

LEYENDA

ZONA INDUSTRIAL

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 24.1 - DISTRIBUCIÓN DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES

POLÍGONO INDUSTRIAL
ALQUERIA DE MINA

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA
ZONA INDUSTRIAL

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
ABRIL 2017	1/6000	PLANO 24.2 - DISTRIBUCIÓN DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES

LEYENDA

CALLES CON COMERCIOS Y SERVICIOS

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	
ABRIL 2017	1/6000	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL PLANO 25.1 - CALLES CON COMERCIOS Y SERVICIOS

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

CALLES CON COMERCIOS Y SERVICIOS

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

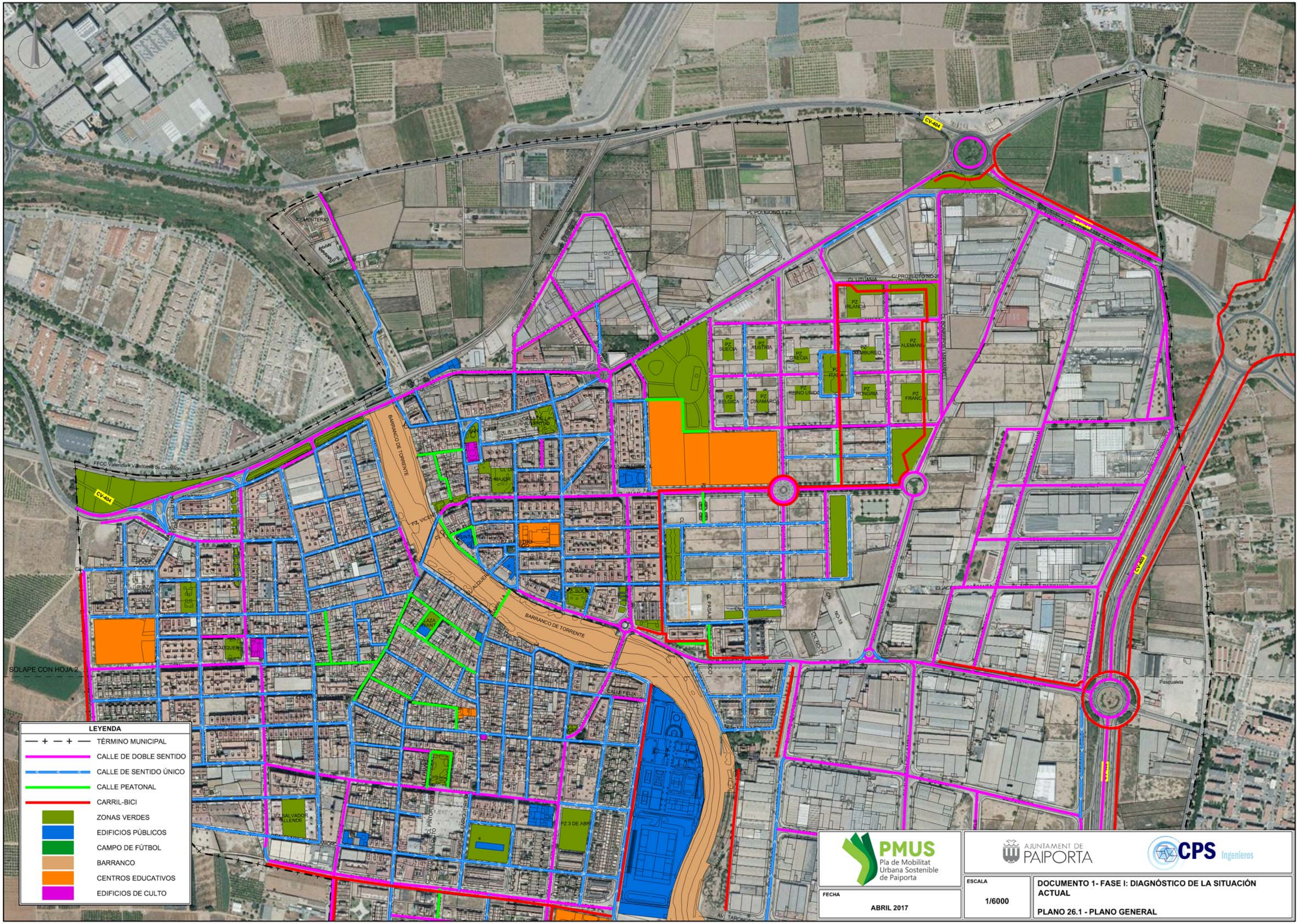
CPS Ingenieros

FECHA
ABRIL 2017

ESCALA
1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO 25.2 - CALLES CON COMERCIOS Y SERVICIOS


LEYENDA
TÉRMINO MUNICIPAL
CALLE DE DOBLE SENTIDO
CALLE DE SENTIDO ÚNICO
CALLE PEATONAL
CARRIL-BICI
ZONAS VERDES
EDIFICIOS PÚBLICOS
CAMPO DE FÚTBOL
BARRANCO
CENTROS EDUCATIVOS
EDIFICIOS DE CULTO
SOLAPE CON HOJA 2
CV-404
CV-404
BARRANCO DE TORRENTE
BARRANCO DE TORRENTE
FFCC Valencia - Villanueva de Castellón
CEMENTERIO
PZ IRLANDA
PZ SUECIA
PZ AUSTRIA
PZ GRECIA
PZ LUXEMBURGO
PZ ALEMANIA
PZ ITALIA
PZ BELGICA
PZ DINAMARCA
PZ REINO UNIDO
PZ HUNGRIA
PZ FRANCIA
PZ 3 DE ABRIL
PZ SALVADOR ALLENDE
Pascualeta
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/6000
DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
PLANO 26.1 - PLANO GENERAL

SOLAPE CON HOJA 1

PZ. SALVADOR ALLENDE

PZ 3 DE ABRIL

AV. TARONGERS DELS

CL. PLANXISTERIA DELS

CL. TAPISSERS DELS

CL. TENNIS DELS

CL. KOSSOS DELS

CL. PLANXISTERIA DELS

CL. TARONGERS DELS

CL. MANDARINES DELS

Pascualeta

Riera de San Joaquin

LEYENDA

- TÉRMINO MUNICIPAL
- CALLE DE DOBLE SENTIDO
- CALLE DE SENTIDO ÚNICO
- CALLE PEATONAL
- CARRIL-BICI
- ZONAS VERDES
- EDIFICIOS PÚBLICOS
- CAMPO DE FÚTBOL
- BARRANCO
- CENTROS EDUCATIVOS
- EDIFICIOS DE CULTO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
ABRIL 2017	1/6000	PLANO 26.2 - PLANO GENERAL

LEYENDA

- INFRAESTRUCTURA CICLISTA
- TRANSPORTE PRIVADO
- APARCAMIENTO
- INFRAESTRUCTURA PEATONAL
- ACCESIBILIDAD
- TRANSPORTE PÚBLICO
- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

SOLAPE CON HOJA 2

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

PLANO CC.0 - RECOPILACIÓN CONSULTA CIUDADANA

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- INFRAESTRUCTURA CICLISTA
- TRANSPORTE PRIVADO
- APARCAMIENTO
- INFRAESTRUCTURA PEATONAL
- ACCESIBILIDAD
- TRANSPORTE PÚBLICO
- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
ABRIL 2017	1/6000	PLANO CC.0 - RECOPILACIÓN CONSULTA CIUDADANA

INFRAESTRUCTURA CICLISTA
1. Falta de aparcamiento para bicis en metro
2. Mejora de la seguridad del carril bici en el paso a nivel de la estación metro (conexión Picanya)
3. Falta de conexión ciclista con el anillo Picanya-Paiporta (carácter general conexión exterior)
4. Mejorar la seguridad del aparcamiento bicis en metro
5. Mejora de la conexión ciclista con Picanya, así como con la red Valencia-Torrent-Benetússer (carácter general conexión exterior)
6. Implantación de ciclo-calles por la zona circundante
7. Dar continuidad al carril bici en el municipio hacia el noroeste
8. Posibilidad de recuperación del sistema de alquiler público de bicicletas (carácter general en núcleo urbano)
9. Implantación de carril bici
10. Dar continuidad al carril bici en la urbanización "Los Pitufos"
11. Instalación de aparca bicis en los colegios de l'Horta y Jaume I
12. Existencia de carril bici compartido con la acera (la acera es bastante ancha…no se entiende el problema)
13. Red de carril bici inexistente en la Ctra. Benetússer
14. Implantar carril bici para el acceso a Benetússer
15. Implantar carril bici de interconexión entre Picanya-Paiporta-Benetússer
16. Continuación del carril bici para que conecte con Benetússer, Catarroja…
17. Conexión interna de todo el municipio e intermunicipal
18. Señalización compartida en carril bici (ciclista-peatón) en tramos donde sea estrictamente necesario
19. Realizar jornadas de educación vial para todos los usuarios
1
2
3
4
5
6
7
8
12
13
14
15
16
17
18
19
CV-404
CV-400
CEMENTERIO
Pascualeta
FFCC Valencia - Villanueva de Castellón
BARRANCO DE TORRENTE
CR. BENETUSER
CL JAUME I
CL ACEQUIA FAVARA
SOLAPE CON HOJA 2
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/6000
DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN
PLANO CC.1 - INDICACIONES SOBRE INFRAESTRUCTURA CICLISTA

SOLAPE CON HOJA 1

INFRAESTRUCTURA CICLISTA

1. Falta de aparcamiento para bicis en metro
2. Mejora de la seguridad del carril bici en el paso a nivel de la estación metro (conexión Picanya)
3. Falta de conexión ciclista con el anillo Picanya-Paiporta *(carácter general conexión exterior)*
4. Mejorar la seguridad del aparcamiento bicis en metro
5. Mejora de la conexión ciclista con Picanya, así como con la red Valencia-Torrent-Benetússer *(carácter general conexión exterior)*
6. Implantación de ciclo-calles por la zona circundante
7. Dar continuidad al carril bici en el municipio hacia el noroeste
8. Posibilidad de recuperación del sistema de alquiler público de bicicletas *(carácter general en núcleo urbano)*
9. Implantación de carril bici
10. Dar continuidad al carril bici en la urbanización "Los Pitufos"
11. Instalación de aparca bicis en los colegios de l'Horta y Jaume I
12. Existencia de carril bici compartido con la acera (*la acera es bastante ancha…no se entiende el problema*)
13. Red de carril bici inexistente en la Ctra. Benetússer
14. Implantar carril bici para el acceso a Benetússer
15. Implantar carril bici de interconexión entre Picanya-Paiporta-Benetússer
16. Continuación del carril bici para que conecte con Benetússer, Catarroja…
17. Conexión interna de todo el municipio e intermunicipal
18. Señalización compartida en carril bici (ciclista-peatón) en tramos donde sea estrictamente necesario
19. Realizar jornadas de educación vial para todos los usuarios

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN
ABRIL 2017	1/6000	PLANO CC.1 - INDICACIONES SOBRE INFRAESTRUCTURA CICLISTA

TRANSPORTE PRIVADO

1. Limitar el acceso del vehículo privado al centro; impedir los itinerarios de conveniencia
2. Pavimentación de la prolongación Catarroja-Montgó
3. Mejorar el acceso a “El Palleter” o acondicionar el solar para acceder al campo
4. Mejorar la conexión de la Carretera Santa Anna con la CV33
5. Acondicionamiento de la Carretera de Albal
6. Instalación le una miniglorieta en la intersección Mestre Palau - Jaume I
7. Fomentar uso de vehículos eléctricos/híbridos instalando puntos de recarga

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta	AJUNTAMENT DE PAIPORTA	CPS Ingenieros
FECHA ABRIL 2017	ESCALA 1/6000	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN PLANO CC.2 - INDICACIONES SOBRE TRANSPORTE PRIVADO

SOLAPE CON HOJA 1

TRANSPORTE PRIVADO

1. Limitar el acceso del vehículo privado al centro; impedir los itinerarios de conveniencia
2. Pavimentación de la prolongación Catarroja-Montgó
3. Mejorar el acceso a "El Palleter" o acondicionar el solar para acceder al campo
4. Mejorar la conexión de la Carretera Santa Anna con la CV33
5. Acondicionamiento de la Carretera de Albal
6. Instalación le una miniglorieta en la Intersección Mestre Palau - Jaume I
7. Fomentar uso de vehículos eléctricos/híbridos Instalando puntos de recarga

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

PLANO CC.2 - INDICACIONES SOBRE TRANSPORTE PRIVADO

APARCAMIENTO

1. Priorizar el aparcamiento para los usuarios del metro
2. Falta de aparcamiento en la zona circundante al metro
3. Implantación de aparcamientos de disuasión en la zona del metro
4. Ampliación del parking del metro y limitarlo exclusivamente a parking público en las horas laborables
5. Se producen estacionamientos en doble fila con frecuencia
6. Falta de plazas de aparcamiento en el mercado y alrededores
7. Se produce el aparcamiento de vehículos sobre los pasos de peatones en esta zona
8. Retirar los vehículos particulares abandonados en la zona
9. Falta de aparcamiento en la zona del colegio Rosa Serrano
10. Falta de aparcamiento en la zona del auditorio
11. Regular aparcamiento en solares alrededor del municipio y en centros atractores
12. Controlar estacionamiento ilegal (entre árboles) en carrer Joaquim Renovell
13. Impedir estacionamiento ilegal sobre el paso de peatones en giro a derechas desde carrer Sant Eduard hacia carrer Marqués del Túria, esta acción penaliza el correcto movimiento
14. Mejorar el espacio para evitar que los vehículos aparquen en la zona ajardinada
15. Reducir velocidad en la calle principal para la seguridad de la salida de las plazas de aparcamiento existentes

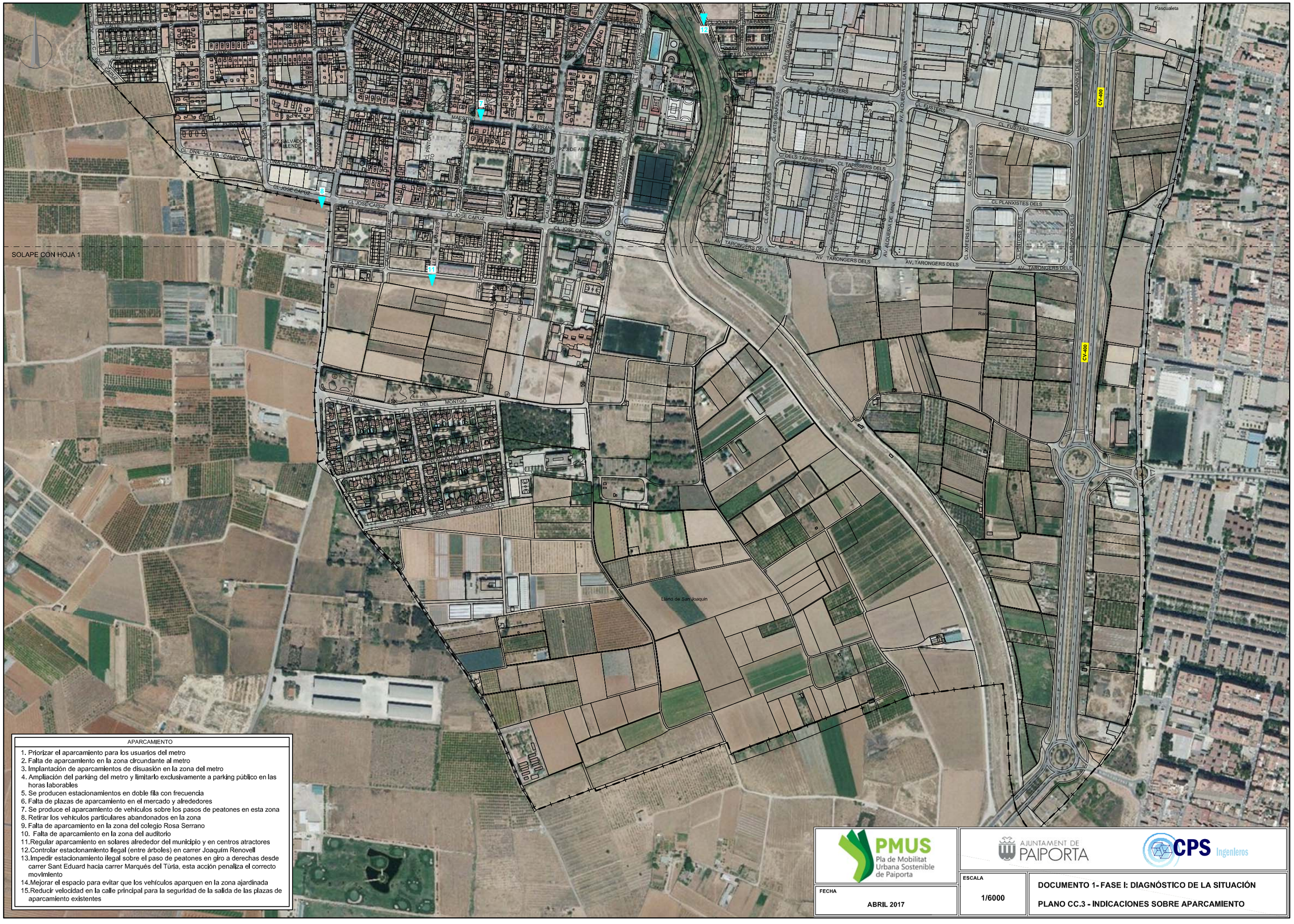
SOLAPE CON HOJA 2

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN
ABRIL 2017	1/6000	PLANO CC.3 - INDICACIONES SOBRE APARCAMIENTO



APARCAMIENTO

1. Priorizar el aparcamiento para los usuarios del metro
2. Falta de aparcamiento en la zona circundante al metro
3. Implantación de aparcamientos de disuasión en la zona del metro
4. Ampliación del parking del metro y limitarlo exclusivamente a parking público en las horas laborables
5. Se producen estacionamientos en doble fila con frecuencia
6. Falta de plazas de aparcamiento en el mercado y alrededores
7. Se produce el aparcamiento de vehículos sobre los pasos de peatones en esta zona
8. Retirar los vehículos particulares abandonados en la zona
9. Falta de aparcamiento en la zona del colegio Rosa Serrano
10. Falta de aparcamiento en la zona del auditorio
11. Regular aparcamiento en solares alrededor del municipio y en centros atractores
12. Controlar estacionamiento ilegal (entre árboles) en carrer Joaquím Renovell
13. Impedir estacionamiento ilegal sobre el paso de peatones en giro a derechas desde carrer Sant Eduard hacia carrer Marqués del Túria, esta acción penaliza el correcto movimiento
14. Mejorar el espacio para evitar que los vehículos aparquen en la zona ajardinada
15. Reducir velocidad en la calle principal para la seguridad de la salida de las plazas de aparcamiento existentes

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

PLANO CC.3 - INDICACIONES SOBRE APARCAMIENTO

INFRAESTRUCTURA PEATONAL

1. Mejorar seguridad paso a nivel estación metro (andén sentido Torrent)
2. Ausencia de infraestructura peatonal alrededores colegio Lluis Vives
3. Peatonalización completa carrer 1er de Malg
4. Eliminar maceteros carrer 1er de Maig
5. Mejorar seguridad carrer 1er de Maig
6. Retirar bolardos en carrer Sant Josep (zona CC La Inmaculada)
7. Continuación itinerario peatonal desde carrer 1er de Malg hacia carrer Santa Ana
8. Ampliar anchura aceras zona carrer Federico García Lorca
9. Ampliar anchura aceras zona carrer Sant Ramón
10. Ampliar anchura aceras zona plaça 3 de abril
11. Ampliar anchura aceras Camí Vinyes del Marqués (zona campo de fútbol Palleter)
12. Prolongar acera desde "Pinada" avinguda de Montgó hasta el colegio Jaume I, que no termine en el solar
13. Mejorar rampas de acceso aceras en avinguda de Montgó
14. Modificar la ubicación de las farolas del carrer Torrente para que no molesten a los peatones en la acera
15. Ampliar anchura acera Camí Vinyes del Marqués y cortar más tiempo la circulación a los vehículos durante las horas de entrada y salida de los colegios del sur
16. Mayor concreción sobre restricciones de uso y horarios en carrer 1er de Maig y ampliación zonas peatonales
17. Crear un "paseo comercial" que conecte los ejes comerciales principales haciéndolo más accesible (carrers Mestre Palau, Jaume I, 1er de Malg, Mestre Serrano, Catarroja i Colombicultura)
18. Ampliar anchura aceras en zonas comerciales
19. Peatonalización progresiva en calles estrechas del centro

SOLAPE CON HOJA 2

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

PLANO CC.4 - INDICACIONES SOBRE INFRAESTRUCTURA PEATONAL

SOLAPE CON HOJA 1

INFRAESTRUCTURA PEATONAL

1. Mejorar seguridad paso a nivel estación metro (andén sentido Torrent)
2. Ausencia de infraestructura peatonal alrededores colegio Lluis Vives
3. Peatonalización completa carrer 1er de Maig
4. Eliminar maceteros carrer 1er de Maig
5. Mejorar seguridad carrer 1er de Maig
6. Retirar bolardos en carrer Sant Josep (zona CC La Inmaculada)
7. Continuación itinerario peatonal desde carrer 1er de Maig hacia carrer Santa Ana
8. Ampliar anchura aceras zona carrer Federico García Lorca
9. Ampliar anchura aceras zona carrer Sant Ramón
10. Ampliar anchura aceras zona plaça 3 de abril
11. Ampliar anchura aceras Camí Vinyes del Marqués (zona campo de fútbol Palleter)
12. Prolongar acera desde "Pinada" avinguda de Montgó hasta el colegio Jaume I, que no termine en el solar
13. Mejorar rampas de acceso aceras en avinguda de Montgó
14. Modificar la ubicación de las farolas del carrer Torrente para que no molesten a los peatones en la acera
15. Ampliar anchura acera Camí Vinyes del Marqués y cortar más tiempo la circulación a los vehículos durante las horas de entrada y salida de los colegios del sur
16. Mayor concreción sobre restricciones de uso y horarios en carrer 1er de Maig y ampliación zonas peatonales
17. Crear un "paseo comercial" que conecte los ejes comerciales principales haciéndolo más accesible (carrers Mestre Palau, Jaume I, 1er de Maig, Mestre Serrano, Catarroja i Colombicultura)
18. Ampliar anchura aceras en zonas comerciales
19. Peatonalización progresiva en calles estrechas del centro

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

PLANO CC.4 - INDICACIONES SOBRE INFRAESTRUCTURA PEATONAL

ACCESIBILIDAD

1. Mejorar acceso peatonal al metro
2. Mejorar accesos a las aceras conexión metro-cementeri vell
3. Modificar intersección de tipo no semaforizada a tipo glorieta
4. Cambiar el acceso al colegio Lluís Vives del carrer Sant Joaquim al carrer Marqués del Túria
5. Mejorar visibilidad pasos de peatones en intersección Mestre Serrano-Sant Francesc
6. Carretera d´Albal: sección insuficiente y en malas condiciones
7. Mejorar accesibilidad aceras rebajando bordillos, etc...
8. Mejorar accesibilidad a la estación de metro
9. Mejorar accesibilidad aceras unificando criterios de anchura, rampas, acceso, etc...
10. Conexión sur de la población con polígonos industriales
11. Conexión norte de la población con polígonos Industriales
12. Conexión eje norte-sur en polígonos industriales
13. Cambio del tipo de estacionamiento (revertir aparcamiento en batería) para mejorar el paso de vehículos pesados
14. Ampliación de la vía para mejorar el paso de vehículos y otros modos

SOLAPE CON HOJA 2

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN
ABRIL 2017	1/6000	PLANO CC.5 - ACCESIBILIDAD

SOLAPE CON HOJA 1

ACCESIBILIDAD
1. Mejorar acceso peatonal al metro
2. Mejorar accesos a las aceras conexión metro-cementeri vell
3. Modificar intersección de tipo no semaforizada a tipo glorieta
4. Cambiar el acceso al colegio Lluís Vives del carrer Sant Joaquim al carrer Marqués del Túria
5. Mejorar visibilidad pasos de peatones en intersección Mestre Serrano-Sant Francesc
6. Carretera d'Albal: sección insuficiente y en malas condiciones
7. Mejorar accesibilidad aceras rebajando bordillos, etc...
8. Mejorar accesibilidad a la estación de metro
9. Mejorar accesibilidad aceras unificando criterios de anchura, rampas, acceso, etc...
10. Conexión sur de la población con polígonos industriales
11. Conexión norte de la población con polígonos industriales
12. Conexión eje norte-sur en polígonos industriales
13. Cambio del tipo de estacionamiento (revertir aparcamiento en batería) para mejorar el paso de vehículos pesados
14. Ampliación de la vía para mejorar el paso de vehículos y otros modos

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ABRIL 2017
ESCALA	1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

PLANO CC.5 - ACCESIBILIDAD

TRANSPORTE PÚBLICO

1. Reducir precios viajes metro
2. Ampliar horario nocturno y fin de semana
3. Estudio implantación autobús comarcal. Prioridad conexión con Benetússer, Catarroja , Albal y Alfafar
4. Estudio implantación autobús comarcal
5. Estudio implantación autobús comarcal
6. Implantar autobús urbano/interurbano que conecte el municipio con Benetússer, Albal i Catarroja

SOLAPE CON HOJA 2

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN
ABRIL 2017	1/6000	PLANO CC.6 - INDICACIONES SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO

SOLAPE CON HOJA 1

TRANSPORTE PÚBLICO

1. Reducir precios viajes metro
2. Ampliar horario nocturno y fin de semana
3. Estudio implantación autobús comarcal. Prioridad conexión con Benetússer, Catarroja , Albal y Alfafar
4. Estudio Implantación autobús comarcal
5. Estudio implantación autobús comarcal
6. Implantar autobús urbano/Interurbano que conecte el municipio con Benetússer, Albal i Catarroja

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

PLANO CC.6 - INDICACIONES SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

1. Controlar paradas en doble fila en carrer Jaume I (zona bancos)
2. Controlar paradas zonas de carga y descarga en carrer Jaume I
3. Carga y descarga en zona Mercat Municipal
4. Prohibir acceso vehículos privados en horario entrada y salida colegio Jaume I, desde la avinguda Montgó al Camí Vinyes del Marqués
5. Mejorar la equivalencia de zonas con comercios con plazas de carga y descarga
6. Sancionar usuarios que no respetan las normas de carga y descarga
7. Conexión con Francesc Ciscar para salida de vehículos pesados del polígono
8. Terminar la calle José Segrelles para mejorar los accesos de vehículos pesados
9. Adaptar el camino para los vehículos pesados
10. Adaptar el camino para salida de vehículos pesados

SOLAPE CON HOJA 2

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

PLANO CC.7 - INDICACIONES SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

SOLAPE CON HOJA 1

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

1. Controlar paradas en doble fila en carrer Jaume I (zona bancos)
2. Controlar paradas zonas de carga y descarga en carrer Jaume I
3. Carga y descarga en zona Mercat Municipal
4. Prohibir acceso vehículos privados en horario entrada y salida colegio Jaume I, desde la avinguda Montgó al Camí Vinyes del Marqués
5. Mejorar la equivalencia de zonas con comercios con plazas de carga y descarga
6. Sancionar usuarios que no respetan las normas de carga y descarga
7. Conexión con Francesc Ciscar para salida de vehículos pesados del polígono
8. Terminar la calle José Segrelles para mejorar los accesos de vehículos pesados
9. Adaptar el camino para los vehículos pesados
10. Adaptar el camino para salida de vehículos pesados

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE I: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

PLANO CC.7 - INDICACIONES SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

PMUS

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

FASE II

PROGRAMA DE ACTUACIONES

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

II 1. INTRODUCCIÓN

El análisis del diagnóstico de la fase anterior, ha proporcionado la visión sobre la situación actual del municipio en cuanto a su movilidad. En el siguiente documento, se pretende enumerar cada uno de los problemas que se han detectado para ofrecer soluciones, así como aprovechar las potencialidades que se encuentren en el municipio para, finalmente, presentar un programa completo de actuaciones plasmando todas las unidades que se han planificado dentro de este PMUS mediante la elaboración de unas fichas esquemáticas y visuales para cada propuesta de actuación concreta.

TIPO DE ACTUACIÓN:	GRUPO AL QUE PERTENECE
Código actuación	**Título de la actuación**
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA	• Contenido de la actuación. • Objetivos. • Finalidad. • Modo de aplicación. • Puntos donde ejecutar la propuesta. • Ejemplos. • Otros.
Tiempo de implantación:	Corto/Medio/Largo plazo
Coste de la medida:	Bajo/Medio/Alto
Importancia:	Baja/Media/Alta
Indicadores de seguimiento:	Indicadores asociados
Agentes implicados:	Asociaciones, grupos, organismos...

Respecto al **tiempo de implantación** se expresa el período necesario para estudiar y ejecutar la actuación hasta su puesta a punto (corto plazo asociado a 2 años, medio plazo a 4 años y largo plazo en 10 años).

El **coste de la medida** se expresa teniendo en cuenta el siguiente rango de presupuesto estimado para cada actuación:

- Bajo: < 50.000 €
- Medio: 50.000 € - 200.000 €
- Alto: > 200.000 €

La **importancia** de cada medida se define teniendo en cuenta la comparación con otras medidas y el grado de prioridad en las necesidades de movilidad del municipio.

Los **indicadores de seguimiento** son los asociados a cada medida para el estudio de su evolución y el cumplimiento de los objetivos. Éstos se definen en la Fase III del PMUS.

Los **agentes implicados** son aquellas entidades que intervienen durante el proceso de implantación de cada actuación (Ajuntament de Paiporta, Policía Local, asociaciones de vecinos, etc.).

Cada ficha constará de:

- La propia ficha en formato de una página con la información más importante e imágenes ilustrativas.
- Anexo: información explicativa más específica de la actuación en cuestión.

Finalmente se adjunta un cronograma donde se plasman las actuaciones según su duración en el tiempo, así como el momento idóneo de implantar, en el caso de que sea necesario realizar una acción previa a otras.

II 2. PROBLEMÁTICA Y POTENCIALIDADES

Los objetivos que se persiguen conseguir a través de este PMUS se han ido definiendo a lo largo de todo el estudio previo. En este apartado se recopila toda la información que concierne a los problemas identificados y a los que se les tendrá que dar una solución. De forma paralela se conocen las potencialidades que dispone el municipio. De ellas se deben extraer todas las aptitudes inherentes a dichas potencialidades, de tal manera que puedan transformarse en ventajas para que puedan transformar el sistema de movilidad actual en un sistema moderno que respete el medio ambiente, reduzca costes y emisiones, así como promueva unos hábitos saludables para todos los implicados.

Los problemas que se han ido detectando en fases anteriores son los siguientes:

- Elevado número de desplazamientos de vehículos a motor.
- Escasa infraestructura ciclista.
- Falta de permeabilidad segura en calles principales (presencia de intersecciones con giros a izquierdas).
- Limitada oferta de transporte público.
- Permisividad disciplinaria al vehículo privado.
- Dependencia de municipios próximos (trabajo, ocio, compras...).
- Límites a la movilidad marcados por infraestructuras (CV-400, Metrovalencia...).
- Espacio secundario para el peatón.
- Puntos intermedios del municipio sin urbanizar/pendientes de ejecución.
- Situación económica general debilitada.
- Disposición casi nula de aparcamientos importantes fuera del núcleo más consolidado.
- Plazas de aparcamiento para motocicletas anecdótico.
- Aparcabicis escasos.
- Plazas de aparcamiento para carga y descarga y de PMR poco homogeneizado.
- Plazas de estacionamiento con poco índice de rotación.
- Calles 30 sin estructura propia.
- Relación con municipios anexos compleja y poco explotada con medios no motorizados.
- Itinerarios peatonales y ciclistas penalizados o con poca permeabilidad.
- Señalización incoherente, no homogénea.
- Un solo nodo multimodal muy limitado.
- Gran número de vehículos estacionados en todo el municipio.
- Zonas peatonales con necesidades de mantenimiento en seguridad y limpieza.
- Gran barrera natural (barranco) que divide todo el municipio.
- Reparto viario a favor del vehículo privado en detrimento del resto de modos de transporte.

Las potencialidades existentes en el ámbito actual son:

- Demanda de modos alternativos al desplazamiento motorizado.
- Presencia de transporte masivo de pasajeros (metro) al centro de poblaciones cercanas.
- Población joven.
- Participación activa en el proceso de ejecución del PMUS.
- Contexto social implicado en la necesidad de cambios en los desplazamientos.
- Existencia de colectivos preocupados por la seguridad y la salud en la movilidad (escolar, laboral...).
- Espacios disponibles para implantar aparcamientos disuasorios.
- Municipio de trazado plano sin pendientes.
- Clima excelente para los modos de transporte no contaminantes.
- Precio del combustible elevado.
- Concienciación de la polución emitida por el tráfico a motor.
- Municipios muy próximos con facilidad de conexión.
- Integración del futuro anillo verde de la provincia con el municipio.
- Accidentalidad reducida.
- Buena aceptación de las implantaciones de calles con prioridad invertida (peatonal).
- Centro poblacional con una potencial amabilidad urbanística.
- Estabilización del parque de vehículos.
- Presencia de caminos con conexión a los municipios próximos.

Con todo ello, y tras un análisis centrado en la realidad de Paiporta, el presente documento presenta una serie de actuaciones para adaptar el sistema de movilidad actual a un sistema coherente con la tendencia social y de percepción de la movilidad urbana en la que nos encontramos actualmente, con el fin de convertir a Paiporta en un referente donde se prioricen aquellas acciones que mejoren la movilidad de sus habitantes.

Las medidas que deben ser puestas en funcionamiento en el menor tiempo posible se han seleccionado a partir de las carencias y a las necesidades detectadas, mientras que se proponen otras acciones que se podrán implementar en un momento posterior, ya que son acciones de mejora de la situación actual, pero que no aportan nuevos servicios fundamentales al usuario, sino que mejoran o desarrollan servicios existentes o que se implantarán

II 3. PLAN Y DESARROLLO DE PROPUESTAS

II 3.1.MOVILIDAD PEATONAL

La incentivación de los desplazamientos a pie es una de las claves de las políticas de movilidad sostenible en las ciudades. En esta línea se propone la recuperación del espacio urbano para el peatón asociada a la movilidad no motorizada en general, favoreciendo sus desplazamientos con la recualificación del paisaje urbano y la clarificación de los itinerarios.

Los **objetivos generales** que se persiguen son los siguientes:
1. Aumentar el número de viajes realizados andando
2. Mejorar la calidad de los itinerarios peatonales
3. Establecer nuevas áreas estanciales con prioridad peatonal

De la **fase del diagnóstico** se destacan los siguientes datos más importantes respecto a la movilidad peatonal:

- El 86% de la población de Paiporta dispone de coche propio, lo cual genera un elevado número de desplazamientos en este modo, que se pretenden reducir.
- El 80% de los desplazamientos a los centros educativos se realizan a pie (por los estudiantes, padres y personal educativo), por lo que es imprescindible una buena infraestructura peatonal.
- El 86% de la población estaría completamente de acuerdo o con alguna condición respecto a la peatonalización de más calles en el centro.

Las propuestas más relevantes al respecto de la movilidad peatonal obtenidas en la **consulta ciudadana** son:

- Mejora de la seguridad en los caminos escolares
- Peatonalización de las calles con las aceras más estrechas

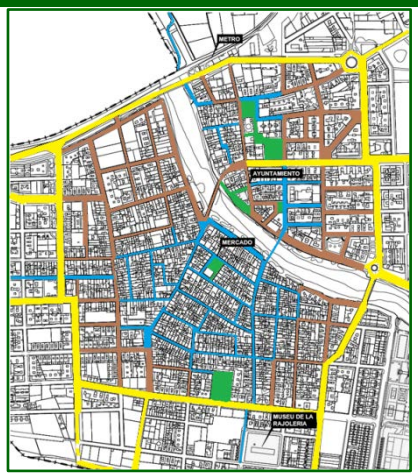
Con todo ello se considera que las propuestas de movilidad peatonal en el PMUS deben seguir el siguiente **plan de actuaciones**, presentado en las fichas mostradas a continuación:

1. Delimitación de zonas urbanas
2. Ampliación de las zonas de prioridad invertida
3. Homogeneización de las calles según el tipo de vía
4. Dotar de continuidad a los itinerarios peatonales
5. Señalización de los tiempos de duración en los itinerarios peatonales
6. Itinerarios escolares
7. Ampliación de las aceras insuficientes del municipio
8. Seguir una coherencia en la señalización de cada tipo de vía
9. Campaña de mantenimiento y renovación de la señalización horizontal y vertical
10. Unificación del modelo de placas del nombre de las calles
11. Definición en la normativa urbanística del municipio la tipología de bolardos a implantar
12. Eliminación del estacionamiento de los vehículos sobre aceras
13. Mejora y cuidado del estado de las aceras (iluminación, limpieza, etc.)

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.01	DELIMITACIÓN DE ZONAS URBANAS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Previo a la implantación de medidas físicas en los viales del municipio se debe realizar un estudio pormenorizado de las zonas en las que se divide el área de estudio con el fin de clasificar cada vía en una escala jerárquica. Para ello influye la ubicación del tramo viario, los volúmenes de tráfico, la velocidad de los vehículos, la anchura de la calle, el espacio destinado al peatón y al vehículo, etc.
Dentro de esta gran escala jerárquica existen dos grandes grupos, **las vías de "estar" y las vías de "pasar"**, en el cual en las primeras se destina un mayor espacio para los peatones, generando espacios que invitan al peatón a permanecer en él, mientras que el segundo grupo son aquellas calles por las que transitar hacia otro espacio.



Las vías de "estar" se clasifican en 3 grandes grupos con las siguientes características:

Zona peatonal	Zona prioridad peatonal	Zona 30
Velocidad a paso humano	Máxima 20 km/h	Máxima a 30 km/h
Para calles con sección de cualquier anchura.		Para calles con secciones a partir de 7 metros de anchura.
No permite estacionamiento en superficie.	No permite estacionamiento en superficie.	Si se delimita el espacio, está permitido estacionar.
Los ciclistas y peatones comparten el espacio. Solo pueden acceder vehículos de servicio especial.	Prioridad para ciclistas y peatones. Los vehículos que circulan por estas calles se dirigen a sus plazas privadas de aparcamiento.	No existen pasos de peatones (prioridad de peatones y ciclistas). Se segrega la vía ciclista del peatón y se potencia el doble sentido ciclista en calles de sentido único.

Las vías de "pasar" no contienen reglas específicas, se rigen por las normas básicas, en población la velocidad máxima es 50 km/h, salvo si se indica lo contrario. En el caso de Paiporta todo el municipio tiene una velocidad máxima de 30 km/h. Todas estas características de las vías conviene que se plasmen en una ordenanza donde se clarifiquen y normalicen.

La finalidad del PMUS es el aumento de la movilidad a través de modos sostenibles, por lo que se deben ampliar los espacios al peatón y aumentar la seguridad de todos los usuarios de las vías.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I03, I06, I46
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

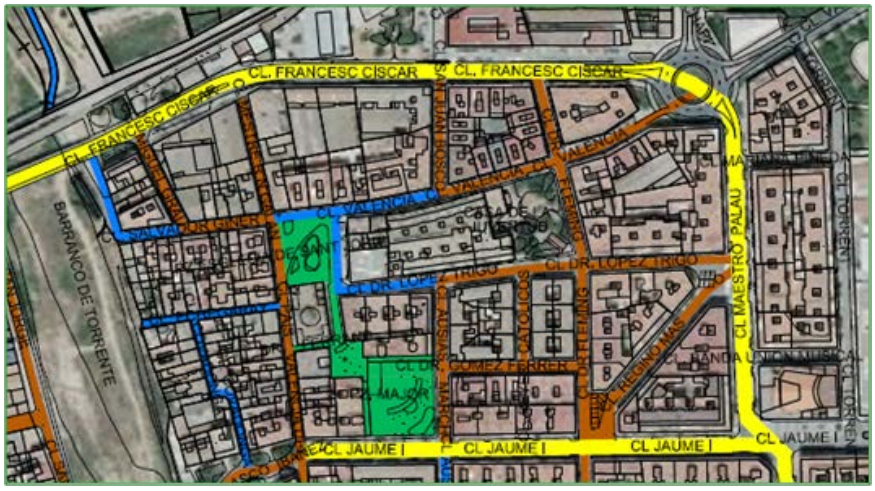
Anexo ficha 1.01

DELIMITACIÓN DE ZONAS URBANAS

Se pretende generar una zona amplia de uso prioritario de los modos peatonales y ciclistas. Como se observa en la imagen siguiente, se marcan en amarillo aquellas vías que deben funcionar como vías de mayor capacidad, por la que se distribuirán los movimientos vehiculares, generando un gran anillo central, rodeando el núcleo más consolidado, en el que se encuentran las vías con menores secciones.

Las vías que se encuentran en el interior deben adaptarse a las 3 categorías de prioridad invertidas definidas en la ficha.

Las vías de prioridad peatonal, deben disponer de un pavimento en calzada única, por lo que serán de este tipo cualquiera que no supere una sección de 7 metros de anchura, al no ser posible la instalación de aceras de 2 metros a ambos lados como recomienda la guía “Criterios de Movilidad (apartado de zonas peatonales) de la fundación RACC (Real Automóvil Club de Cataluña)”.



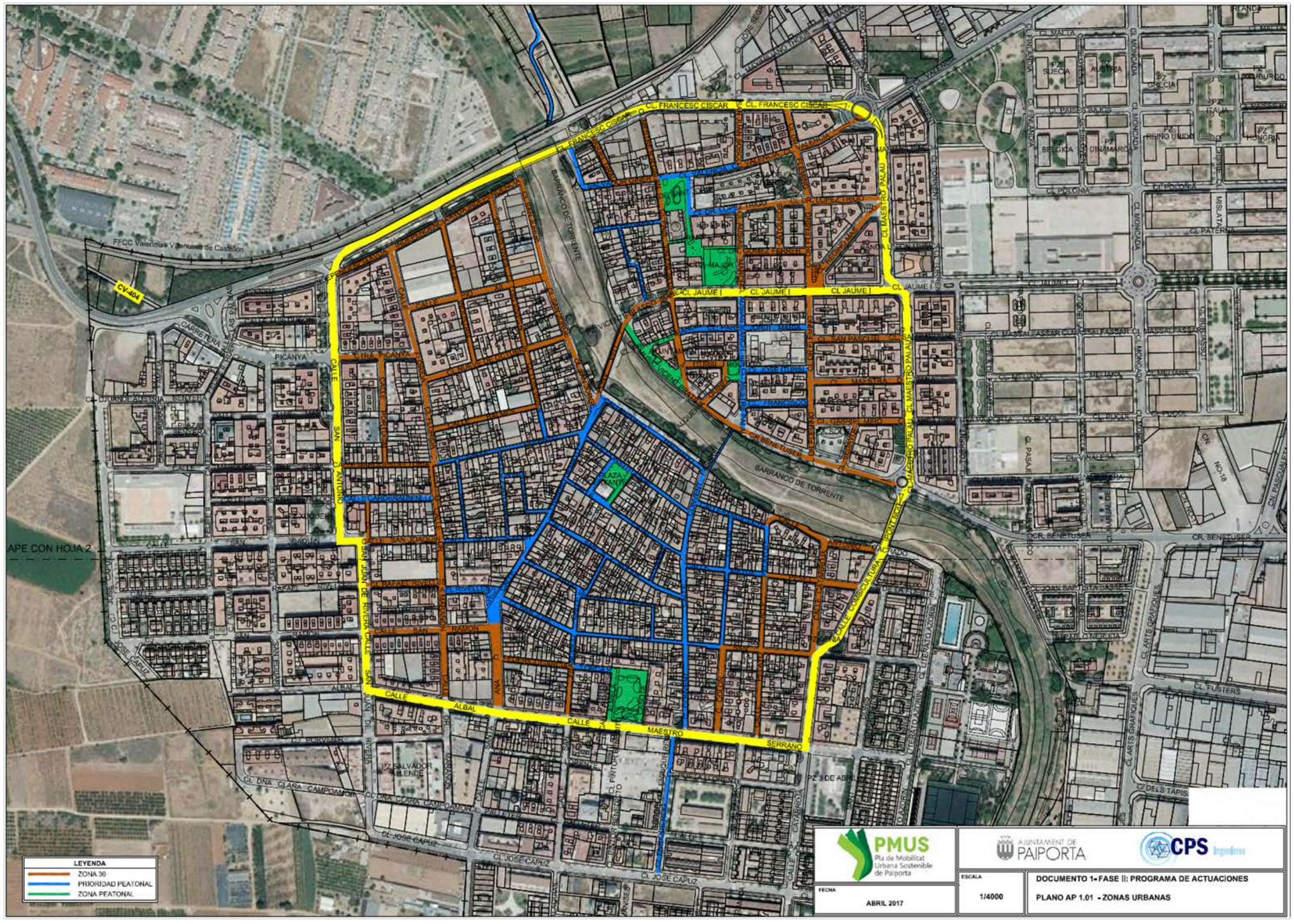
Dentro de la zona definida con calles de prioridad peatonal puede existir alguna calle aislada con ancho superior a 7 metros. En este caso, mantendremos esa calle con dicha tipología para dar una continuidad a esta sección con las calles adyacentes, para crear un entorno agradable y no un cambio continuo entre calles de plataforma única y calles con dos niveles entre calzada y acera.

Para completar los itinerarios peatonales que atraviesan la localidad se crean unos ejes de prioridad peatonal (desarrollados en fichas posteriores), de forma que se conecten los puntos con mayor demanda y se aprovechen las infraestructuras existentes como la pasarela peatonal sobre el barranco o se pueda llegar a la parada de Metrovalencia desde la mayor parte de puntos del municipio.

Una vez definido este conjunto de calles, se asigna zona 30 al resto de vías dentro del anillo de Paiporta, siempre con un único sentido de circulación, los cuales se tendrán que reordenar para priorizar los desplazamientos a pie. Según la norma francesa del "*Centre d’études sur les réseaux, les transports, l’urbanisme et les constructions publiques* (CERTU)" es conveniente permitir el paso ciclista en ambos sentidos en la zona 30 siempre que la calzada sea superior a 2,70 metros, por lo que en algunas calles de la zona 30 sería conveniente, que tras un análisis de la seguridad, se permita la circulación inversa en algunos puntos, como por ejemplo el Pont Vell (con sección de 4 metros) de forma que sea un recorrido más permeable.

Las plazas y pequeñas zonas del municipio se asignan a zonas peatonales puras en las que no se permite el paso de vehículos motorizados. La implantación de este tipo de vías carece de interés en un municipio con un gran número de secciones estrechas que no facilitan la integración de espacios para todos los modos de transporte. Además, de la existencia del barranco que actúa como un obstáculo a la movilidad y permeabilidad, hace necesario permitir los flujos en el resto de las vías de las que se disponen.

Ficha 1.01 Delimitación de las zonas urbanas:



TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.02	AMPLIACIÓN ZONAS PRIORIDAD INVERTIDA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Del resultado de las encuestas realizadas en la fase de toma de datos, se desprende que la mayor parte de la población (el 86%) está a favor de la ampliación de las zonas de prioridad invertida, por lo que se refuerza la idea de dedicar un mayor espacio al peatón. Tras la delimitación de las zonas urbanas se deberá redactar un plan por fases donde las acciones urbanísticas se planifiquen para ampliar la zona de prioridad invertida, a la par que se informa a los vecinos sobre quién tiene la prioridad en cada uno de los espacios, para que las personas puedan disfrutar de los nuevos espacios en todos los barrios del municipio.

Las fases se deberán implantar por áreas completas, con una planificación global para no interferir unas fases con otras y en el menor tiempo posible, dentro de cada área, para que no se perciban molestias para los ciudadanos o los comerciantes de las zonas afectadas.

Para el buen funcionamiento de estas medidas será necesaria una campaña de información por parte del Ayuntamiento, así como el control y seguimiento por parte de la Policía Local de Paiporta.

Tiempo de implantación:	Corto - Medio - Largo
Coste de la medida:	Medio - Alto
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I01, I02, I03
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

Anexo ficha 1.02

AMPLIACIÓN ZONAS PRIORIDAD INVERTIDA

Actualmente se cuenta con unas zonas peatonales puras en puntos concretos como en las inmediaciones del Ayuntamiento, en algunas plazas y ciertas calles que disponen únicamente de aceras. También se han implantado zonas de prioridad peatonal en el centro del municipio, con plataforma única para el paso de vehículos, ciclistas y peatones, y en algunas de estas se han instalado elementos de protección al peatón como vallas o maceteros evitando que los vehículos tomen velocidades superiores a las indicadas.

Se pretende que la implantación de nuevos espacios dedicados a los peatones sea progresiva y con la menor afección a los residentes, siguiendo con la demanda también expresada por los vecinos, por lo que se propone que la agregación de nuevas zonas de prioridad invertida, donde el peatón es el protagonista, se haga por bloques.

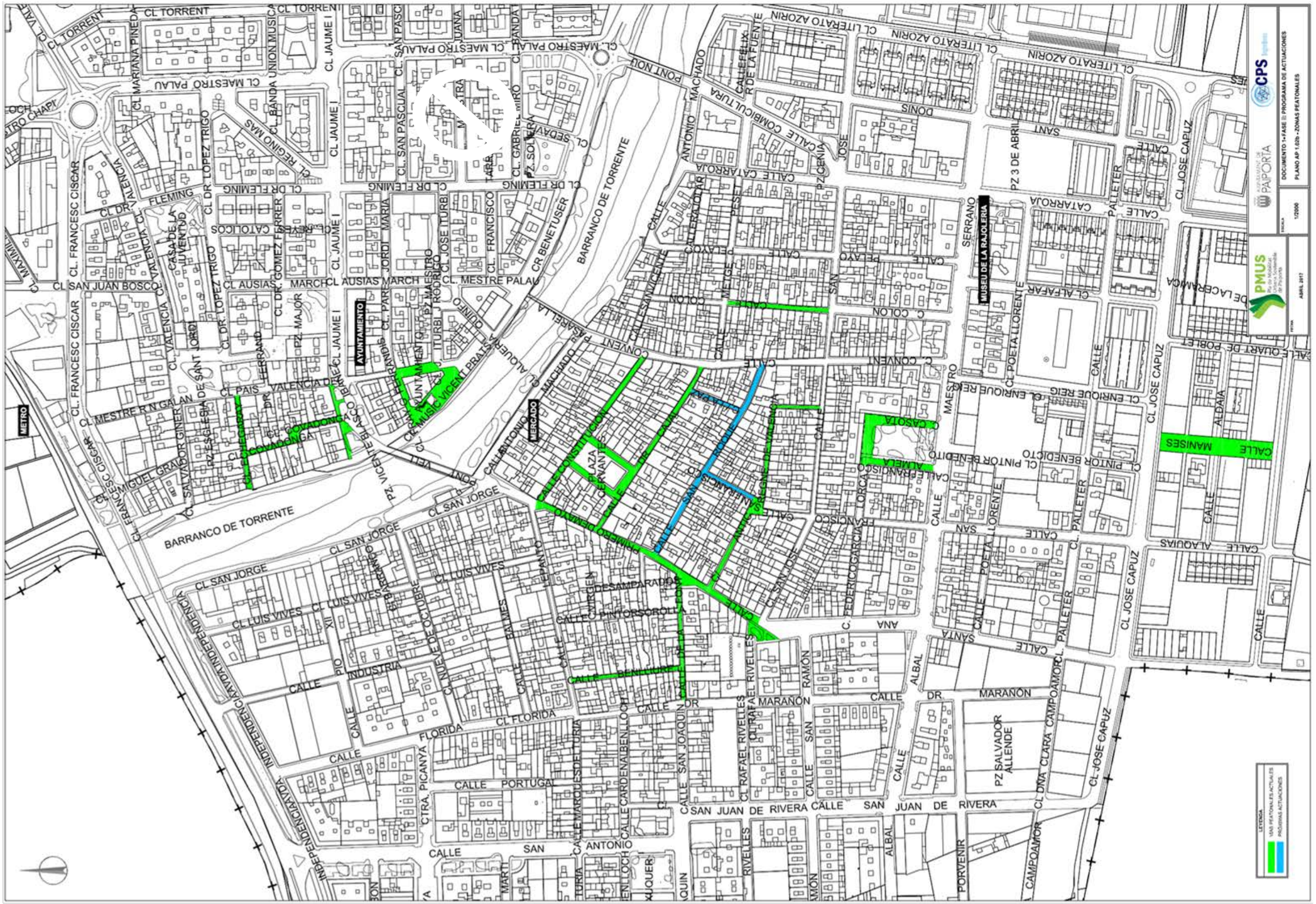
Para ello se han coloreado estas zonas en un grupo de planos donde se puede observar esta evolución.

El orden de implantación puede alterarse, siempre que se haga un estudio previo a la implantación en la que se compruebe que estas zonas no modifiquen o eliminen la movilidad en otros puntos, ya que es posible que al eliminar un movimiento por una calle, se quede aislada una zona de la trama viaria al no poder acceder por ninguna otra vía.

Para conocer estas zonas se muestran a continuación la serie de planos con la evolución.

Ficha 1.02 Estado Actual calles de prioridad invertida:

Ficha 1.02 Ampliación prevista de calles de prioridad invertida:



Ficha 1.02 Fase 1 propuesta para la delimitación de la zona de prioridad invertida:

Ficha 1.02 Fase 2 propuesta para la delimitación de la zona de prioridad invertida:

Ficha 1.02 Fase 3 propuesta para la delimitación de la zona de prioridad invertida:

Ficha 1.02 Fase 4 propuesta para la delimitación de la zona de prioridad invertida:

Ficha 1.02 Fase 5 propuesta para la delimitación de la zona de prioridad invertida:

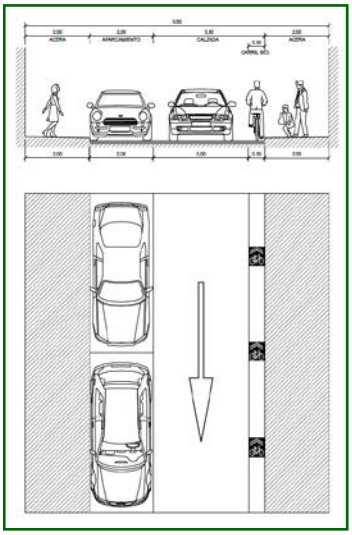
TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.03	HOMOGENEIZACIÓN POR TIPO DE VÍA

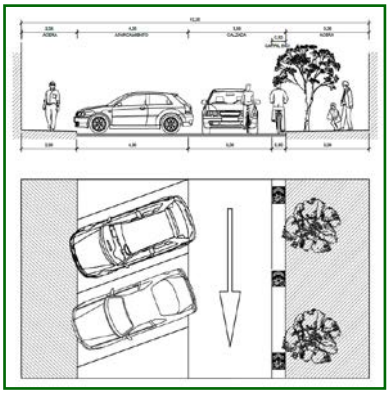
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Es conveniente establecer unos criterios urbanísticos relacionados con la movilidad:

- Se propone que aquellas calles con sección inferior a 7 metros, se realicen en una sola plataforma, sin estacionamiento, con una configuración de 2 metros de aceras a cada lado y una zona apta para el paso de vehículos de vecinos con 3 metros.
- En caso de disponer de una anchura de entre 7 y 9 metros, se puede mantener la misma configuración, ampliando las aceras en ambos lados, manteniendo una zona de 3 metros para el paso de vehículos a residentes.
- Si la anchura es superior a 9 metros, se puede desarrollar una urbanización en dos niveles, las aceras dispondrán de bordillo con 2 metros a cada lado de la calle, con una plataforma de 3 metros para vehículos y 2 metros para instalar una línea de aparcamientos. En este caso, los ciclistas deberán circular por la calzada, con anchura suficiente, y podrán circular en sentido inverso a la marcha, siendo necesario que este sentido esté debidamente señalizado.
- Si la vía se encuentra dentro de una zona 30, no se tendrán que instalar pasos de peatones, ya que se rigen por la norma de prioridad inversa.
- Las calles con anchuras mayores a 9 metros, se podrán configurar con diferentes secciones según la necesidad y su ubicación.
- Cada una de estas tipologías de calles tendrán que tener un urbanismo similar, para que el usuario sea consciente por dónde se encuentra y qué velocidad mantener.

Se muestran algunas configuraciones.





Estas configuraciones son las más seguras para los usuarios vulnerables y mantienen la libertad de paso necesaria por modo.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I07
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

Anexo ficha 1.03

HOMOGENEIZACIÓN POR TIPO DE VÍA

Siguiendo las especificaciones de la normativa tanto estatal (Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero, del Ministerio de Vivienda) como de la autonómica (Orden de 9 de junio de 2004, de la Consellería de Territorio y Vivienda) es necesario que la zona libre de paso en aceras sea al menos de 1,80 metros en ambos lados de las vías, siendo recomendable 2 metros según los "Criterios de movilidad en zonas urbanas" publicado por el RACC. Además se recomienda que las calzadas para vehículos tengan una anchura de 3 metros, por lo que se necesita una sección mínima de 7 metros para que estos elementos se puedan instalar en una sección viaria.

En aquellos casos en los que no se llega a esta anchura mínima de 7 metros se recomienda la implantación de una plataforma única en la que conviven todos los modos de transporte, siempre y cuando se respete la prioridad del peatón y del ciclista y se circule con una velocidad suficientemente baja para no poner en peligro a estos usuarios de la vía más vulnerables.

Si se desea instalar aparcamiento, serán necesarios al menos 2 metros para poder delimitar una zona de aparcamiento en cordón, paralelos a las aceras. Aunque para evitar el tráfico de agitación que busca estacionamiento, es aconsejable evitar instalar plazas de aparcamiento en las calles con mayor afluencia de peatones, como plazas o calles peatonales. Esto no implica que no se dispongan de plazas de carga y descarga en la que se regule el tiempo de estacionamiento y los periodos horarios en los que es posible el uso de estas plazas para tal fin, y en algunos casos puntuales la instalación de plazas de uso exclusivo para personas de movilidad reducida (PMR) cuando se considere necesario.

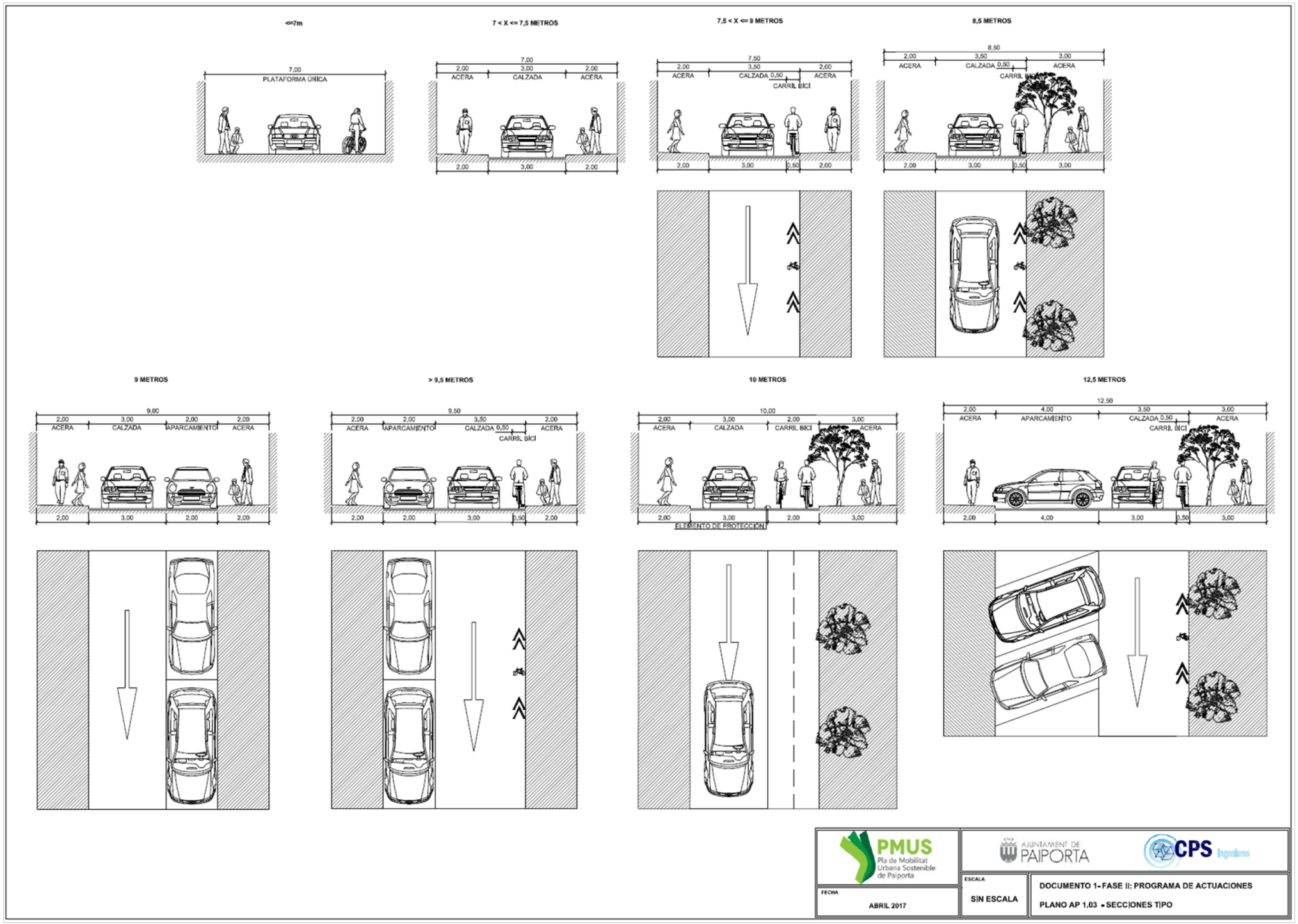
En otras secciones más amplias el aparcamiento se puede instalar en batería, dando mayor capacidad de almacenaje o incluso en ambos lados de la sección, siempre y cuando se respeten los pasos libres por la calzada y se despejen las intersecciones y los pasos de peatones.

En cuanto las secciones de la vía disponen de aceras, el paso de los ciclistas debe realizarse por la calzada en la dirección de la vía, debiendo instalar carril bici cuando sea posible o cuando por razones de seguridad se considere necesario. Dentro de la zona 30, y siempre y cuando no se ponga en peligro la integridad de los ciclistas, es aconsejable permitir la circulación de ciclistas en contrasentido, indicándolo tanto en la señalización vertical, como repetidamente en la señalización horizontal, pudiendo instalar balizas o protecciones en puntos o vías concretos en los que se observe peligro de accidente.

Se recomienda recoger en una norma o en un manual de consulta las indicaciones a la hora de realizar futuras reurbanizaciones de las vías con el fin de seguir los mismos criterios y mantener una coherencia general, lo que mejora las condiciones de seguridad del conductor al encontrarse en un ambiente conocido, pudiendo identificar los elementos de la vía por repetición. Por este mismo motivo es aconsejable definir los materiales a implantar en cada tipo de vía, ya que actualmente en las zonas peatonales puras existen diferentes tratamientos, así como en las vías de plataforma única, en la que los materiales y colores son diferentes, provocando incertidumbre y desconfianza a los usuarios de la vía por no poder asignar unas condiciones claras de prioridades y prohibiciones a cada vía.

Se propone pues seguir las siguientes secciones:

Ficha 1.03 Secciones tipo para las vías de Paiporta:



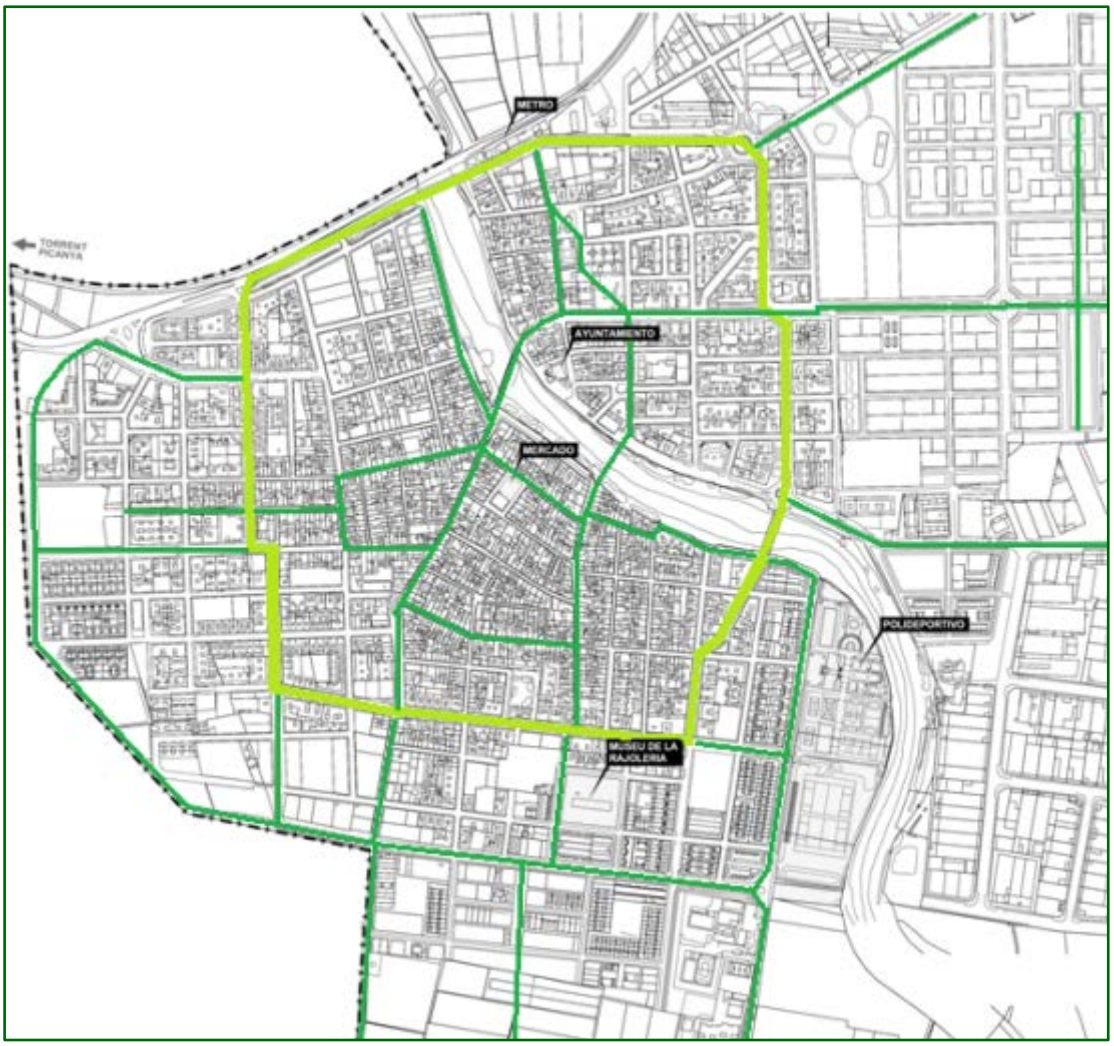
TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.04	CONTINUIDAD DE ITINERARIOS PEATONALES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Se diseña una red de itinerarios peatonales a través de la cual todos los edificios que generan mayor atracción se vean unidos por los caminos más cortos y agradables.

Estos itinerarios se podrán reurbanizar para que se creen unos paseos más atractivos. No necesariamente debe ser unido mediante vías de uso exclusivo de peatones, pero si disponer de una secciones destinadas a uso peatonal importante.

Por ejemplo en las vías principales se ampliarán las aceras o se eliminarán los obstáculos para liberar espacio al peatón, creando rutas atractivas a los usuarios.



Los recorridos unen los puntos de mayor interés, siendo la trama de aceras y la infraestructura peatonal continua en todo el municipio.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I01, I02, I03, I06
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

Anexo ficha 1.04

CONTINUIDAD DE ITINERARIOS PEATONALES

Identificados los puntos de la localidad que atraen un mayor número de movimientos, como los colegios, la parada de Metrovalencia, los supermercados, la biblioteca, etc. se procede a generar una red de itinerarios prioritarios para los peatones y ciclistas de manera que puedan los usuarios de estos centros escoger el modo que más les convenga sin encontrarse con problemas asociados al estado de la infraestructura, fomentando aquellos medios no contaminantes con el fin de reducir el número de vehículos en los desplazamientos y de esta forma reducir el número de emisiones.

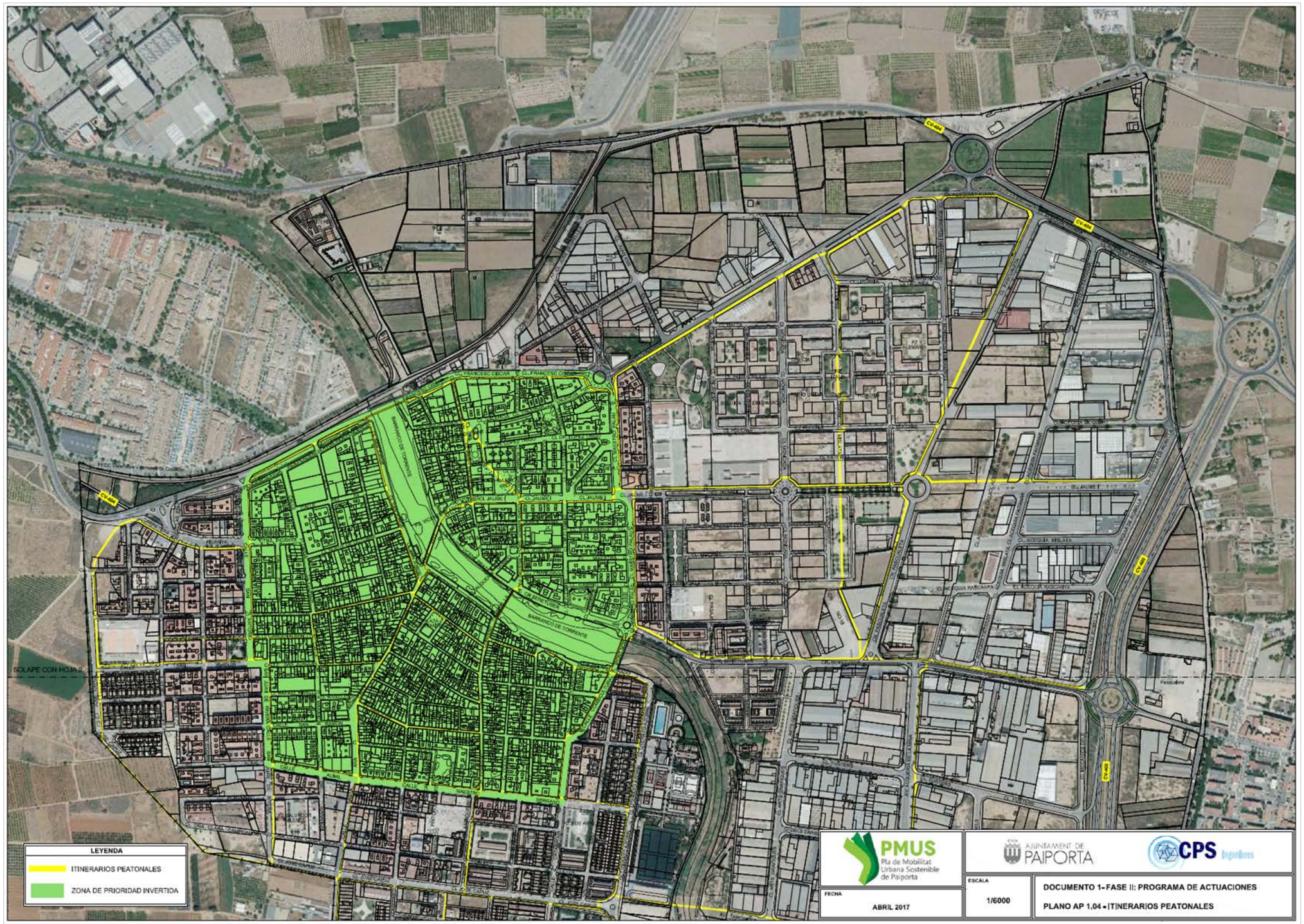
Esta red aprovecha los equipamientos disponibles en el ámbito como parques o paseos para completar los recorridos que se extienden desde varios orígenes hasta los puntos de destino a los que se da acceso. En el caso de que existan elementos como farolas, bancos, papeleras, etc., mal situados, que actúen como reductores del ancho libre o sean obstáculos para la marcha, se deberán eliminar y colocar de forma que no entorpezcan el movimiento pero sigan ejerciendo su función.

Los itinerarios no requieren de vías de uso exclusivo para peatones, pero sí es necesario que en los tramos mixtos tengan una plataforma dedicada a los modos no contaminantes suficientemente amplia, que invite al paseo, con un paisajismo más cuidado, una accesibilidad total y un ambiente tranquilo y agradable.

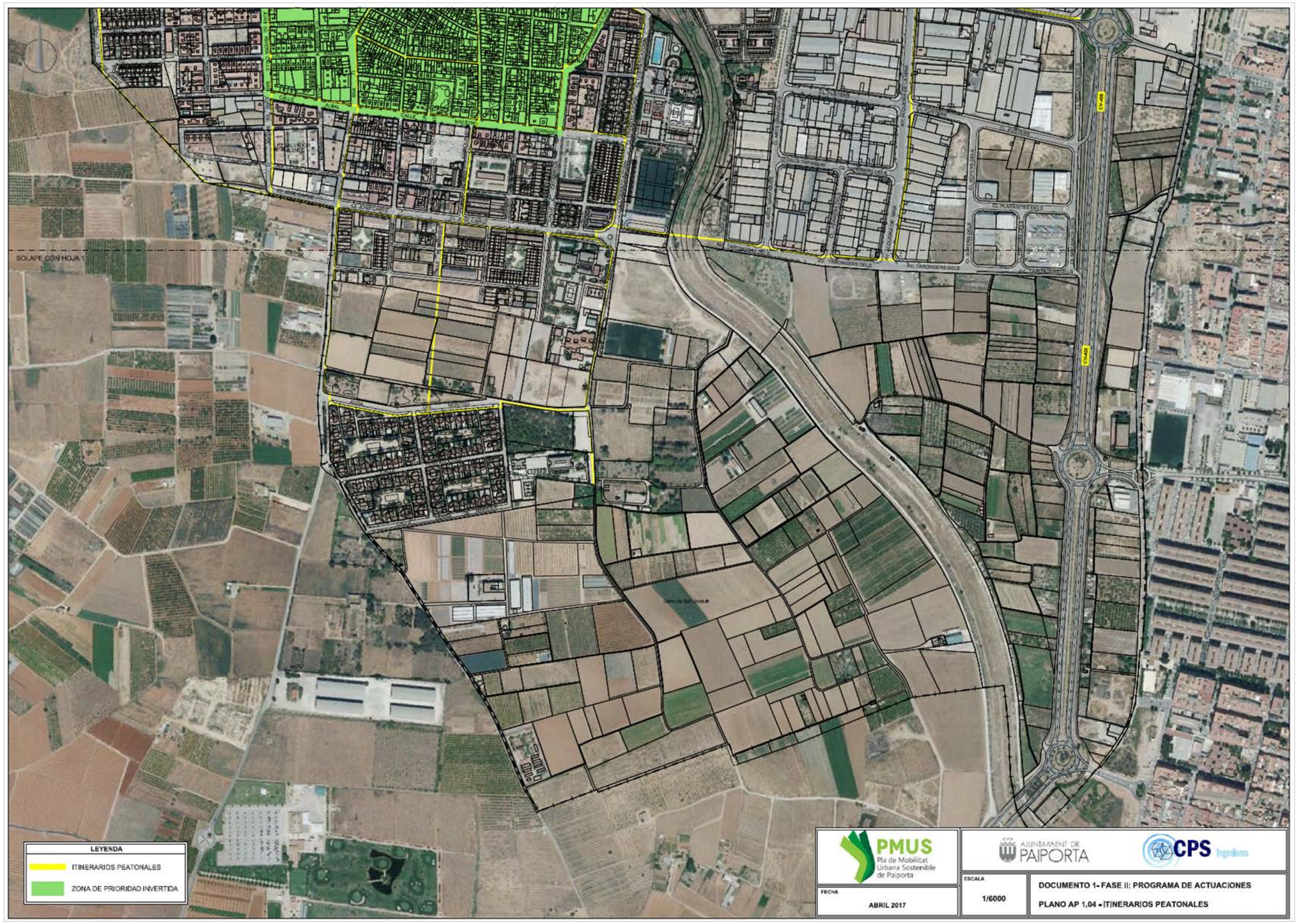
Los itinerarios deben estudiarse para que sean lo más seguros posibles, intentando llegar por el camino más corto al mayor número de equipamientos posibles.

Se plantean unos itinerarios orientativos que se recogen en el plano siguiente.

Ficha 1.04 Propuesta de itinerarios peatonales (Hoja 1):



Ficha 1.04 Propuesta de itinerarios peatonales (Hoja 2):

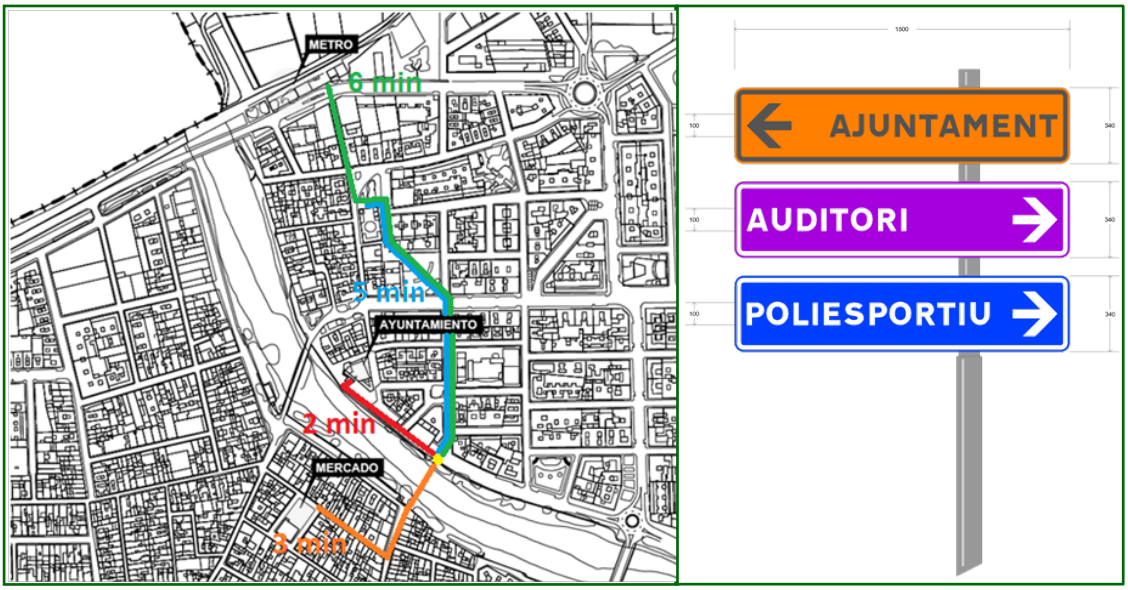


TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.05	SEÑALIZACIÓN TIEMPOS EN ITINERARIOS PEATONALES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Una medida que se puede implantar para favorecer el cambio de modo es la implantación de una señalización que indique en minutos el tiempo que se tarda desde el punto donde se implante hasta los servicios cercanos, de modo que se muestre el tiempo necesario que se necesita para realizar ese desplazamiento.

También se recomienda que en estos paneles se incluyan pictogramas mostrando el servicio que se ofrece, por ejemplo una cesta de la compra en el mercado, elementos deportivos en el polideportivo, el logotipo de Metrovalencia para el metro... con la finalidad que los paneles sean percibidos por el mayor número de personas posibles.



El objetivo es concienciar de la distancia real entre diferentes puntos y conseguir cambiar los hábitos de los habitantes.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Baja
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.06	ITINERARIOS ESCOLARES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Respecto a los movimientos generados por los estudiantes, personal de los centros y por los adultos que acompañan a los menores, se pretende modificar el hábito de estos movimientos, migrando los viajes en coche hacia otros no motorizados. Para ello se diseñan una serie de caminos seguros para cada uno de los centros de educación del municipio, a través de las rutas utilizadas por el mayor número de alumnos de cada centro.

Estas rutas se tendrán que diseñar mediante la participación de los actores involucrados y siempre y cuando se cuente con la colaboración de vecinos y usuarios de las vías para que se respeten y se consiga crear un paseo agradable hasta desplazarse al centro de estudios.

Algunos de los itinerarios coincidirán con las rutas peatonales, dado que se han diseñado en función de los edificios de uso público del municipio.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I04, I05
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat – Àrea d'Educació – Centros educativos – AMPAS, etc.

Anexo ficha 1.06

ITINERARIOS ESCOLARES

De forma similar a los itinerarios peatonales, se define un conjunto de vías que ofrecen acceso a los peatones para acceder a los centros escolares del municipio.

En este caso se **seleccionan vías que accedan al centro escolar analizado** y se contemplan los **caminos posibles desde todas las direcciones**, dependiendo de donde se sitúe el centro. Para que estos itinerarios se adapten completamente a las necesidades reales, **se propone** como actividad a desarrollar por cada centro la **consulta a los alumnos, padres y personal del centro del itinerario que realizan para conocer los viales utilizados y así poder desarrollar las medidas de mejora y adecuación de las vías en aquellos itinerarios con mayor demanda**, creando un efecto llamada en el que se pueda ver incrementado el número de peatones que acceden al centro sin utilizar el vehículo privado, reduciendo el riesgo que supone la presencia de un gran número de vehículos en las inmediaciones de los centros educativos que se observan hoy en día.

Para el desarrollo de estos itinerarios se tendrán que tomar **medidas que sirvan para mejorar la seguridad de los más vulnerables**, como la disposición de policía en las intersecciones más importantes, la ayuda de vecinos, comerciantes, etc. en caso de necesidad, una señalética reforzada, cruces sin ningún problema de visibilidad, elementos que identifiquen esa ruta como itinerario escolar seguro, etc.

Las características principales que definen estos caminos escolares son:

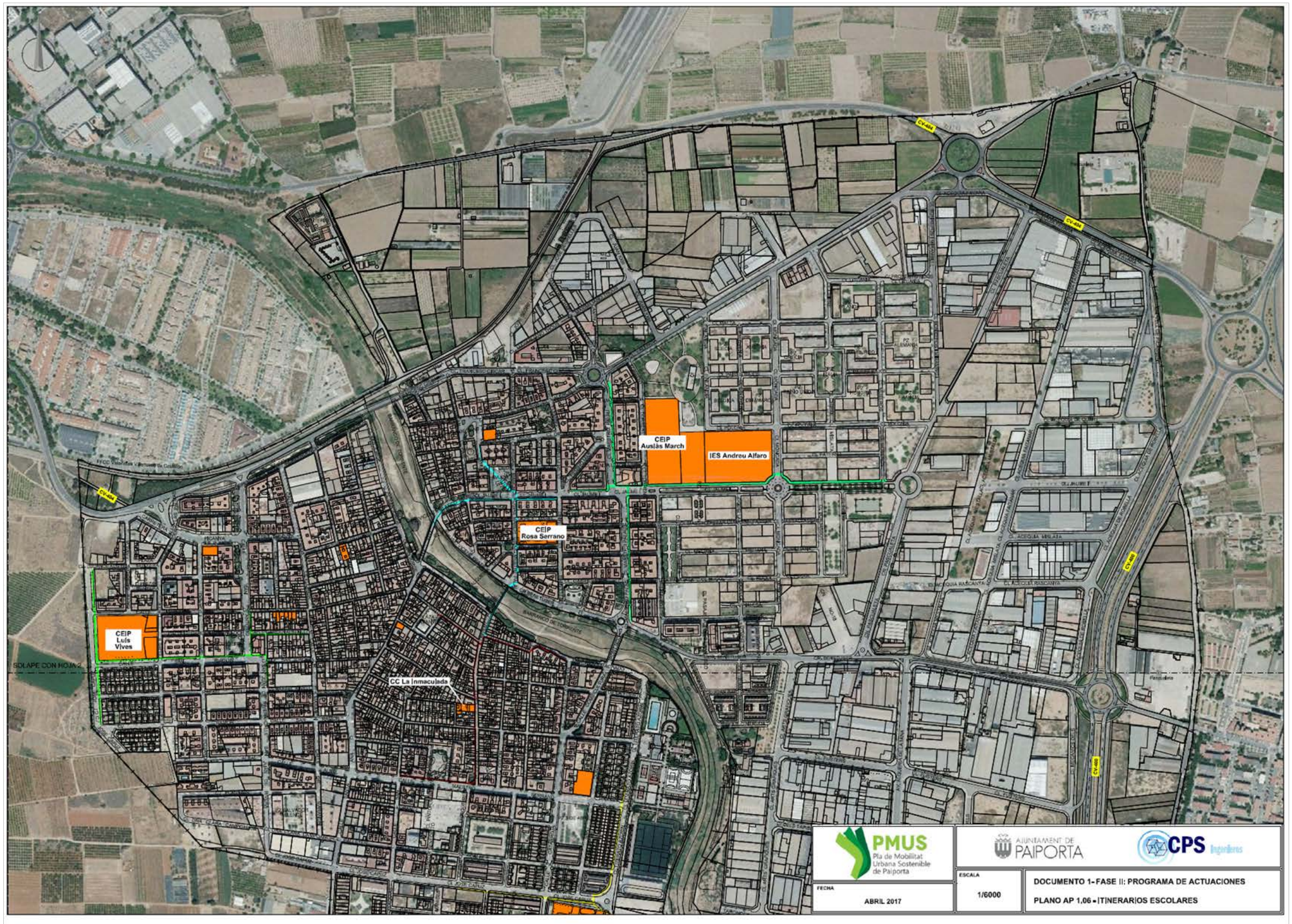
1. Debe ser una **infraestructura segura** por la que se desplacen los peatones usuarios con destino los centros escolares, y equipada acorde a tal fin.
2. Debe presentar una **adaptación estética para los niños**, de modo que se favorezca un desplazamiento alegre y entretenido y se genere una atracción para los mismos, potenciando así que estos desplazamientos peatonales se incrementen. Como medidas se propone el uso de pinturas que den color al pavimento, dibujos en el pavimento o incluso la utilización de señalización horizontal y vertical en el itinerario con alguna temática de entretenimiento infantil.
3. Ubicación de **señalización vertical en los cruces más importantes** de los itinerarios con las calles del municipio, indicando la presencia de dicho itinerario para que los usuarios de vehículos motorizados aumenten su nivel de alerta.
4. Se debe realizar una **divulgación** de la existencia y características de estos itinerarios para concienciar a la población, tanto en los centros escolares como de modo genérico en el resto de la población; este programa de divulgación se explica con mayor detalle en la Fase 3 del PMUS.

Como actividad asociada a la divulgación de los itinerarios escolares se propone la inclusión de realización de **actividades para los escolares en la Semana de la Movilidad**, con el fin de que conozcan y potencien los hábitos de dichos itinerarios; en estos talleres o actividades sería conveniente la participación de las Asociaciones de Padres (AMPAs) de los distintos centros para dar apoyo organizativo así como para que tomen conciencia de los itinerarios:

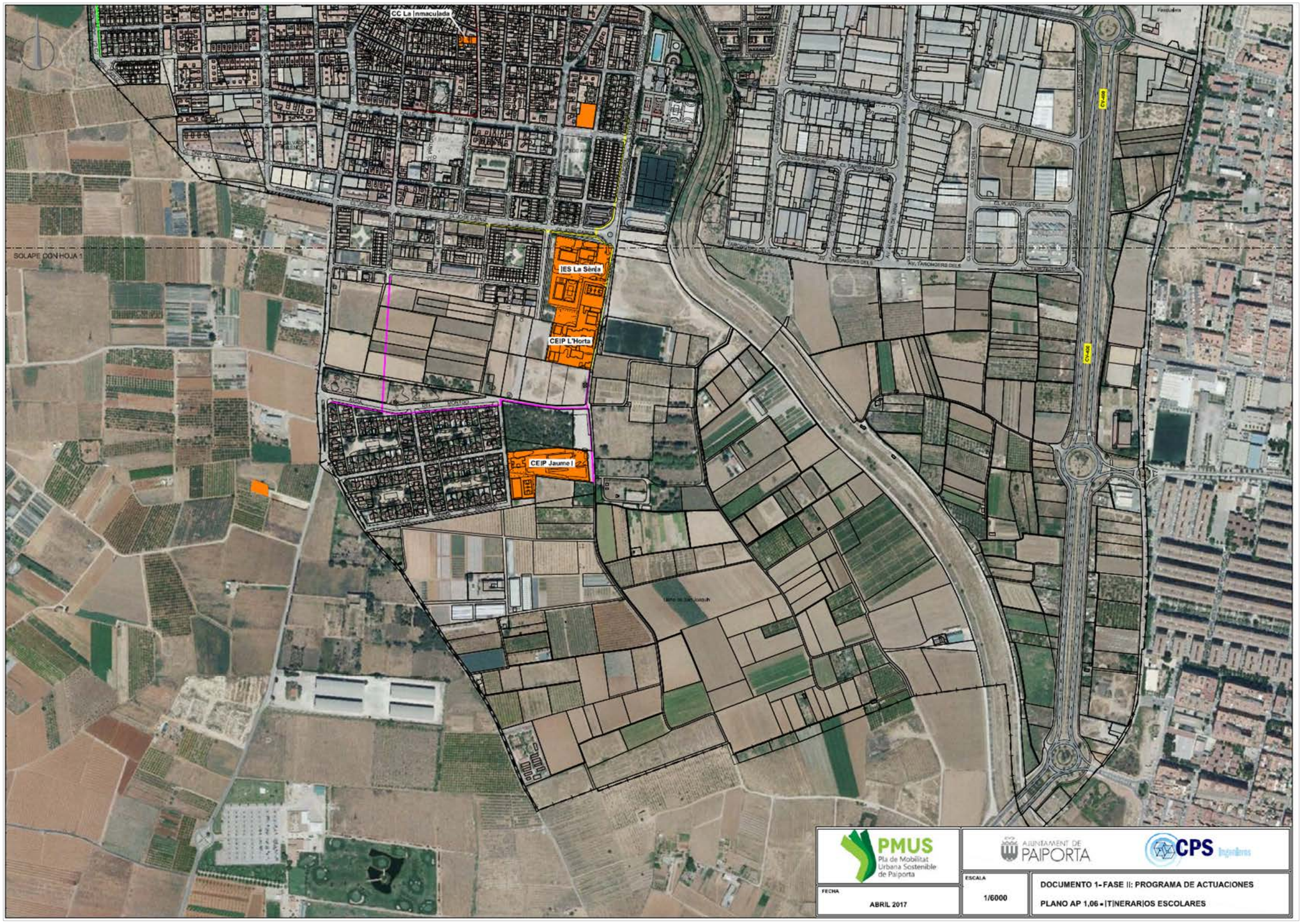
- Jornada de "Pinta tu calle", en la que los niños puedan colorear algunos tramos de calle por donde transcurra el itinerario peatonal, para que puedan familiarizarse con el mismo y asociarle una idea de algo positivo.
- Talleres durante la semana en los que los niños puedan realizar juegos o actividades que sirvan de enseñanza sobre la importancia de los itinerarios; por ejemplo enseñarles cuál es el camino desde su casa hasta el colegio, o que aprendan las señales a respetar en el itinerario.

A modo orientativo se ha desarrollado el siguiente plano donde se señalan cuales podrían ser las vías donde implantar itinerarios seguros para los escolares.

Ficha 1.06 Propuesta de itinerarios escolares (Hoja 1):



Ficha 1.06 Propuesta de itinerarios escolares (Hoja 2):



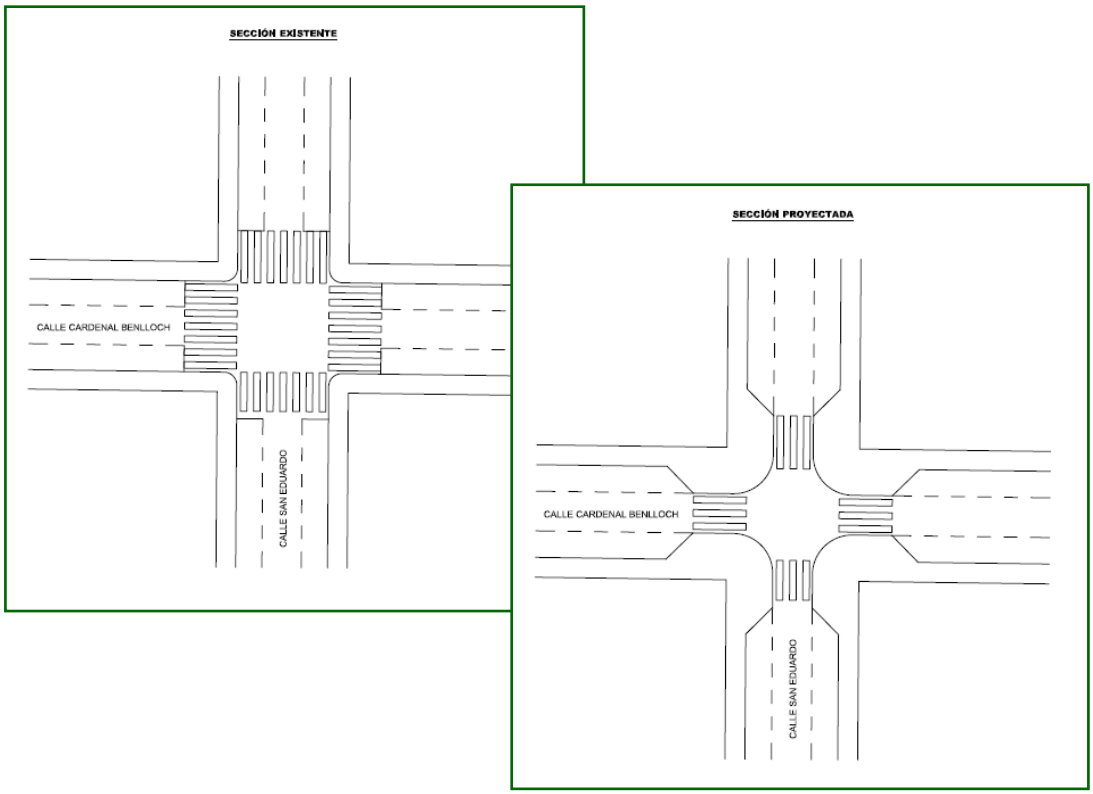
TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.07	MEJORA DE LAS ACERAS Y CRUCES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En numerosas calles se encuentran unas aceras insuficientes o con elementos que reducen ancho efectivo, por lo que en aquellas zonas del municipio que se quedan fuera de la zona de prioridad peatonal, se tendrán que tener en cuenta la ampliación de las aceras para que sea posible el paso a todos los usuarios que por ellas se desplacen.

Algunos elementos que se pueden incorporar para mejorar la seguridad del peatón al ampliar las aceras son las **orejas** donde se instalen los pasos de cebra ya que al reducir el espacio de cruce y mejorar la visibilidad por parte de todos los implicados en la intersección se reduce el riesgo de accidente.

En aquellos cruces donde la continuidad de los itinerarios peatonales se vea perjudicado por las orejas, es posible implantar mesetas en el cruce, elevando la calzada y creando una plataforma continua donde se mejora la movilidad peatonal en todas las direcciones y se reduce la velocidad de los vehículos al tener un pequeño resalto en la calzada.



Las medidas a aplicar en cada caso deben ser coherentes con el espacio disponible, no existe una solución única.

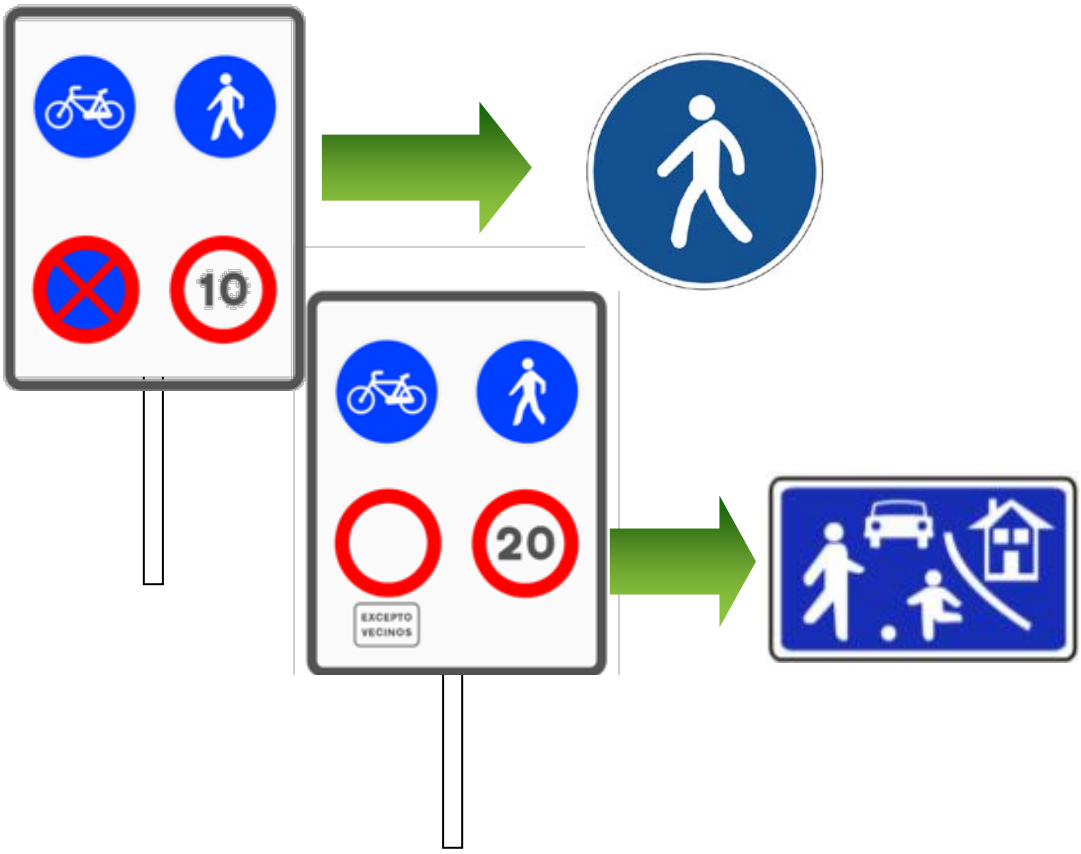
Tiempo de implantación:	Medio-Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I06, I07, I28, I44
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.08	COHERENCIA SEÑALIZACIÓN POR TIPO DE VÍA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Un inventario de señales debe recoger todas las placas verticales, así como las indicaciones horizontales, con el fin de ir actualizándose conforme se vayan desarrollando las actuaciones en el municipio. Para cada zona del municipio se debe seguir el mismo código y las señales no deben ser contradictorias entre ellas, tanto para el buen entendimiento por parte de los usuarios, como para la facilidad a la hora de implantar una nueva etapa del PMUS en la localidad.

La señalización debe ser sencilla y concisa para no saturar las vías de paneles informativos, por lo que se recomienda realizar una tarea de difusión informando sobre el significado de las señales recogido en el Reglamento General de Circulación, o en el caso de ser necesario alguna ampliación o modificación de las señales, recogerlas en una Ordenanza Municipal.



En este caso la tarea de divulgación tiene una especial importancia para que los ciudadanos conozcan las restricciones y usos de cada zona.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I26
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.09	ESTADO DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Con los últimos cambios producidos en las configuraciones de las calles existen puntos en la trama urbana en la que se encuentran señalizaciones deterioradas, pintura antigua que según la luz del día se hace visible, postes de señales en diferentes colores o señales en mal estado. Por todo ello es necesario hacer una campaña de mantenimiento e ir renovando aquellas partes en las que sea más notorio el deterioro de los elementos dispuestos. En el caso del cambio de la señalización horizontal, sería conveniente realizar un fresado en el asfalto para retirar los restos de la pintura anterior y marcar la nueva señalización sobre una superficie limpia. De igual forma, sería recomendable definir las plantillas a utilizar para que sean similares en todo el municipio, siguiendo las recomendaciones de la norma 8.2 IC de marcas viales o publicando unas propias.

Aplicar una señalización horizontal acorde con la vertical evitará la pérdida de confianza por parte de los usuarios de las vías.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Bajo-Medio
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I08
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.10	SEÑALÉTICA EN LAS PLACAS DEL NOMBRE DE LAS CALLES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Hay que unificar el modelo de placa que se implante en las calles, ya que actualmente se están disponiendo placas rojas y azules por las calles, además de otras especiales que se dan en zonas puntuales de la ciudad.

Sería conveniente definir un criterio a seguir sobre el tipo de placa que se va a implantar e intentar reducir la variedad de tipologías

Realizar el renovado y la actualización de los diferentes tipos de señalética de los nombres de calles.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Baja
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.11	BOLARDOS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Sería conveniente definir en la normativa de urbanismo el modelo a implantar en las calles (o modelos por tipo de urbanismo) e implantarlo en las calles del municipio, ya que existe una variedad muy extensa de mobiliario urbano. Además su implantación debería estar definida de modo que en aquellas calles con aceras estrechas no se instalasen, ya que reduce el espacio de los peatones y complica el paso a los viandantes.

Es aconsejable disponer de bolardos en aquellos puntos donde la seguridad del peatón pueda verse reducida como en pasos de peatones rebajados a nivel de calzada, también es recomendable su implantación implantarlos en zonas peatonales para guiar el recorrido de los vehículos, pero no es apropiado su uso excesivo, ya que se debe respetar el espacio de los peatones sin necesidad de barreras físicas.

Estos elementos ayudan a relacionar un espacio con su uso, por lo que además de ser una medida estética, puede servir como elemento de calmado de tráfico.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I08
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

Anexo ficha 1.11

BOLARDOS

Estos elementos urbanos deben ser instalados solamente en aquellos puntos que sean necesarios, ya que disminuyen el espacio destinado al peatón sobre las aceras, siendo este espacio mucho menor que el destinado a los vehículos privados. Actualmente resulta desproporcionadamente alta su presencia en el municipio.

Su uso para evitar el estacionamiento de vehículos sobre las aceras no debe generalizarse, ya que por este motivo todas las aceras del municipio deberían instalar bolardos. Es necesario una campaña de concienciación, un nuevo desarrollo urbanístico y control por las autoridades.

Como ejemplo se observa el carrer Metge Peset, en el cual para la misma sección de calle se dispone un tramo sin bolardos y otro con bolardos. En el tramo sin bolardos se encuentran varios vehículos estacionados, mientras que en el tramo con bolardos no hay vehículos, ya que estos no pueden estacionarse sin paralizar toda la circulación motorizada de la vía.

En lugares en los que sí se aconseja instalar bolardos es en pasos de peatones rebajados o elevados, es decir, en aquellos puntos donde el peatón (la acera) y los vehículos (la calzada) se encuentra al mismo nivel.

Otro de los lugares donde se aconsejan instalar es en aquellas zonas peatonales o de prioridad peatonal amplias en las que existe una senda para vehículos, de forma que se guíen a estos por un solo recorrido, evitando su estacionamiento en el resto de la zona peatonal.

Incluso en las aceras, junto a los VADOS, para evitar que los vehículos aprovechen para estacionar invadiendo el espacio de peatones.

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.12	VEHÍCULOS SOBRE ACERAS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Existe una carencia de plazas de aparcamiento en las zonas más densamente pobladas del municipio, este asunto dispone de su propio capítulo en el PMUS, pero esto no debe modificar y perturbar los itinerarios de los peatones, por lo que será necesario una fuerte campaña de concienciación y eliminación de este hecho, que por desgracia, es habitual en algunos puntos. A través de cambios de mobiliario y la ayuda de la Policía Local se debe eliminar esta práctica criticada por un gran número de vecinos.

Es necesario concienciar de los problemas que conlleva el estacionamiento en los itinerarios peatonales.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I50, I58, I68
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat; Àrea d'Educació / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL
Nº 1.13	ESTADO DE LAS ACERAS (ILUMINACIÓN, LIMPIEZA, ETC.)

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Si se quieren potenciar los desplazamientos a pie, éstos deben cumplir con un mínimo de seguridad, un buen estado de conservación y adecuada limpieza. Para ello se tendrá que corregir en los puntos donde se han detectado carencias en cuanto al estado y proponer un servicio donde el ciudadano pueda dejar sus quejas de modo que el Ayuntamiento pueda reparar los desperfectos. Por otro lado se tendrá que potenciar la limpieza en aceras, ya no solo por parte del Ayuntamiento, sino también por parte de los vecinos que pasean sus mascotas, uno de los mayores problemas comentados por parte de los encuestados.

Crear espacios agradables motiva a los usuarios a elegir ese camino, cambiando el recorrido más corto por otros más apacibles.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat; Área de bienestar social / Policía Local / Ciudadanía

II 3.2.MOVILIDAD CICLISTA

La bicicleta constituye uno de los modos de transporte más sostenibles; no consume combustibles fósiles para su utilización, no emite contaminación atmosférica, genera poca cantidad de residuos, consume poca cantidad de suelo y fomenta la disminución de la congestión del tráfico. Además, es un medio fácil de utilizar, accesible a la mayoría de la población, mejora la salud física y mental y supone un ahorro económico para el usuario.

Con la utilización de este modo se persiguen los siguientes **objetivos**:
1. Aumentar el número de ciclistas en el municipio.
2. Aumentar la seguridad ciclista y el respeto por parte de otros usuarios.
3. Potenciar el uso de la bicicleta entre los ciudadanos.

De la **fase del diagnóstico** se destacan los siguientes datos más importantes respecto a la movilidad ciclista:

- Utilización de la bicicleta como modo de desplazamiento: 7% en día laboral y 3% en día festivo, de la población total.

De las encuestas realizadas en los centros escolares:

- El 54% de las personas que van al centro educativo en bicicleta o a pie, poseen coche.
- El 78% de los encuestados no disponen de carril bici en la totalidad (o en la mayor parte) de su recorrido.
- El 18% cambiarían de medio de transporte para acceder al centro de estudios en bici si existiese carril bici.

Las problemáticas más relevantes al respecto de la movilidad ciclista obtenidas en la **consulta ciudadana** son:

- Falta de plazas de aparca bicis generalizada
- Falta de conexión mediante carril bici con las poblaciones colindantes: Benetússer, La Torre, Picanya.

Con todo ello se considera que las propuestas de movilidad ciclista en el PMUS deben seguir el siguiente **plan de actuaciones**, presentado en las fichas mostradas a continuación:

1. Dar continuidad a la red ciclista interna del municipio (elaborar una red detallada de tramos).
2. Dar continuidad a la red ciclista externa del municipio (conexión con otros municipios).
3. Implantación de nuevos estacionamientos para bicicletas.
4. Incremento de la seguridad en los aparcamientos para bicis en la parada de Metrovalencia.
5. Homogeneización del modelo de estacionamiento de bicicletas.
6. Plan de mejora de señalización en los puntos de cruce con las vías ciclistas.
7. Comprobación de la seguridad en los itinerarios ciclistas.
8. Mejora del estado de la infraestructura ciclista
9. Implantación de un sistema público de bicicletas

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD CICLISTA
Nº 2.01	CONTINUIDAD RED INTERNA DEL MUNICIPIO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

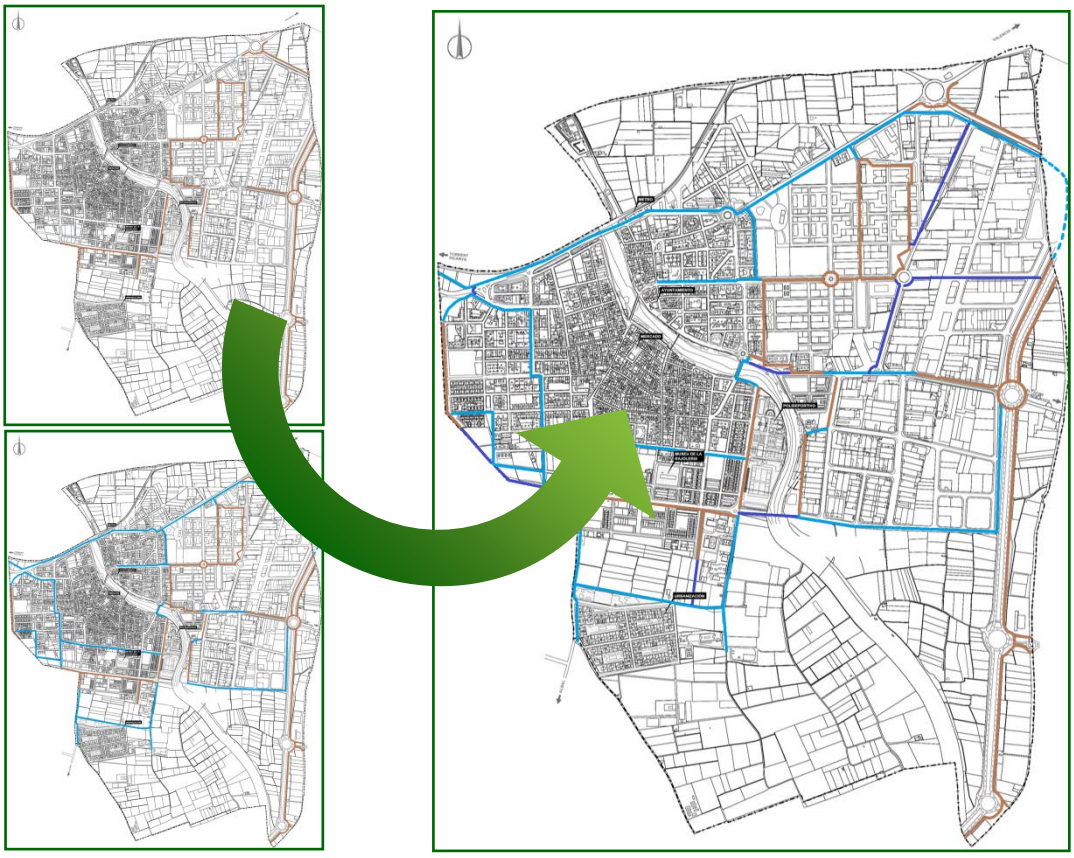
Se tendrá que elaborar una red de la infraestructura ciclista y discernir aquellos tramos de mayor importancia o de menor coste de implantación, tanto en tiempo, como en coste económico, e ir clasificando cada tramo en su factibilidad de construcción.

Se propone:

a) un conjunto de tramos en los que primarían aquellos de implantación directa o con moderada inversión económica.

b) realizar adecuaciones del carril bici existente, mejorando los recorridos en aquellos puntos donde actualmente existen carencias, problemas de seguridad o cualquier otra incidencia.

c) adecuación progresiva de tramos que necesitan de una infraestructura por ahora inexistente o que son tramos de mejora de tiempos de recorrido, pero que no son indispensables para el buen funcionamiento o la captación de nuevos usuarios ciclistas.



Es importante completar la red existente, pero no se debe olvidar remodelar aquellos tramos confusos o poco seguros.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Alta-Media
Indicadores de seguimiento:	I11, I12, I13, I14, I23, I24
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

Anexo ficha 2.01

CONTINUIDAD RED CICLISTA INTERNA DEL MUNICIPIO

La red ciclista dispuesta actualmente en Paiporta consta de una serie de tramos inconexos y de diferentes tipologías por la que no se permite casi ningún tipo de conexión entre dos puntos generadores de movimiento en el municipio.

La red debe completarse y homogeneizarse por una parte, mientras que por otra parte, el carril bici debe extenderse a aquellas zonas en las que sea necesario implantarlo.

No resulta económico construir espacios segregados para ciclistas en todas las calles del municipio, por lo que se deben combinar con acciones de menor coste como calzadas compartidas marcadas con pintura. En la zona central, dado que se recomienda que se haga una gran zona de prioridad invertida, no será necesario la implantación de un carril especial dedicado exclusivamente para ciclistas, ya que en toda esta gran zona podrán circular con las condiciones de seguridad necesarias y con una permeabilidad alta, favoreciendo el uso de este modo y potenciando su utilización en los viajes habituales de los vecinos.

El crecimiento de la red debe ser progresivo y adaptado a la sección de la calle y al tráfico que esta recibe. Se facilita un programa de fases en las que se recogen las actuaciones principales que se deberían desarrollar para conseguir una red permeable y extensa de vías ciclistas.

Las fases se han dividido en corto y medio plazo para aquellos tramos que darán un mayor servicio al municipio y una etapa a largo plazo que completará la red dando funcionalidad a la casi totalidad del área de estudio.

De acción prioritaria se observa:

- El paso sobre el barranco por el "Pont Nou", ya que actualmente divide el carril bici del sur de la población, con el existente por la zona norte
- La continuación por Literato Azorín hasta las escuelas del sur.
- Completar el itinerario de la carretera a Benetússer para conectar con la ronda paralela a la CV-400.
- Conectar el carril bici actual con el auditorio, completar el carrer Jaume I hacia el Pont Vell, y llegar por el carrer Torrent hasta el carrer València.
- Tras estas actuaciones se aconseja realizar carriles bici por las grandes vías del municipio, como toda la carretera entre Picanya y Benetússer y posteriormente las que rodean el núcleo más consolidado en el centro.

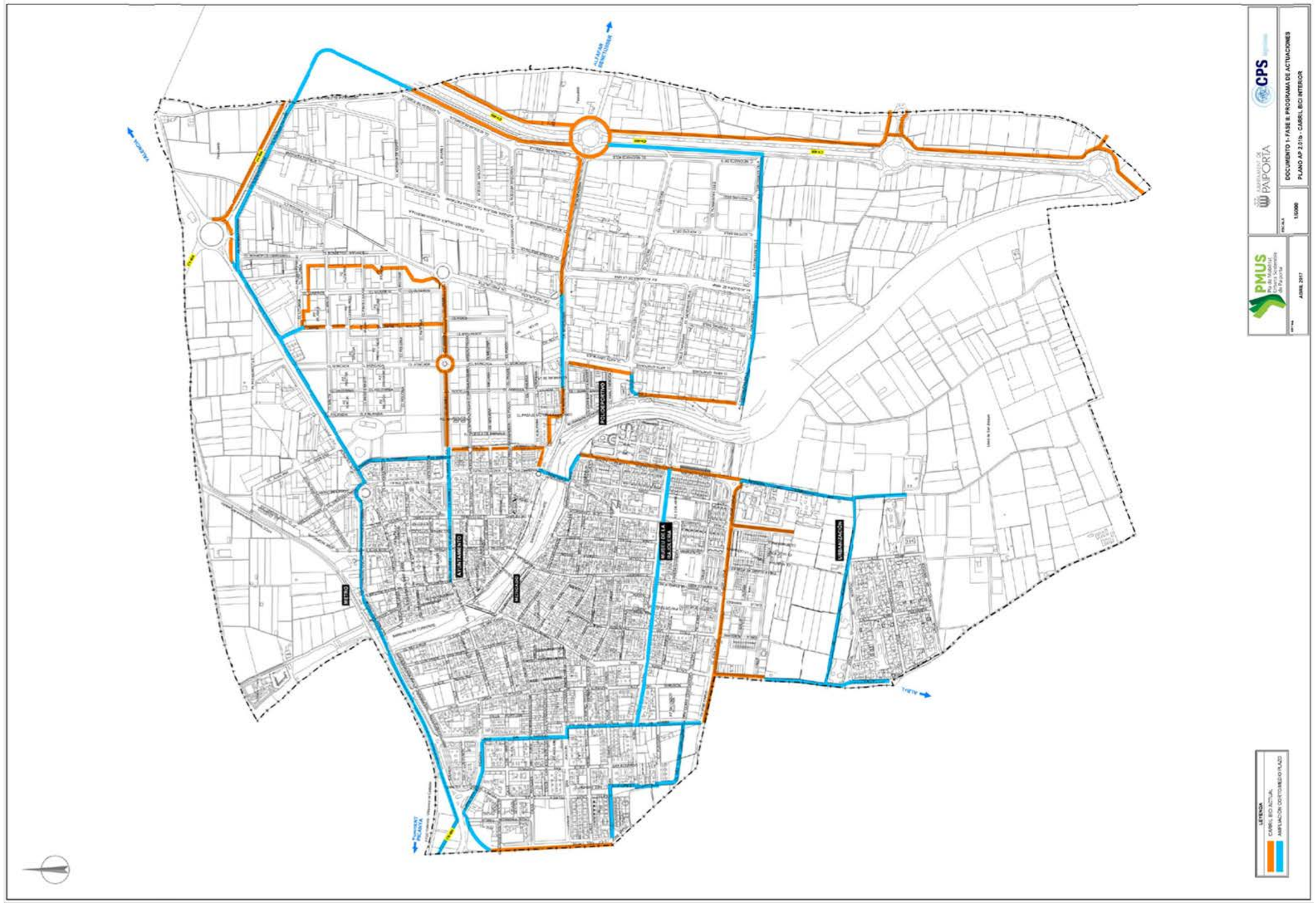
En una fase posterior, cuando se hayan ejecutado nuevas tramas urbanas, se podrán ejecutar otras secciones como:

- La finalización de la ronda exterior pasando por encima del barranco junto al polideportivo
- Completar el recorrido por el oeste del carrer José Capuz
- El final del carrer Jaume I
- Otros.

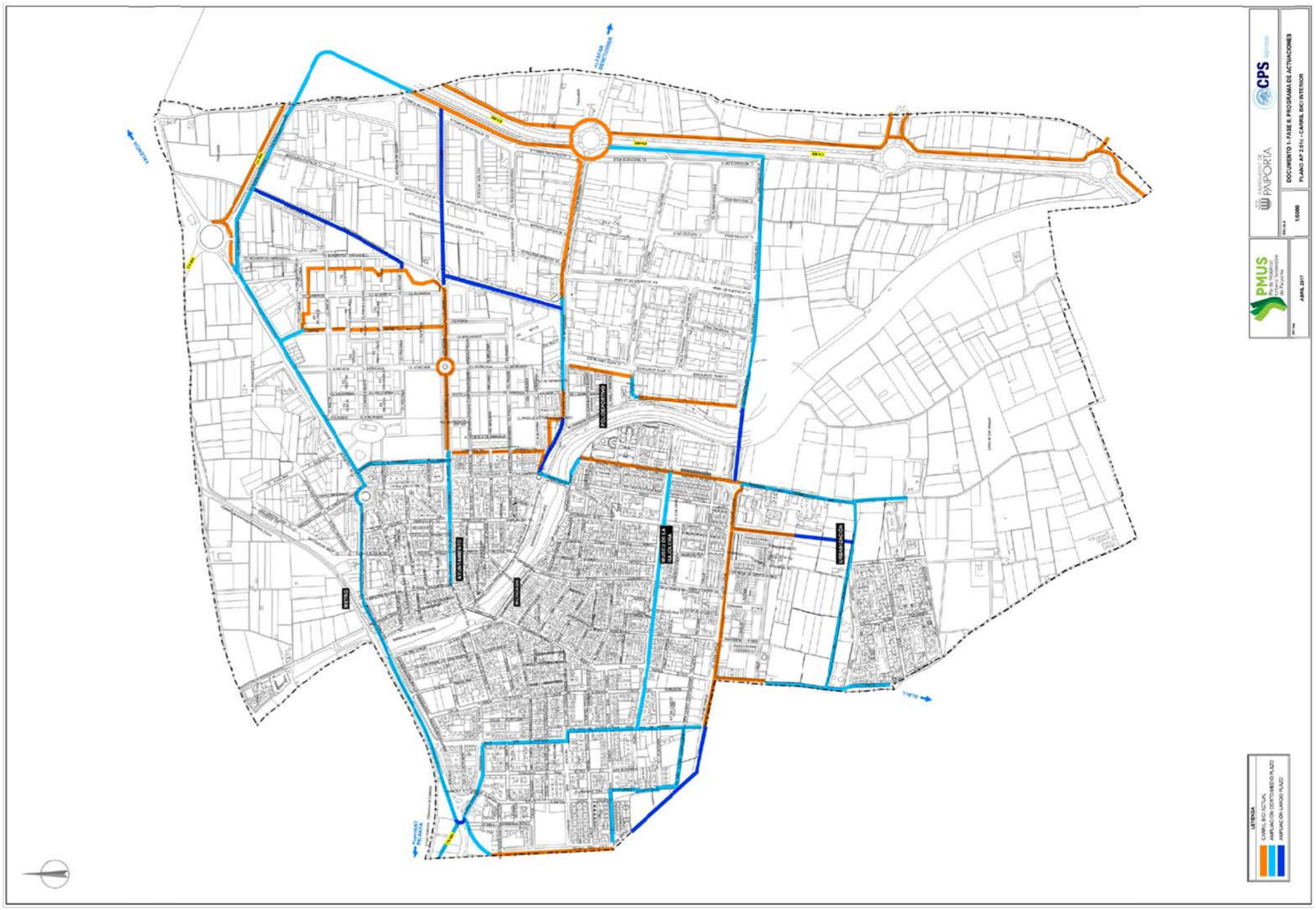
Así como el replanteamiento de otros tramos ya ejecutados, con unos recorridos más sencillos y seguros como el que actualmente se dispone en el carrer de Benetússer con el carrer Torrent.

Se adjunta un plano con estas indicaciones.

Ficha 2.01 Continuidad red ciclista para los movimientos internos al municipio (Corto-Medio plazo):



Ficha 2.01 Continuidad red ciclista para los movimientos internos al municipio (Largo plazo):



TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD CICLISTA
Nº 2.02	CONTINUIDAD RED EXTERNA DEL MUNICIPIO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Con los municipios cercanos se debe mantener una estrategia en cuanto a la continuidad de los tramos ciclistas:

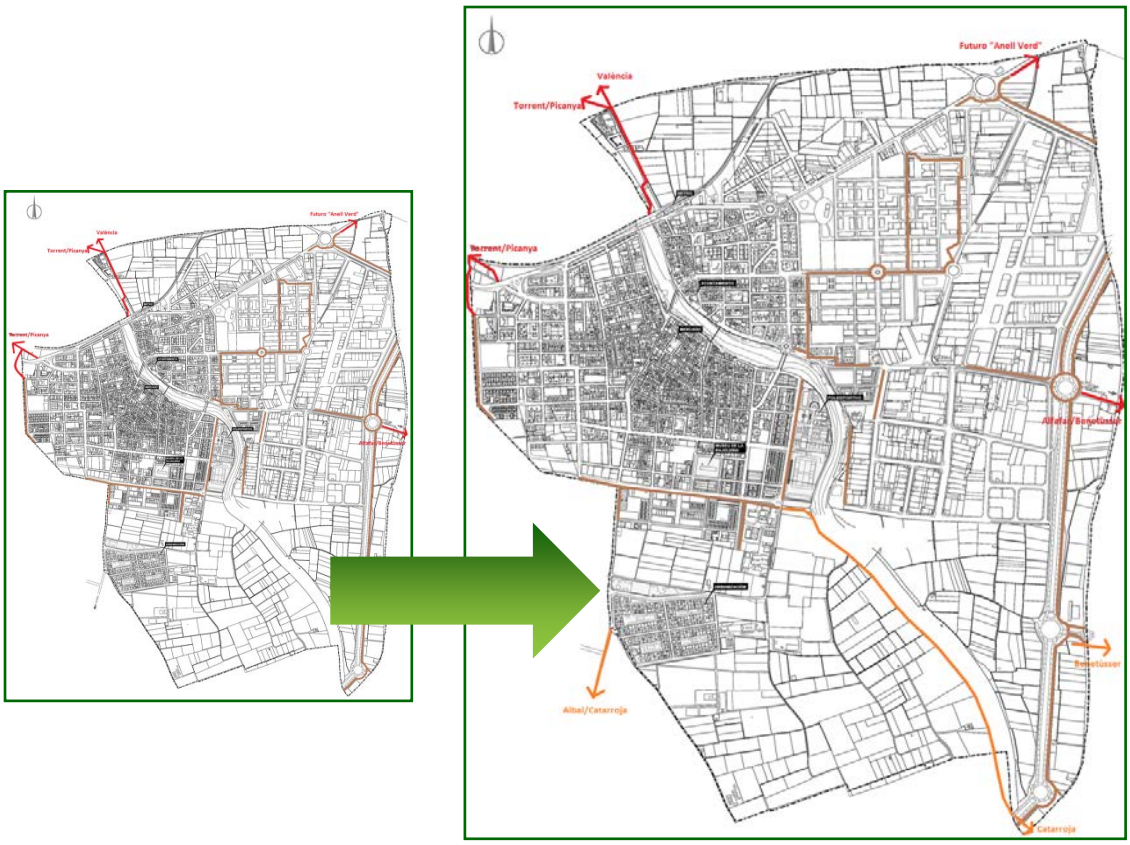
a) Por el este sería conveniente completar el itinerario hasta llegar a la parada de ADIF de Alfafar-Benetússer.

b) Por el norte unir con el carril bici de Torrent-Picanya-Valencia.

c) Por el oeste con Picanya y Torrent.

d) Por el sur por un lado con Albal-Catarroja, y por el otro con Catarroja e incluso un nuevo ramal a Benetússer.

Además de conectar al futuro "**anell verd**" que servirá como ruta de conexión a todos los municipios comprendidos en la primera corona de la ciudad de Valencia.



Algunas actuaciones requieren de la implantación de nuevas glorietas para la conexión segura.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Alta-Media
Indicadores de seguimiento:	I11, I12, I13, I14, I23, I24
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

Anexo ficha 2.02

CONTINUIDAD RED CICLISTA EXTERNA DEL MUNICIPIO

Desde el carril bici actual que parte del centro del municipio no se puede acceder a ninguna población colindante de forma continua, existiendo poblaciones a muy poca distancia, como por ejemplo al noroeste se encuentra Picanya de la que solo separa de Paiporta por una carretera, al igual que por el este se encuentra Benetússer al pasar la glorieta situada en la CV-400.

Para solventar estas carencias de movilidad se han dispuesto, como en el caso anterior, actuaciones a corto y medio plazo y a largo plazo.

A corto y medio plazo se tienen las conexiones:

- Por el oeste con Picanya, partiendo del carril bici existente en el carrer José Capuz.
- Por el norte, utilizar la vía de acceso al ecoparque y al cementerio para permitir la circulación en ambos sentidos al ciclista, permitiendo acceder al carril bici de Picanya y poder acceder hasta Torrent o València y con el futuro anell verd que conectará todas las poblaciones que rodena a València.
- Por el noreste se permitirá acceder desde el carrer València hasta el anell verd.
- Mientras que por el este se podrá acceder a Benetússer y llegar a la parada de ADIF "Alfafar-Benetússer".

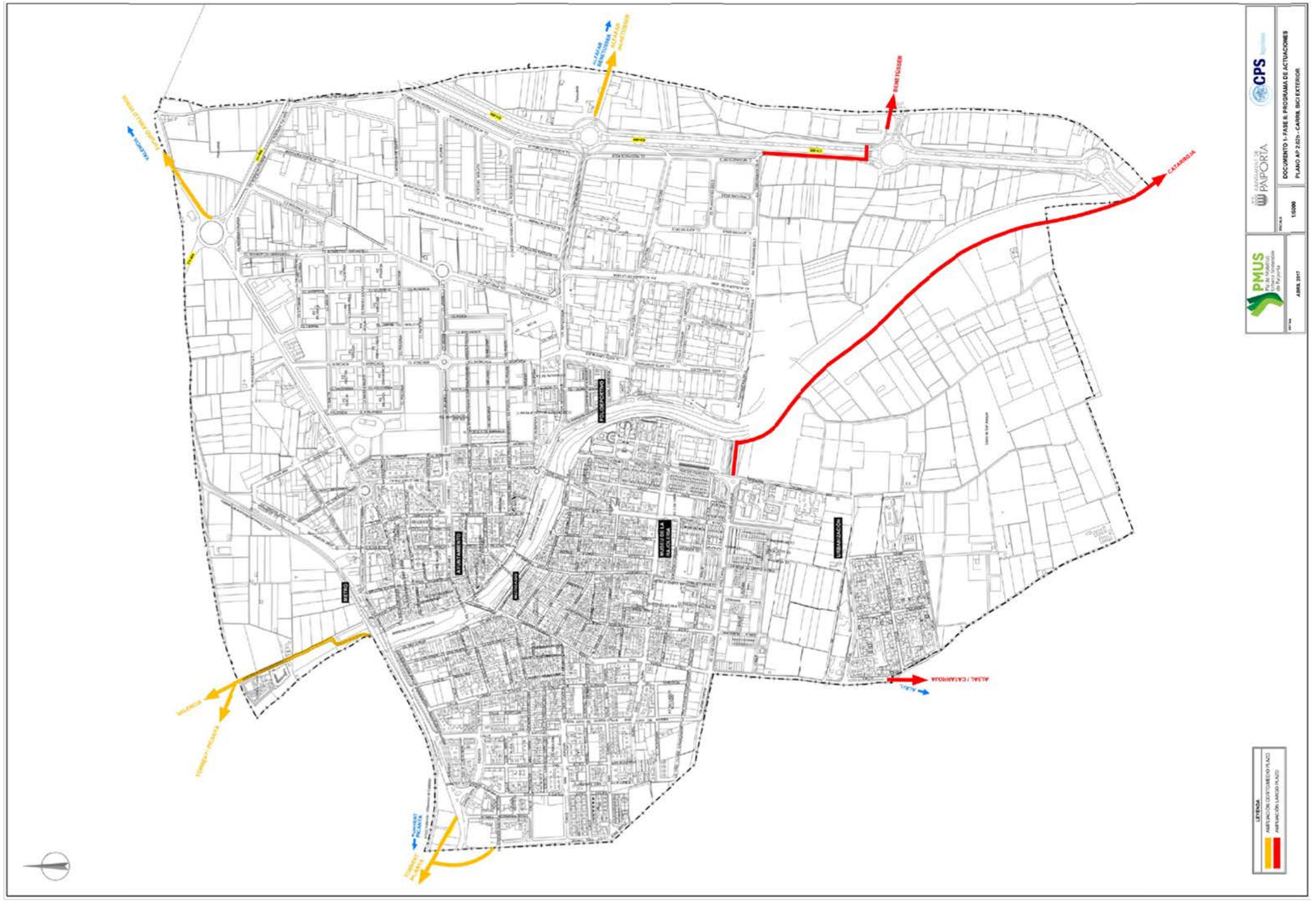
A largo plazo se recomiendan aquellas conexiones que a día de hoy necesitan de infraestructuras que no se han desarrollado o no disponen de las condiciones necesarias. En esta fase se proponen las conexiones con:

- Albal y Catarroja por el sur, acondicionando el camino que conecta actualmente estas poblaciones.
- Por el sureste con Catarroja por el camino paralelo al cauce del barranco.
- Por el este con Alfafar, al conectar por el camino que parte hacia el sur desde el polígono industrial de l'Alqueria de Mina y atraviesa la glorieta en la carretera CV-400.

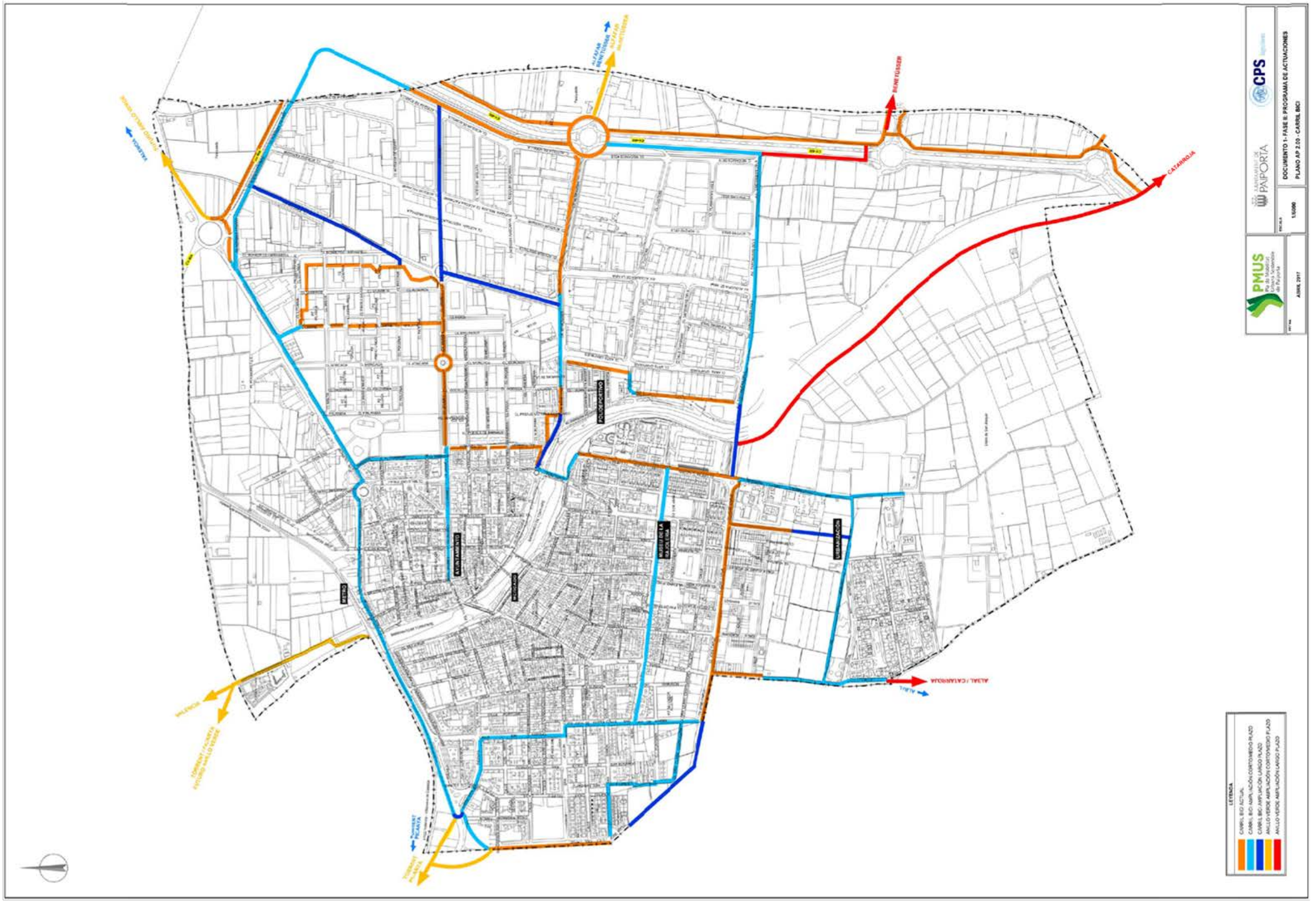
Estas actuaciones se plasman en los planos adjuntos.

Ficha 2.02 Continuidad red ciclista para los movimientos externos al municipio (Corto-Medio plazo):

Ficha 2.02 Continuidad red ciclista para los movimientos externos al municipio (Largo plazo):



Ficha 2.00 Itinerarios completos de infraestructuras ciclistas (Largo plazo):

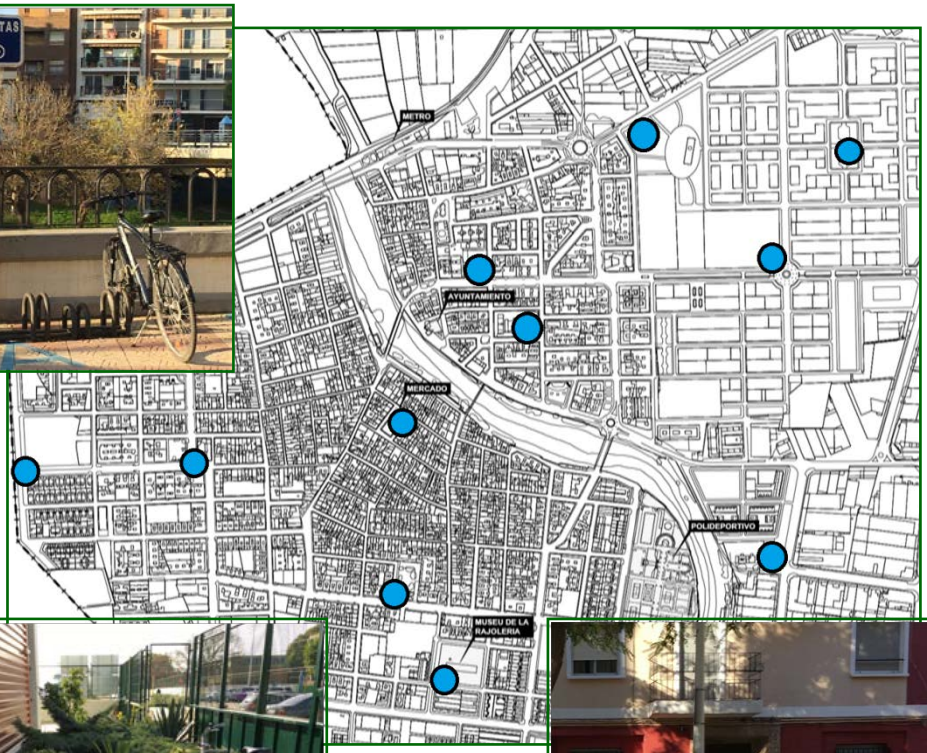


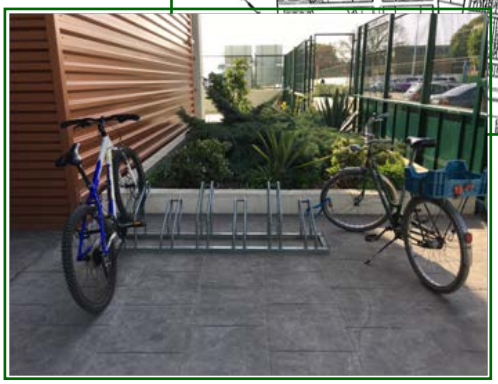
TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD CICLISTA
Nº 2.03	IMPLANTACIÓN APARCAMIENTOS BICICLETAS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Es recomendable instalar nuevos estacionamientos de bicicletas en una zona que aporte seguridad a los usuarios, en puntos cercanos al carril bici y en edificios de uso público como en la estación de Metrovalencia, los institutos (en menor número en colegios de primaria), el auditorio, el Museu de la Rajoleria, las zonas verdes, el mercado municipal e incluso en las zonas industriales. Actualmente son insuficientes en la parada de metro y los dispuestos en los centros de educación.

Además se han incorporado los recomendados por la Policía Local de Paiporta.

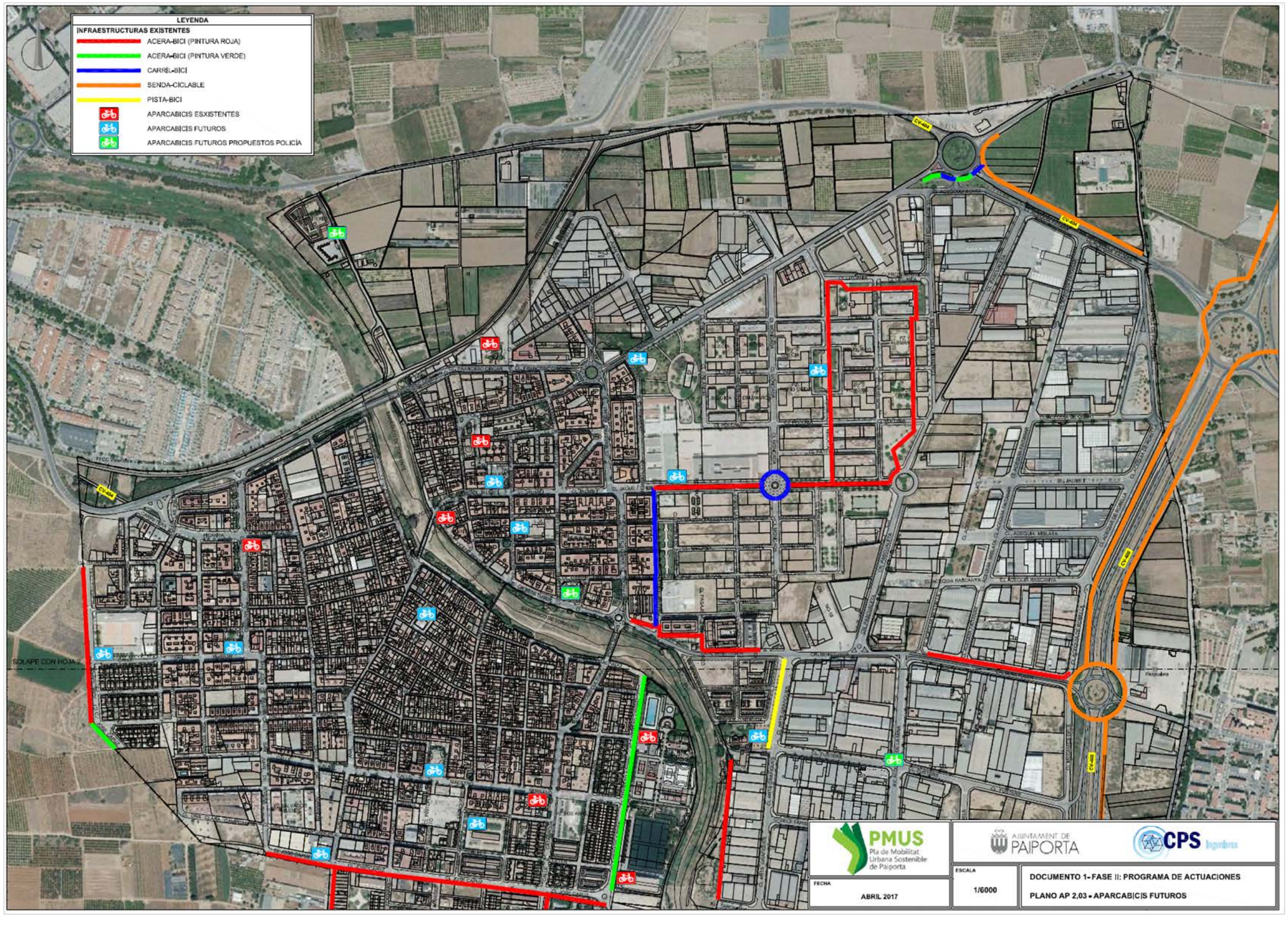




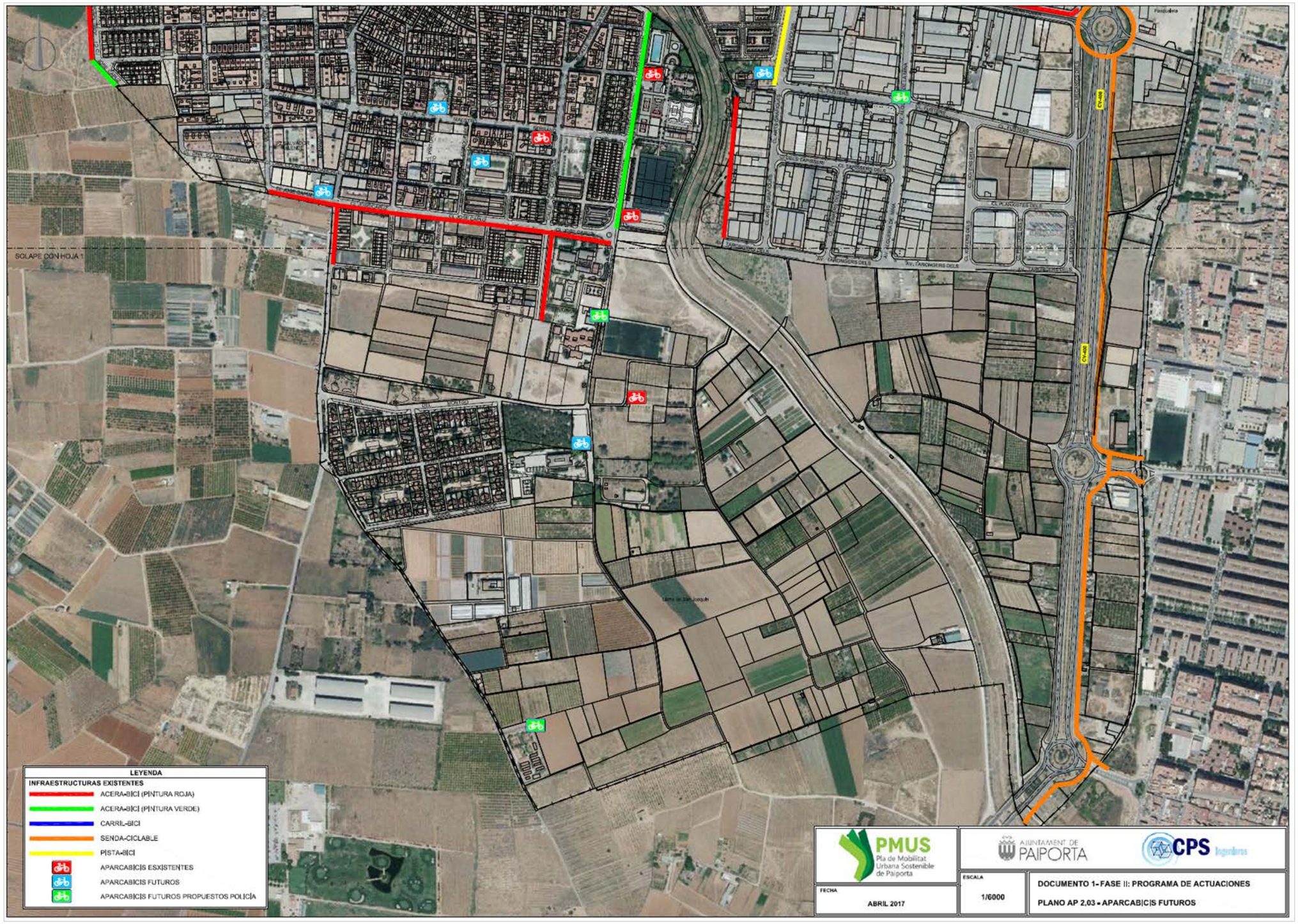
Conforme se amplíe la red ciclista, se tendrá que instalar algún aparcamiento próximo al nuevo trazado de la infraestructura ciclista para dar servicio a las nuevas zonas.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I17
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

Ficha 2.03 Propuesta de aparcamientos para bicicletas (hoja 1):



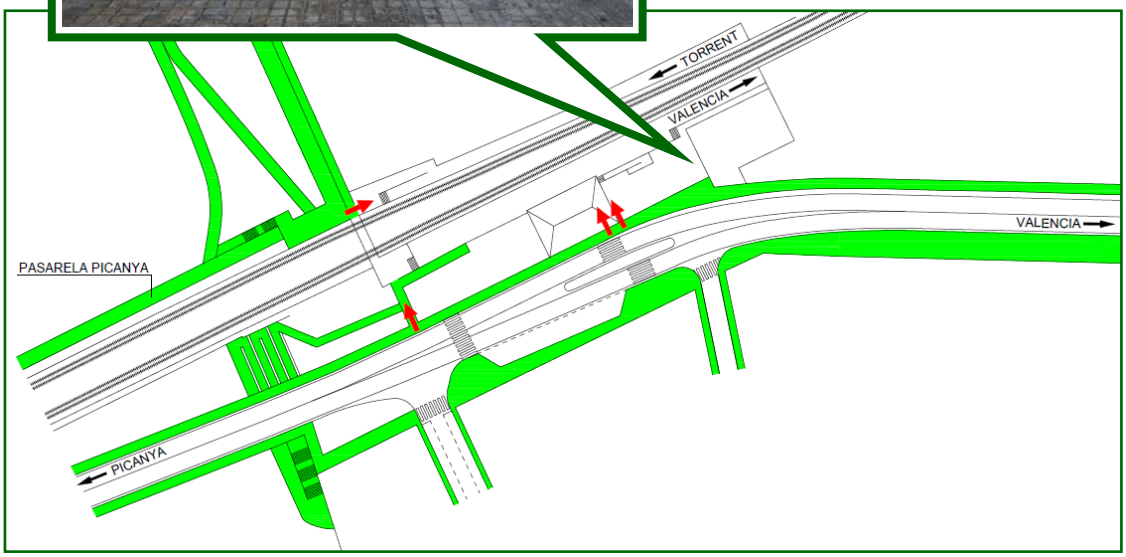
Ficha 2.03 Propuesta de aparcamientos para bicicletas (hoja 2):



TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD CICLISTA
Nº 2.04	SEGURIDAD APARCAMIENTOS BICICLETAS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En la estación de Metrovalencia se han recibido varias quejas sobre la falta de seguridad en el aparcamiento para bicicletas existente, por lo que se debería estudiar la implantación de algún sistema de aparcamiento con mayor seguridad, como aparcamientos protegidos físicamente o aparcamientos controlados, con el fin de potenciar la intermodalidad ciclista-metro y así reducir el número de desplazamientos motorizados.



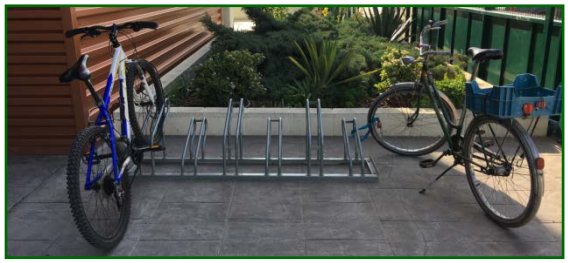
Es necesario estudiar los diferentes costes de implantación y mantenimiento de este tipo de estacionamiento más seguro.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD CICLISTA
Nº 2.05	HOMOGENEIZACIÓN DEL APARCAMIENTO DE BICICLETAS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Será necesario seleccionar un modelo de estacionamiento de bicicletas para aplicar en todos los puntos de aparcamiento, para que sea más fácilmente identificable en su ubicación. Actualmente se dispone de un modelo diferente en cada una de las instalaciones dispersas por el municipio. De entre los dispuestos, se recomienda seleccionar el llamado "U invertida" por la facilidad de uso a un mayor tipo de modelos de bicicleta.



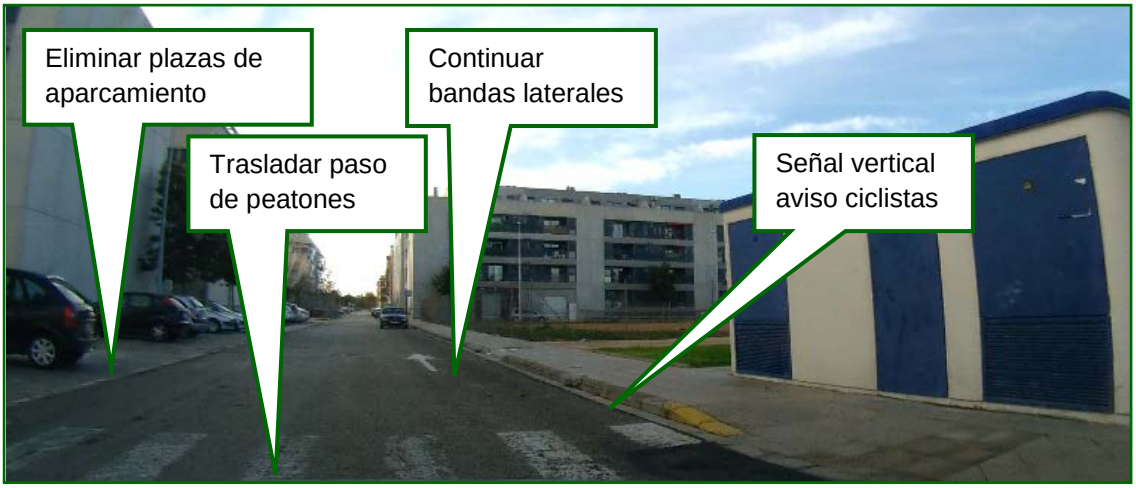
Cuando se desconoce la ubicación de un estacionamiento, es más sencilla su búsqueda si todos los modelos son similares en color, tamaño y forma.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Media-Baja
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD CICLISTA
Nº 2.06	MEJORA DE SEÑALIZACIÓN

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Para que los usuarios de bicicletas, peatones y vehículos privados se muevan con mayor seguridad por el municipio hay que considerar realizar un plan de mejora de la señalización horizontal y vertical en todos los puntos de cruce con las vías ciclistas. En primer lugar detectar el estado de las señales actuales y renovar aquellas en mal estado. En segundo lugar definir una norma a implantar en todo el municipio y por último aplicarla en todos los cruces o tramos de conflicto.



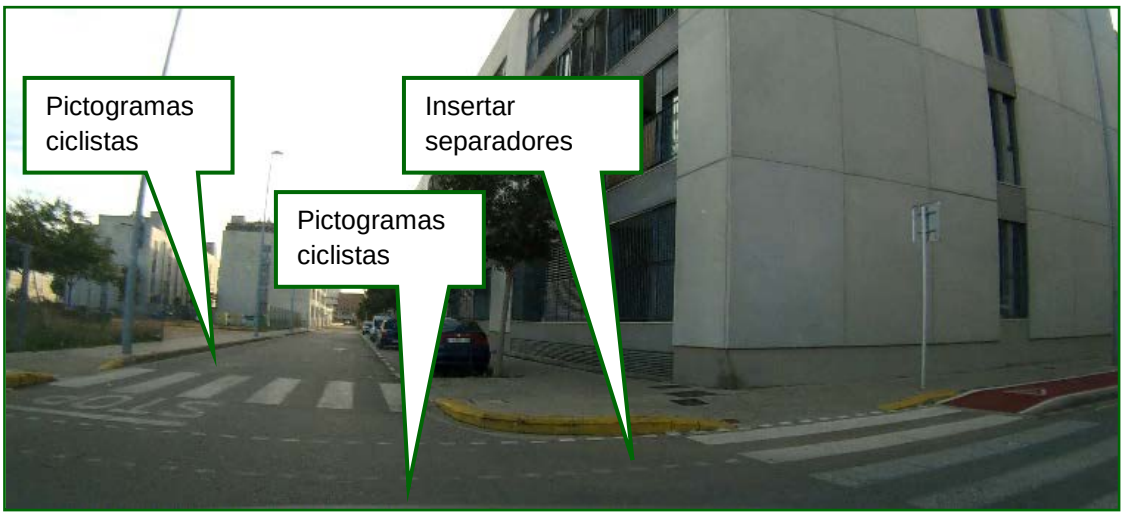
La seguridad de la señalización afecta tanto a los cruces entre peatones y ciclistas, como en los cruces entre ciclistas y vehículos privados.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Alta (en la mejora de la señalización actual). Media (En la elaboración de una norma y su aplicación).
Indicadores de seguimiento:	I22
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD CICLISTA
Nº 2.07	SEGURIDAD EN ITINERARIOS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Para asegurar la integridad de los ciclistas habrá que generar una base de incidencias en la que basarse para comprobar el estado de los elementos de la infraestructura ciclista e implementar medidas en aquellos puntos que muestren incidencias de manera reiterativa e incluso medidas preventivas como la instalación de bordillos o elementos separadores de calzadas donde el carril bici se disponga a la altura de la calzada destinada al paso de vehículos a motor.



Los elementos de protección deben conservarse de forma periódica.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Bajo-Medio
Importancia:	Alta (en medidas preventivas). Media (En las medidas correctivas)
Indicadores de seguimiento:	I22
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD CICLISTA
Nº 2.08	MEJORAR EL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Se detectan zonas en las que el estado de las vías ciclistas presenta deficiencias, por lo que será conveniente realizar labores de conservación, no solo en pintura, sino en el tratamiento superficial de la plataforma. Además se debe mantener el mismo color en todos los tramos del carril sobre acera, para dar continuidad en los recorridos y que sea más rápida la visualización de la continuidad ciclista.

Comprobar el estado de la superficie de rodadura en todos los tramos ciclistas.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I15, I16, I18, I22, I24
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

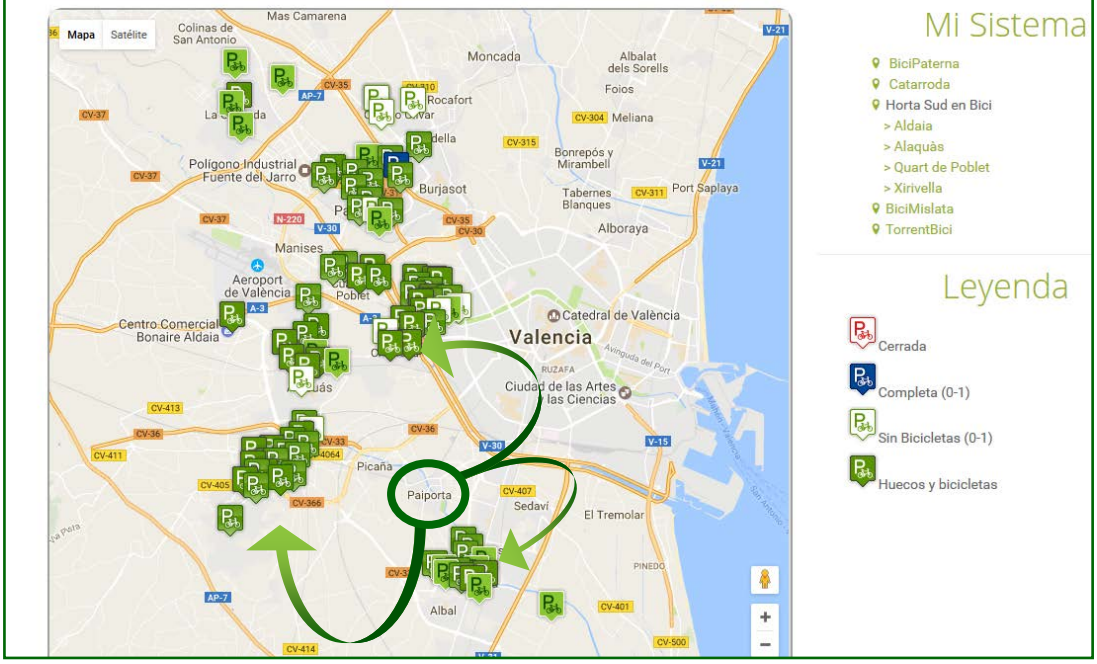
TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD CICLISTA
Nº 2.09	IMPLANTACIÓN SISTEMA PÚBLICO DE BICICLETAS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Para mejorar la movilidad ciclista es recomendable el estudio de la implantación de un sistema de bicicletas público. El sistema preferible sería adherirse al sistema existente en los municipios de l'Horta, ya que no solo permitiría desplazarse por Paiporta, sino que sería posible comenzar o finalizar el viaje en las poblaciones cercanas de Torrent y Catarroja, y en un futuro con intercambiadores con el sistema *Valenbisi* en los límites sur de la ciudad de Valencia.

En todo caso es imprescindible que el servicio trascienda los límites del municipio, si se pretende conseguir un uso mayoritario y cumplir con las expectativas de movilidad ciclista intermunicipal.

MAPA ONLINE DE LAS ESTACIONES



La movilidad entre municipios cercanos puede verse mejorada si se implanta un sistema compatible con otros sistemas ya instaurados.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I11, I15, I16, I18-I22, I24, I25
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Empresa concesionaria del servicio

II 3.3.ACCESIBILIDAD

La accesibilidad tanto interna como externa al municipio de Paiporta es un punto fundamental en la elaboración del PMUS, ya que de la buena gestión de la misma depende que haya un buen funcionamiento de la circulación de los distintos modos de transporte en el municipio.

De la **fase del diagnóstico** se destacan los siguientes problemas más importantes respecto a la accesibilidad:

- Falta de conexión del nuevo desarrollo urbano en el municipio con el Carrer Jaume I.
- Falta de accesibilidad entre ambas márgenes del barranco.
- Falta de señalización orientativa de itinerarios en los viales de entrada a Paiporta.

Las problemáticas/propuestas más relevantes al respecto de la accesibilidad, obtenidas en la **consulta ciudadana** son:

- Aceras estrechas a nivel generalizado en el municipio.
- Adecuar el mobiliario urbano a la anchura de las aceras.
- Retirada o prohibición de los bolardos existentes como norma general.

Con todo ello se considera que las propuestas de accesibilidad en el PMUS deben seguir el siguiente **plan de actuaciones**, presentado en las fichas mostradas a continuación:

1. Adaptación de bordillos y pasos de peatones.
2. Mejora de la visibilidad en cruces y giros.
3. Mejora de la seguridad en el acceso a Metrovalencia.
4. Mejora del paso entre andenes en Metrovalencia.
5. Definir el tipo de señalización para las plazas de aparcamiento en PMR.
6. Mejora del estado en los caminos a poblaciones adyacentes.
7. Renovar y potenciar los espacios públicos (por ejemplo las zonas verdes).
8. Giros a izquierdas.

TIPO DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD
Nº 3.01	ADAPTACIÓN DE BORDILLOS Y PASOS DE PEATONES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Definidas las calles de plataforma única, aquellas en las que hay que agrandar aceras y en resumen, todas las vías en las que se va a actuar, queda identificar los bordillos que no están adaptados. En estos puntos será necesario un plan de acción en el que se tenga que realizar una transición entre la calzada y la acera de modo que cumpla con las especificaciones de movilidad y accesibilidad para que no suponga un obstáculo a la movilidad de todos los viandantes, en especial para las personas de movilidad reducida (PMR). En el documento del diagnóstico se elaboró un plano identificando los tipos de pasos de peatones existentes.

Debe definirse un plan para realizar las actuaciones en todos los pasos del municipio.

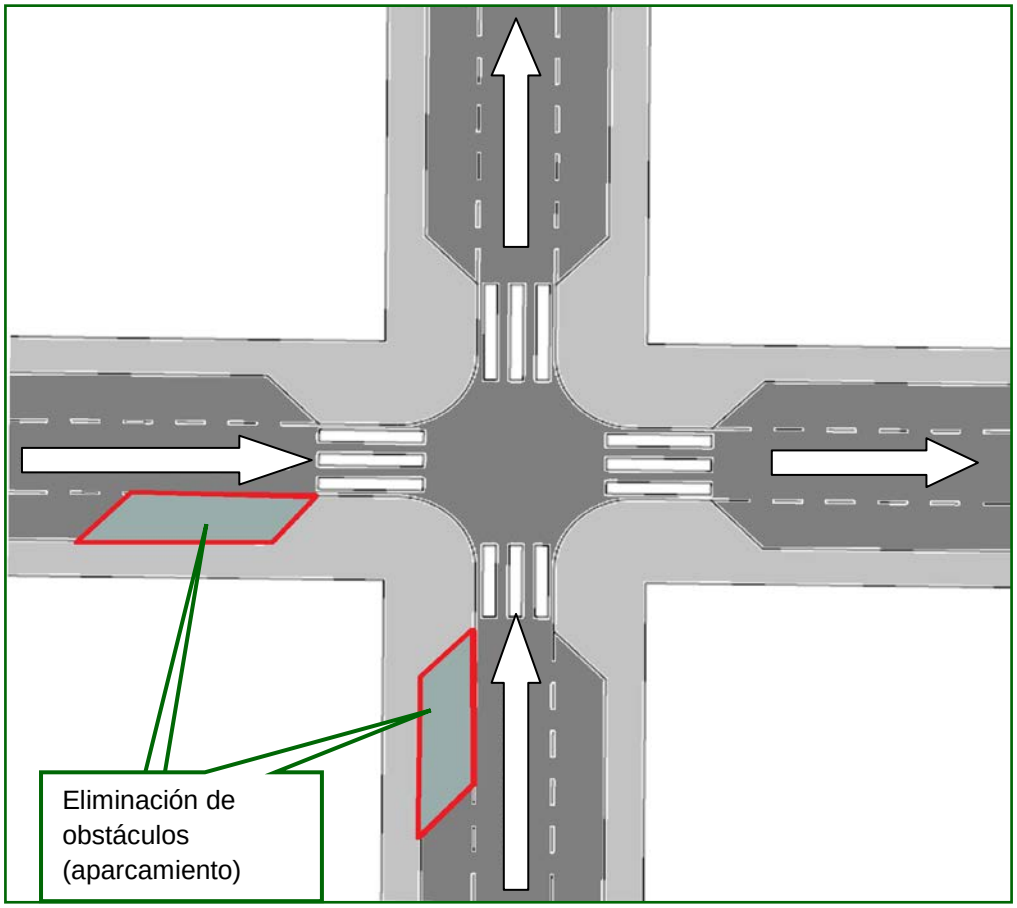
Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I27, I28
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

TIPO DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD
Nº 3.02	MEJORAR VISIBILIDAD EN CRUCES Y GIROS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Otras de las quejas más comunes recogidas en el municipio y que coinciden con la percepción técnica, son las relacionadas con las calles estrechas cuyos giros para vehículos son complicados y en los que existen elementos que dificultan todavía más la maniobra, con contenedores, coches aparcados, árboles, farolas, etc. Se tendrán que mejorar la visibilidad de los giros en el sentido de la marcha y cumplir con la seguridad del resto de usuarios de la vía.

Para llevar a cabo esta medida será necesario en primer lugar conocer el estado final de las vías en cuanto a su configuración (**vías 30, zona 30, zona 20**...), además del sentido de la marcha. Una vez identificado su estado final se urbanizará de forma que se mejoren las carencias detectadas.



Una vez definidos los sentidos de las calles, se podrán urbanizar acorde con las pautas recomendadas para crear intersecciones más seguras.

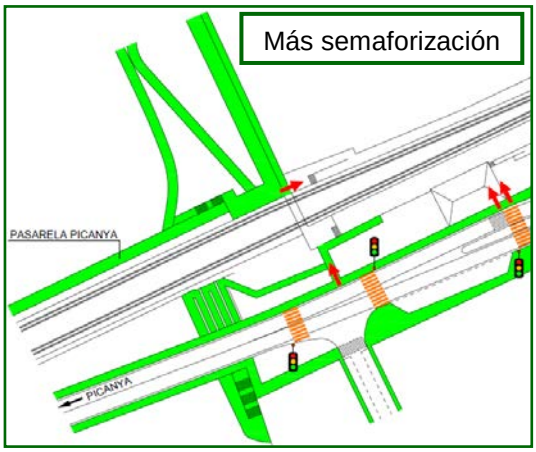
Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I48
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

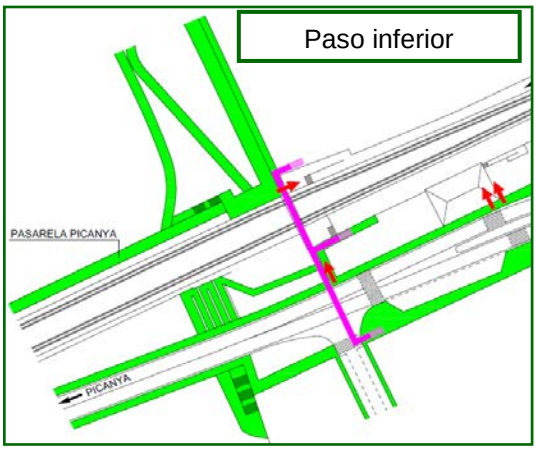
TIPO DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD
Nº 3.03	MEJORA ACCESOS METROVALENCIA

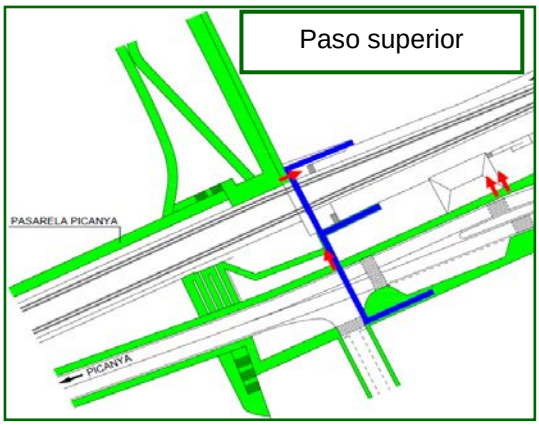
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

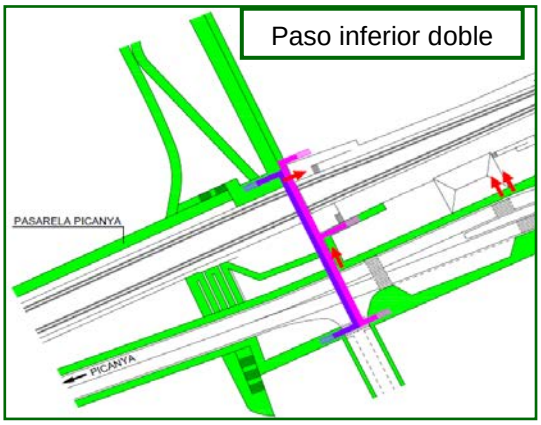
Actualmente existe desde Paiporta a la estación un cruce regulado con un semáforo y desde el lado contrario un paso a nivel desde la población hasta la parada de Metrovalencia, por lo que es necesario mejorar la seguridad de este paso.

Se propone realizar un paso inferior que mejore el actual, simplificando los recorridos, con escaleras entre los andenes y las aceras, y con buena iluminación que lo hagan más seguro. Otras medidas, aunque menos recomendables que la anterior, podrían ser: implantar una pasarela superior, de igual modo que conecte desde la acera a los andenes; o mejorar el paso de cebra con un ciclo semafórico más del lado de la seguridad y con el paso de cebra con resalto al mismo nivel de la acera de modo que fuera accesible.









El paso inferior doble permite dar continuidad al municipio por un túnel compartido, pero de forma independiente, dando acceso también a la estación y los andenes de Metrovalencia.

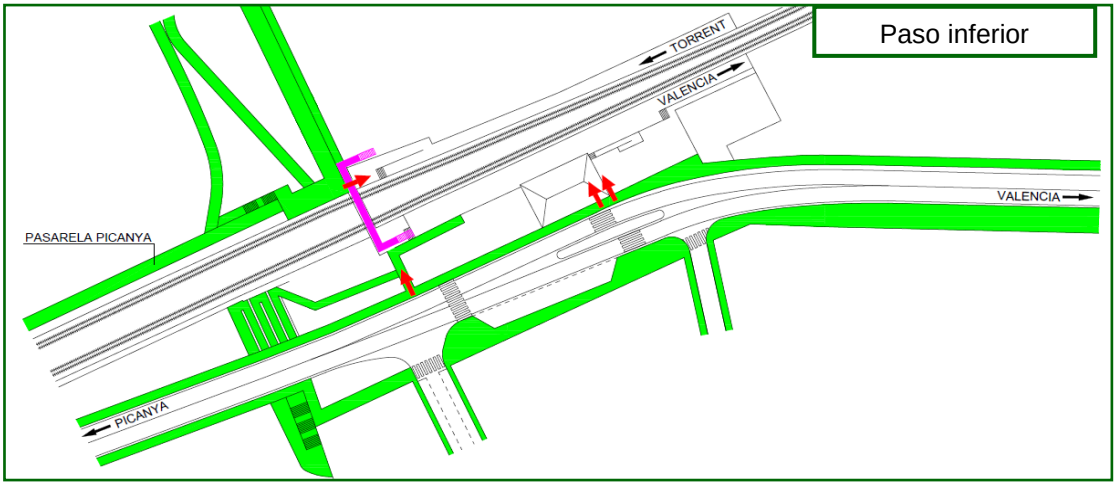
Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Metrovalencia

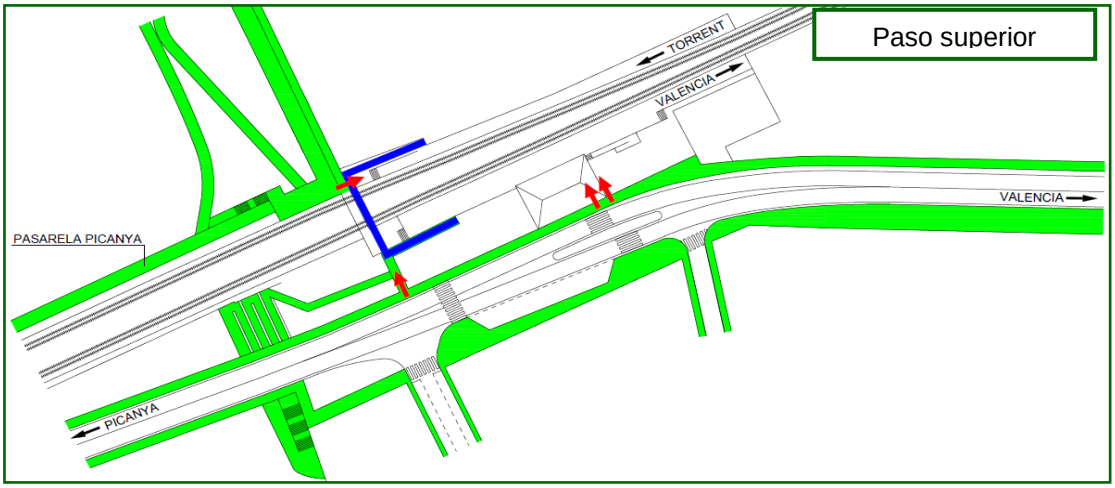
TIPO DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD
Nº 3.04	MEJORA PASO ENTRE ANDENES METROVALENCIA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

El paso entre los andenes es un problema grave, ya que actualmente se produce sobre las vías, siendo la alternativa un paso inferior sin escaleras en todos los puntos y con unas rampas extremadamente alargadas y con poca seguridad a los usuarios. Será necesario acometer alguna de las soluciones recomendada anteriormente para evitar los problemas derivados del paso de peatones entre las vías.

Algunas soluciones de rápida implantación son barreras y señales luminosas y acústicas, aunque no son las más efectivas.





Esta acción se puede combinar con la anterior.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I37
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Metrovalencia

TIPO DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD
Nº 3.05	SEÑALIZACIÓN PLAZAS DE APARCAMIENTO EN PMR

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En la normativa de urbanismo será necesario describir el tipo de señalización que se debe incorporar en las plazas de aparcamiento de la localidad destinadas a personas con movilidad reducida, ya que actualmente en cada plaza de este tipo se encuentra una señalización distinta, lo que no ayuda a su fácil reconocimiento. Es necesario señalarlas tanto vertical como horizontalmente a todas por igual.

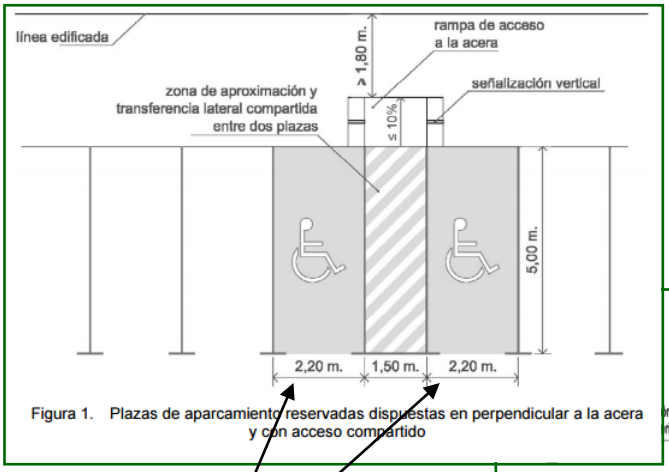


Figura 1. Plazas de aparcamiento reservadas dispuestas en perpendicular a la acera y con acceso compartido

La normativa autonómica (Artículo 12.4.d de la Orden de 9 de junio de 2004 de la Consellería de territorio y Vivienda) establece que cuando el lado del conductor quede a la izquierda se preverá una franja libre de obstáculos en la calzada paralela al aparcamiento de 1,20 m de anchura.

La normativa autonómica (Artículo 12.4.c de la Orden de 9 de junio de 2004 de la Consellería de territorio y Vivienda) establece una anchura de 3,60 m.

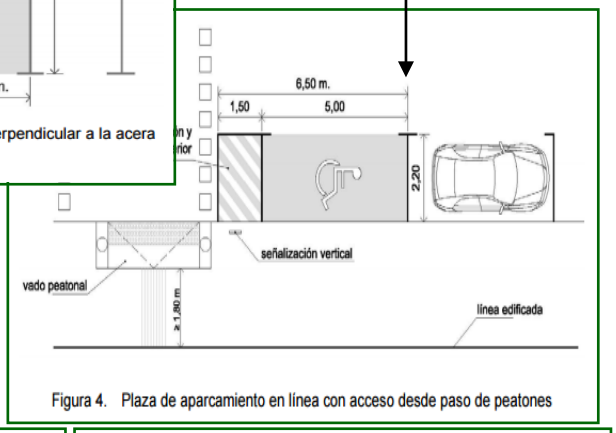


Figura 4. Plaza de aparcamiento en línea con acceso desde paso de peatones

Debe quedar claro que la plaza está reservada, para ello es necesario que se vea tanto en señalización vertical, como con la horizontal.

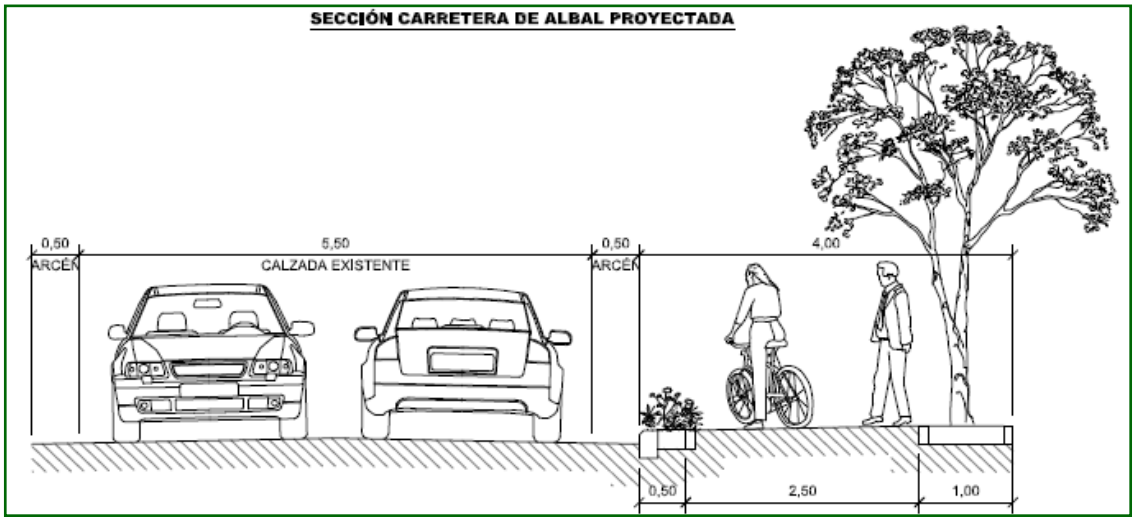
Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

TIPO DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD
Nº 3.06	MEJORA EN LOS CAMINOS A POBLACIONES ADYACENTES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Muchas de las quejas recogidas de la situación actual de la movilidad provienen del estado de los caminos que conectan la población de Paiporta con el sur, por la carretera de Albal. Esta vía debería ampliarse, añadir una plataforma para ciclistas y mejorar el estado del firme, por lo que es necesaria una adecuación de esta vía y el control del estado de otras de similares características.

Otras vías a mejorar son: la salida por el sur del Polígono de l'Alqueria de Mina, que podría adaptarse para conectar adecuadamente con la glorieta de la carretera CV-400 tanto para peatones, ciclistas y vehículos en dos direcciones; el camino dispuesto al norte del Polígono de l'Estació que da acceso a la carretera CV-402, por el que podrían acceder directamente los vehículos desde la carretera al polígono por este punto.



La falta de mantenimiento de las vías implica un aumento de los accidentes.

Tiempo de implantación:	Medio-Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I25
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Ayuntamientos colindantes – Diputación de València

TIPO DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD
Nº 3.07	ESPACIOS PÚBLICOS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Renovar y potenciar los espacios existentes debe ir unido al resto de medidas aplicadas. Un buen mantenimiento de las zonas verdes existentes y la instalación de nuevos elementos en algunas de éstas incrementará el uso y la convivencia en estos espacios para los habitantes de la zona.

Se debe potenciar en lo posible las conexiones del municipio con la ruta peatonal que realizan los vecinos para desarrollar paseos diarios hacia los municipios vecinos, creándose nuevos itinerarios para el paseo y el ocio.

Se deben crear espacios acorde a los usos que deseen los vecinos de la zona.

Tiempo de implantación:	Medio-Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I06, I12, I10, I24, I45, I64
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat – Área de Bienestar Social / Ciudadanía

TIPO DE ACTUACIÓN:	ACCESIBILIDAD
Nº 3.08	GIROS A IZQUIERDA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En las vías principales se deben ir eliminando progresivamente los giros a izquierdas por suponer un problema para la seguridad de los conductores. En las vías de acceso en las que se dispone de glorietas, en las intersecciones que existan entre ellas, no se debe permitir este tipo de giros sobre la mediana.

En el resto del municipio, conviene cambiar las intersecciones de este tipo a otras más seguras o eliminarlas.

En la Avenida de la Independencia, una vez construida la glorieta del puente de Picanya, todas las intersecciones entre el puente y la glorieta en la calle València se eliminarán, permitiendo solo giros a derechas.

Se deben crear espacios acordes a los usos que deseen los vecinos de la zona.

Tiempo de implantación:	Medio-Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I47
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

II 3.4.TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público en Paiporta oferta fundamentalmente el servicio del Metro, ya que no existen líneas de autobús público.
A partir de los **datos facilitados por Metrovalencia** de los movimientos en la estación de Paiporta durante el período noviembre 2015 – octubre 2016, se obtienen los siguientes resultados más importantes:

- La mayor parte de las salidas desde Paiporta se producen en los días laborables a las 09:00.
- La demanda diaria apenas varía entre los días laborables, pero disminuye significativamente el fin de semana.
- Los valores semanales de pasajeros se mantienen bastante constantes a lo largo del año.

De la **fase del diagnóstico** se destacan los siguientes datos más importantes respecto al metro, obtenidos en las encuestas realizadas a pie de calle en la estación:

- Los usuarios acceden al metro: el 89% lo hace a pie, frente a un 9% que utiliza el coche.
- El 56% de los usuarios considera que el aspecto más positivo del metro es la comodidad, mientras que el 46% considera la frecuencia como el aspecto más negativo.
- El 77% de los encuestados afirman que el principal motivo de desplazamiento en transporte público es por trabajo.
- El 13% de los habitantes de Paiporta utilizan el metro como modo principal de desplazamiento.

Las problemáticas/propuestas más relevantes para el metro obtenidas en la **consulta ciudadana** son:

- Acceso inseguro a la estación.
- Ampliación del horario nocturno y del fin de semana.
- Necesidad de un incremento de las frecuencias de paso.
- Necesidad de más plazas de aparcamiento en la zona del metro.
- Se propone la implantación de transporte interurbano alternativo en l'Horta.

Con todo ello se considera que las propuestas de transporte público en el PMUS deben seguir el siguiente **plan de actuaciones**, presentado en las fichas mostradas a continuación:

1. Implantar un sistema de servicio de bicicletas públicas.
2. Crear itinerarios peatonales y ciclistas entre el metro y el municipio.
3. Crear un corredor ciclista entre el núcleo de Paiporta y la estación de Alfafar-Benetússer.
4. Estudiar la propuesta de implantación de una línea de autobús metropolitano entre los municipios de l'Horta.
5. Estudio del servicio del metro (nocturno, fines de semana, abonos…).
6. Estudio de posicionamiento de teleindicadores en la parada Metrovalencia.
7. Mejora de los servicios en la parada Metrovalencia
8. Parada de taxis en Jaume I: cambiar su uso a plazas de aparcamiento o carga/descarga y implantar una línea de comunicación para el servicio de taxis.

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PÚBLICO
Nº 4.01	IMPLANTAR SERVICIO DE BICICLETAS PÚBLICAS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

La población de Paiporta, debido a su tamaño, no necesita un sistema de bicicletas público para su uso interno, pero dada su situación rodeada de municipios muy próximos, es aconsejable la instalación de un sistema compatible con los servicios ya disponibles en Torrent y Catarroja así como los futuros intercambiadores en la zona sur de la ciudad de Valencia con el servicio *Valenbisi*.

Será necesario implantar un carril bici que una las poblaciones y sea posible el flujo ciclista.

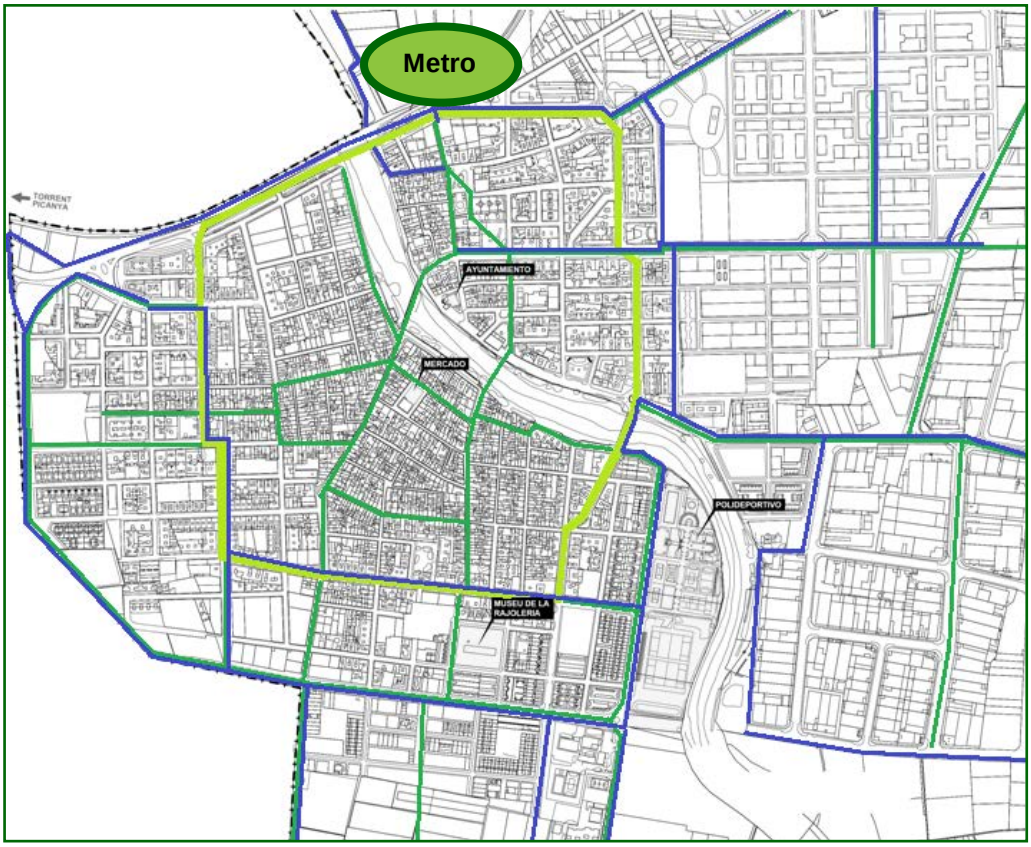
El clima y las pendientes nulas del municipio lo convierten en un escenario perfecto para el uso de la bicicleta.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Baja
Indicadores de seguimiento:	I11, I15, I16, I18-I22, I24, I25
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Empresa concesionaria del servicio

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PÚBLICO
Nº 4.02	CREAR ITINERARIOS ENTRE EL METRO Y EL MUNICIPIO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

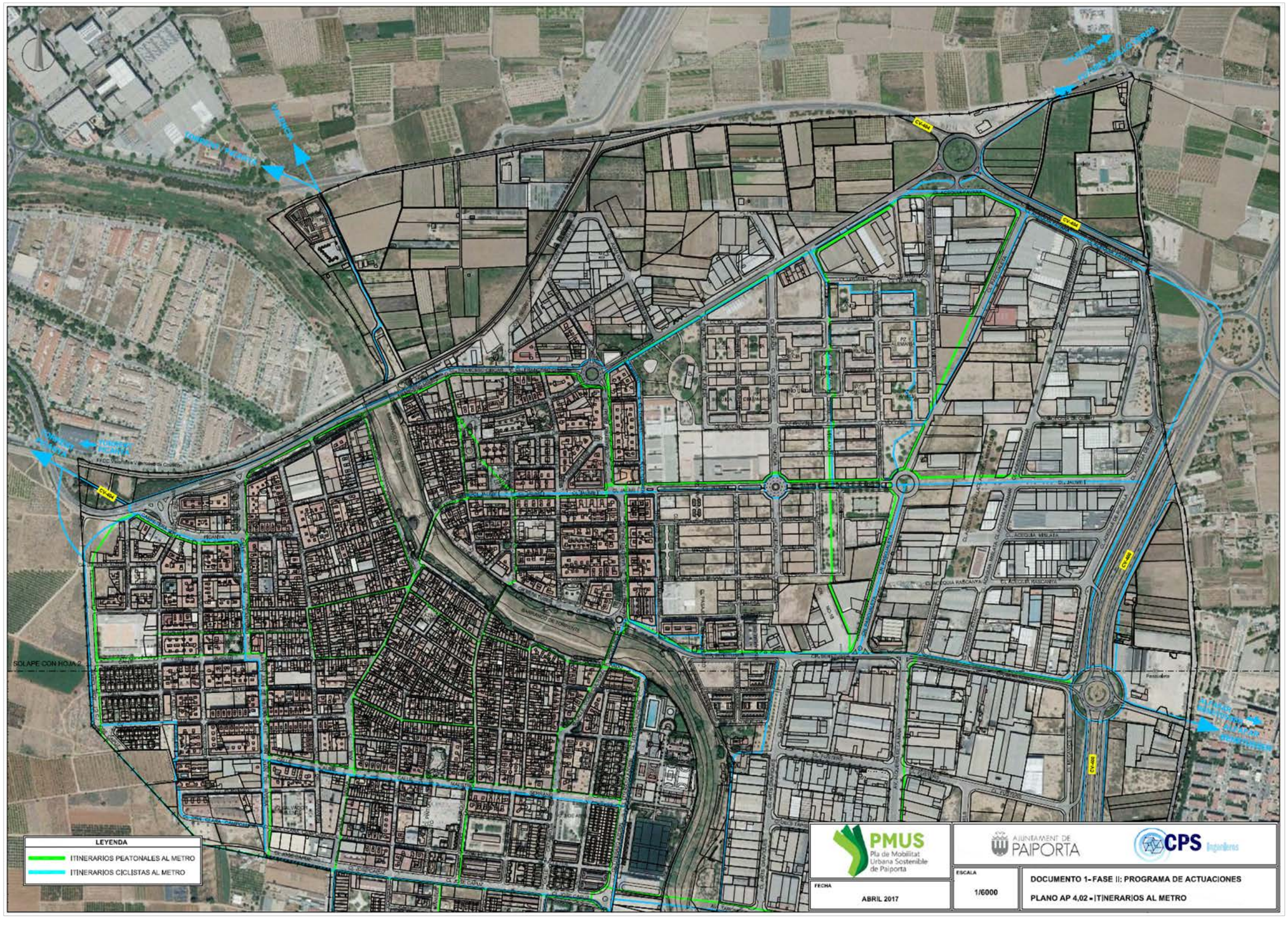
Para potenciar la accesibilidad al metro se recomienda crear unos itinerarios peatonales y ciclistas con la estación de Metrovalencia que se sitúa en el norte del municipio, con el fin de que una mayor población pueda desplazarse hacia otros municipios sin utilizar el vehículo privado. Estos itinerarios deberán disponer de una señalización clara y unos recorridos simples y por los caminos más cortos, ya que deben ser los modos más favorecidos para alcanzar una movilidad sostenible en Paiporta.



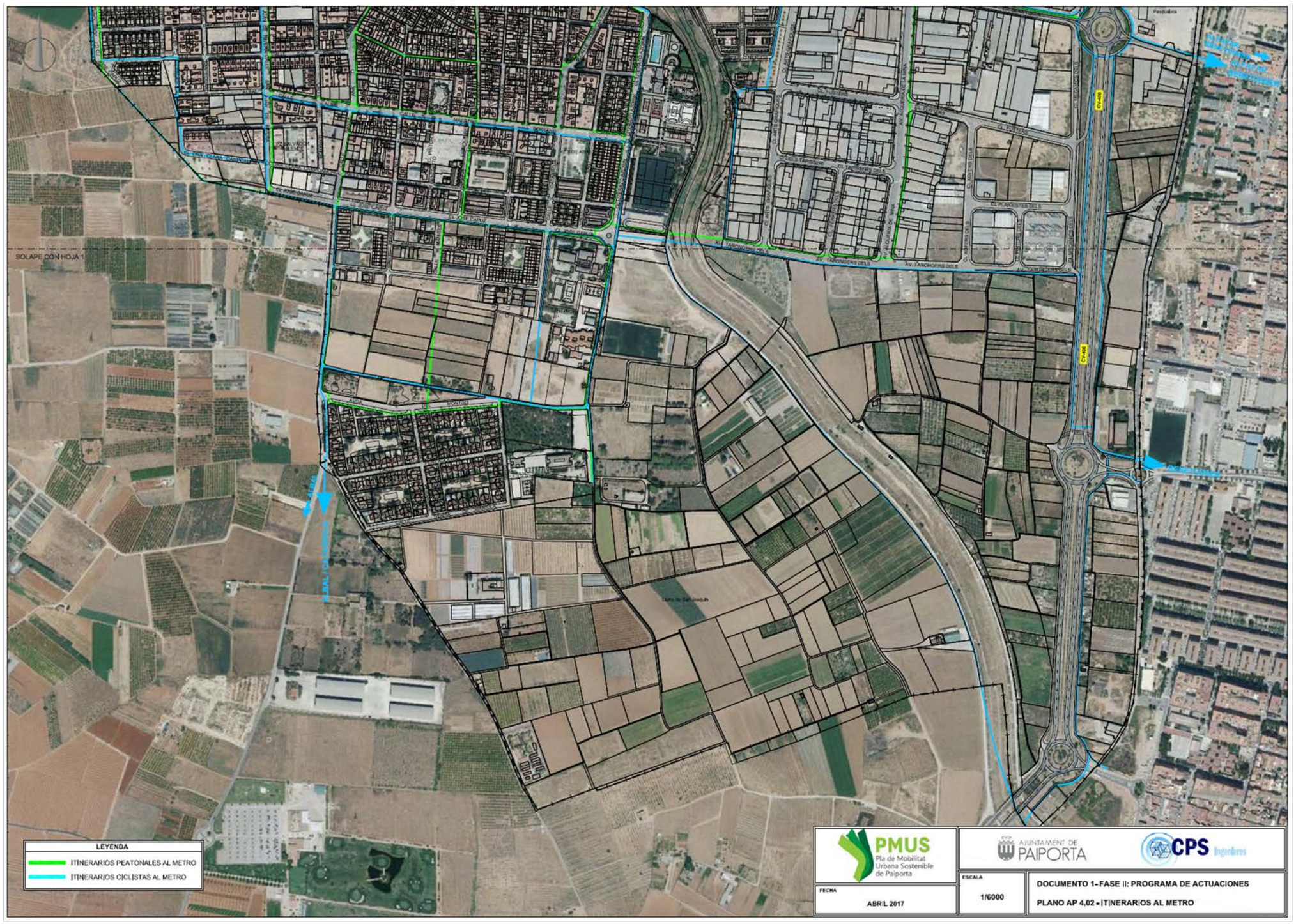
Es necesario mejorar la intermodalidad e impulsar el uso de medios de transporte colectivos.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Bajo-Medio
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I36, I37, I38
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

Ficha 4.02 Vías peatonales y ciclistas para acceder al transporte público (Hoja 1):



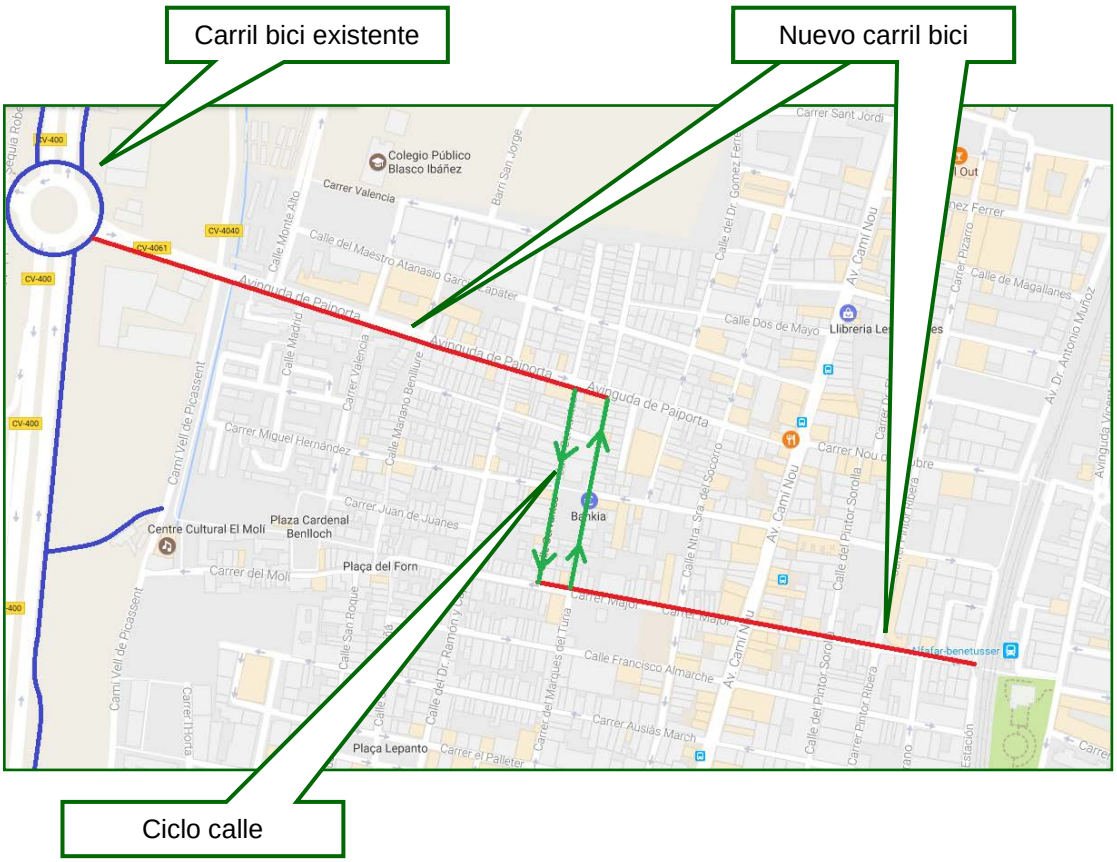
Ficha 4.02 Vías peatonales y ciclistas para acceder al transporte público (Hoja 2):



TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PÚBLICO
Nº 4.03	ACCESOS BICICLETA A LA ESTACIÓN ALFAFAR-BENETÙSSER

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Dado que en Paiporta solo existe una parada de Metrovalencia, se deben potenciar otros nodos de intercambio modal, como la parada que dispone ADIF en Benetùsser. Para ello es necesario crear un corredor ciclista entre el núcleo de Paiporta y la estación de Alfafar-Benetùsser. Este carril debe ser continuo, amplio y seguro para que se potencie el intercambio modal además del flujo ciclista entre estos municipios.



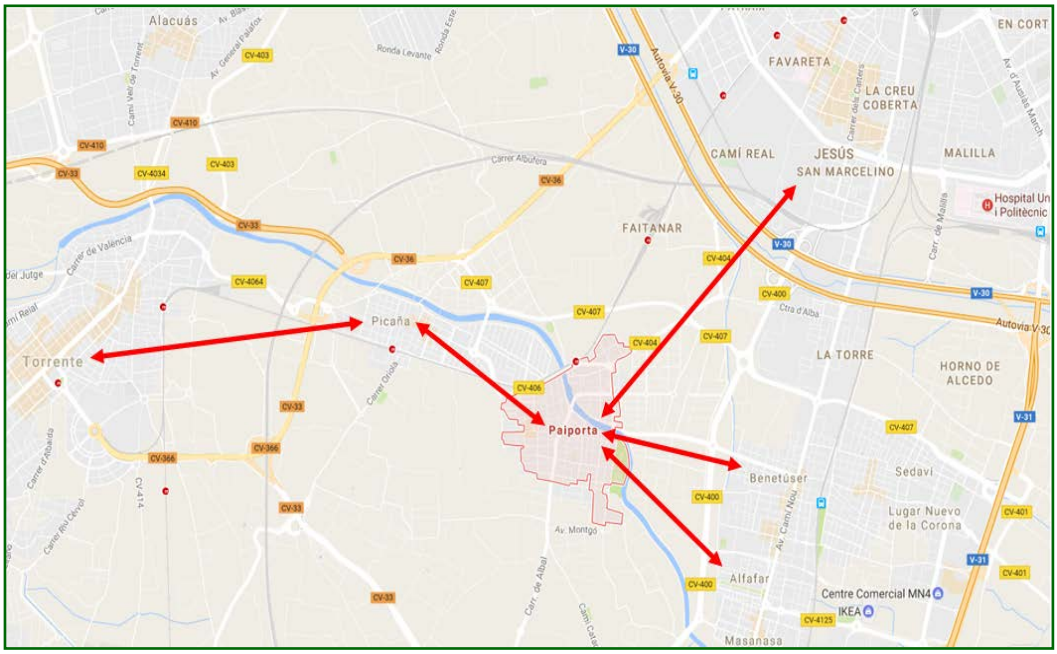
Esta conexión permitirá ampliar los destinos por transporte público desde Paiporta.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Ayuntamiento Benetusser

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PÚBLICO
Nº 4.04	ESTUDIO LÍNEA DE AUTOBÚS MUNICIPIOS DE L'HORTA SUD

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Un gran número de vecinos han lanzado la propuesta de la implantación de un autobús metropolitano que una los diferentes municipios que se encuentran en la corona sur de Valencia, de modo que no sea necesario acceder a la capital para desplazarte a otro municipio. Por tanto se solicita realizar a través de las empresas de transportes un estudio que considere la implantación de un sistema de autobús que una los diferentes municipios ubicados en l'Horta Sud de Valencia.



Se debe realizar un estudio económico para conocer la viabilidad del proyecto.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I29
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Posible empresa de transporte

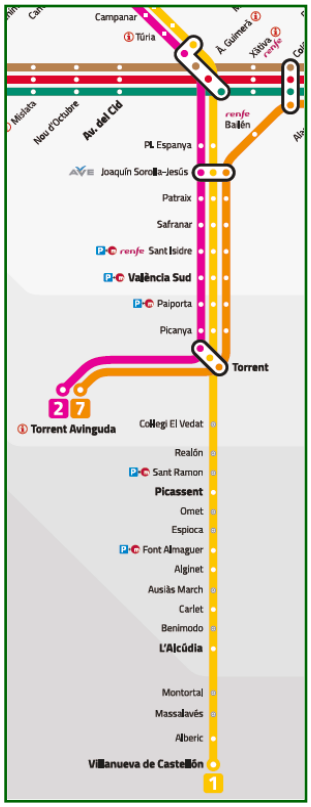
TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PÚBLICO
Nº 4.05	SERVICIO METRO (NOCTURNO, FIN DE SEMANA, ABONOS...)

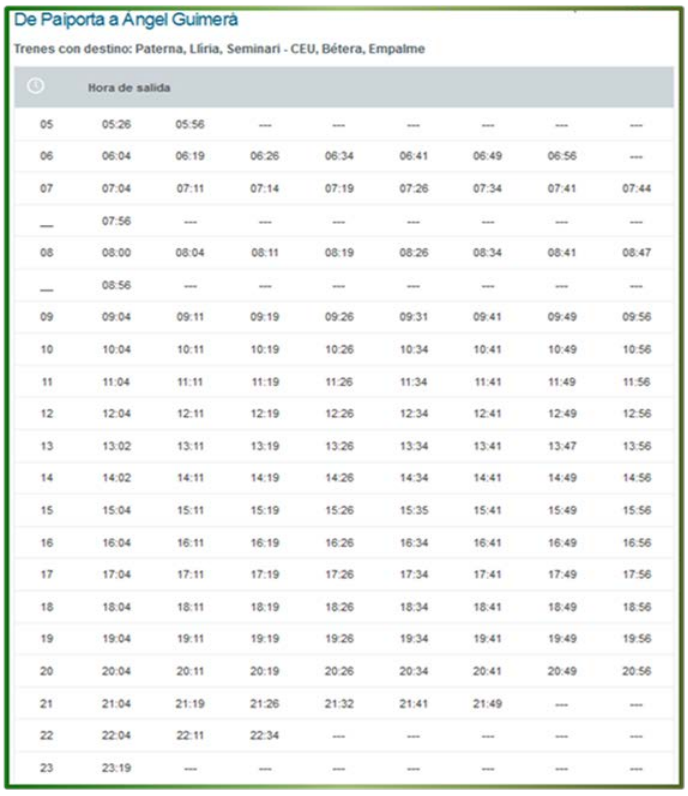
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Otra de las quejas más representativa de las recopiladas durante la elaboración del PMUS ha sido relativa a los servicios ofertados tanto en fin de semana, periodos de frecuencia media, los últimos servicios diarios... ya que muchos usuarios se quejan de la falta de servicio en estos momentos. El horario nocturno entre las 22h y las 23h solo circulan 4 trenes en sentido Valencia, mientras que en sentido Torrent el último tren pasa alrededor de las 23:30h. En todo el mes de julio la frecuencia también se ve reducida a causa del horario de frecuencias intermedias, disminuyendo el número de trenes a la hora, al igual que ocurre los sábados durante todo el año.

En este sentido, es importante potenciar los servicios de fin de semana y nocturnos, más relacionado con el ocio, por cuestiones de sostenibilidad, pero también de Seguridad Vial.

Por último también se hace referencia a los precios del servicio, al situarse en la zona B de la red de Metrovalencia.





De Paiporta a Àngel Guimerà

Trenes con destino: Paterna, Lliria, Seminari - CEU, Bétera, Empalme

Hora de salida								
05	05:26	05:56	---	---	---	---	---	---
06	06:04	06:19	06:26	06:34	06:41	06:49	06:56	---
07	07:04	07:11	07:14	07:19	07:26	07:34	07:41	07:44
---	07:56	---	---	---	---	---	---	---
08	08:00	08:04	08:11	08:19	08:26	08:34	08:41	08:47
---	08:56	---	---	---	---	---	---	---
09	09:04	09:11	09:19	09:26	09:31	09:41	09:49	09:56
10	10:04	10:11	10:19	10:26	10:34	10:41	10:49	10:56
11	11:04	11:11	11:19	11:26	11:34	11:41	11:49	11:56
12	12:04	12:11	12:19	12:26	12:34	12:41	12:49	12:56
13	13:02	13:11	13:19	13:26	13:34	13:41	13:47	13:56
14	14:02	14:11	14:19	14:26	14:34	14:41	14:49	14:56
15	15:04	15:11	15:19	15:26	15:35	15:41	15:49	15:56
16	16:04	16:11	16:19	16:26	16:34	16:41	16:49	16:56
17	17:04	17:11	17:19	17:26	17:34	17:41	17:49	17:56
18	18:04	18:11	18:19	18:26	18:34	18:41	18:49	18:56
19	19:04	19:11	19:19	19:26	19:34	19:41	19:49	19:56
20	20:04	20:11	20:19	20:26	20:34	20:41	20:49	20:56
21	21:04	21:19	21:26	21:32	21:41	21:49	---	---
22	22:04	22:11	22:34	---	---	---	---	---
23	23:19	---	---	---	---	---	---	---

Con el horario actual no es posible volver por la noche si se decide ir en metro a otras poblaciones.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Baja
Indicadores de seguimiento:	I30-I36
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta / Metrovalencia

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PÚBLICO
Nº 4.06	TELEINDICADORES PARADA METROVALENCIA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En el momento de la redacción del plan existe un indicador de los próximos trenes en el interior de la estación de espaldas a la entrada, lo que provoca que no sea visible desde el andén. Dados los problemas de vandalismo no se colocan en el exterior, pero sería necesario realizar un estudio para conocer alguna posición que hiciese posible colocar los indicadores para que sean visibles tanto desde los andenes como desde fuera de la estación para conocer el destino del tren y el tiempo de espera.

Para los usuarios que no realizan un viaje rutinario, es más sencillo comprobar la hora en un teleindicador que mirar los horarios en los paneles de información.

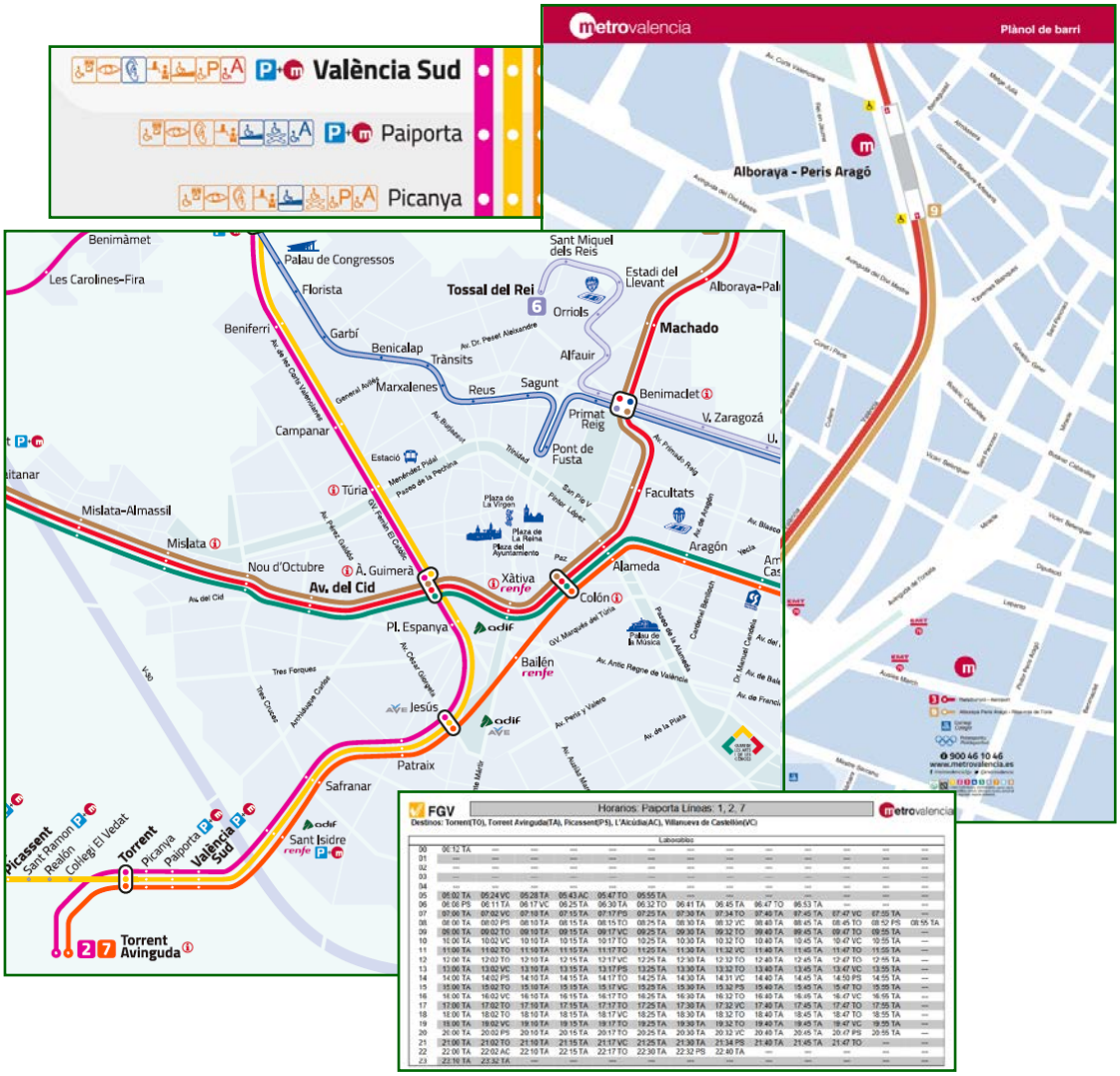
Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Baja
Indicadores de seguimiento:	I36, I69
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta / Metrovalencia

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PÚBLICO
Nº 4.07	SERVICIOS PARADA METROVALENCIA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Otras quejas que se han recogido en la campaña realizada en el entorno de la parada ha sido sobre las comodidades de la estación, en la que se solicita una mayor área cubierta y mayor presencia de bancos, ya que algunos viajeros deben esperar un largo tiempo hasta que llega el tren de su sentido.

Tampoco existe un plano de la zona, ni un plano del municipio una vez llegas a la estación.



Mejorar las condiciones de espera y los servicios ofrecidos es necesario para potenciar el uso del transporte público.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Baja
Indicadores de seguimiento:	I36, I69
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta / Metrovalencia

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PÚBLICO
Nº 4.08	PARADA DE TAXIS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En la calle Jaume I, junto al Pont Vell existe una parada de taxis, aunque en ningún momento se han observados taxis en ella. Sería apropiado instalar algún canal de comunicación para disponer de un servicio de taxis, sobre todo para aquellas personas con problemas de movilidad que no disponen de vehículo propio y cambiar el uso de la parada a estacionamiento o plazas de carga y descarga.

Es recomendable disponer de un servicio de taxis en el municipio aunque no sea imprescindible una parada fija.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Baja
Indicadores de seguimiento:	I71
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta / Empresa prestadora servicio taxis

II 3.5.TRANSPORTE PRIVADO

El transporte privado en Paiporta, como en la gran mayoría de municipios del país en la actualidad, es el modo de transporte que más desplazamientos genera y que goza de mayor prioridad espacial y preferencial. Uno de los objetivos del PMUS es conseguir la reducción de desplazamientos mediante el vehículo privado en el núcleo urbano, en beneficio del auge de otros modos más sostenibles como son la bicicleta o ir andando, pero a pesar de ello va a seguir existiendo un gran volumen de movimientos en vehículo privado inevitablemente, por lo que debe existir una buena infraestructura y servicios para los mismos.

De la **fase del diagnóstico** se destacan los siguientes datos más importantes respecto al vehículo privado, relacionados con la composición del tráfico y obtenidos de la encuesta de movilidad general y de la escolar:

- El 86% de los encuestados dispone de vehículo (coche o moto) propio.
- El modo principal de desplazamiento que utilizan los habitantes de Paiporta durante los días laborables y los festivos es el coche, con unos porcentajes del 51% y 52%.

Las problemáticas/propuestas más relevantes para el vehículo privado obtenidas en la **consulta ciudadana** son:

- Realizar una reordenación de los sentidos del tráfico.
- Eliminar el tráfico en el centro del municipio y dar fluidez al tráfico en general.
- Concienciar a la población para que se respete el límite de velocidad a 30 km/h.
- Mal estado del firme de las carreteras en general.

Con todo ello se considera que las propuestas de vehículo privado en el PMUS deben seguir el siguiente **plan de actuaciones**, presentado en las fichas mostradas a continuación:

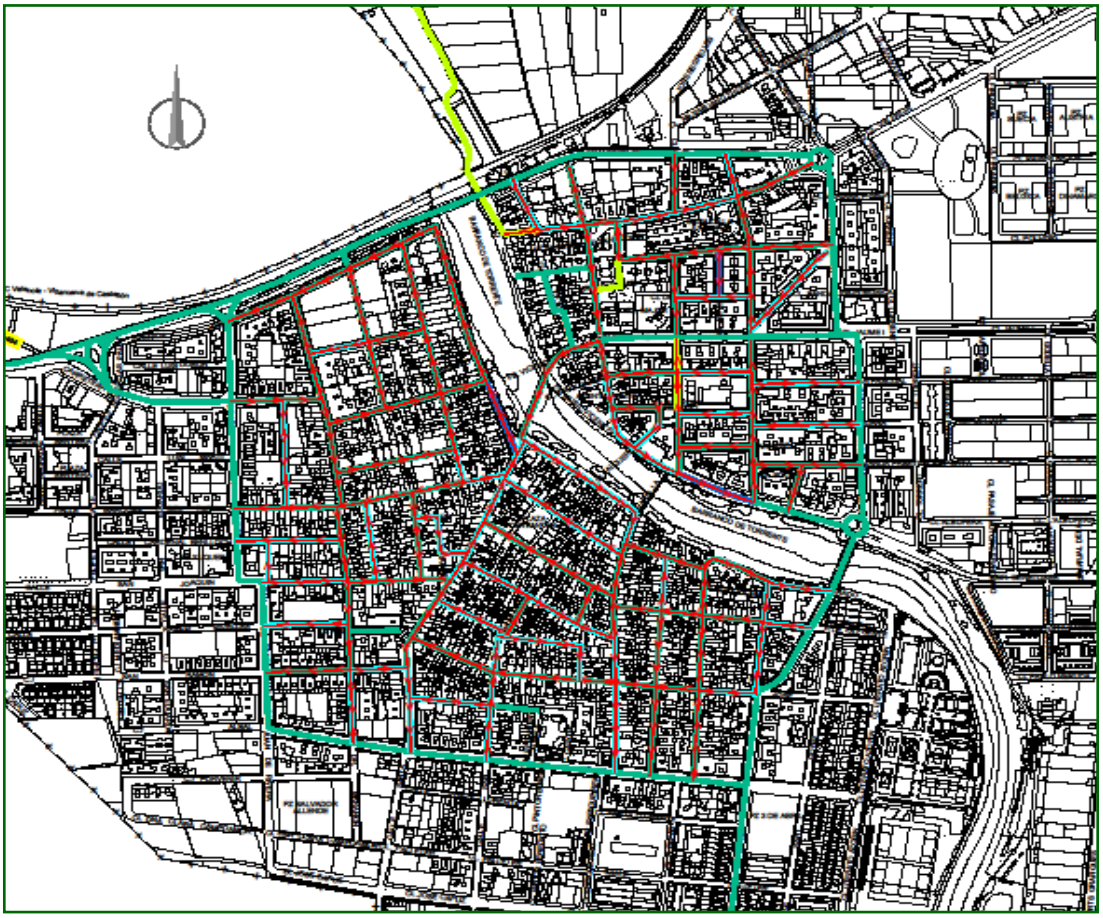
1. Realizar un cambio en los sentidos de circulación en las calles que sea necesario.
2. Completar la trama urbana para cerrar itinerarios.
3. Realizar un inventario de las señales existentes en el municipio y corregir las contradicciones.
4. Colocación de elementos para el calmado del tráfico (pasos de peatones elevados y cojín berlinés).
5. Completar la señalética de itinerarios que van hacia edificios importantes.
6. Implantación de un sistema que revise el estado de conservación de las vías de tráfico rodado.
7. Reordenación de las secciones de las vías.
8. Señalizar y delimitar las zonas de prioridad invertida.
9. Señalización de puntos específicos en planos guía y placas para orientación en la ciudad.
10. Sustitución de algunos cruces semaforizados por intersecciones tipo glorieta.

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PRIVADO
Nº 5.01	REORDENAR SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Dados los cambios a acometer en cuanto a la implantación de una zona de convivencia entre los modos de desplazamiento y el fomento de los viajes en medios no motorizados, resulta necesario realizar un cambio en algunas de las calles en cuanto a la circulación. Por eso se propone realizar un cambio en los sentidos de circulación en aquellas calles que sea necesario para potenciar los recorridos a pie y en bicicleta y evitar recorridos duplicados en desplazamientos en vehículo privado, de modo que se reduzcan las emisiones de gases provenientes de los motores de combustión.

Estos trabajos se realizarán por fases, siguiendo el orden en el que se apliquen otras medidas complementarias, tanto por la estructura de las vías, como por la señalización de las calles.



Para realizar cambios en la movilidad se tienen que invertir algunos tramos o disponer de nuevos tramos de doble sentido o sentido único.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I44, I46, I48, I49
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

Anexo ficha 5.01

REORDENAR SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

Una medida necesaria para el cambio de comportamiento de la población, calmado de tráfico, reducción del número de vehículos y creación de nuevos espacios peatonales y ciclistas es la reordenación de los sentidos de circulación en las vías del centro de Paiporta.

Adecuando los sentidos con una nueva configuración se modifican los flujos de entrada y salida, pudiendo crear "islas" en las que por el centro solo accedan los vehículos de residentes o servicios, mientras que el resto de vehículos circulen alrededor de estas, provocando la reducción del paso de vehículos a motor por el interior de las islas y favoreciendo los puntos de encuentro de la población.

Dado que se van a implantar en el centro del municipio calles de un solo sentido, conviene que no resulten calles de gran longitud, debido a que la velocidad puede verse incrementada para este tipo de vías. Se buscará la forma de implantar sentidos alternos en las calles de un solo sentido, mientras que para las vías de doble sentido (las más permeables), se asignarán a calles colectoras, aquellas que soportan unos flujos de tráfico más elevados.

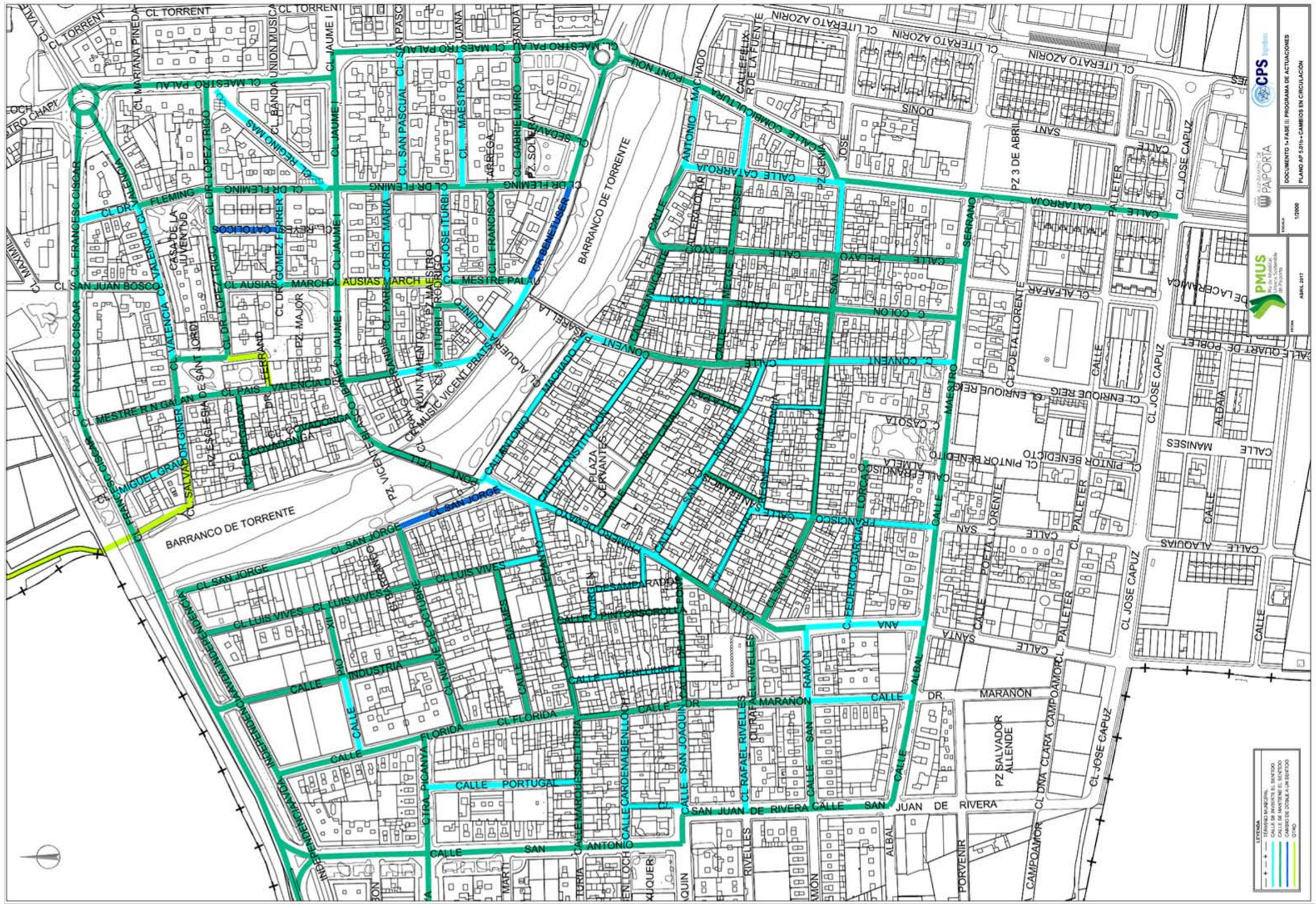
Tras el cambio en los flujos principales, se podrán delimitar zonas o espacios con un urbanismo acorde al uso establecido, donde el transporte a pie o en bicicleta se vea favorecido, siendo los medios más atractivos para los usuarios, los cuales optarán por escoger estos modos para sus desplazamientos.

Todos estos cambios se tendrán que avisar con antelación, informando debidamente a todos los afectados, corrigiendo la señalización en todos los puntos que resulten alterados de la situación actual. Para poder implantar estos cambios es necesario un estudio minucioso en el que se analice la accesibilidad de todos los residentes a sus viviendas, sin crear puntos inconexos o circuitos de circulación complejos en los que se aumente el número de viajes "de paso" por la calle.

Los sentidos de circulación definirán algunos aspectos urbanísticos como la colocación de los aparcamientos en uno u otro lado de las calles, la visibilidad en los cruces por los radios de giro, así como la implantación de orejas o plataformas elevadas de tipo meseta en intersecciones.

A continuación se muestran dos planos, en el primero se pueden observar los tramos que cambian de sentido de circulación y la propuesta realizada de los sentidos de circulación a implantar.

Ficha 5.01 Cambios en los sentidos de circulación:



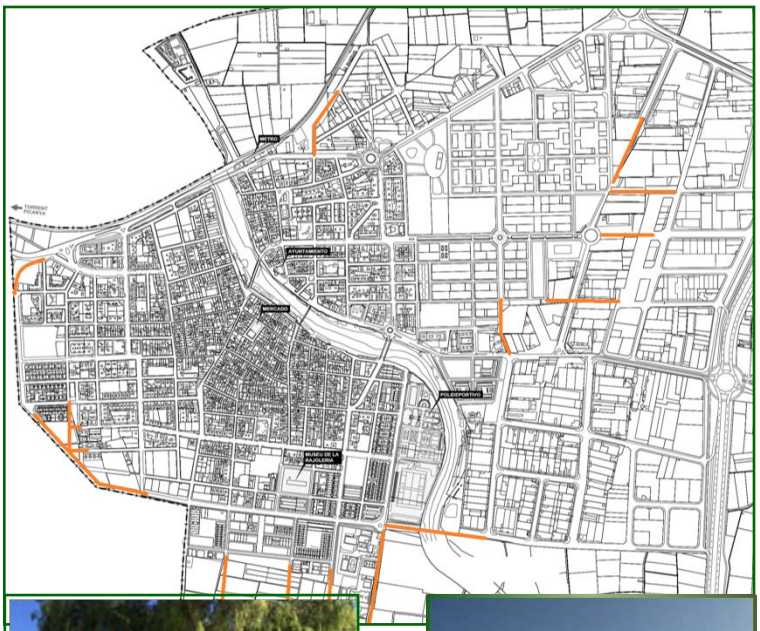
Ficha 5.01 Propuesta para los sentidos de circulación:

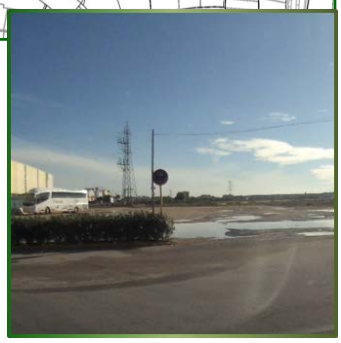
TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PRIVADO
Nº 5.02	COMPLETAR TRAMA URBANA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Se observa en la planta viaria de la población que algunos tramos necesitan completarse para cerrar itinerarios. Estos tramos se encuentran localizados en diferentes puntos del municipio, por lo que según el estado del suelo y su titularidad se podrán realizar con mayor o menor facilidad o rapidez. Algunos tramos necesitarán de actuaciones complementarias para que tengan la funcionalidad adecuada, ya que si se realizan puntualmente no mejorarán los tiempos de desplazamiento actuales.

Estos trabajos se realizarán por fases, siguiendo el orden en el que se apliquen otras medidas complementarias.

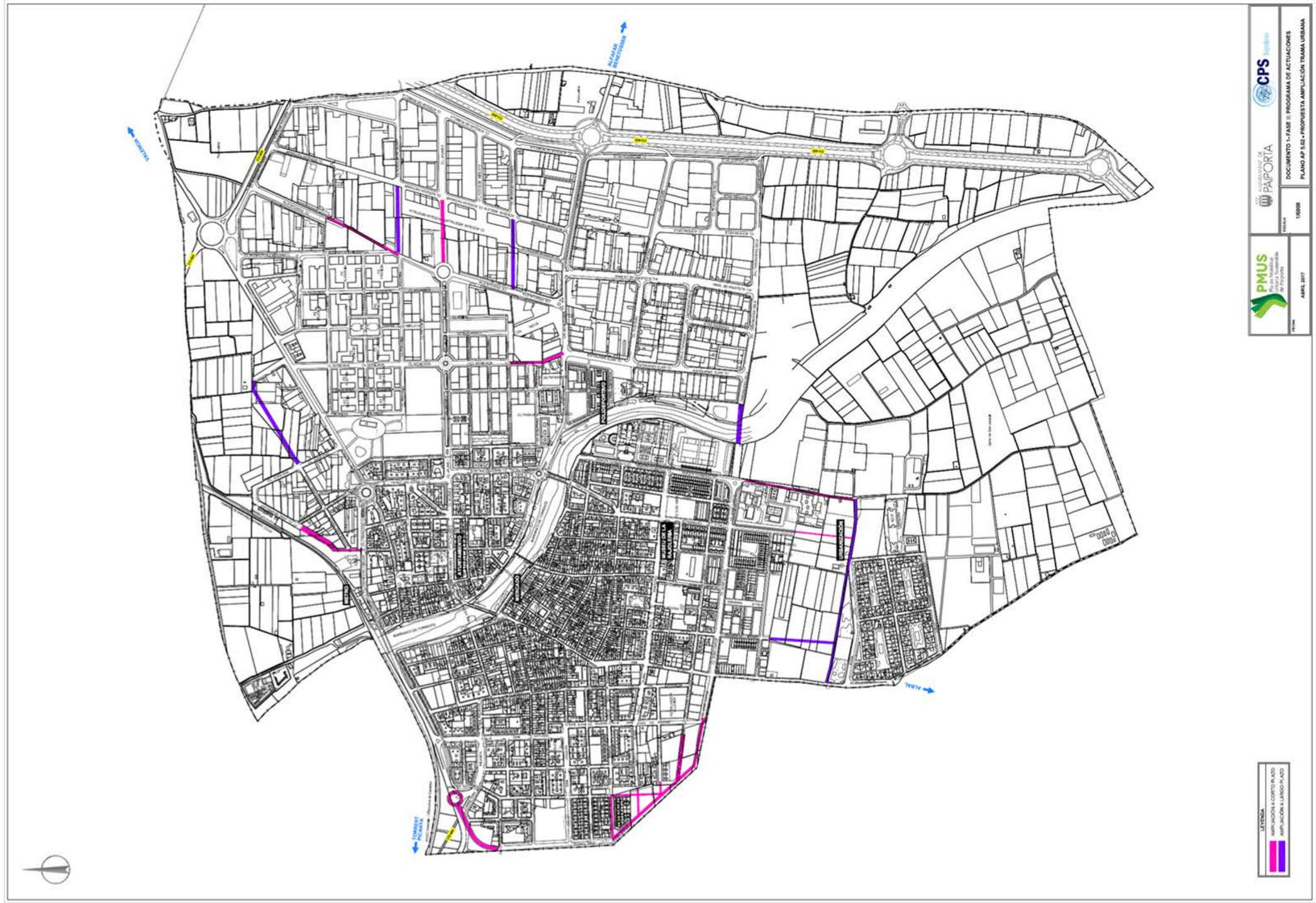




Algunos de los tramos son necesarios para reducir el tráfico interno.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / otras Administraciones

Ficha 5.02 Tramos a completar en el viario urbano:

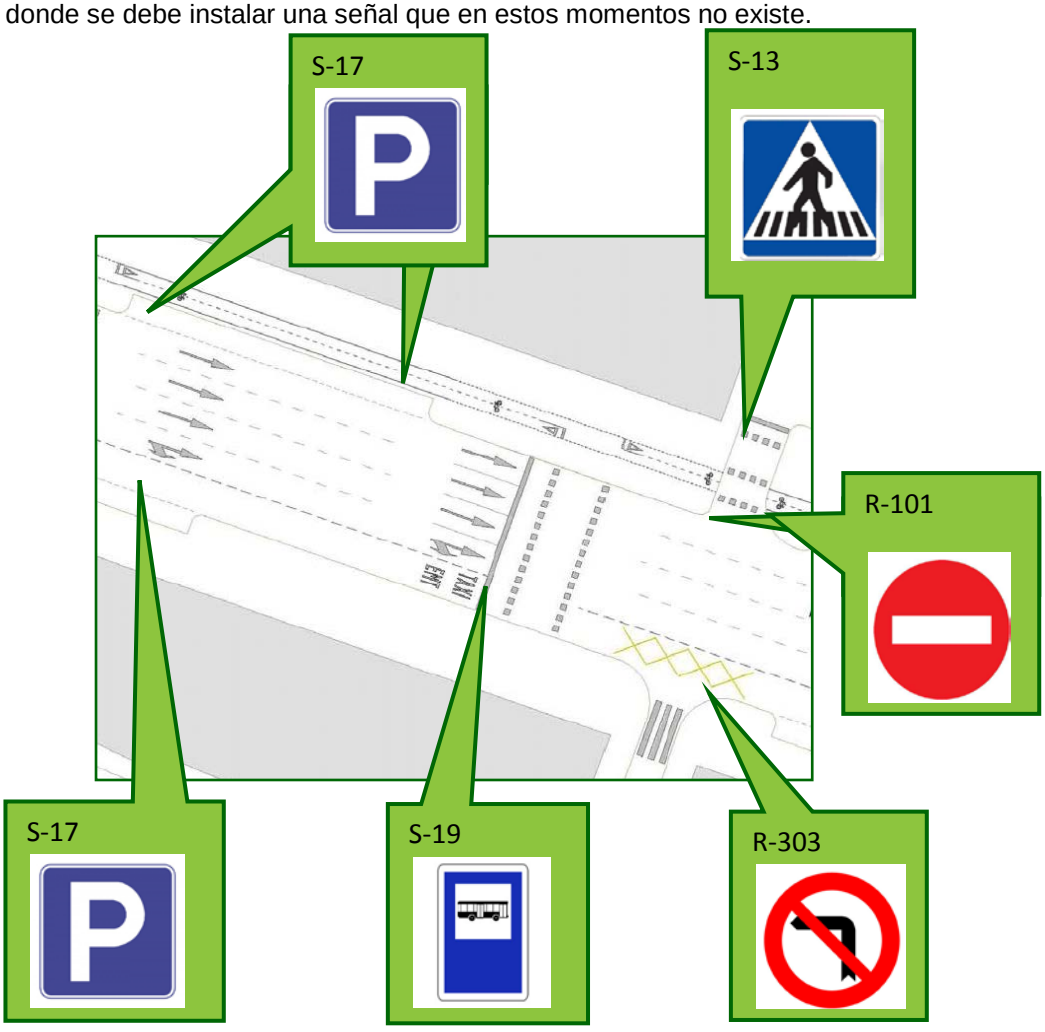


TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PRIVADO
Nº 5.03	INVENTARIO DE SEÑALES Y CORREGIR CONTRADICCIONES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Para poder conocer en todo momento la disposición de las señales se estima oportuno realizar un inventario de la posición de cada una de las señales existentes en el municipio, de modo que resulte sencillo el cambio de señalización a la hora de implantar medidas de calmado de tráfico, cambio de sentido, implantación de plazas de aparcamiento, vados, zonas de carga y descarga, etc. Para ello es necesario introducir todas las señales en una base de datos o generar una cartografía con mayor detalle.

Con este medio será más sencillo detectar aquellas señales que contradicen otras, o los lugares donde se debe instalar una señal que en estos momentos no existe.



Con este sistema se reduce el tiempo de estudio posterior por etapas.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PRIVADO
Nº 5.04	CALMADO DE TRÁFICO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Dado que algunas de las quejas provienen de los conductores del exceso de resaltos y por parte de los peatones del exceso de velocidad de los vehículos en las zonas con pasos peatonales, se propone implantar pasos de peatones elevados en las vías principales y algún cojín berlinés en otras intersecciones en las que se necesite reducir la velocidad actual de paso. Estos elementos se colocarán como medidas de refuerzo con una señalización acorde, y no deben implantarse de forma excesiva.

Estos elementos están normalizados para que su implantación no suponga un riesgo añadido en la circulación.

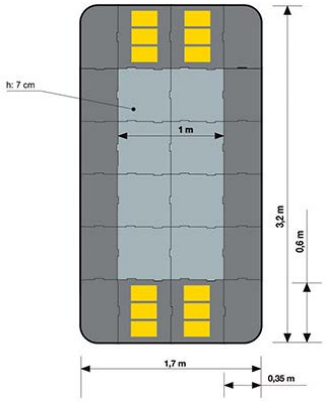
Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I43-I46, I48, I49
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

Anexo ficha 5.04

CALMADO DEL TRÁFICO

Para el calmado del tráfico existen diferentes métodos que se pueden aplicar, pero conviene realizar un estudio específico en aquellos lugares en los que se pretenden instalar, ya que la elección de un método u otro depende de diferentes factores como la visibilidad del lugar, el tipo de vía o la longitud del tramo, entre otros.

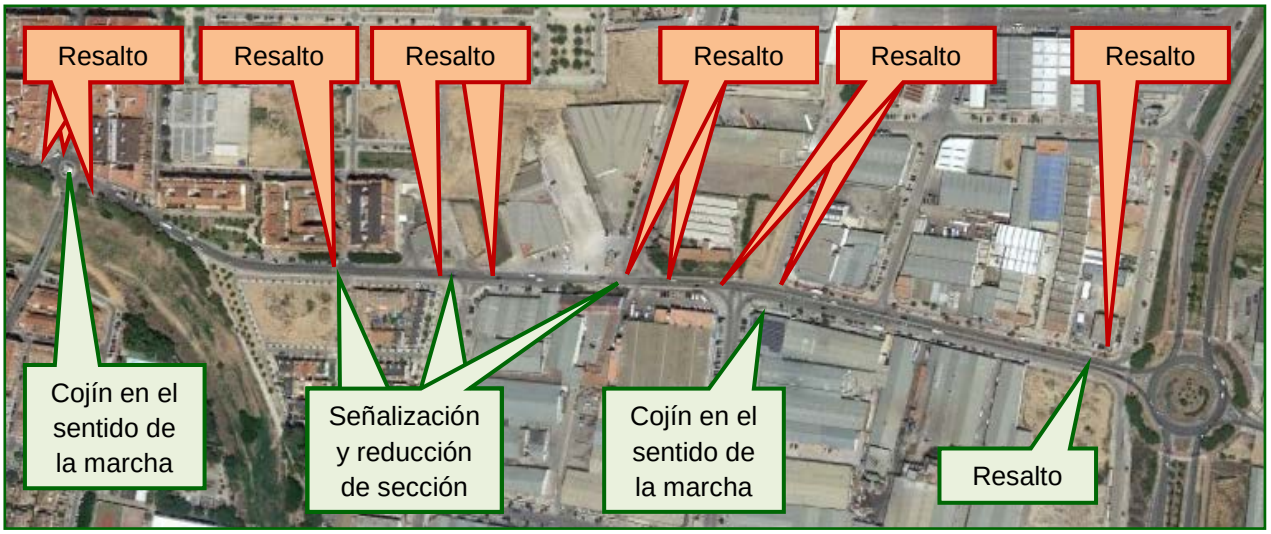
Algunos de ellos están estandarizados, como los resaltos o el llamado “cojín berlinés” y que según la "ORDEN FOM 3053/2008 DEL MINISTERIO DE FOMENTO del 23 de Septiembre de 2008.” deben tener una configuración como la que se muestra.



Los resaltos en los pasos de peatones se puede colocar al inicio de un municipio, tras la salida de la vía principal, como refuerzo al cambio que supone el circular de una carretera a una travesía, o previos a los pasos de peatones, siendo conveniente instalar otros elementos, como los cojines berlineses en tramos intermedios, para no causar una conducción molesta a los vehículos.

Otras de las medidas que se pueden emplear para evitar velocidades excesivas es la reducción de las calzadas, para ello conviene marcar en la calzada un ancho inferior al real, ya sea mediante pintura, elementos sobre la calzada o la reurbanización de la vía. Si los peatones se sienten seguros por las aceras, un mayor número de viajes se realizarán por este modo, haciendo que los conductores sean conscientes de la presencia de peatones y, por lo general, que se reduzca la velocidad de la vía.

En otros casos se opta por el refuerzo de la señalización vertical y horizontal. En todos los casos se debe seguir una lógica y coherencia, ya que tanto la falta de medios, como el exceso es perjudicial para la movilidad de los diferentes modos en un mismo espacio, así pues, si existe un exceso de señales, el conductor no es capaz de prestar atención a todas las señales, ya que le quita tiempo de visión de la calzada, mientras que si no se indica la velocidad máxima o la proximidad a cruces o glorietas, el conductor puede circular con incertidumbre y no ubicarse dentro del espacio por el que se mueve.



En la imagen superior se muestra en rojo lo que no se debe hacer, y en verde una propuesta de un calmado apropiado.

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PRIVADO
Nº 5.05	COMPLETAR SEÑALÉTICA DE ITINERARIOS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En varios puntos de la localidad existen paneles de indicaciones, sobre todo en las intersecciones de tipo glorieta, pero en algunos de sus ramales no se indica las direcciones, lo que provoca la confusión en los conductores. Una medida a implantar es la continuación de este tipo de señales hasta la llegada a destino de algunos edificios importantes del municipio como pueden ser el Ayuntamiento, el auditorio o el Museu de la Rajoleria. Además de guiar a los vehículos, es una manera de potenciar un itinerario frente a otros por las calles de "pasar", en lugar de atravesar el centro a vehículo en aquellas calles que deben utilizarse para "estar".

Estas señales guiarán a los usuarios que no conocen el municipio por el camino que sea más beneficioso para la movilidad sostenible.

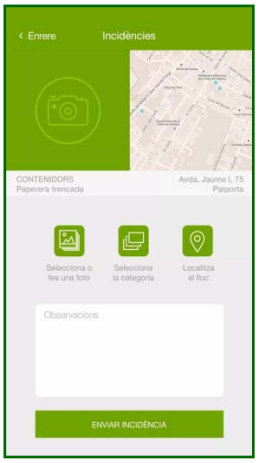
Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

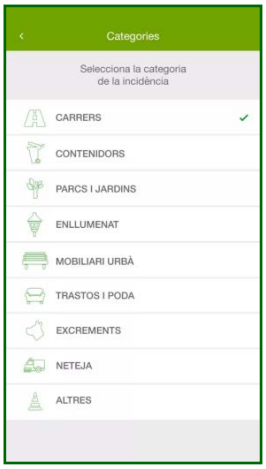
TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PRIVADO
Nº 5.06	ESTADO DE CONSERVACIÓN EN VÍAS DE TRÁFICO RODADO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En las vías donde existe un gran número de vehículos al día, en especial aquellas con gran volumen de tráfico de vehículos pesados, es necesario establecer un control del estado y un mantenimiento para que no se produzcan accidentes derivados de la falta de conservación de la capa de rodadura. Se detectan zonas en las que es necesario una nueva capa que permita el paso con seguridad de los vehículos.

Además se dispone de una aplicación para móviles en la que los vecinos se pueden dirigir de forma directa al ayuntamiento y en pocos pasos pueden subir una fotografía indicando la ubicación de donde se encuentre un problema, añadiendo una descripción. Es importante la divulgación de esta APP y el uso por parte de los habitantes del municipio.





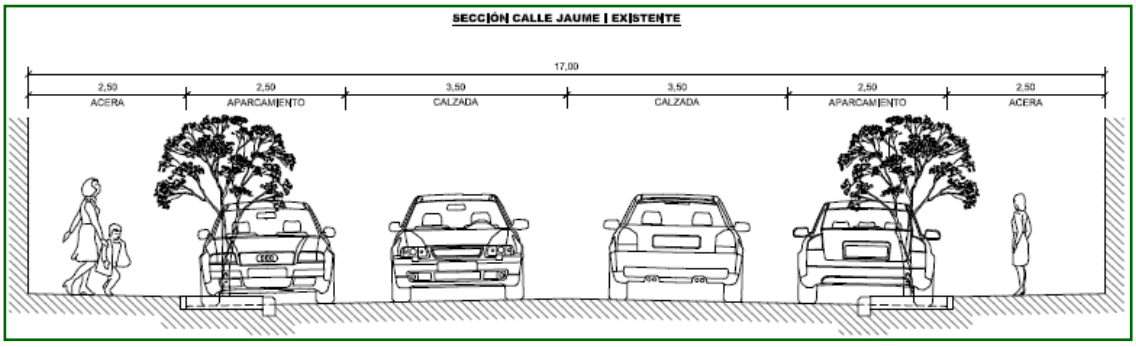
La comunicación fluida entre los usuarios y mantenimiento favorecerá la rápida implantación de las mejoras.

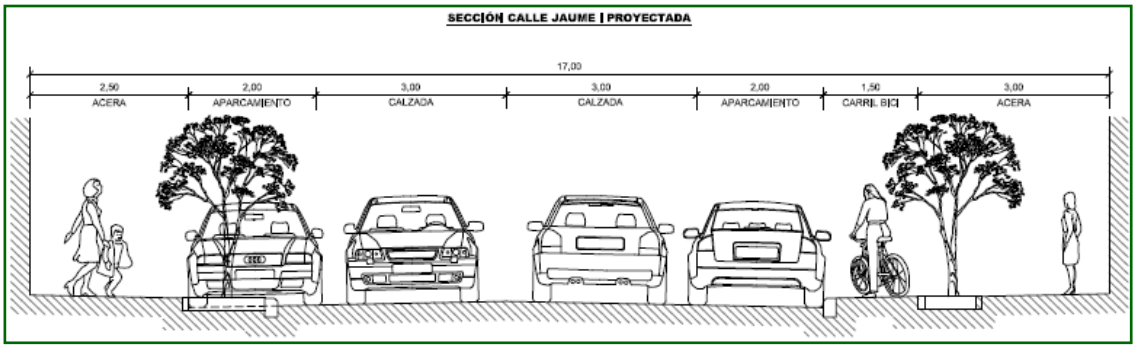
Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta / Policía Local / Ciudadanía

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PRIVADO
Nº 5.07	REORDENAR LAS SECCIONES DE VÍAS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Se ha detectado que en algunas vías existen unos anchos excesivos para el paso de vehículos, lo que provoca el estacionamiento indebido por parte de algunos usuarios al estacionar sus vehículos ocupando parte del carril de circulación. Por otro lado se ha observado que existen vías con un ancho insuficiente para el paso con seguridad de vehículos en ambas direcciones y no se presenta espacio para el paso de viandantes o ciclistas. Se considera necesario replantear las secciones de las vías disponiendo del espacio adecuado para cada vía, cambiando el modelo de estacionamiento de cordón a batería en las vías en las que el exceso de sección destinado a la circulación de vehículos a motor es notable y ampliando en las calles en las que se encuentran con una plataforma escasa para los sentidos de circulación definidos.





Tanto el exceso como el defecto de la anchura en las calzadas es negativo para la circulación y condiciona la velocidad empleada en cada tramo.

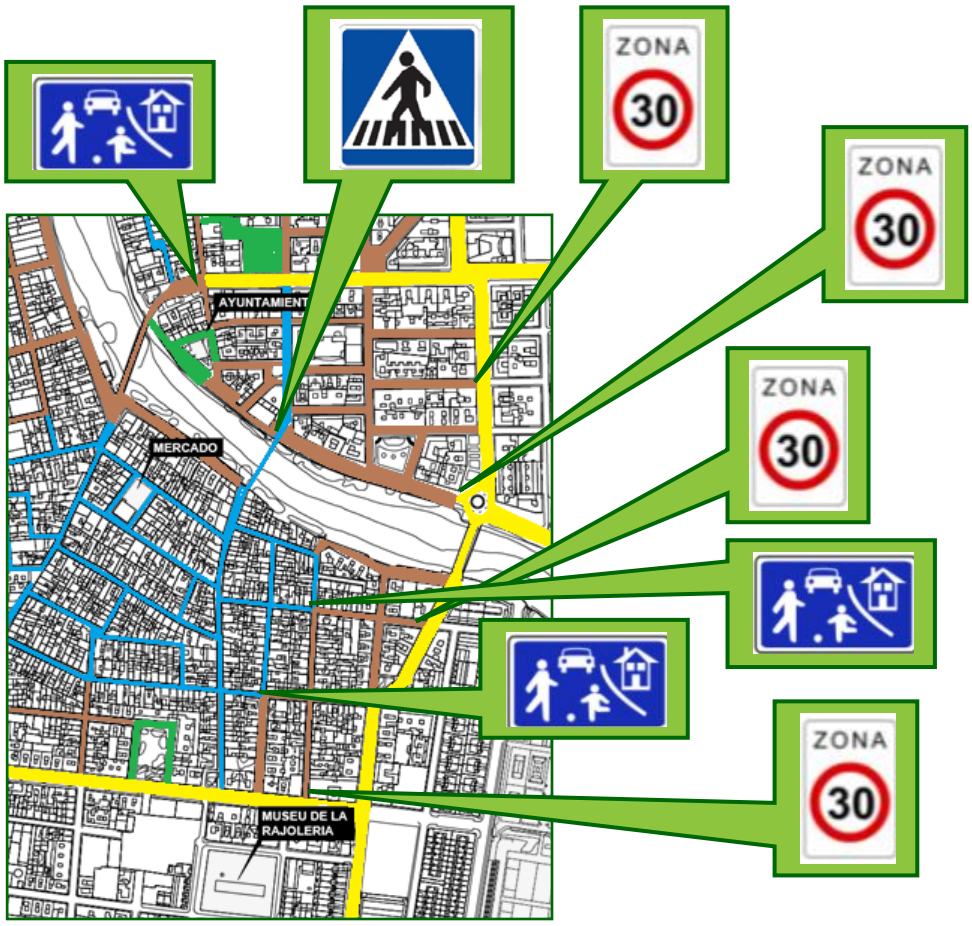
Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I07, I46, I49, I50, I58, I64
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PRIVADO
Nº 5.08	SEÑALIZAR Y DELIMITAR ZONAS DE PRIORIDAD INVERTIDA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Dado que se van a implantar diferentes tipos de viarios desde el punto de vista funcional, éstos deben quedar definidos claramente, tanto por el pavimento que se instale como por la señalización. Para la correcta comprensión de las señales, se tendrá que realizar una campaña de concienciación de la población y de presentación de las zonas, de modo que cada usuario conozca si es posible que se desplace con vehículos privado, si es solo una zona para residentes o si no está permitido el paso de vehículos a motor por la zona.

Será muy importante delimitar las zonas en toda su extensión para no confundir a los vecinos de la zona, ni a los posibles usuarios temporales.



Los vehículos deben ver las señales por cada entrada disponible a la zona de prioridad invertida, ya que deben ceder el paso a los peatones o ciclistas en los cruces.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat - Àrea d'Educació / Policía Local

Ficha 5.08 Calles de acceso a la zona de prioridad invertida:

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PRIVADO
Nº 5.09	SEÑALIZACIÓN DE PUNTOS ESPECÍFICOS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Para el correcto movimiento de los actores implicados en la movilidad se tendrá que instalar una serie de planos guía y placas con los nombres de los edificios más característicos del municipio, con el fin de guiar al usuario a encontrar el edificio y una vez en él, que sea capaz de reconocerlo. Sería de gran ayuda para las personas que visitan puntualmente el municipio encontrar un plano que indique como llegar a los edificios principales.

En el caso de visitantes ajenos al municipio son necesarios algunos puntos de información.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Baja
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

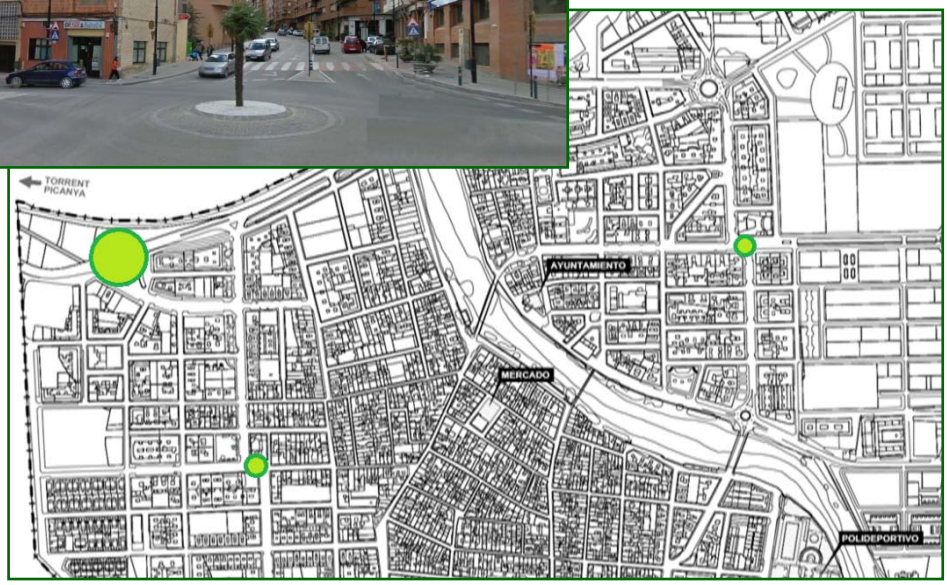
TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE PRIVADO
Nº 5.10	MODIFICAR INTERSECCIONES (DE LA ACTUAL A GLORIETA)

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Algunos cruces regulados por semáforos que se han analizado no alcanzan las intensidades de circulación vehiculares o peatonales suficientes para que sea la mejor solución funcional, por lo que se podrían sustituir por cruces tipo glorieta, mejorando el flujo de paso de todos los vehículos que se congregan en ese punto, eliminando el tiempo de espera de los peatones, y aumentando la seguridad vial al reducir la velocidad de los vehículos en estos puntos. Estos puntos se han marcado en el plano contenido en esta ficha.

Además con estos elementos se permiten los giros a cualquier dirección sin eliminar movimientos actuales.

En otros cruces que actualmente no disponen de semáforos, sería conveniente analizar si con una glorieta se mejorará la seguridad de los movimientos que se producen.



Dependiendo de la geometría disponible, algunos cruces es preferible que sean regulados por glorietas.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I44, I45, I64
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

II 3.6. APARCAMIENTO

Mediante una adecuada estrategia de aparcamiento se puede conseguir una reducción de la circulación de automóviles y una recuperación del espacio público para el ciudadano.
De la **fase del diagnóstico** se destacan los siguientes datos más importantes respecto al aparcamiento, obtenidos de las encuestas generales realizadas tanto de forma online como a pie de calle:

- Del total de la población un 71% declara no tener plaza de aparcamiento propia, y de ese porcentaje solo el 25% dice que siempre hay plazas libres en la calle.
- El porcentaje de plazas de aparcamiento disponibles en la calle en los días laborables es de un 37%, lo cual indica que puede existir un déficit de aparcamiento para vehículos privados en el municipio.

Las problemáticas/propuestas más relevantes para el aparcamiento obtenidas en la **consulta ciudadana** son:

- Falta de plazas de aparcamiento en la estación de Metrovalencia.
- Falta de plazas de aparcamiento subterráneo (en edificios públicos y privados).
- Falta de aparcamiento en zonas con edificios atractores.
- Exceso de estacionamiento de vehículos en doble fila generalizado.
- Estacionamiento de vehículos en pasos de peatones.

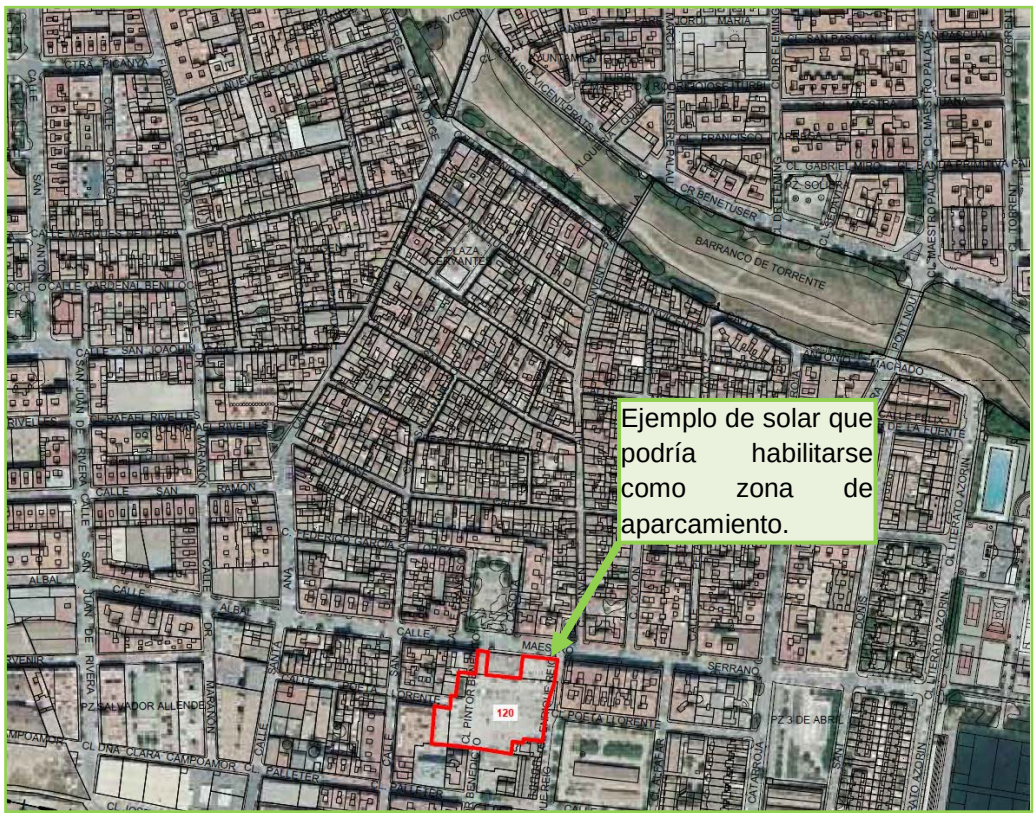
Con todo ello se considera que las propuestas de aparcamiento en el PMUS deben seguir el siguiente **plan de actuaciones**, presentado en las fichas mostradas a continuación:

1. Eliminación de las plazas de aparcamiento en la zona peatonal.
2. Delimitación de las zonas de aparcamiento.
3. Determinar el tipo de estacionamiento según el ancho de la calle.
4. Concienciación de la eliminación del estacionamiento ilegal.
5. Mejora de solares para el estacionamiento de vehículos.
6. Implantar estacionamiento de gran rotación en mercado y calles comerciales.
7. Estacionamiento de la parada de Metrovalencia de uso exclusivo para los usuarios del metro.
8. Implantación de nuevos aparcamientos exteriores en la población.

TIPO DE ACTUACIÓN:	APARCAMIENTO
Nº 6.01	ELIMINACIÓN DE PLAZAS EN ZONA PEATONAL

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Aunque el estacionamiento no es suficiente para la demanda actual, se deben ir eliminando plazas de aparcamiento en la zona más céntrica, con el fin de evitar el paso de vehículos en busca de un estacionamiento y potenciar el cambio modal, reduciendo el número de vehículos en la zona peatonal o de calles con sección más reducida.



Muchos movimientos innecesarios se producen por la búsqueda de estacionamiento.

Tiempo de implantación:	Medio-Largo plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I50, I51, I52, I57
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	APARCAMIENTO
Nº 6.02	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE APARCAMIENTO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En las zonas donde se permite el estacionamiento, cada una de las plazas debe delimitarse con señalización horizontal de forma que se aproveche al máximo el espacio disponible. Si por el contrario las plazas no se delimitan, los vehículos estacionan sin orden y sin respetar la distancia para que se aproveche el espacio al máximo, por lo que finalmente se pierden metros para el estacionamiento.

De igual modo se deben marcar las zonas de vados, pudiéndose estudiar la opción de incorporar un tipo especial de "vado profesional" para negocios o empresas del municipio con un horario comercial.

No respetar las líneas de estacionamiento elimina espacios para aparcar.

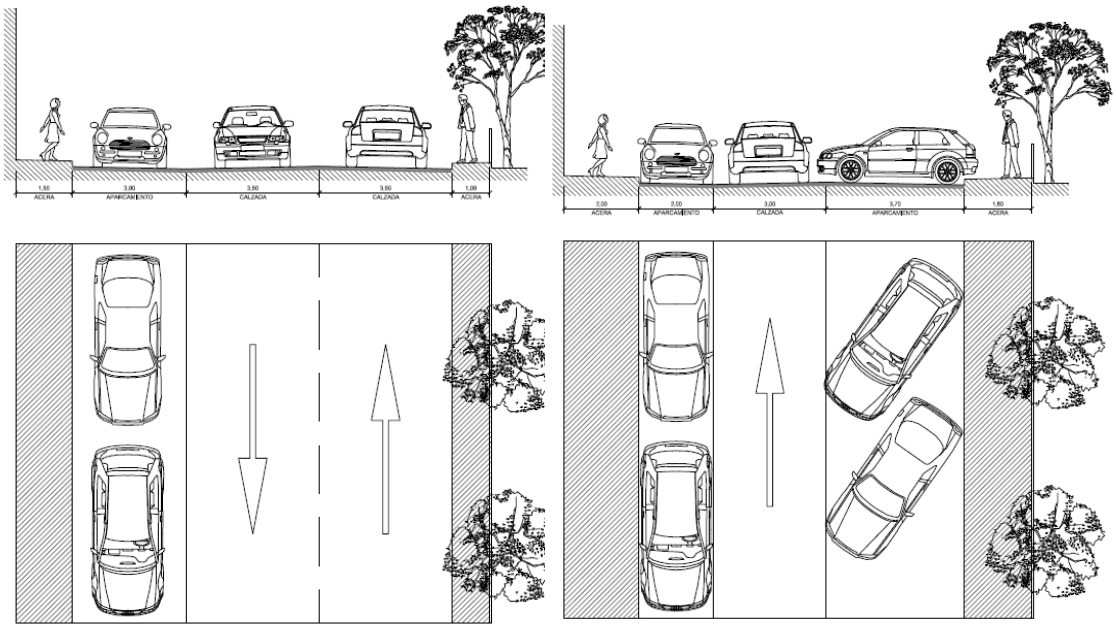
Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I53, I54, I55, I58
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	APARCAMIENTO
Nº 6.03	TIPO DE ESTACIONAMIENTO SEGÚN ANCHO DE CALLE

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Con motivo de la medida anterior, se estudiará en cada calle la sección necesaria para el paso de peatones, ciclistas y vehículos, permitiendo el estacionamiento cuando estas necesidades se hayan visto cubiertas. En dicho espacio se tendrá que analizar qué tipo de estacionamiento es el más adecuado para obtener un uso eficiente del espacio viario.

Por ejemplo, en calles con anchura suficiente se dispondrá de plazas para el aparcamiento en batería o en cordón, según la zona máxima que se pueda destinar al estacionamiento, contabilizando el número de plazas finales y eligiendo la más ventajosa.



Hay que procurar instalar las plazas de aparcamiento en el perímetro de la zona de prioridad inversa.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

TIPO DE ACTUACIÓN:	APARCAMIENTO
Nº 6.04	ESTACIONAMIENTO ILEGAL

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Como ya se ha comentado, hay que eliminar cualquier interferencia entre los vehículos privados y los modos vulnerables, peatón, persona con movilidad reducida o ciclista, ya que estos deben modificar su ruta, incrementando el riesgo de accidente.

Cualquier vehículo mal estacionado que provoque modificaciones o alteraciones en el uso de los espacios debe ser trasladado a un lugar donde no implique molestias al resto de usuarios.

Los vehículos mal estacionados obligan al peatón a bajar a la calzada, al ciclista le interfiere en la continuidad de su recorrido y a las personas con movilidad reducida les impide circular por los pasos de peatones, por lo que debe concienciarse a estos usuarios de no estacionar fuera de los espacios reservados para tal fin.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I58
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Educació / Policía Local / Ciudadanía

TIPO DE ACTUACIÓN:	APARCAMIENTO
Nº 6.05	MEJORA DE SOLARES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Dada la falta de plazas de estacionamiento en los viales se están ocupando algunos solares como estacionamiento para vehículos.

Se debería trabajar para la implantación de áreas de estacionamiento anexas a la zona de prioridad inversa para que los conductores puedan estacionar de manera rápida, cómoda y segura sus vehículos, evitando el exceso de emisiones y reduciendo el consumo de combustible.

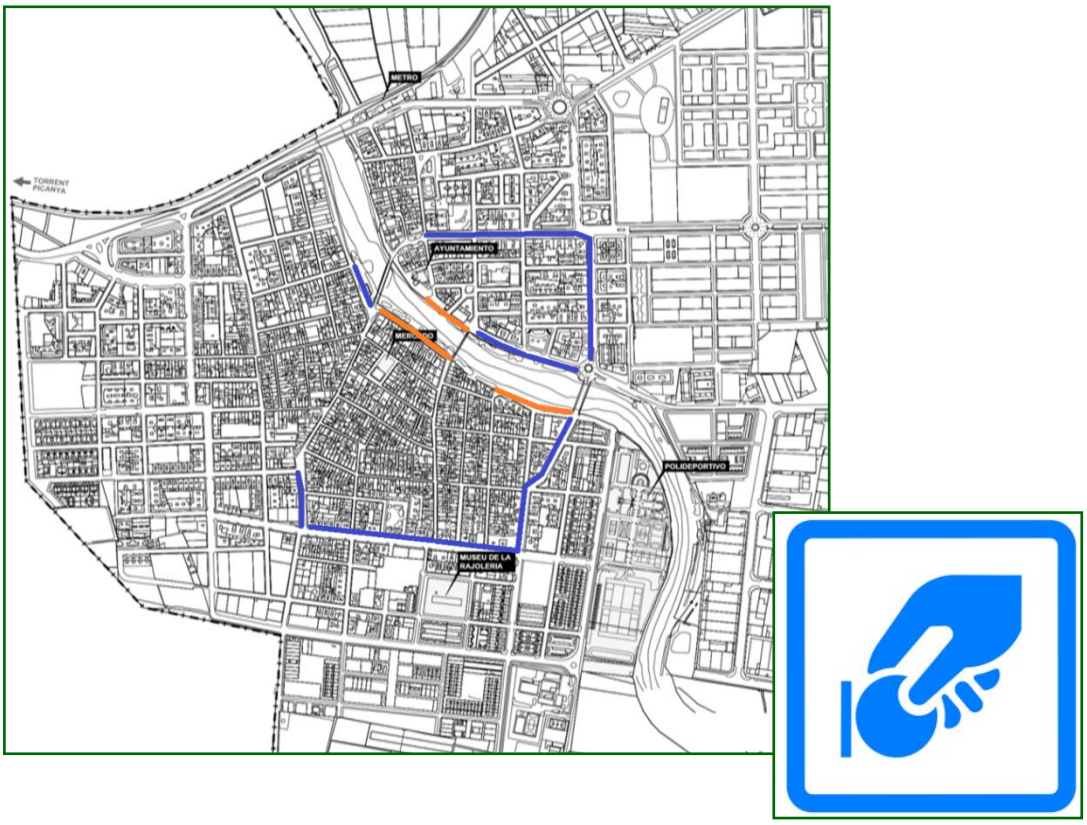
Las plazas de estacionamiento actuales son escasas.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Alta
Indicadores de seguimiento:	I50, I51, I53, I56, I57
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local / Ciudadanía

TIPO DE ACTUACIÓN:	APARCAMIENTO
Nº 6.06	ESTACIONAMIENTO DE ALTA ROTACIÓN EN MERCADO Y CALLES COMERCIALES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Para dinamizar el comercio local por aquellos usuarios que se desplazan con sus vehículos, se debe asegurar una plaza de estacionamiento cercana al comercio, por tanto se propone algún sistema de uso exclusivo para los usuarios de estos comercios. Tanto en las calles más comerciales donde se pueda circular con vehículo privado, como en la zona del mercado municipal se podría establecer una zona de alta rotación en donde se permita estacionar por un tiempo limitado (mediante el cobro o no de este servicio, pudiéndose distinguir entre vecinos del municipio o de otros, etc), el cual estaría activo durante las horas de mayor afluencia comercial y en los días laborables de manera que se potencie el comercio local y permita a los residentes ocupar las plazas el resto de horas en las que los comercios ya no ejercen su actividad.



Hay que aumentar las rotaciones de las plazas de aparcamiento.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I52
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat – Àrea d'Ocupació i Comerç

TIPO DE ACTUACIÓN:	APARCAMIENTO
Nº 6.07	ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO USUARIOS METROVALENCIA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Por parte de los usuarios de Metrovalencia se ha recogido una sugerencia generalizada que consiste en modificar el acceso al estacionamiento situado junto a la parada de Metrovalencia, solicitando que el acceso esté controlado y sirva de forma exclusiva para los usuarios de este modo de transporte, ya que un gran número de vecinos de la zona lo utilizan como aparcamiento propio.

Se sugiere que para la entrada al estacionamiento se deba acreditar el uso del metro o penalizar el estacionamiento de mayor duración a la considerada como necesaria para el uso diario.

Priorizar el uso del estacionamiento a los usuarios del metro.

Tiempo de implantación:	Medio plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat / Policía Local / Metrovalencia

TIPO DE ACTUACIÓN:	APARCAMIENTO
Nº 6.08	IMPLANTACIÓN NUEVOS ESTACIONAMIENTOS EXTERIORES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

Para poder completar el proceso de cambio de modo en los desplazamientos y asegurar el estacionamiento de la población será necesario implantar un conjunto de aparcamientos en superficie, subterráneos o en edificios construidos para tal fin. Estos estacionamientos se sugiere que se instalen en los alrededores de la zona delimitada de prioridad inversa y en aquellos puntos donde la densidad de población es mayor, para que actúen como puntos disuasorios a la hora de circular por el interior del municipio y evite recorridos repetitivos.

La existencia de plazas libres atrae a los conductores evitando vueltas en busca de aparcamiento.

Tiempo de implantación:	Largo plazo
Coste de la medida:	Alto
Importancia:	Media-Baja
Indicadores de seguimiento:	I50, I51, I56, I57
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat

II 3.7.TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Hasta mediados de los años 90, investigadores y políticos no se han interesado por los crecientes problemas relativos al transporte de mercancías. Esta dinámica ha cambiado recientemente, y hay un creciente interés por la logística de los servicios de reparto, especialmente en el centro de las ciudades.

De la **fase del diagnóstico** se destacan los siguientes datos más importantes respecto al transporte de mercancías:

- En el municipio hay 80 plazas de estacionamiento para carga y descarga en el núcleo urbano, lo cual representa un 96,39% de total, 2 plazas en la nueva urbanización (2,41%) y 1 plaza en los polígonos industriales (1,2%).
- Existe una demanda más elevada que el número de plazas dispuestas en las zonas donde se necesitan.

Las problemáticas/propuestas más relevantes para el transporte de mercancías obtenidas en la **consulta ciudadana** son:

- Que se aumenten las sanciones a los vehículos y camiones que incumplan las normas de las zonas de carga y descarga (aparcan fuera de la misma o lo hacen durante demasiado tiempo).
- Que se respeten los horarios de entrada y salida de los colegios.
- Implantación de horario de aparcamiento libre en zonas de carga y descarga a partir de las 20 h.
- Exceso de estacionamiento de vehículos en doble fila.
- Ampliación de las zonas de carga y descarga.
- Fomentar el uso de vehículos ecológicos (eléctricos, híbridos, bicis, etc.).
- Mejorar los accesos a los polígonos.
- Completar las calles para dar acceso entre el municipio y los polígonos.

Con todo ello se considera que las propuestas de transporte de mercancías en el PMUS deben seguir el siguiente **plan de actuaciones**, presentado en las fichas mostradas a continuación:

1. Instalación de nuevas plazas de carga y descarga en zonas comerciales.
2. Definir el horario de reparto y estacionamiento permitido en las plazas de carga y descarga a través de una ordenanza municipal.
3. Homogeneización de las plazas de carga y descarga (fuera del horario comercial éstas deben poder ser utilizadas por los vecinos).

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
Nº 7.01	PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA EN ZONAS COMERCIALES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En el plan de movilidad se identifica la situación actual de las plazas de aparcamiento destinadas a carga y descarga, y como se observa, existen zonas comerciales que carecen de plazas específicas o estas se encuentran fuera del considerado radio de acción. Será necesario instalar nuevas plazas en aquellos puntos en los que no existen plazas de carga y descarga o donde su situación queda muy alejada de los comercios.

Hay que completar la disponibilidad de plazas de carga y descarga en función de los usos de los edificios cercanos.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	I59, I61, I62
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat – Àrea d'Ocupació i Comerç / Policía Local

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
Nº 7.02	HORARIO DE REPARTO Y ESTACIONAMIENTO PERMITIDO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

A través de una ordenanza en el municipio se tendrá que definir el horario permitido para el reparto y el estacionamiento en los puntos de carga y descarga de Paiporta con una placa en la que se definan estos intervalos. Al instaurar el mismo horario en todas las plazas de esta tipología se asegura el buen funcionamiento y evitar la confusión de los vecinos. El resto de horas en las que no esté permitido el reparto estos estacionamientos serán para los vecinos, con lo que se podrían utilizar estas plazas durante el día como puntos de carga y descarga evitando la doble fila en las calles con comercios y por la noche serían plazas de aparcamiento en superficie para los vecinos.

Establecer un horario evita confusiones sobre el uso de cada tipo de plaza.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Bajo
Importancia:	Media
Indicadores de seguimiento:	Acción concreta
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Ocupació i Comerç / Asociación de comerciantes

TIPO DE ACTUACIÓN:	TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
Nº 7.03	HOMOGENEIZAR DE PLAZAS DE CARGA/DESCARGA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

En las ordenanzas municipales se debe incluir un apartado especificando el tipo de placa a instalar en el municipio y el tipo de pintura para señalizar las plazas destinadas a carga y descarga (así como definir un horario de reparto). Estas plazas se podrían georreferenciar para que los transportistas conozcan su ubicación, publicándolas en la propia página del Ayuntamiento.

Fuera del horario comercial las plazas deben utilizarse por lo vecinos.

Tiempo de implantación:	Corto plazo
Coste de la medida:	Medio
Importancia:	Baja
Indicadores de seguimiento:	I60
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat - Àrea d'Ocupació i Comerç – Àrea d'Educació

II 3.8.ACTUACIONES PARA LA EQUIDAD DE GÉNERO

Es importante tener en consideración el género en el estudio de la movilidad de las personas y necesario tenerlo en cuenta a la hora de diseñar políticas y elaborar planes de movilidad sostenible. A partir de la observación de diferencias entre hombres y mujeres, en una conducta tan cotidiana y habitual como son los desplazamientos diarios en las ciudades, se deben articular medidas que ayuden a la equidad de género.

Como se ha destacado con anterioridad, la movilidad sostenible es un punto de equilibrio entre tres factores: las necesidades económicas, las sociales y las relacionadas con el medio ambiente. Pero además, debe ser un proyecto exitoso en términos de eficacia y equidad, y es que no se alcanzará una verdadera movilidad sostenible mientras no se consiga que hombres y mujeres tengan las mismas posibilidades de acceso a los medios más sostenibles de transporte, y no consigan tener una misma concienciación al respecto.

Según diversos autores consultados, los factores que inciden en las pautas de movilidad femenina son:

- Aspectos socioeconómicos. Todavía son mayoría los hogares donde son ellas las que se ocupan principalmente de los trabajos domésticos y algunas de esas tareas se realizan fuera del domicilio. Muchas de ellas, además de ocuparse del hogar tienen un empleo, por lo que presentan pautas de movilidad aún más complicadas.
- Aspectos relacionados con la gestión del territorio y la accesibilidad. En este sentido, las ciudades, según numerosos estudios, han sido diseñadas en su mayoría, para un grupo de personas muy específico: hombres, blancos, con buenas condiciones físicas, con empleo y coche. En este sentido, las intervenciones de la movilidad deben tender a compensar este diseño previo a través de favorecer la accesibilidad universal.
- Aspectos relacionados con la seguridad. A medio camino entre los dos grupos anteriores, este aspecto es importantísimo. Las políticas de movilidad sostenible deben revertir la falta de seguridad de las mujeres en sus desplazamientos (bien por temas de violencia machista, bien por la inseguridad para este colectivo que ofrecen los diseños urbanos), y su derecho a disfrutar del espacio público.

En este sentido, en este diagnóstico, se pueden obtener conclusiones que afianzan la necesidad de establecer un programa de actuaciones convergente hacia esa idea.
Solo teniendo en cuenta las más de 1.466 encuestas realizadas en los centros escolares de la localidad, se observan los diferentes hábitos relacionados con la movilidad que presentan alumnos, trabajadores, y padres y madres según el género. Así, por ejemplo, y solamente fijándonos en las mujeres que acompañan a sus hijos al colegio o instituto o son trabajadoras de los mismos:

- El 79% de los acompañantes de los niños o trabajadores de los colegios de la localidad son mujeres.
- De las mujeres que acuden en coche a los centros educativos, el 76% van posteriormente a otro sitio, frente al 65% de los hombres.

Estos datos impulsan la necesidad de buscar la equidad en las actuaciones que forman parte del programa de actuaciones del PMUS.

Se establecen a continuación aquellas actuaciones programadas que contribuyen especialmente a la equidad y a mejorar la movilidad de las mujeres, haciéndola más sostenible y segura:

Referentes a la movilidad peatonal destacan aquellas que mejoran la seguridad y el confort a la hora de desplazarse a pie como la continuidad de los itinerarios peatonales, las mejoras de las aceras y los cruces, el control en la instalación de bolardos y la eliminación de los vehículos sobre las aceras, beneficia al sector de mayor edad le debido al escaso índice de motorización y por tanto a la dependencia de los viajes a pie o en transporte público.

La mejora del estado de las aceras, sobretodo en cuanto a iluminación, ayuda a que los movimientos a pie sean más agradables.

Dentro del grupo de medidas de accesibilidad, mejorarán la calidad de vida de las mujeres de mayor edad las medidas de adaptación de bordillos y pasos de peatones, las mejoras de los accesos al metro, el paso entre los andenes y la potenciación de los espacios públicos por el mayor uso que se da del transporte público en este sector poblacional.

En el capítulo sobre el transporte público se recalca la necesidad de la mejora de los itinerarios hasta la parada de metro, los servicios de metro a últimas horas del día, y un servicio nocturno o de fin de semana y el estudio de una línea de autobús.

Del resto de medidas, todas las que contribuyan a crear un mejor ambiente en las calles, hará que los viajes sean más demandados a pie, como el calmado del tráfico, haciendo de los espacios públicos unos lugares tranquilos y pacíficos para obtener una calidad de vida superior a la actual.

II 3.9.CRONOGRAMA

II.3.8 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES

Clasificación según cumplimiento de objetivos del PMUS				Indicador de seguimiento	Corto Plazo												Medio Plazo												Largo Plazo											
1	2	3																																						
			1. Movilidad peatonal																																						
			1.01: Delimitación de zonas urbanas	I03, I06, I46																																						
			1.02: Ampliación zonas prioridad invertida	I01, I02, I03																																						
			1.03: Homogeneización por tipo de vía	I07																																						
			1.04: Continuidad de itinerarios peatonales	I01, I02, I03, I06																																						
			1.05: Señalización tiempos en itinerarios peatonales	Acción concreta																																						
			1.06: Itinerarios escolares	I04, I05																																						
			1.07: Mejora de la aceras y cruces	I06, I07, I28, I44																																						
			1.08: Coherencia señalización por tipo de vía	I26																																						
			1.09: Estado de señalización horizontal y vertical	I08																																						
			1.10: Señalética en las placas del nombre de las calles	Acción concreta																																						
			1.11: Bolardos	I08																																						
			1.12: Vehículos sobre aceras	I50, I58, I68																																						
			1.13: Estado de las aceras (iluminación, limpieza, etc.)	Acción concreta																																						
			2. Movilidad ciclista																																						
			2.01: Continuidad red interna del municipio	I11, I12, I13, I14, I23, I24																																						
			2.02: Continuidad red externa del municipio	I11, I12, I13, I14, I23, I24																																						
			2.03: Implantación aparcamientos bicicletas	I17																																						
			2.04: Seguridad aparcamientos bicicletas	Acción concreta																																						
			2.05: Homogeneización del aparcamiento bicicletas	Acción concreta																																						
			2.06: Mejora de señalización	I22																																						
			2.07: Seguridad en itinerarios	I22																																						
			2.08: Mejorar el estado de la infraestructura	I15, I16, I18, I22, I24																																						
			2.09: Implantación sistema público de bicicletas	I11, I15, I16, I18-I22, I24, I25																																						
			3. Accesibilidad																																						
			3.01: Adaptación de bordillos y pasos de peatones	I27, I28																																						
			3.02: Mejorar visibilidad en cruces y giros	I48																																						
			3.03: Mejora accesos Metrovalencia	Acción concreta																																						
			3.04: Mejora paso entre andenes Metrovalencia	I37																																						
			3.05: Señalización plazas de aparcamiento en PMR	Acción concreta																																						
			3.06: Mejora en los caminos a poblaciones adyacentes	I25																																						
			3.07: Espacios públicos	I06, I12, I10, I24, I45, I64																																						
			3.08: Giros a izquierda	I47																																						
			4. Transporte público																																						
			4.01: Implantar servicio de bicicletas públicas	I11, I15, I16, I18-I22, I24, I25																																						
			4.02: Crear itinerarios entre el metro y el municipio	I36, I37, I38																																						
			4.03: Accesos bicicleta a la estación Alfafar-Benetússer	Acción concreta																																						
			4.04: Estudio línea de autobús municipios de l'Horta Sud	I29																																						
			4.05: Servicio metro (nocturno, fin de semana, abonos...)	I30-I36																																						
			4.06: Teleindicadores parada Metrovalencia	I36, I69																																						
			4.07: Servicios parada Metrovalencia	I36, I69																																						
			4.08: Parada de taxis	I71																																						
			5. Transporte privado																																						
			5.01: Reordenar sentidos de circulación	I44, I46, I48, I49																																						
			5.02: Completar trama urbana	Acción concreta																																						
			5.03: Inventario de señales y corregir contradicciones	Acción concreta																																						
			5.04: Calmado de tráfico	I43-I46, I48, I49																																						
			5.05: Completar señalética de itinerarios	Acción concreta																																						
			5.06: Estado de conservación en vías de tráfico rodado	Acción concreta																																						
			5.07: Reordenar las secciones de vías	I07, I46, I49, I50, I58, I64																																						
			5.08: Señalizar y delimitar zonas de prioridad invertida	Acción concreta																																						
			5.09: Señalización de puntos específicos	Acción concreta																																						
			5.10: Modificar intersecciones (del actual a glorieta)	I44, I45, I64																																						
			6. Aparcamiento																																						
			6.01: Eliminación de plazas en zona peatonal	I50, I51, I52, I57																																						
			6.02: Delimitación de la zona de aparcamiento	I53, I54, I55, I58																																						
			6.03: Tipo de estacionamiento según ancho de calle	Acción concreta																																						
			6.04: Estacionamiento ilegal	I58																																						
			6.05: Mejora de solares	I50, I51, I53, I56, I57																																						
			6.06: Estacionamiento de gran rotación en mercado y calles comerciales	I52																																						
			6.07: Estacionamiento exclusivo usuarios Metrovalencia	Acción concreta																																						
			6.08: Implantación nuevos estacionamientos exteriores	I50, I51, I56, I57																																						
			7. Transporte de mercancías																																						
			7.01: Plazas de carga y descarga en zonas comerciales	I59, I61, I62																																						
			7.02: Horario de reparto y estacionamiento permitido	Acción concreta																																						
			7.03: Homogeneizar plazas de carga/descarga	I60																																						
					2018												2019												2020								2021						

2022	2023	2024	2025	2026	2027

La aplicación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible sobre un municipio se justifica en la necesidad de dicha ciudad de cambiar sus pautas de movilidad por razones económicas, sociales y ambientales para llegar a generar una movilidad sostenible. Se puede considerar que un PMUS debe sustentarse sobre 3 pilares fundamentales, que son los objetivos principales o las metas que se pretende alcanzar con la aplicación del mismo:

1_Reducir los costes económicos del transporte y las externalidades negativas del mismo
2_Reducir los costes sociales del transporte
3_Reducir los costes ambientales de la movilidad actual

En las tres columnas iniciales ubicadas a la izquierda del cronograma se raliza una clasificación de las actuaciones adoptadas en el PMUS según éstas contribuyan o no a cumplir los objetivos arriba fijados del PMUS, marcando en la fila de cada actuación concreta las celdas correspondientes a cada objetivo con los colores aquí pintados

En la planificación de las actuaciones del PMUS se representa en color un primer periodo de estudio de la propuesta, para posteriormente presentar una segunda fase de ejecución, representada en color . Los períodos de corto y medio plazo se estiman en 2 años cada uno, mientras que para las propuestas instaladas en el largo plazo se considera una prolongación de 6 años, hasta un año horizonte fijado en 2027.

PMUS

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

Programa de actuaciones

ANEXO II

PLANOS

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

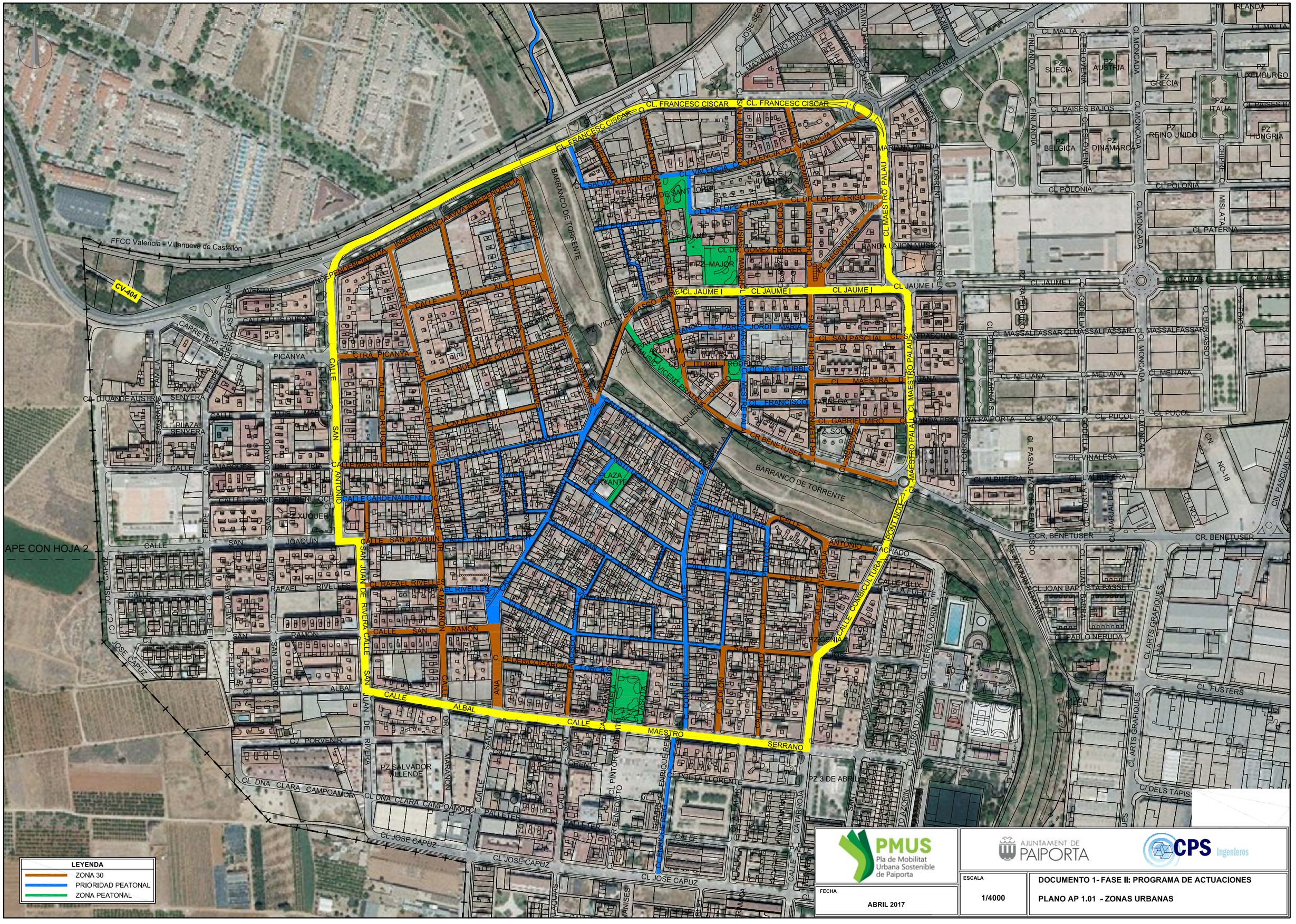
Mayo 2017

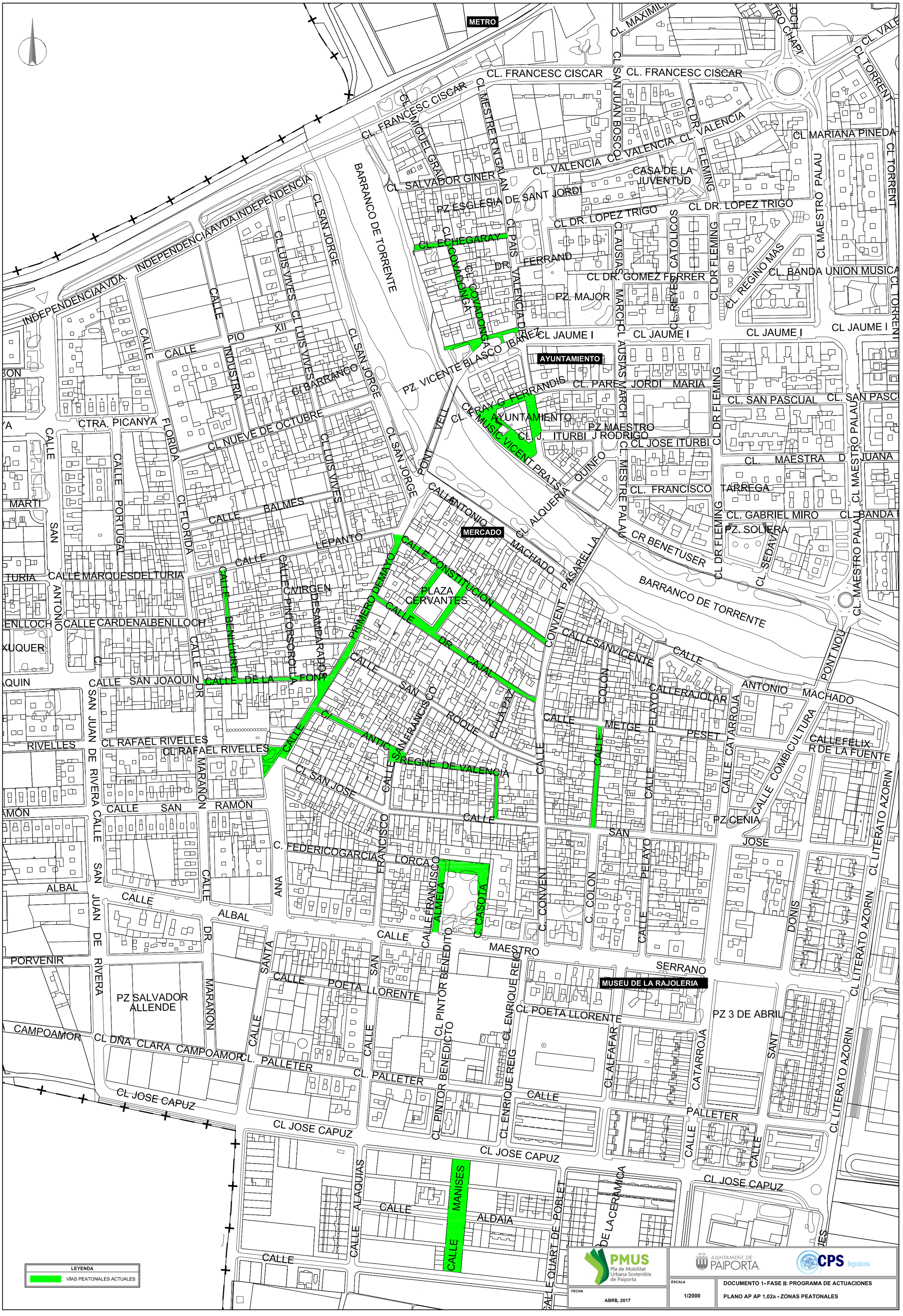
CPS Ingenieros

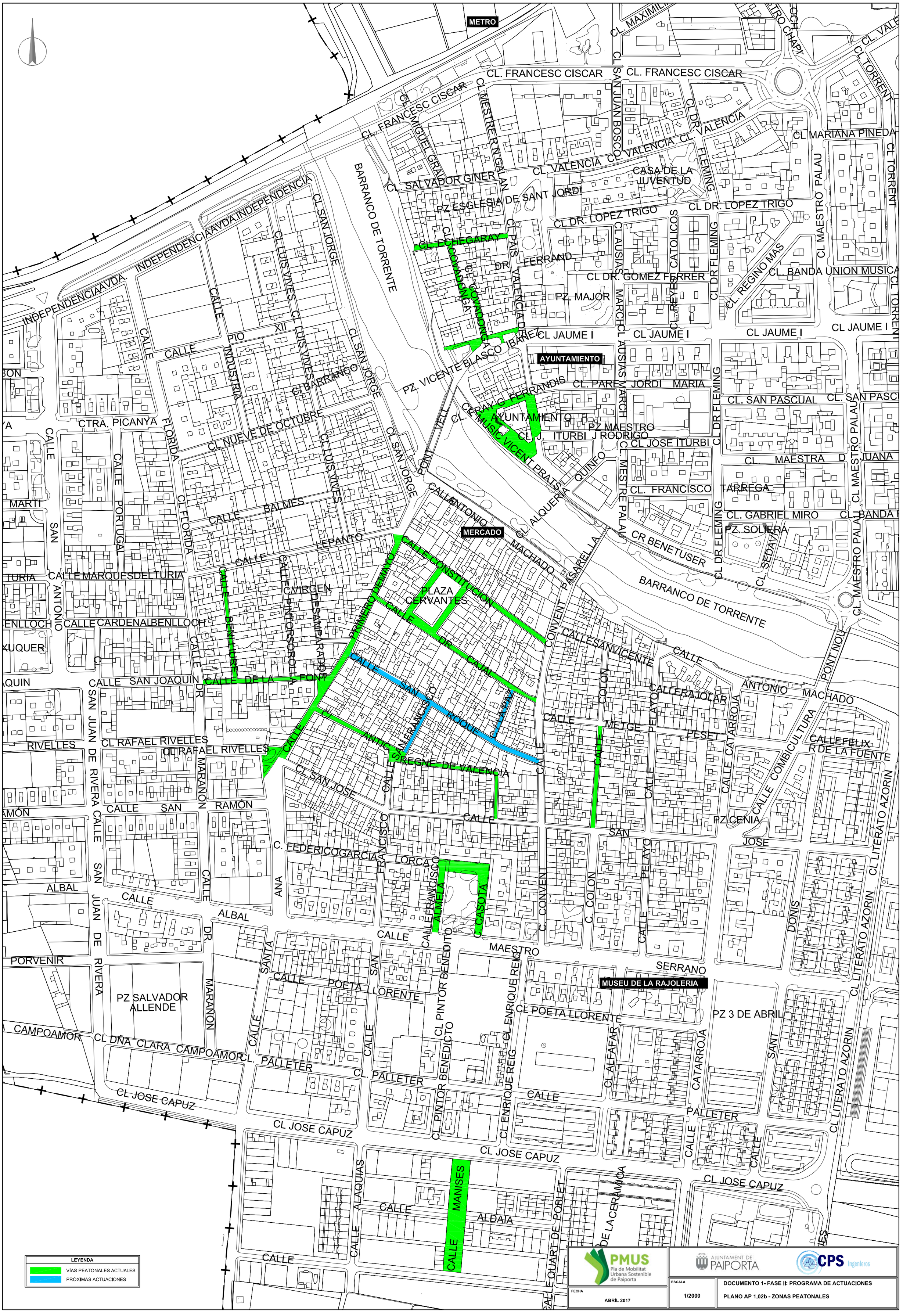
ANEXO PLANOS

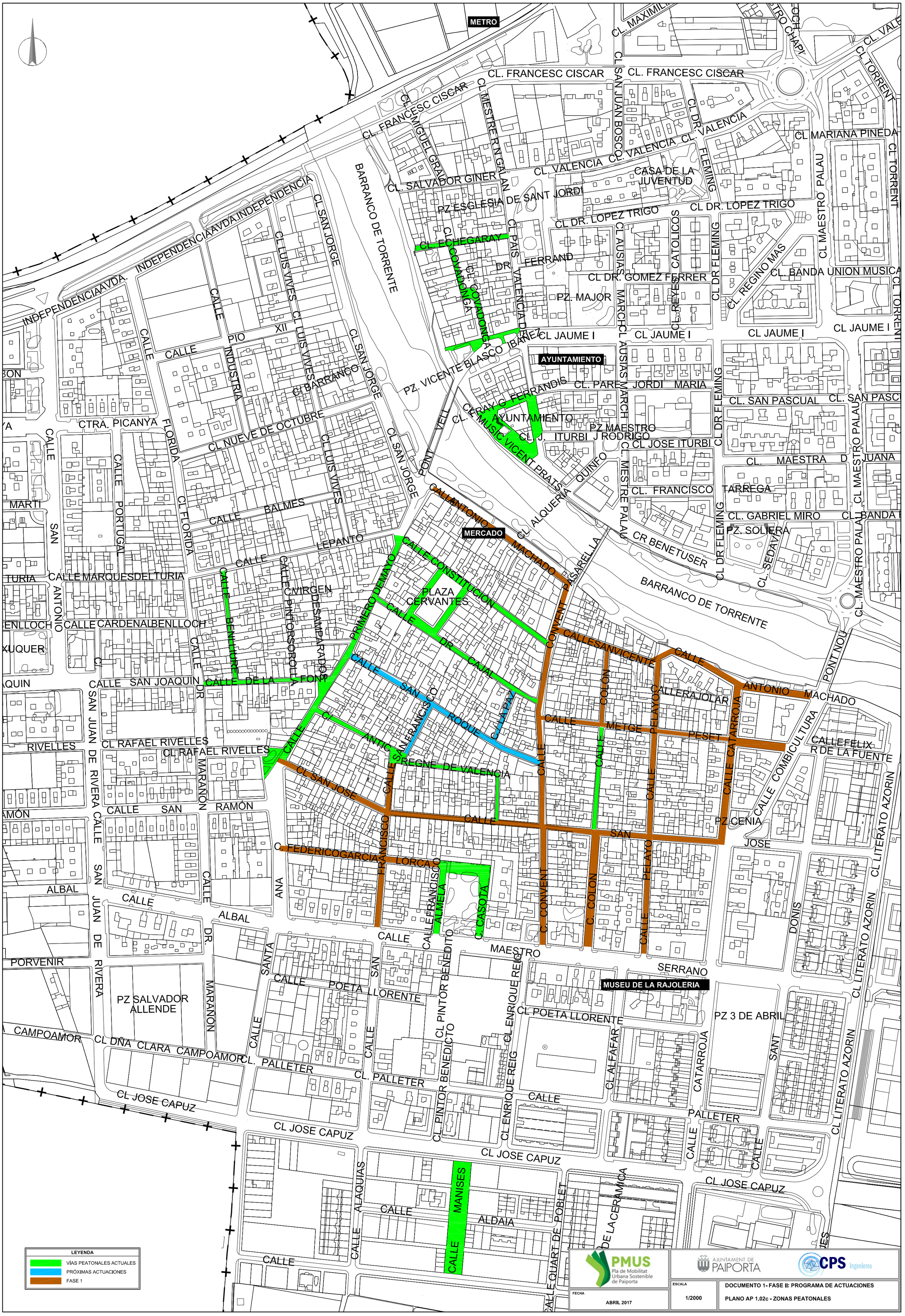
PROGRAMA DE ACTUACIONES

1.01 ZONAS URBANAS
1.02 FASES PEATONALES
1.03 SECCIONES TIPO
1.04 ITINERARIOS PEATONALES
1.06 ITINERARIOS ESCOLARES
2.00 CARRIL BICI
2.01 CARRIL BICI INTERIOR
2.02 CARRIL BICI EXTERIOR
2.03 APARCABICIS FUTUROS
4.02 ITINERARIOS AL METRO
5.01a SENTIDOS DE CIRCULACIÓN
5.01b CAMBIOS EN CIRCULACIÓN
5.02 PROPUESTA AMPLIACIÓN TRAMA URBANA
5.08 ENTRADAS ZONA 30


LEYENDA
ZONA 30
PRIORIDAD PEATONAL
ZONA PEATONAL
APE CON HOJA 2
FFCC Valencia - Villanueva de Castellón
CV-404
CL. FRANCESC CISCAR
CL. VALENCIA
CL JAUME I
CL. MAESTRO PALAU
CL MOLTA
CL FINLANDIA
CL ESLOVENIA
CL PAISES BAJOS
CL POLONIA
CL PATERNA
CL MISLATA
CL MONCADA
PZ SUECIA
PZ AUSTRIA
PZ GRECIA
PZ LUXEMBURGO
PZ ITALIA
PZ REINO UNIDO
PZ BELGICA
PZ DINAMARCA
PZ HUNGRIA
CL CHIPRE
CL MARIANA PINEDA
CL REGINO MAS
CL DR. LOPEZ TRIGO
CL DR. GOMEZ FERRER
PZ. MAJOR
CASA DE LA JUVENTUD
BANDA UNION MUSICAL
CL MASSALFASSAR
CL GODELLA
CL BURJASSOT
CL FOIOS
CL MELIANA
CL PUCOL
CL SAN PASCUAL
CL MAESTRA
CL TARRAGA
CL GABRIEL MIRO
BANDA PRIMITIVA PAIPORTA
CL VINALESA
CL ALBUFERA
CL MARJAL DE ALBUFERA
CL PASAJE MOTOR SAN FRANCISCO
CR. BENETUSER
CN-NO-18
CL JOAN BAPTISTA BASSET
CL PABLO NERUDA
CL ARTS GRAFIQUES
CL. FUSTERS
C/ DELS TAPISSOS
CL LITERATO AZORIN
CL FELIX DE LA FUENTE
CL COMBICULTURA
CL PONTNOU
CL MACHADO
CL ANTONIO ARROJA
CL JOSE ITURBI
CL PINTOR BENEDITO
CL ENRIQUE REBE
CL POETA LORENTE
CL DNA CLARA CAMPOAMOR
CL JOSE CAPUZ
CL PALETER
CL ALQUERIA
CL MARQUES DE LA HUERTA
CL CARDENAL BENLLOCH
CL SAN JOAQUIN
CL RAFAEL RIVELLES
CL SAN RAMON
CL ALBAL
CL MAESTRO SERRANO
CL JUAN DE RIVERA
CL SAN ANTONIO
CL SAN JORGE
CL SANTA ANA
CL FEDERICO GARCIA LORCA
CL DUQUE DE CALABRIA
CL DUQUE DE GANDIA
CL DUQUE DE SESSA
CL DUQUE DE SOMA
CL DUQUE DE TARIFA
CL DUQUE DE TOVAR
CL DUQUE DE VILLAHERMOSA
CL DUQUE DE ALBA
CL DUQUE DE ALCALA
CL DUQUE DE ARCOS
CL DUQUE DE ARION
CL DUQUE DE BAILEN
CL DUQUE DE BERGARA
CL DUQUE DE CADAVAL
CL DUQUE DE CANDIA
CL DUQUE DE CARDONA
CL DUQUE DE CASTRO
CL DUQUE DE CEA
CL DUQUE DE CHAPA
CL DUQUE DE CHAVES
CL DUQUE DE CORIA
CL DUQUE DE ESCALONA
CL DUQUE DE FERIA
CL DUQUE DE FERNANDINA
CL DUQUE DE FRIAS
CL DUQUE DE GANDIA
CL DUQUE DE GELVES
CL DUQUE DE GOR
CL DUQUE DE GUADALCAZAR
CL DUQUE DE HIJAR
CL DUQUE DE HUESCAR
CL DUQUE DE LA ROCA
CL DUQUE DE LA VICTORIA
CL DUQUE DE LEMOS
CL DUQUE DE LERMA
CL DUQUE DE LIRIA
CL DUQUE DE MANDAS
CL DUQUE DE MEDINACELI
CL DUQUE DE MEDINAMAYOR
CL DUQUE DE MEDINAMELLARIA
CL DUQUE DE MEDINASIDONIA
CL DUQUE DE MONTALTO
CL DUQUE DE NAJERA
CL DUQUE DE NAVAS
CL DUQUE DE NOCERA
CL DUQUE DE NOVALICES
CL DUQUE DE OSSUNA
CL DUQUE DE PARCENT
CL DUQUE DE PEDRO VELEZ
CL DUQUE DE PEÑARANDA
CL DUQUE DE PINOHERMOSO
CL DUQUE DE PLASENCIA
CL DUQUE DE SAN CARLOS
CL DUQUE DE SAN GERMAN
CL DUQUE DE SAN PEDRO
CL DUQUE DE SANLUCAR
CL DUQUE DE SANTA ELENA
CL DUQUE DE SANTA ISABEL
CL DUQUE DE SANTA MARIA
CL DUQUE DE SANTA PAULA
CL DUQUE DE SANTAFE
CL DUQUE DE SEGORBE
CL DUQUE DE SESSA
CL DUQUE DE SOMA
CL DUQUE DE TARIFA
CL DUQUE DE TOVAR
CL DUQUE DE VILLAHERMOSA
CL DUQUE DE ALBA
CL DUQUE DE ALCALA
CL DUQUE DE ARCOS
CL DUQUE DE ARION
CL DUQUE DE BAILEN
CL DUQUE DE BERGARA
CL DUQUE DE CADAVAL
CL DUQUE DE CANDIA
CL DUQUE DE CARDONA
CL DUQUE DE CASTRO
CL DUQUE DE CEA
CL DUQUE DE CHAPA
CL DUQUE DE CHAVES
CL DUQUE DE CORIA
CL DUQUE DE ESCALONA
CL DUQUE DE FERIA
CL DUQUE DE FERNANDINA
CL DUQUE DE FRIAS
CL DUQUE DE GANDIA
CL DUQUE DE GELVES
CL DUQUE DE GOR
CL DUQUE DE GUADALCAZAR
CL DUQUE DE HIJAR
CL DUQUE DE HUESCAR
CL DUQUE DE LA ROCA
CL DUQUE DE LA VICTORIA
CL DUQUE DE LEMOS
CL DUQUE DE LERMA
CL DUQUE DE LIRIA
CL DUQUE DE MANDAS
CL DUQUE DE MEDINACELI
CL DUQUE DE MEDINAMAYOR
CL DUQUE DE MEDINAMELLARIA
CL DUQUE DE MEDINASIDONIA
CL DUQUE DE MONTALTO
CL DUQUE DE NAJERA
CL DUQUE DE NAVAS
CL DUQUE DE NOCERA
CL DUQUE DE NOVALICES
CL DUQUE DE OSSUNA
CL DUQUE DE PARCENT
CL DUQUE DE PEDRO VELEZ
CL DUQUE DE PEÑARANDA
CL DUQUE DE PINOHERMOSO
CL DUQUE DE PLASENCIA
CL DUQUE DE SAN CARLOS
CL DUQUE DE SAN GERMAN
CL DUQUE DE SAN PEDRO
CL DUQUE DE SANLUCAR
CL DUQUE DE SANTA ELENA
CL DUQUE DE SANTA ISABEL
CL DUQUE DE SANTA MARIA
CL DUQUE DE SANTA PAULA
CL DUQUE DE SANTAFE
CL DUQUE DE SEGORBE
CL DUQUE DE SESSA
CL DUQUE DE SOMA
CL DUQUE DE TARIFA
CL DUQUE DE TOVAR
CL DUQUE DE VILLAHERMOSA
BARRANCO DE TORRENTE
PZ VICENTE BLASCO IBAÑEZ
PZ SALVADOR ALLENDE
PZ 3 DE ABRIL
PLAZA CERVANTES
PZ MAESTRO RODRIGO
PZ XUQUER
PZ SOLLANA
CTRA PICANYA
CARRETERA
AVENIDA
CALLE LUIS DURON
PICANYA
PLAZA SENYERA
PLAZA SENYERA
CALLE DJUAN DE AUSTRIA
CALLE SAGRADA FAMILIA
CALLE FELIPE II
CALLE PORTUGAL
CALLE LUIS MARTI
CALLE EDUARDO TURIA
CALLE MARQUES DE LA HUERTA
CALLE CARDENAL BENLLOCH
CALLE SAN JOAQUIN
CALLE RAFAEL RIVELLES
CALLE SAN RAMON
CALLE ALBAL
CALLE MAESTRO SERRANO
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE SAN ANTONIO
CALLE SAN JORGE
CALLE SANTA ANA
CALLE FEDERICO GARCIA LORCA
CALLE DUQUE DE CALABRIA
CALLE DUQUE DE GANDIA
CALLE DUQUE DE SESSA
CALLE DUQUE DE SOMA
CALLE DUQUE DE TARIFA
CALLE DUQUE DE TOVAR
CALLE DUQUE DE VILLAHERMOSA
CALLE DUQUE DE ALBA
CALLE DUQUE DE ALCALA
CALLE DUQUE DE ARCOS
CALLE DUQUE DE ARION
CALLE DUQUE DE BAILEN
CALLE DUQUE DE BERGARA
CALLE DUQUE DE CADAVAL
CALLE DUQUE DE CANDIA
CALLE DUQUE DE CARDONA
CALLE DUQUE DE CASTRO
CALLE DUQUE DE CEA
CALLE DUQUE DE CHAPA
CALLE DUQUE DE CHAVES
CALLE DUQUE DE CORIA
CALLE DUQUE DE ESCALONA
CALLE DUQUE DE FERIA
CALLE DUQUE DE FERNANDINA
CALLE DUQUE DE FRIAS
CALLE DUQUE DE GANDIA
CALLE DUQUE DE GELVES
CALLE DUQUE DE GOR
CALLE DUQUE DE GUADALCAZAR
CALLE DUQUE DE HIJAR
CALLE DUQUE DE HUESCAR
CALLE DUQUE DE LA ROCA
CALLE DUQUE DE LA VICTORIA
CALLE DUQUE DE LEMOS
CALLE DUQUE DE LERMA
CALLE DUQUE DE LIRIA
CALLE DUQUE DE MANDAS
CALLE DUQUE DE MEDINACELI
CALLE DUQUE DE MEDINAMAYOR
CALLE DUQUE DE MEDINAMELLARIA
CALLE DUQUE DE MEDINASIDONIA
CALLE DUQUE DE MONTALTO
CALLE DUQUE DE NAJERA
CALLE DUQUE DE NAVAS
CALLE DUQUE DE NOCERA
CALLE DUQUE DE NOVALICES
CALLE DUQUE DE OSSUNA
CALLE DUQUE DE PARCENT
CALLE DUQUE DE PEDRO VELEZ
CALLE DUQUE DE PEÑARANDA
CALLE DUQUE DE PINOHERMOSO
CALLE DUQUE DE PLASENCIA
CALLE DUQUE DE SAN CARLOS
CALLE DUQUE DE SAN GERMAN
CALLE DUQUE DE SAN PEDRO
CALLE DUQUE DE SANLUCAR
CALLE DUQUE DE SANTA ELENA
CALLE DUQUE DE SANTA ISABEL
CALLE DUQUE DE SANTA MARIA
CALLE DUQUE DE SANTA PAULA
CALLE DUQUE DE SANTAFE
CALLE DUQUE DE SEGORBE
CALLE DUQUE DE SESSA
CALLE DUQUE DE SOMA
CALLE DUQUE DE TARIFA
CALLE DUQUE DE TOVAR
CALLE DUQUE DE VILLAHERMOSA
CALLE DUQUE DE ALBA
CALLE DUQUE DE ALCALA
CALLE DUQUE DE ARCOS
CALLE DUQUE DE ARION
CALLE DUQUE DE BAILEN
CALLE DUQUE DE BERGARA
CALLE DUQUE DE CADAVAL
CALLE DUQUE DE CANDIA
CALLE DUQUE DE CARDONA
CALLE DUQUE DE CASTRO
CALLE DUQUE DE CEA
CALLE DUQUE DE CHAPA
CALLE DUQUE DE CHAVES
CALLE DUQUE DE CORIA
CALLE DUQUE DE ESCALONA
CALLE DUQUE DE FERIA
CALLE DUQUE DE FERNANDINA
CALLE DUQUE DE FRIAS
CALLE DUQUE DE GANDIA
CALLE DUQUE DE GELVES
CALLE DUQUE DE GOR
CALLE DUQUE DE GUADALCAZAR
CALLE DUQUE DE HIJAR
CALLE DUQUE DE HUESCAR
CALLE DUQUE DE LA ROCA
CALLE DUQUE DE LA VICTORIA
CALLE DUQUE DE LEMOS
CALLE DUQUE DE LERMA
CALLE DUQUE DE LIRIA
CALLE DUQUE DE MANDAS
CALLE DUQUE DE MEDINACELI
CALLE DUQUE DE MEDINAMAYOR
CALLE DUQUE DE MEDINAMELLARIA
CALLE DUQUE DE MEDINASIDONIA
CALLE DUQUE DE MONTALTO
CALLE DUQUE DE NAJERA
CALLE DUQUE DE NAVAS
CALLE DUQUE DE NOCERA
CALLE DUQUE DE NOVALICES
CALLE DUQUE DE OSSUNA
CALLE DUQUE DE PARCENT
CALLE DUQUE DE PEDRO VELEZ
CALLE DUQUE DE PEÑARANDA
CALLE DUQUE DE PINOHERMOSO
CALLE DUQUE DE PLASENCIA
CALLE DUQUE DE SAN CARLOS
CALLE DUQUE DE SAN GERMAN
CALLE DUQUE DE SAN PEDRO
CALLE DUQUE DE SANLUCAR
CALLE DUQUE DE SANTA ELENA
CALLE DUQUE DE SANTA ISABEL
CALLE DUQUE DE SANTA MARIA
CALLE DUQUE DE SANTA PAULA
CALLE DUQUE DE SANTAFE
CALLE DUQUE DE SEGORBE
CALLE DUQUE DE SESSA
CALLE DUQUE DE SOMA
CALLE DUQUE DE TARIFA
CALLE DUQUE DE TOVAR
CALLE DUQUE DE VILLAHERMOSA
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/4000
DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
PLANO AP 1.01 - ZONAS URBANAS


METRO
CL. FRANCESC CISCAR
CL. MAXIMILIANO THOUS
CL. SAN JUAN BOSCO
CL. VALENCIA
CL. FLEMING
CL. TORRENT
CL MARIANA PINEDA
CASA DE LA JUVENTUD
CL. SALVADOR GINER
CL. MIGUEL GRAU
CL. MESTRE R N GALAN
BARRANCO DE TORRENTE
INDEPENDENCIAAVDA.
CL SAN JORGE
CL LUIS VIVES
PZ ESGLESIA DE SANT JORDI
CL DR. LOPEZ TRIGO
CL. EGUILEGARAY
CL. COVADONGA
CL PAIS VALENCIA
DR. FERRANDIS
CL AUSIAS MARCH
CL DR FLEMING
CL. REGINO MAS
CL MAESTRO PALAU
CL. BANDA UNION MUSICA
PZ. MAJOR
CL DR. GOMEZ FERRER
CL JAUME I
AYUNTAMIENTO
PZ. VICENTE BLASCO IBAÑEZ
CL. PARE JORDI MARIA
CL. SAN PASCUAL
CL. MUSIC VICENT PRATS
CL. J. ITURBI J RODRIGO
PZ MAESTRO
CL JOSE ITURBI
CL. MAESTRA D
JUANA TARREGA
CL. FRANCISCO
CL. GABRIEL MIRO
PZ. SOLIERA
CL. SEDAVI
CL. ALQUERIA
CL. MESTRE PALAU
CR BENETUSER
CL DR FLEMING
CTRA. PICANYA
CL NUEVE DE OCTUBRE
CL FLORIDA
CALLE BALMES
CALLE LEPANTO
CALLE PORTUGAL
CALLE MARQUESDELTURIA
CALLE CARDENALBENLLOCH
CALLE SAN JOAQUIN
CL RAFAEL RIVELLES
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE MARAÑON
CALLE SAN RAMÓN
CALLE ALBAL
CALLE PORVENIR
PZ SALVADOR ALLENDE
CL DÑA CLARA CAMPOAMOR
CL. PALLETER
CL JOSE CAPUZ
CALLE ALAQUIAS
CALLE MANISES
CALLE ALDAIA
CALLE CONSTITUCION
PLAZA CERVANTES
CALLE DR CAJAL
CALLE SAN FRANCISCO
CALLE REGNE DE VALENCIA
CALLE SAN JOSE
CALLE FRANCISCO ALMELA
C. FEDERICOGARCIA LORCA
C. CASOTA
C. CONVENT
C. COLON
CALLE PELAYO
CALLE METGE
CALLE PESET
CALLE CATARROJA
CALLE COMBICULTURA
CALLE FELIX R DE LA FUENTE
CL LITERATO AZORIN
CALLE DONIS
CALLE SAN VICENTE
CALLERAJOLAR
CL POETA LLORENTE
CL PINTOR BENEDICTO
CL ENRIQUE REIG
CL ALFAFAR
PZ 3 DE ABRIL
PZ CENIA
MUSEU DE LA RAJOLERIA
BARRANCO DE TORRENTE
MERCADO
AYUNTAMIENTO
LEYENDA
VÍAS PEATONALES ACTUALES
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/2000
DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
PLANO AP AP 1.02a - ZONAS PEATONALES


METRO
CL. FRANCESC CISCAR
CL. SAN JUAN BOSCO
CL. DR. VALENCIA
CL. TORRENT
CL. MARIANA PINEDA
CL. VALENCIA
CL. FLEMING
CASA DE LA JUVENTUD
CL. SALVADOR GINER
PZ ESGLESIA DE SANT JORDI
CL. LOPEZ TRIGO
CL. MAESTRO PALAU
CL. MIGUEL GRAU
CL. MESTRE R N GALAN
BARRANCO DE TORRENTE
INDEPENDENCIAAVDA.
CL SAN JORGE
CL LUIS VIVES
CALLE
PIO XII
INDUSTRIA
CL BARRANCO
CTRA. PICANYA
CL NUEVE DE OCTUBRE
FLORIDA
CALLE PORTUGAL
CALLE BALMES
LEPANTO
CALLE MARQUESDELTURIA
CALLE CARDENALBENLLOCH
CALLE SAN JOAQUIN
CL RAFAEL RIVELLES
CALLE MARAÑON
CALLE SAN RAMÓN
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE ALBAL
CALLE PORVENIR
PZ SALVADOR ALLENDE
CAMPOAMOR
CL DÑA CLARA CAMPOAMOR
CL JOSE CAPUZ
CL. PALLETER
CL. PAIS VALENCIA
CL. EGUILEGARAY
CL. COVADONGA
DR. FERRANDIS
CL. PARE JORDI MARIA
CL JAUME I
AYUNTAMIENTO
PZ. VICENTE BLASCO IBAÑEZ
CL. MUSICO VICENT PRATS
CL. J. ITURBI J RODRIGO
PZ MAESTRO
CL JOSE ITURBI
CL. MAESTRA D
CL. FRANCISCO TARREGA
CL. GABRIEL MIRO
PZ. SOLIERA
CL. SEDAVI
CL DR FLEMING
CL. REGINO MAS
CL. BANDA UNION MUSICA
CL. SAN PASCUAL
CL. SAN PASC
JUANA
CL. BANDA I
CL. MAESTRO PALAU
CL. AUSIAS MARCH
CL. PERIS CATOLICOS
CL DR. GOMEZ FERRER
CL. MESTRE PALAU
CR BENETUSER
CL. ALQUERIA
CL. QUINFO
CL. ANTONIO MACHADO
MERCADO
PZ. MAJOR
PLAZA CERVANTES
CALLE CONSTITUCION
CALLE PRIMERO DE MAYO
CALLE VIRGEN DESAMPARADOS
CALLE PINTOR SOROLLA
CALLE BENLLIURE
CALLE DE LA FONT
CALLE DR CAJAL
CALLE SAN FRANCISCO ROQUE
CALLE ANTIC REGNE DE VALENCIA
CL SAN JOSE
CALLE SANTA ANA
C. FEDERICOGARCIA LORCA
CALLE FRANCISCO ALMELA
C. CASOTA
C. CONVENT
C. COLON
CALLE PELAYO
CALLE METGE
CALLE PESET
CALLE CATARROJA
CALLERAJOLAR
CALLEFELIX R DE LA FUENTE
CALLE COMBICULTURA
PZ CENIA
CALLE SAN JOSE
CALLE SANTA TERESA DE JESUS
CALLE PINTOR BENEDITO
CL ENRIQUE REIG
CL POETA LLORENTE
MUSEU DE LA RAJOLERIA
PZ 3 DE ABRIL
CL ALFAFAR
CL LITERATO AZORIN
CL PONT NOU
CL PONT VELL
CALLESANVICENTE
PASARELLA
BARRANCO DE TORRENTE
CALLE ALAQUIAS
CALLE MANISES
CALLE ALDAIA
CALLE QUART DE POBLET
CL DE LACERAMICA
LEYENDA
VÍAS PEATONALES ACTUALES
PRÓXIMAS ACTUACIONES
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/2000
DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
PLANO AP 1.02b - ZONAS PEATONALES


METRO
CL. FRANCESC CISCAR
CL. SALVADOR GINER
CL. VALENCIA
CL. DR. VALENCIA
CL. FLEMING
CASA DE LA JUVENTUD
CL DR. LOPEZ TRIGO
CL MARIANA PINEDA
CL TORRENT
CL MAESTRO PALAU
CL. BANDA UNION MUSICA
CL DR FLEMING
CL. REGINO MAS
CL DR. GOMEZ FERRER
CL AUSIAS MARCH
CL CATOLICOS
CL JAUME I
PZ. MAJOR
PZ ESGLESIA DE SANT JORDI
CL. EGUILEGARAY
CL. COVADONGA
DR. FERRAND
CL PAIS VALENCIA
BARRANCO DE TORRENTE
INDEPENDENCIAAVDA.
CL SAN JORGE
CL LUIS VIVES
CALLE INDUSTRIA
CALLE XII PIO
CTRA. PICANYA
CL NUEVE DE OCTUBRE
CALLE BALMES
CALLE LEPANTO
CALLE PORTUGAL
CALLE FLORIDA
CALLE MARQUESDELTURIA
CALLE CARDENALBENLLOCH
CALLE SAN JOAQUIN
CL RAFAEL RIVELLES
CALLE SAN RAMÓN
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE ALBAL
CALLE PORVENIR
PZ SALVADOR ALLENDE
CAMPOAMOR
CL DÑA CLARA CAMPOAMOR
CL JOSE CAPUZ
CL. PALLETER
CALLE POETA LLORENTE
CL PINTOR BENEDICTO
CL ENRIQUE REIG
CL ALFAFAR
CL LITERATO AZORIN
CALLE ALAQUIAS
CALLE MANISES
CALLE ALDAIA
CALLE DE LA CERAMICA
PZ. VICENTE BLASCO IBAÑEZ
AYUNTAMIENTO
CL. PARE JORDI MARIA
CL. SAN PASCUAL
PZ MAESTRO
CL. J. ITURBI J RODRIGO
CL JOSE ITURBI
CL. MAESTRA D
CL. FRANCISCO TARREGA
CL. GABRIEL MIRO
PZ. SOLIERA
CR BENETUSER
CL. SEDAVI
BARRANCO DE TORRENTE
CL. MUSICO VICENT PRATS
CL. ALQUERIA
CL. MESTRE PALAU
QUINFO
CALLE CONSTITUCION
PLAZA CERVANTES
CALLE DR CAJAL
CALLE SAN FRANCISCO ROQUE
CALLE ANTIC REGNE DE VALENCIA
CL SAN JOSE
CALLE FRANCISCO LORCA
C. FEDERICOGARCIA
C. CASOTA
C. CONVENT
C. COLON
CALLE PELAYO
CALLE CATARROJA
CALLE COMBICULTURA
CALLE FELIX R DE LA FUENTE
PZ CENIA
CALLE SANVICENTE
CALLE ANTONIO MACHADO
CALLERAJOLAR
CALLE METGE
CALLE PESET
PONT VELL
PONT NOU
MERCADO
CALLE ANTONIO MACHADO
CALLE PASARELLA
CALLE CONVENT
MUSEU DE LA RAJOLERIA
PZ 3 DE ABRIL
CATARROJA
SANT
DONIS
JOSE
JUANA
MARTI
SAN
TURIA
ANTONIO
XUQUER
RIVELLES
RAMÓN
ALBAL
PORVENIR
SANTA
MARAÑON
LEYENDA
VÍAS PEATONALES ACTUALES
PRÓXIMAS ACTUACIONES
FASE 1
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/2000
DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
PLANO AP 1.02c - ZONAS PEATONALES

METRO
AYUNTAMIENTO
MERCADO
MUSEU DE LA RAJOLERIA
CL. FRANCESC CISCAR
CL. VALENCIA
CL MARIANA PINEDA
CASA DE LA JUVENTUD
PZ ESGLESIA DE SANT JORDI
CL DR. LOPEZ TRIGO
CL. ECHEGARAY
CL COVADONGA
DR. FERRAND
CL DR. GOMEZ FERRER
PZ. MAJOR
CL JAUME I
CL. BANDA UNION MUSICAL
CL. REGINO MAS
CL MAESTRO PALAU
CL TORRENT
CL. SAN PASCUAL
CL. PARE JORDI MARIA
CL. FRAY G. FERRANDIS
AYUNTAMIENTO
PZ MAESTRO J RODRIGO
CL JOSE ITURBI
CL. MUSIC VICENT PRATS
CL. FRANCISCO TARREGA
CL. GABRIEL MIRO
PZ. SOLIERA
CR BENETUSER
BARRANCO DE TORRENTE
PZ. VICENTE BLASCO IBAÑEZ
AVDA. INDEPENDENCIA
CL SAN JORGE
CL LUIS VIVES
CALLE PIO XII
CL NUEVE DE OCTUBRE
CTRA. PICANYA
CALLE BALMES
CALLE LEPANTO
CALLE MARQUES DEL TURIA
CALLE CARDENAL BENLLOCH
CALLE VIRGEN DESAMPARADOS
CALLE PINTOR SOROLLA
CALLE BENLLIURE
CALLE DE LA FONT
CALLE SAN JOAQUIN
CALLE DR. MARAÑON
CL RAFAEL RIVELLES
CALLE SAN RAMÓN
CALLE SANTA ANA
C. FEDERICO GARCÍA LORCA
CALLE PRIMERO DE MAYO
CALLE CONSTITUCION
PLAZA CERVANTES
CALLE DR. CAJAL
CALLE SAN ROQUE
C/ LA PAZ
CALLE SAN FRANCISCO
C/ ANTIC REGNE DE VALENCIA
CL SAN JOSE
CALLE ANTONIO MACHADO
PASAREL.LA
CALLE CONVENT
CALLE SAN VICENTE
CALLE RAJOLAR
CALLE METGE PESET
CALLE COLÓN
CALLE PELAYO
CALLE CATARROJA
CALLE COMBICULTURA
CALLE FELIX R DE LA FUENTE
CALLE SAN JOSE
PZ CENIA
CALLE FRANCISCO ALMELA
C. CASOTA
CALLE MAESTRO SERRANO
CL PINTOR BENEDICTO
CL ENRIQUE REIG
CALLE POETA LLORENTE
PZ 3 DE ABRIL
CL ALFAFAR
CL LITERATO AZORIN
CALLE PALLETER
CL JOSE CAPUZ
PZ SALVADOR ALLENDE
CL DÑA CLARA CAMPOAMOR
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE ALBAL
PORVENIR
CALLE MANISES
CALLE ALDAIA
CALLE QUART DE POBLET
PONT NOU
PONT VELL
LEYENDA
VÍAS PEATONALES ACTUALES
PRÓXIMAS ACTUACIONES
FASE 1
FASE 2
PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/2000
DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
PLANO AP 1.02d - ZONAS PEATONALES

METRO
AYUNTAMIENTO
MERCADO
MUSEU DE LA RAJOLERIA
PLAZA CERVANTES
PZ. MAJOR
PZ SALVADOR ALLENDE
PZ 3 DE ABRIL
PZ CENIA
PZ. SOLIERA
CASA DE LA JUVENTUD
BARRANCO DE TORRENTE
AVDA. INDEPENDENCIA
CL SAN JORGE
CL LUIS VIVES
CALLE INDUSTRIA
CALLE PIO XII
CL NUEVE DE OCTUBRE
CTRA. PICANYA
CL FLORIDA
CALLE PORTUGAL
CALLE BALMES
CALLE LEPANTO
CALLE MARQUES DEL TURIA
CALLE CARDENAL BENLLOCH
CALLE SAN JOAQUIN
CALLE DE LA FONT
CALLE BENLLIURE
CALLE PINTOR SOROLLA
C/ VIRGEN DESAMPARADOS
CL RAFAEL RIVELLES
CALLE SAN RAMÓN
CALLE DR MARAÑÓN
CALLE SANTA ANA
CALLE PRIMERO DE MAYO
CALLE CONSTITUCION
CALLE DR CAJAL
CALLE SAN ROQUE
C/ LA PAZ
C/ ANTIC REGNE DE VALENCIA
CL SAN JOSE
CALLE SAN FRANCISCO
C. FEDERICO GARCÍA LORCA
CALLE ANTONIO MACHADO
CALLE SAN VICENTE
CALLE CONVENT
CALLE COLÓN
CALLE PELAYO
CALLE METGE PESET
CALLE RAJOLAR
CALLE CATARROJA
CALLE SAN JOSE
CALLE FRANCISCO ALMELA
C. CASOTA
CALLE MAESTRO SERRANO
CALLE MANISES
CL JOSE CAPUZ
CL. PALLETER
CL POETA LLORENTE
LEYENDA
VÍAS PEATONALES ACTUALES
PRÓXIMAS ACTUACIONES
FASE 1
FASE 2
FASE 3
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/2000
DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
PLANO AP 1.02e - ZONAS PEATONALES

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/2000

DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 1.02f - ZONAS PEATONALES

METRO
CL. FRANCESC CISCAR
CL. MAXIMILIANO THOUS LLOBET
CL. SAN JUAN BOSCO
CL. TORRENT
CL. MARIANA PINEDA
CL. MIGUEL GRAU
CL. MESTRE RIPOLLÉS
CL. SALVADOR GINER
CL. VALENCIA
CL. DR. VALENCIA
CL. FLEMING
CASA DE LA JUVENTUD
CL. DR. LOPEZ TRIGO
CL. MAESTRO PALAU
PZ ESGLESIA DE SANT JORDI
CL. ECHEGARAY
CL. PAIS VALENCIA
CL. COVADONGA
DR. FERRAND
CL. AUSIAS MARCH
CL. REYES CATOLICOS
CL. DR FLEMING
CL. GOMEZ FERRER
PZ. MAJOR
CL. REGINO MAS
CL. BANDA UNION MUSICA
CL JAUME I
AYUNTAMIENTO
CL. PARE JORDI MARIA
CL. SAN PASCUAL
CL. SAN PASC
PZ MAESTRO
CL JOSE ITURBI
CL. MAESTRA D
JUANA
CL. FRANCISCO TARREGA
CL. GABRIEL MIRO
CL. BANDA I
PZ. SOLIERA
CR BENETUSER
CL. SEDAVI
PZ. VICENTE BLASCO IBÁÑEZ
PONT VELL
CL. RAMON Y CAJAL
CL. MUSICO VICENT PRATS
CL. ALQUERIA
CALLE ANTONIO MACHADO
MERCADO
PASARELLA
BARRANCO DE TORRENTE
CALLE CONSTITUCION
PLAZA CERVANTES
CALLE CONVENTO
CALLESANVICENTE
CALLE COLON
CALLERAJOLAR
CALLE PELAYO
CALLE CATARROJA
CALLE COMBICULTURA
CALLEFELIX R DE LA FUENTE
PONT NOU
ANTONIO MACHADO
CALLE METGE
CALLE PESET
PZ CENIA
SAN JOSE
CL LITERATO AZORIN
DONIS
CALLE SAN FRANCISCO
CALLE REGNE DE VALENCIA
CL SAN JOSE
CALLE ROQUE CHAPAZ
CALLE SAN JOAQUIN
CALLE DE LA FONT
CL RAFAEL RIVELLES
CALLE SAN RAMÓN
C. FEDERICOGARCIA LORCA
C. CASOTA
C. CONVENT
C. COLON
CALLE ALMELA
CALLE FRANCISCO
CALLE SANTA ANA
CALLE MARAÑON
CALLE DR. CAJAL
CALLE PINTOR BENEDITO
CALLE ENRIQUE REIG
CALLE ALFAFAR
CALLE CATARROJA
CALLE PALLETER
CALLE ALAQUIAS
CALLE MANISES
CALLE ALDAIA
CALLE QUART DE POBLET
CL DE LA CERAMICA
CL JOSE CAPUZ
CL. PALLETER
CL DÑA CLARA CAMPOAMOR
CAMPOAMOR
PZ SALVADOR ALLENDE
CALLE POETA LLORENTE
CL POETA LLORENTE
MUSEU DE LA RAJOLERIA
PZ 3 DE ABRIL
SERRANO
MAESTRO
CALLE PRIMERO DE MAYO
CALLE BENIFLORIT
CALLE MARQUESDELTURIA
CALLE CARDENALBENLLOCH
CALLE LEPANTO
CALLE BALMES
CALLE NUEVE DE OCTUBRE
CTRA. PICANYA
CALLE FLORIDA
CALLE PORTUGAL
CL FLORIDA
CL SAN JORGE
CL LUIS VIVES
CL BARRANCO
CALLE INDUSTRIA
CALLE XII PIO
INDEPENDENCIAAVDA.
CALLE MARTI SAN VICENTE FERRER
CALLE TURIA
CALLE VALENCIA
CALLE ALBAL
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE RIVELLES
CALLE SAN RAMÓN
CALLE ALBAL
CALLE PORVENIR
CALLE XUQUER
CALLE SAN JOAQUIN
CALLE RIVELLES
CALLE RAMÓN
CALLE ALBAL
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE PORVENIR
CALLE CAMPOAMOR
CL JOSE CAPUZ
CL JOSE CAPUZ
CL JOSE CAPUZ
CL JOSE CAPUZ
CL JOSE CAPUZ
CL JOSE CAPUZ
CL JOSE CAPUZ

LEYENDA

- VÍAS PEATONALES ACTUALES
- PRÓXIMAS ACTUACIONES
- FASE 1
- FASE 2
- FASE 3
- FASE 4
- FASE 5

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

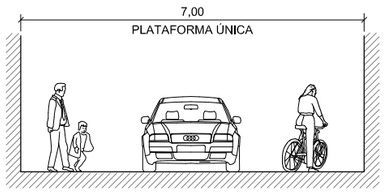
FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/2000

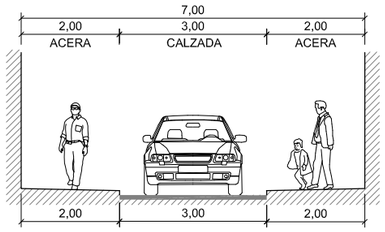
DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 1.02g - ZONAS PEATONALES

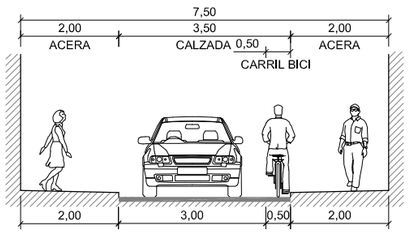
<=7m

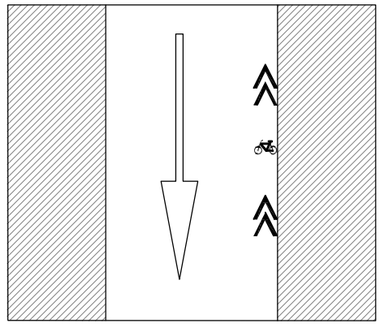


7 < X <= 7,5 METROS

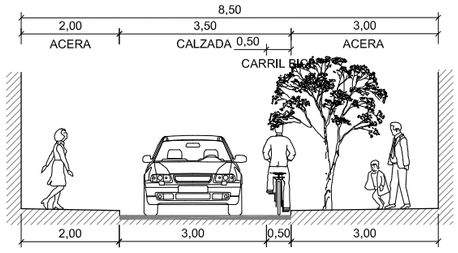


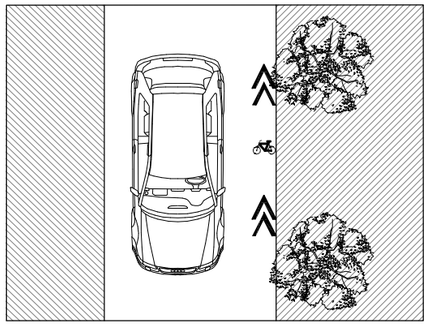
7,5 < X <= 9 METROS



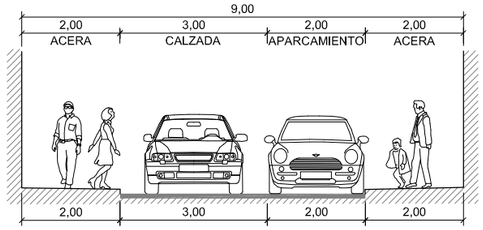


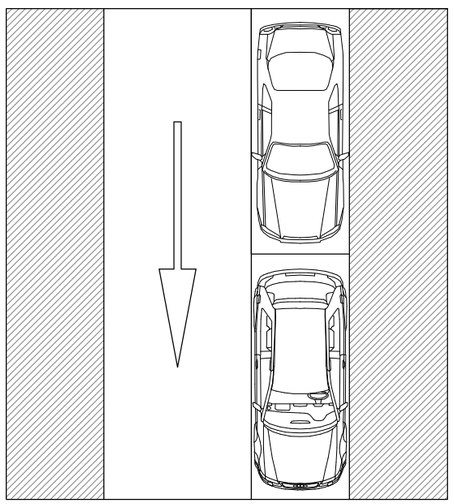
8,5 METROS



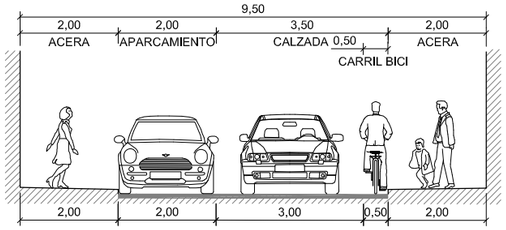


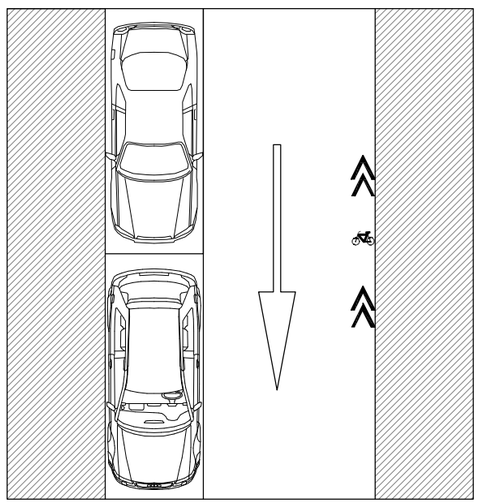
9 METROS



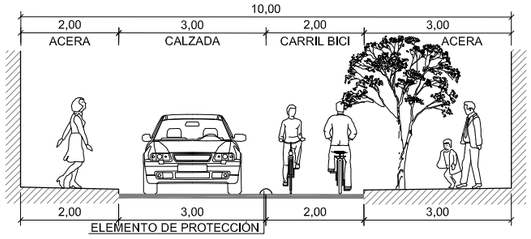


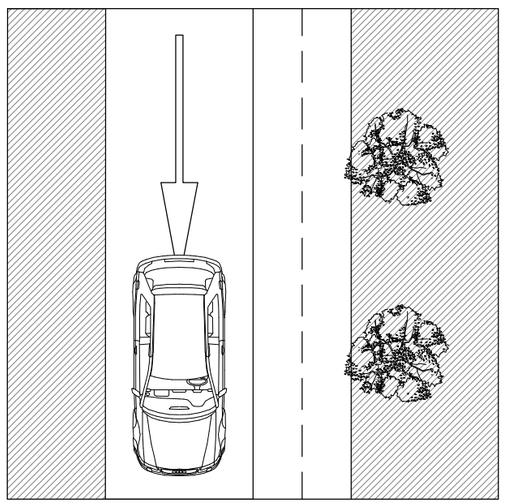
> 9,5 METROS



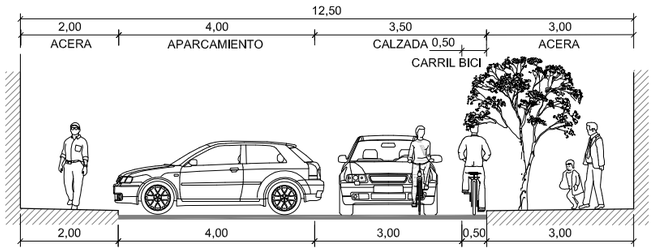


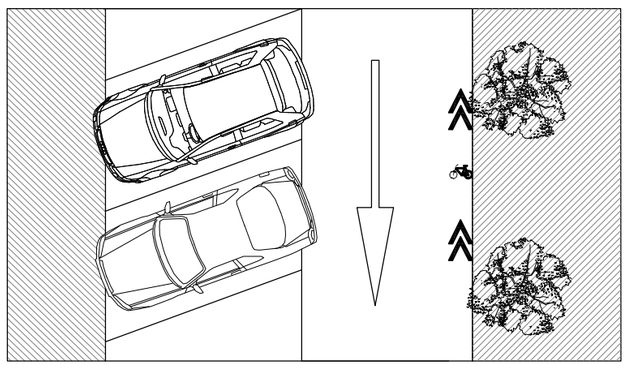
10 METROS





12,5 METROS





PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
SIN ESCALA	PLANO AP 1.03 - SECCIONES TIPO
FECHA	
ABRIL 2017	

SOLAPE CON HOJA 2

LEYENDA

- ITINERARIOS PEATONALES
- ZONA DE PRIORIDAD INVERTIDA

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
ABRIL 2017	1/6000	PLANO AP 1.04 - ITINERARIOS PEATONALES

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

- ITINERARIOS PEATONALES
- ZONA DE PRIORIDAD INVERTIDA

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
1/6000	PLANO AP 1.04 - ITINERARIOS PEATONALES
FECHA: ABRIL 2017	

CEIP Ausiàs March

IES Andreu Alfaro

CEIP Rosa Serrano

CEIP Luís Vives

CC La Inmaculada

SOLAPE CON HOJA 2

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
1/6000	PLANO AP 1.06 - ITINERARIOS ESCOLARES
FECHA	
ABRIL 2017	

CC La Inmaculada

IES La Sènia

CEIP L'Horta

CEIP Jaume I

SOLAPE CON HOJA 1

Llano de San Joaquín

Pascualeta

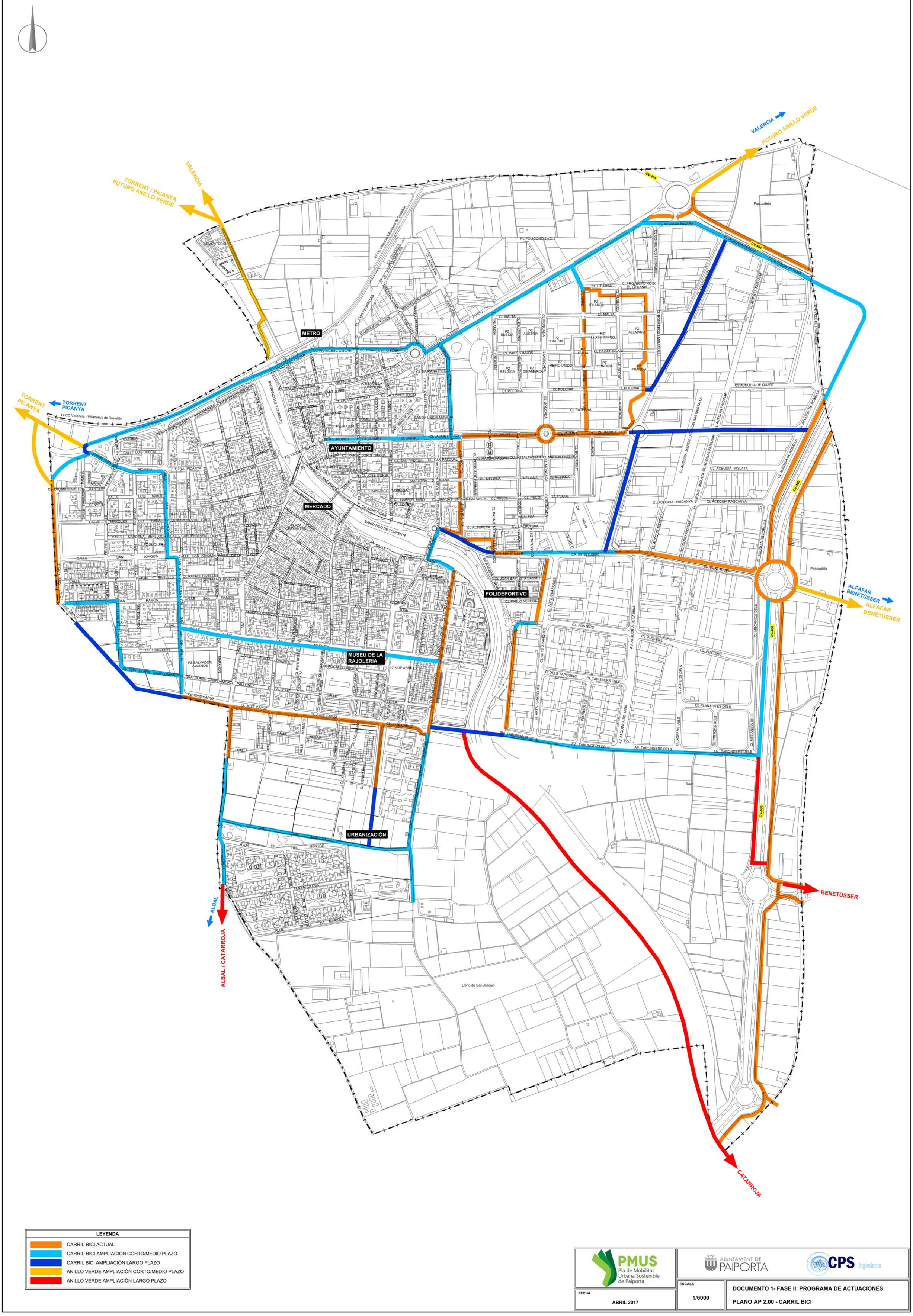
Rafalet

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
ABRIL 2017	1/6000	PLANO AP 1.06 - ITINERARIOS ESCOLARES



LEYENDA
CARRIL BICI ACTUAL
CARRIL BICI AMPLIACIÓN CORTO/MEDIO PLAZO
CARRIL BICI AMPLIACIÓN LARGO PLAZO
ANILLO VERDE AMPLIACIÓN CORTO/MEDIO PLAZO
ANILLO VERDE AMPLIACIÓN LARGO PLAZO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 2.00 - CARRIL BICI

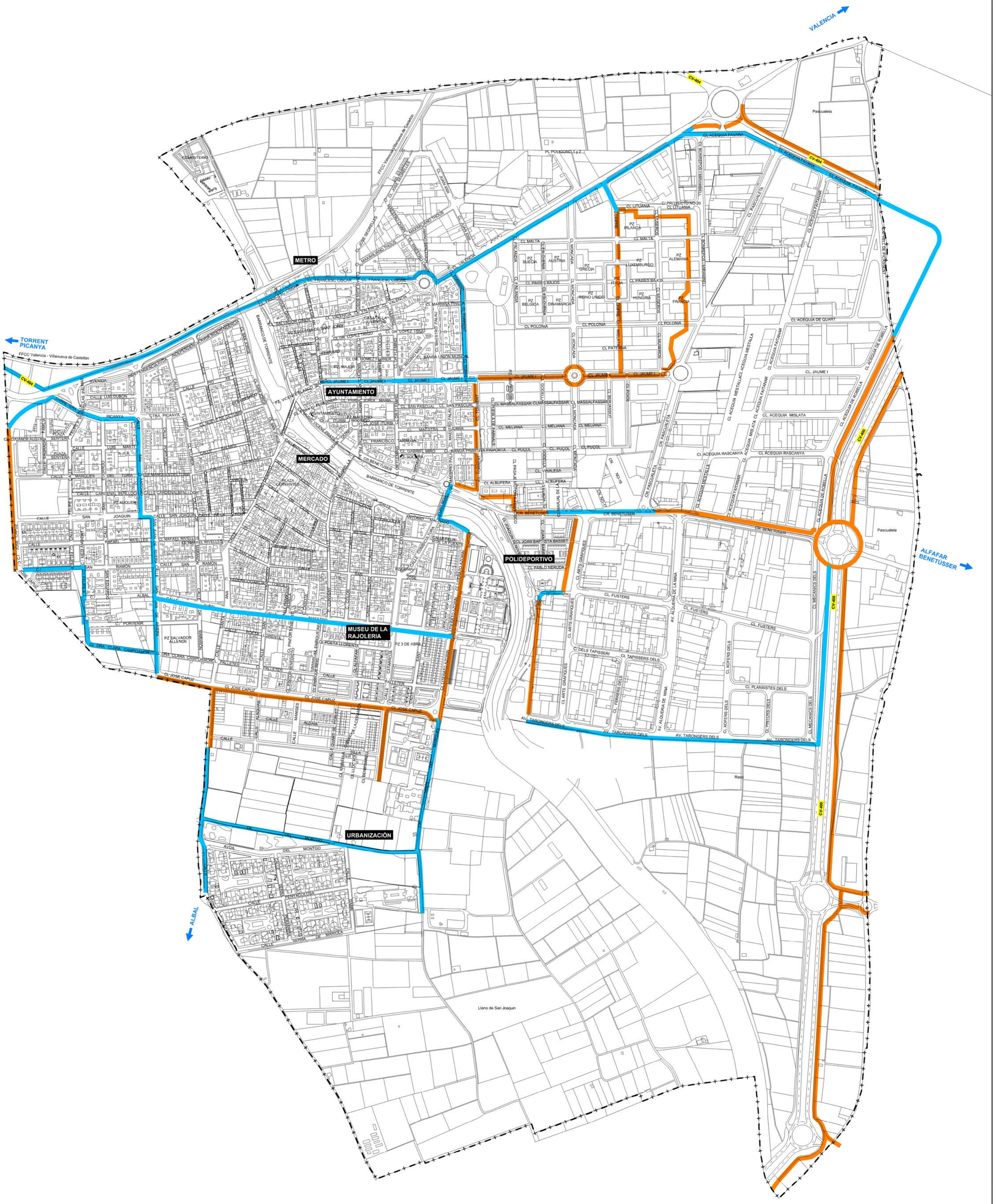
LEYENDA
CARRIL BICI ACTUAL

PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	
ABRIL 2017	1/6000	DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES PLANO AP 2.01a - CARRIL BICI



LEYENDA

- CARRIL BICI ACTUAL
- AMPLIACIÓN CORTO/MEDIO PLAZO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

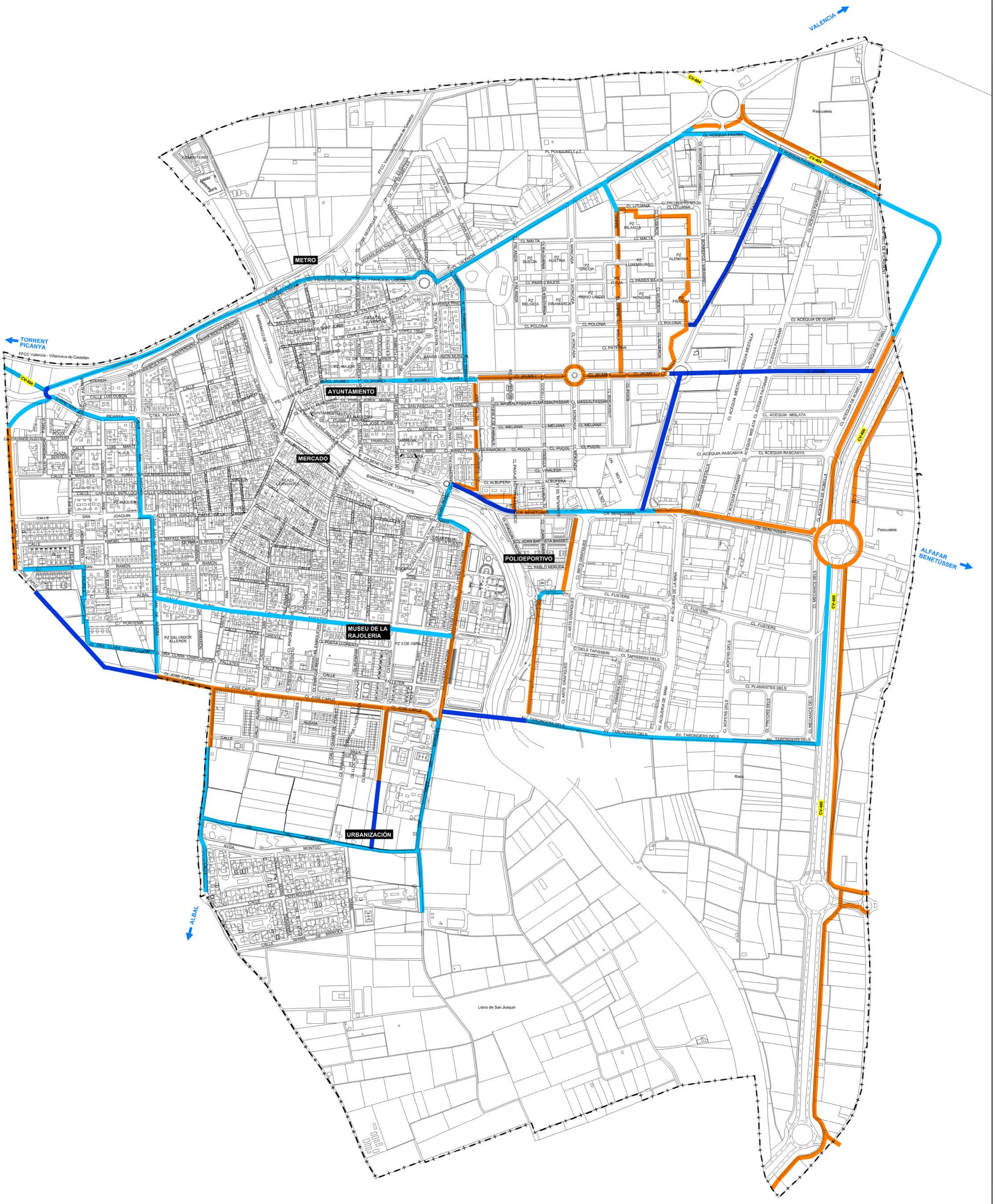
AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ABRIL 2017
ESCALA	1/6000

DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 2.01b - CARRIL BICI INTERIOR



LEYENDA

- CARRIL BICI ACTUAL
- AMPLIACIÓN CORTO/MEDIO PLAZO
- AMPLIACIÓN LARGO PLAZO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 2.01c - CARRIL BICI INTERIOR

LEYENDA
AMPLIACIÓN CORTO/MEDIO PLAZO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

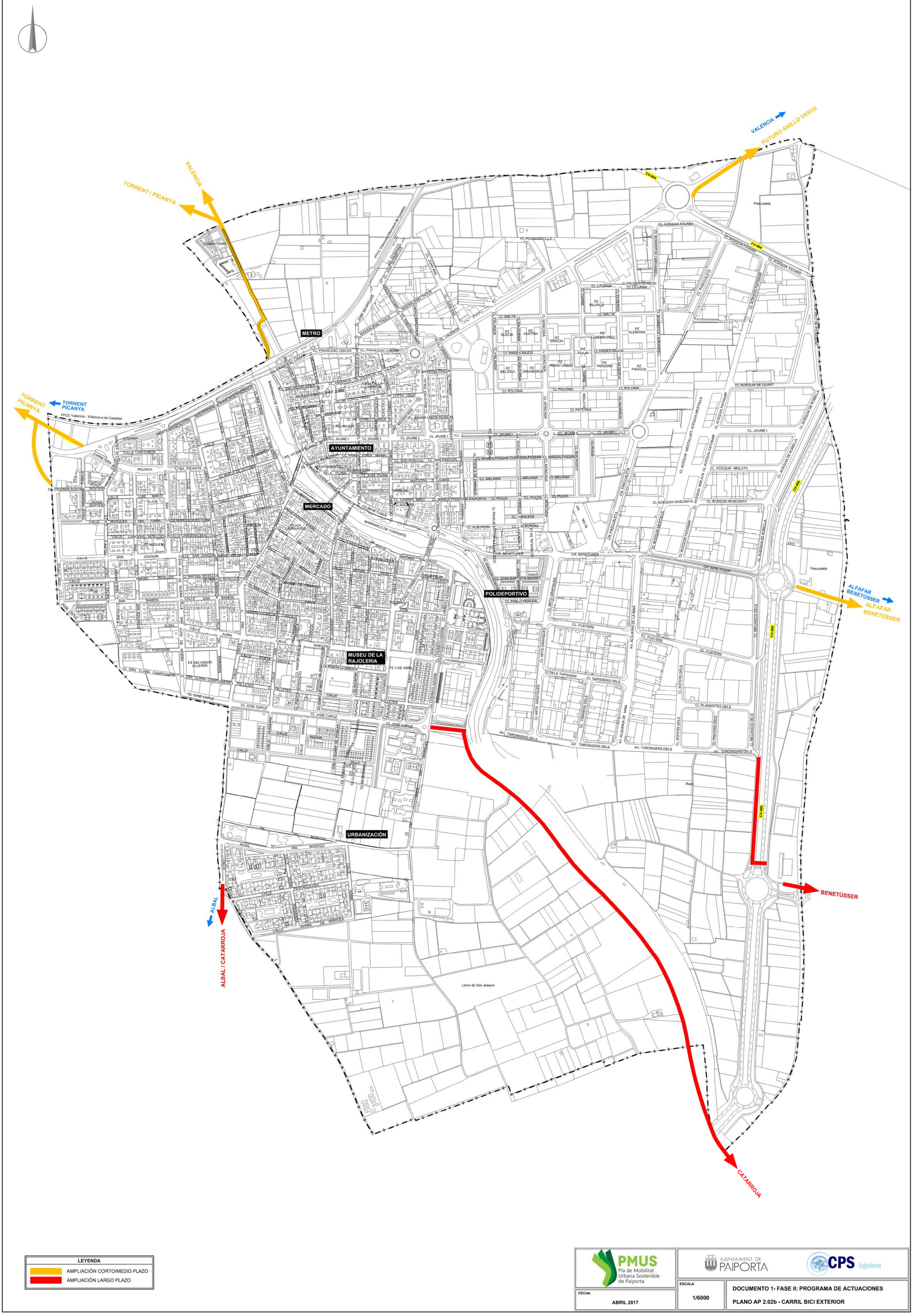
CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 2.02a - CARRIL BICI EXTERIOR



LEYENDA

- AMPLIACIÓN CORTO/MEDIO PLAZO
- AMPLIACIÓN LARGO PLAZO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 2.02b - CARRIL BICI EXTERIOR

LEYENDA

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

- ACERA-BICI (PINTURA ROJA)
- ACERA-BICI (PINTURA VERDE)
- CARRIL-BICI
- SENDA-CICLABLE
- PISTA-BICI
- APARCABICIS ESXISTENTES
- APARCABICIS FUTUROS
- APARCABICIS FUTUROS PROPUESTOS POLICÍA

SOLAPE CON HOJA 2

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017	ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 2.03 - APARCABICIS FUTUROS

SOLAPE CON HOJA 1

LEYENDA

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

- ACERA-BICI (PINTURA ROJA)
- ACERA-BICI (PINTURA VERDE)
- CARRIL-BICI
- SENDA-CICLABLE
- PISTA-BICI
- APARCABICIS ESXISTENTES
- APARCABICIS FUTUROS
- APARCABICIS FUTUROS PROPUESTOS POLICÍA

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 2.03 - APARCABICIS FUTUROS

LEYENDA

- ITINERARIOS PEATONALES AL METRO
- ITINERARIOS CICLISTAS AL METRO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

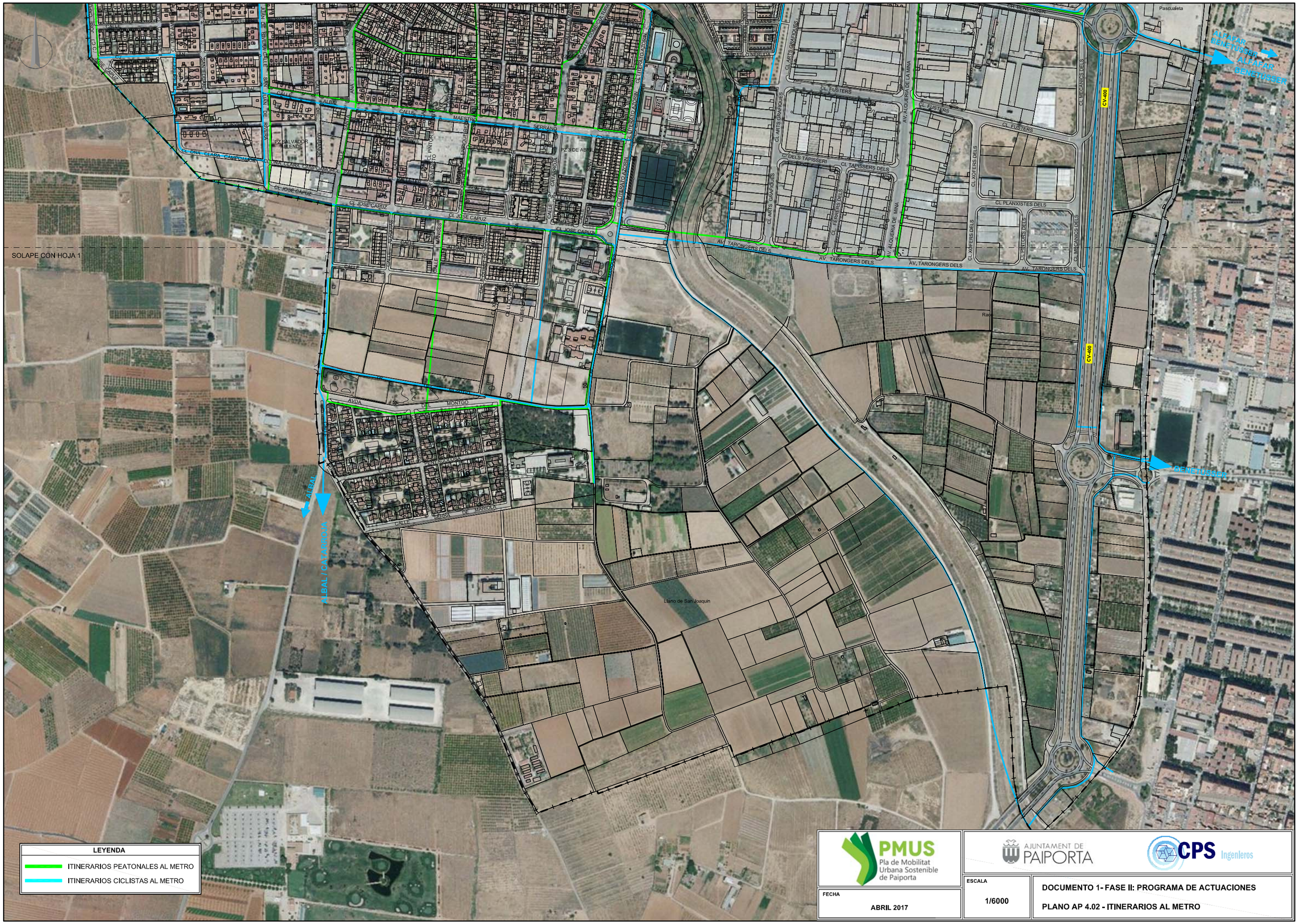
CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/6000

DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 4.02 - ITINERARIOS AL METRO

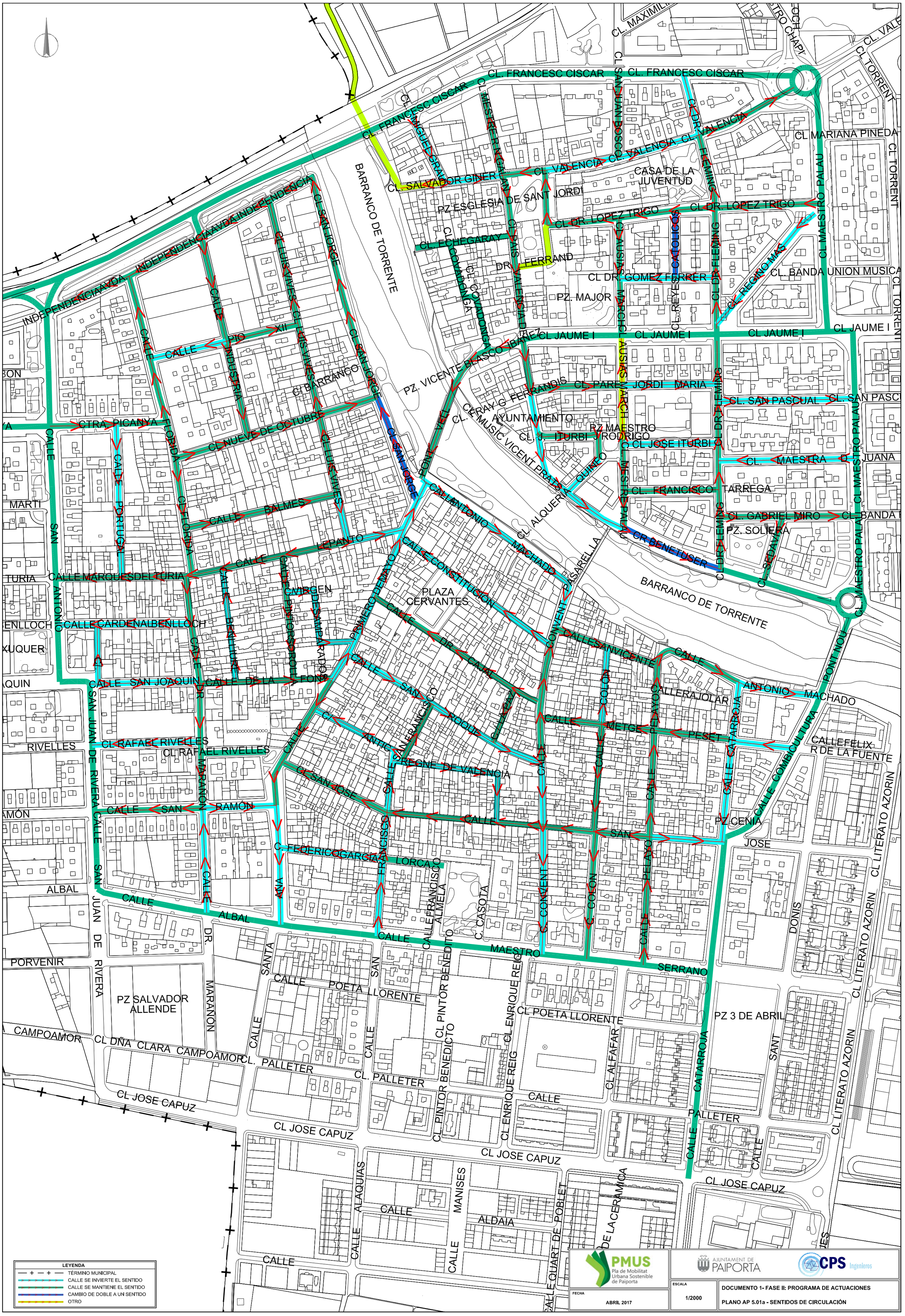


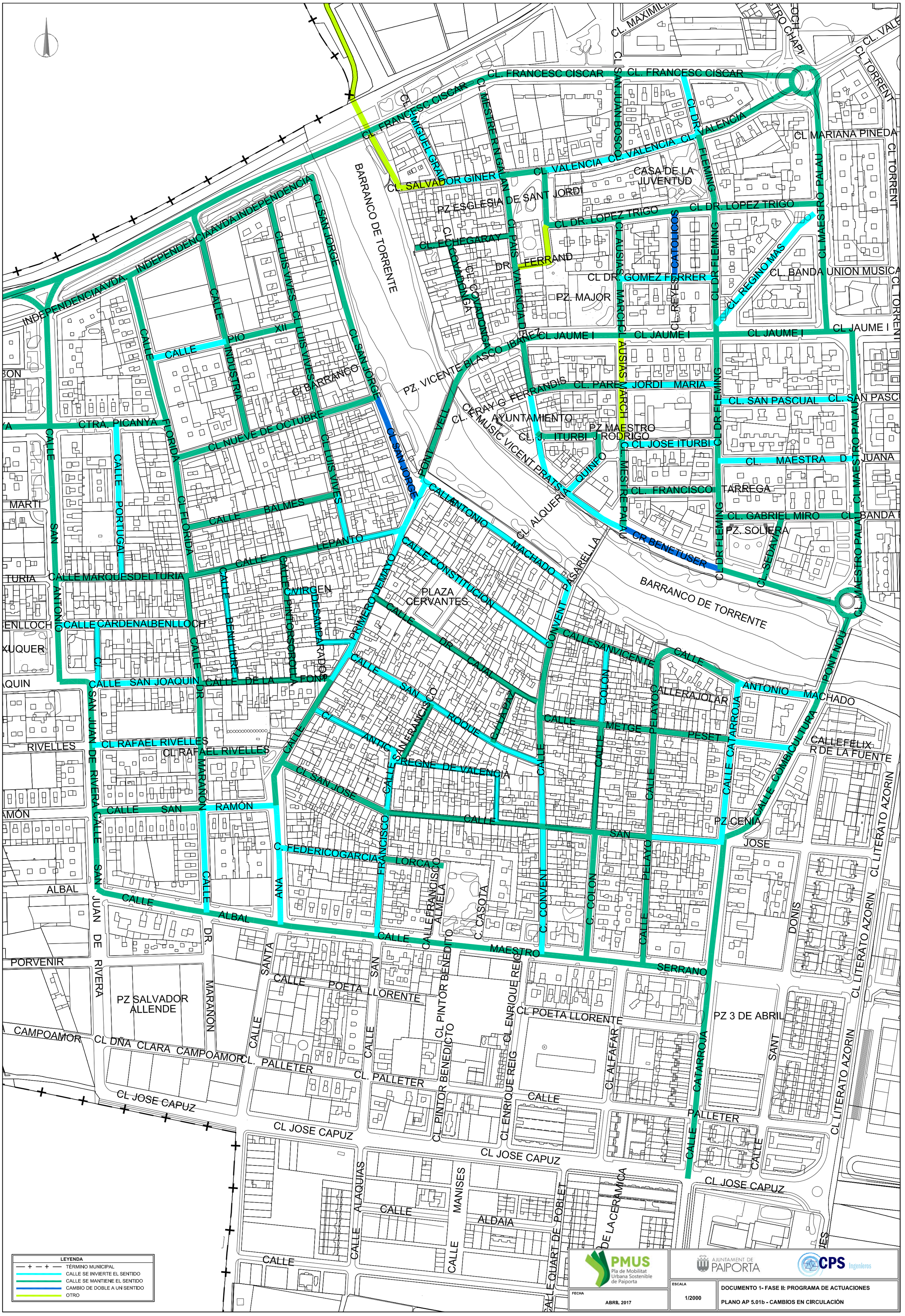
PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

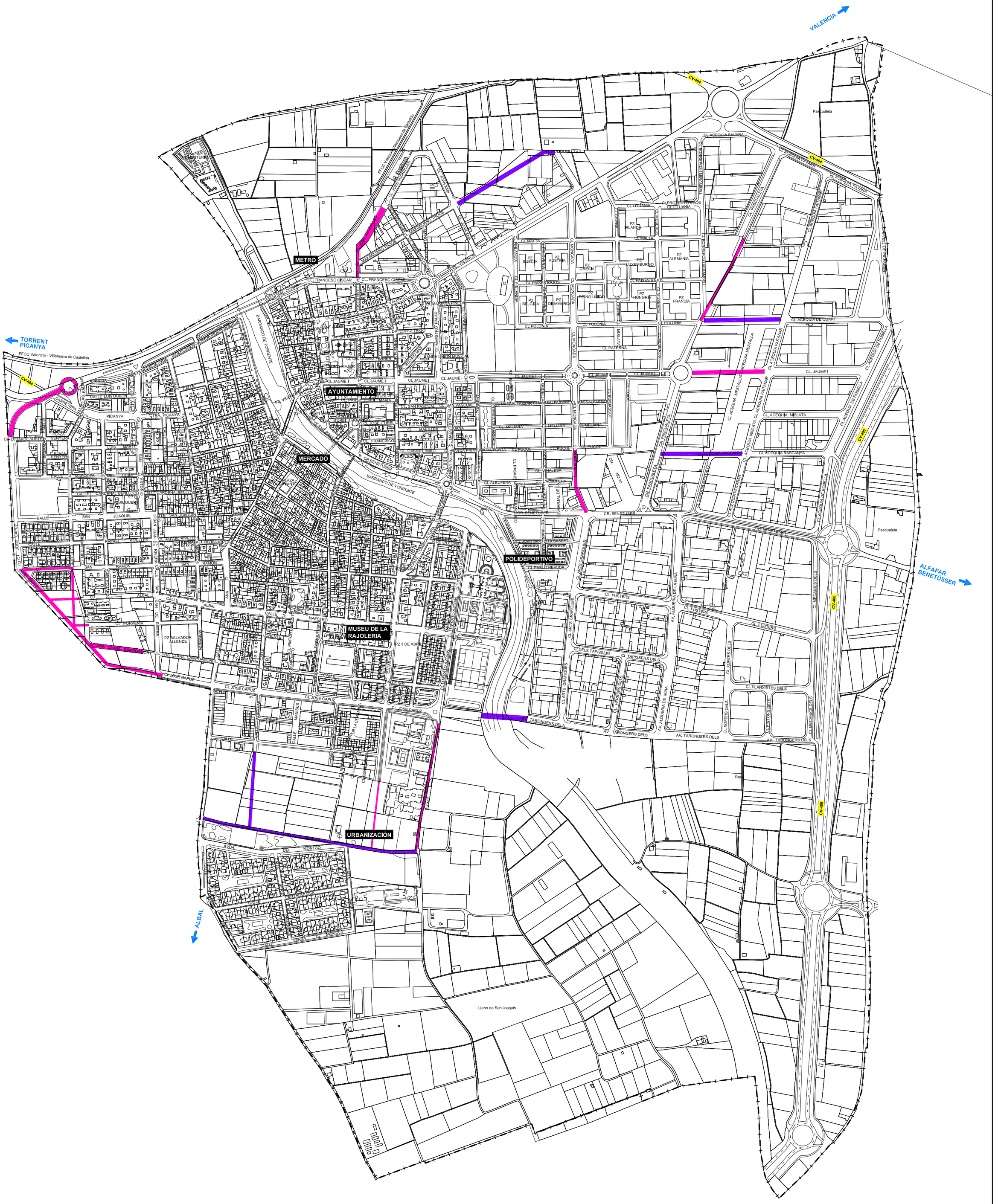
AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	
ABRIL 2017	1/6000	DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES PLANO AP 4.02 - ITINERARIOS AL METRO


CL. FRANCESC CISCAR
CL. MAXIMILIANO THOVAR
CL. SANTJUAN BOSCO
CL. TORRENT
CL. MIGUEL CRAU
CL. MESTRE RENCAN
CL. VALENCIA
CL. SALVADOR GINER
CL. DR. VALENCIA
CL MARIANA PINEDA
CASA DE LA JUVENTUD
PZ ESGLESIA DE SANT JORDI
CL. DR. LOPEZ TRIGO
CL. ECHEGARAY
CL. COVADONGA
CL. PAIS VALENCIA
DR. FERRAND
CL. FLEMING
CL. AUSIAS MARCH
CL DR. GOMEZ FERRER
PZ. MAJOR
CL. REGNO-MAS
CL MAESTRO PALAU
CL. BANDA UNION MUSICA
CL JAUME I
BARRANCO DE TORRENTE
INDEPENDENCIA AVDA.
CALLE
CL. LUIS VIVES
CL. SAN JORGE
PIO XII
INDUSTRIA
CL BARRANCO
CTRA. PICANYA
CL NUEVE DE OCTUBRE
FLORIDA
CL. FLORIDA
CALLE PORTUGAL
CALLE BALMES
LEPANTO
CALLE MARQUES DEL TURIA
CALLE CARDENAL BENLLOCH
CALLE SAN JOAQUIN
CALLE DE LA FONT
CL RAFAEL RIVELLES
CALLE SAN RAMÓN
CALLE ALBAL
CALLE MAESTRO SERRANO
PZ. VICENTE BLASCO IBAÑEZ
CL. PARE JORDI MARIA
CL. SAN PASCUAL
CL. AYUNTAMIENTO
PZ MAESTRO RODRIGO
CL J. ITURBI
CL JOSE ITURBI
CL. MAESTRA D. JUANA
CL. FRANCISCO TARREGA
CL. GABRIEL MIRO
PZ. SOLIERA
CR BENETUSER
CL SEDAVI
CL. MUSIC VICENT PRATS
CL. ALQUERIA
QUINTO
PASARELLA
PLAZA CERVANTES
CALLE CONSTITUCION
CALLE SANVICENTE
CALLE METGE
CALLE PESET
CALLE CATARROJA
CALLE COMBICULTURA
CALLE FELIX R DE LA FUENTE
CL LITERATO AZORIN
PZ CENIA
PZ 3 DE ABRIL
CL POETA LLORENTE
CL. PALLETER
CL JOSE CAPUZ
CL DÑA CLARA CAMPOAMOR
CAMPOAMOR
PZ SALVADOR ALLENDE
CALLE ALDAIA
CALLE MANISES
CALLE ALAQUIAS
CALLE QUART DE POBLET
CL ALFAFAR
CL ENRIQUE REIG
CL PINTOR BENEDICTO
CALLE ENRIQUE HERRERO
CALLE FRANCISCO ALMELA
CALLE FEDERICO GARCIA LORCA
C. CASOTA
C. COLON
C. CONVENT
CALLE REGNE DE VALENCIA
CALLE SAN FRANCISCO
CALLE SAN JOSE
CALLE SAN VICENTE
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE MARANON
CALLE SANTA ANA
CALLE PINTOR SOROLLA
CALLE BATALLITA
CALLE ANTIC REGNE DE VALENCIA
CALLE ROQUE CHABAS
CALLE CALVARIO
CALLE CASTELLAR
CALLE CASTELLAR OLIVERAL
CALLE RAJOLAR
CALLE FERRANDIS SALVADOR
CALLE PONT NOU
CALLE ANTONIO MACHADO
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE SANTA ANA
CALLE PINTOR SOROLLA
CALLE BATALLITA
CALLE ANTIC REGNE DE VALENCIA
CALLE ROQUE CHABAS
CALLE CALVARIO
CALLE CASTELLAR
CALLE CASTELLAR OLIVERAL
CALLE RAJOLAR
CALLE FERRANDIS SALVADOR
CALLE PONT NOU
CALLE ANTONIO MACHADO
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE MARANON
CALLE SANTA ANA
CALLE PINTOR SOROLLA
CALLE BATALLITA
CALLE ANTIC REGNE DE VALENCIA
CALLE ROQUE CHABAS
CALLE CALVARIO
CALLE CASTELLAR
CALLE CASTELLAR OLIVERAL
CALLE RAJOLAR
CALLE FERRANDIS SALVADOR
CALLE PONT NOU
CALLE ANTONIO MACHADO
LEYENDA
TÉRMINO MUNICIPAL
CALLE SE INVIERTE EL SENTIDO
CALLE SE MANTIENE EL SENTIDO
CAMBIO DE DOBLE A UN SENTIDO
OTRO
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/2000
DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
PLANO AP 5.01a - SENTIDOS DE CIRCULACIÓN


CL. FRANCESC CISCAR
CL. SALVADOR GINER
CL. MIGUEL GRAU
CL MESTRE RNGALAN
CL SAN JUAN BOSCO
CL. VALENCIA
CL DR. VALENCIA
CL TORRENT
CL MARIANA PINEDA
CASA DE LA JUVENTUD
CL DR. LOPEZ TRIGO
CL FLEMING
CL MAESTRO PALAU
CL. BANDA UNION MUSICA
CL. REGINO MAS
PZ ESGLESIA DE SANT JORDI
CL. ECHEGARAY
CL PAIS
FERRAND
DR. VALENCIA
CL. COVADONGA
CL AUSIAS MARCH
CL DR. GOMEZ FERRER
PZ. MAJOR
CL JAUME I
CL. PARE JORDI MARIA
CL. SAN PASCUAL
CL. SAN PASC
BARRANCO DE TORRENTE
PZ. VICENTE BLASCO IBAÑEZ
CL. RAY G FERRANDIS
AYUNTAMIENTO
PZ MAESTRO J RODRIGO
CL. J. ITURBI
CL JOSE ITURBI
CL. MAESTRA D JUANA
CL. MUSIC VICENT PRATS
QUINFO
CL. ALQUERIA
CL. MESTRE PALAU
CL. FRANCISCO TARREGA
CL. GABRIEL MIRO
CL. BANDA
PZ. SOLIERA
CR BENETUSER
CL SEDAVI
CL. MAESTRO PALAU
CL LITERATO AZORIN
DONIS
PZ CENIA
SAN JOSE
CALLE PELAYO
C. COLON
C. CONVENT
C. CASOTA
C. FEDERICOGARCIA LORCA
CALLE FRANCISCO ALMELA
CALLE ANTONIO MACHADO
CALLE CONSTITUCION
PASARELLA
CONVENT
CALLESANVICENTE
CALLERAJOLAR
CALLE CATARROJA
CALLE COMBICULTURA
CALLEFELIX R DE LA FUENTE
PONT NOU
ANTONIO MACHADO
CALLE METGE
CALLE PESET
CALLE SAN FRANCISCO ROQUE
CALLE ANTIC REGNE DE VALENCIA
CL SAN JOSE
CALLE SAN RAMÓN
CALLE SAN JOAQUIN
CALLE DE LA FONT
CALLE PRIMERO DE MAYO
CALLE DR CAJAL
CALLE MARQUESDELTURIA
CALLE CARDENALBENLLOCH
CALLE BENICULLEDISSAU
CALLE MINISTRO ROBLES Y PINTO
CALLE VIRGEN DESAMPARADOS
CALLE POETA LLORENTE
CL PINTOR BENEDICTO
CL ENRIQUE REIG
CL ALFAFAR
CL. PALLETER
CL JOSE CAPUZ
CL DÑA CLARA CAMPOAMOR
CAMPOAMOR
CL RAFAEL RIVELLES
CALLE SAN JUAN DE RIVERA
CALLE MARAÑON
CALLE ALBAL
CALLE ALAQUIAS
CALLE MANISES
CALLE ALDAIA
CALLE QUART DE POBLET
DE LA CERAMICA
PZ SALVADOR ALLENDE
PZ 3 DE ABRIL
PLAZA CERVANTES
CTRA. PICANYA
CALLE NUEVE DE OCTUBRE
CALLE BALMES
CALLE LEPANTO
CALLE PORTUGAL
CALLE FLORIDA
CL LUIS VIVES
CL SAN JORGE
CALLE INDUSTRIA
CALLE PIO XII
CALLE BARRANCO
INDEPENDENCIAAVDA.
INDEPENDENCIAAVDA
CALLE
CL
BARRANCO DE TORRENTE
CL. MAXIMILIANO
CL. FRANCESC CISCAR
CL. VALENCIA
CASA DE LA JUVENTUD
PZ. MAJOR
PLAZA CERVANTES
PZ SALVADOR ALLENDE
PZ 3 DE ABRIL
LEYENDA
TÉRMINO MUNICIPAL
CALLE SE INVIERTE EL SENTIDO
CALLE SE MANTIENE EL SENTIDO
CAMBIO DE DOBLE A UN SENTIDO
OTRO
PMUS
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta
AJUNTAMENT DE PAIPORTA
CPS Ingenieros
FECHA
ABRIL 2017
ESCALA
1/2000
DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
PLANO AP 5.01b - CAMBIOS EN CIRCULACIÓN



LEYENDA
AMPLIACIÓN A CORTO PLAZO
AMPLIACIÓN A LARGO PLAZO

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA	ESCALA	DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES
ABRIL 2017	1/6000	PLANO AP 5.02 - PROPUESTA AMPLIACIÓN TRAMA URBANA

PMUS Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

FECHA: ABRIL 2017

ESCALA: 1/2000

DOCUMENTO 1- FASE II: PROGRAMA DE ACTUACIONES

PLANO AP 5.08 - ENTRADAS ZONA 30

PMUS

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta

FASE III

COMUNICACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PMUS

AJUNTAMENT DE PAIPORTA

CPS Ingenieros

III 1. INTRODUCCIÓN

Tras haber presentado y planificado el programa de actuaciones a realizar en Paiporta, en esta última fase del PMUS se va a abordar la comunicación y divulgación del mismo para hacer posible la llegada de las ideas del PMUS a la población.

También se van a seleccionar los indicadores de seguimiento de las propuestas del PMUS para evaluar el éxito de las mismas, así como el cumplimiento de los objetivos fundamentales del PMUS.

III 2. COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN

Debido a la existencia de condicionantes culturales, normativos y educativos que limitan los modos de transporte más sostenibles, es necesario fomentar los desplazamientos en modos más benignos mediante programas de sensibilización, comunicación y promoción. A través de intervenciones municipales se facilitaría la consideración de los modos de movilidad más sostenibles en la política municipal general.

La campaña se podría plantear en tres puntos principales:

- Movilidad Global
- Movilidad al Trabajo
- Movilidad a Centros Escolares

Las propuestas principales que permitirán alcanzar los objetivos generales se agrupan en tres programas diferenciados:

- Programa de divulgación global
- Programa de divulgación en el trabajo
- Programa de divulgación en los centros escolares

III 2.1 PROGRAMA DE DIVULGACIÓN GLOBAL

Una adecuada gestión de la movilidad puede hacer posible que los desplazamientos en vehículo privado dejen de ser mayoría, para que junto con los otros modos de transporte colectivo, el peatonal y el uso de la bicicleta, se vaya redefiniendo un nuevo reparto modal.

En el ámbito municipal, debe ser el ayuntamiento el artífice de la coordinación de medidas en el contexto de la movilidad global. Las medidas de comunicación y divulgación, sensibilización, fomento y promoción han de ser elementos indispensables para la aceptación, por parte de la ciudadanía, de las medidas y del nuevo esquema de movilidad.

A. DESCRIPCIÓN

Los puntos de actuación sobre la ciudadanía han de integrar los siguientes aspectos:

Comunicación y Divulgación: Se trata de poner en conocimiento de la ciudadanía y de los colectivos implicados la situación actual del transporte, sus posibilidades de mejora, y las medidas posibles propuestas o en realización, para poder lograr unos objetivos de sostenibilidad.

Sensibilización: Con estas campañas los objetivo perseguidos son:

- Conseguir que el conjunto de la ciudadanía adquiera conciencia acerca de la necesidad de adoptar unas medidas que en muchos casos chocan con una serie hábitos sociales fuertemente arraigados.
- Lograr una predisposición en el conjunto de la ciudadanía para que sean aceptados los programas y proyectos relacionados con la movilidad sostenible.

Las medidas de sensibilización han de ser puestas en práctica en un proceso continuo, incluyendo acciones educativas hacia los ciudadanos desde su infancia, y acciones formativas sobre otras alternativas de movilidad sostenible hacia los adultos.

Fomento y Promoción: El objetivo de este conjunto de campañas es la potenciación de modos y usos del transporte más benignos energética y socialmente, ofreciendo por un lado alicientes e incentivos a los usuarios y, por otro lado, estimulándoles a que conozcan el funcionamiento y las ventajas individuales y colectivas del transporte sostenible.

Uno de los objetivos del plan de divulgación y comunicación global es establecer medidas de comunicación y difusión del Plan de Movilidad Sostenible, con el objetivo de llegar al mayor número de ciudadanos e incidir positivamente en una reflexión colectiva sobre la movilidad sostenible. Asimismo, se trata de crear una conciencia entre todos los colectivos implicados en la movilidad, particulares, empresas, gestores de centro de trabajo y comercios, acerca de la necesidad de cambiar los hábitos que han sido establecidos de manera arraigada como óptimos, orientándolos en cambio hacia una sostenibilidad.

La herramienta de presentación de la campaña por este tipo de canales se basa en el empleo de *Slogans*, logotipos, dibujos diseñados, etc. con elementos propios e identificativos de la localidad.

Dado que el municipio de Paiporta dispone de perfiles en las diferentes redes sociales, web propia e incluso una APP donde los vecinos pueden informarse, resultará de gran utilidad utilizar estos canales para la promoción de las actuaciones a desarrollar.

Por otra parte, es esencial para la promoción del PMUS, aprovechar la semana de la movilidad para realizar actividades, en las que se pueden proponer diferentes actividades. Tanto para esta semana, como para el resto del tiempo se plantean algunas actuaciones:

- Entrega folleto sobre Hábitos de Movilidad Saludables. Destacar los beneficios que dichos hábitos suponen para cada uno de los siguientes aspectos:
  - Beneficios para la salud: emplear modos no motorizados. Evitar el estrés que causan los atascos y la búsqueda de espacio para aparcamiento.
  - Beneficios para la localidad. “La menor cantidad de emisiones contaminantes y ruido redunda en una mayor calidad de vida”, y “El mejor aprovechamiento del espacio público al reducir el uso indiscriminado del vehículo privado se traduce en una ciudad más habitable”.

- Itinerario pedagógico sobre accesibilidad. Itinerario pedagógico por la ciudad, desde el punto de vista de la discapacidad y la accesibilidad universal.
- Talleres y circuitos de educación vial a diferentes colectivos (niños, jóvenes, adultos...).
- Imposición de multas o sanciones simbólicas a los conductores menos respetuosos.
- Campaña de publicación de fotos con irregularidades asociada con un "hashtag" en la que los vecinos muestren problemas de movilidad.
- Consultas ciudadanas sobre la aplicación de medidas o para el control de la satisfacción de otras medidas ya aplicadas.
- Realizar marcha en bicicleta mostrando las rutas principales.
- Cerrar al tráfico puntos emblemáticos del municipio y recoger las opiniones generadas.
- Implantar zonas con prioridad invertida de forma temporal para observar si se producen problemas derivados de esta nueva configuración.

III 2.2 PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN EL TRABAJO

El modelo territorial y productivo actual, con distancias cada vez mayores entre domicilio y puesto de trabajo, y el consiguiente protagonismo de los medios de transporte motorizados, especialmente el vehículo privado, provoca un notable impacto social.

En particular, el diseño del viario en los polígonos industriales nunca contempla la previsión de infraestructuras ni servicios adecuados para acceder a los mismos en transporte público. El caso de la bicicleta es más dramático en estas áreas, dado que el usuario se ve obligado a compartir espacios con tráfico motorizado (generalmente de gran tamaño y peso) sin ninguna regulación que le sea favorable. Estas carencias provocan un rechazo de los trabajadores y visitantes hacia el empleo de modos de transporte sostenibles, optando mayoritariamente por el vehículo privado.

Este sistema es, para una gran parte de los viajes realizados, muy ineficiente tanto social como energéticamente, e influye negativamente en la calidad de vida. Por ello, la implantación de medidas que reduzcan el peso del uso del vehículo privado, aplicadas directamente en el entorno laboral, sería de gran utilidad para alcanzar los objetivos marcados en el marco de la movilidad sostenible del municipio.

Los objetivos deben ser por tanto el modificar las pautas en la accesibilidad a los centros de trabajo orientándolas hacia la sostenibilidad. Es prioritario establecer los mecanismos para que los trabajadores puedan llegar al centro de trabajo en un tiempo razonable y en condiciones de seguridad, minimizando los efectos negativos sobre el entorno.

Convencer a los colectivos implicados de que el hecho de conseguir que una parte de estos desplazamientos se traslade a otros modos significaría una gran mejora medioambiental en la movilidad de la ciudad.

Estos colectivos implicados son:

- Colectivos de trabajadores
- Asociaciones empresariales de los polígonos industriales
- Promotores
- Administración municipal
- Operadores de transporte público

A. DESCRIPCIÓN

Se debería establecer la creación de una “mesa” de encuentro de todas las partes, donde se argumentaran las motivaciones que pueden hacer posible un cambio de modelo de movilidad y se avance en la ejecución de actuaciones.

Algunas de las acciones que se pueden llevar a cabo dentro del ámbito de la empresa para el fomento de una movilidad más sostenible son:

- Difusión de modos de transporte sostenibles y seguros
- Información a trabajadores por vía de la empresa
- Jornadas informativas sobre transporte sostenible
- Estudio de los hábitos de movilidad de los empleados
- Encuestas a los trabajadores
- Guías de accesibilidad para empresas

- Aparcabicis y vestuarios
- Autobuses propios (consorciados por polígonos)
- Flexibilidad horaria
- Fomento del uso de la bicicleta
- Cláusulas de movilidad sostenible en convenios colectivos

III 2.3 PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN LOS CENTROS ESCOLARES

Los niños son los que más rápido aprenden y más fácil se adaptan a cambios y nuevas tendencias. Los programas denominados “Camino escolar” a pie o en bicicleta combinan la educación vial y la concienciación sobre los beneficios de estos modos de transporte.

Los desplazamientos a colegios históricamente se han realizado a píe pero han sido reemplazados en parte por el uso del vehículo privado en los últimos años. La consecuencia es un incremento de inseguridad que ha ido motivando esta cada vez mayor utilización del vehículo privado para acceder a los centros educativos.

Los principales conflictos son:

- La accesibilidad hasta los centros genera problemas que ponen en riesgo la seguridad de los escolares, lo que dificulta el acceso peatonal a los mismos.
- La circulación y/o aparcamiento de coches en espacios peatonales cercanos, o en los itinerarios históricos de acceso hasta los centros escolares.
- La falta de cumplimiento de las normas de circulación en los pasos de peatones o los semáforos por parte de los vehículos motorizados.
- Una señalización que no está concebida para favorecer a los viandantes y que les obliga a dar rodeos para acceder a los centros.
- La escasa normativa destinada a proteger los entornos de los colegios del peligro de los coches.

El objetivo principal del programa es la mejora peatonal del entorno del colegio creando un camino escolar seguro y cómodo para los alumnos.

Se deberá revisar la protección del entorno de los centros escolares:

- Reducir el consumo energético en los desplazamientos a los centros escolares.
- Reducir las emisiones de gases de invernadero procedentes de la movilidad al centro escolar.
- Evitar la congestión en las entradas/salidas de los colegios.
- Incrementar el grado de seguridad en el camino escolar.

A. DESCRIPCIÓN

Es necesario por tanto emprender acciones por parte del Ayuntamiento que incentiven el uso de modos de transporte más benignos en este tipo de desplazamiento.

Para ello deberá incluir un planteamiento participativo que incluya a todos los implicados en el desplazamiento a los colegios; desde el cuerpo directivo de los centros, las AMPAS a los propios alumnos. Igualmente el Ayuntamiento debe estar presente en el programa con los responsables de educación y de la policía de tráfico.

Las tareas a realizar podrían ser las siguientes:

- Propuestas de actuaciones generales de protección en los entornos de los colegios (protección del entorno escolar a través de diseños que permitan proteger las entradas en los colegios, reducción de la velocidad, etc.).
- Impulso del “Camino escolar seguro” y del “Camino escolar en bici”.
- Estudios piloto en centros educativos: se pueden aplicar los métodos de consulta que mejor se adapten a cada centro: encuestas sobre pautas de movilidad, elaboración de un GIS para la localización residencial de los estudiantes, etc.

Estos planes y estudios deben realizarse de manera coordinada en tiempo, comenzado con la implantación de planes piloto en colegios con una especial problemática para a posteriori y gracias a la experiencia adquirida extender su implantación al resto de centros educativos del municipio.

Se plantea como propuesta la realización de planes piloto en los centros educativos:

- Incentivos para la movilidad a pie/bicicleta
- Proporcionar guías de accesibilidad para colegios
- Elaboración de itinerarios más utilizados por los propios alumnos
- Difusión campaña del camino escolar
- Taller de señalización horizontal en calles adyacentes a centros con pinturas elaboradas por los alumnos sobre el asfalto
- Señalización vertical de los caminos escolares mediante talleres de participación elaborados por los alumnos recordando la presencia de los escolares
- Jornada de traslado en transporte público
- Audiencia municipal con escolares
- Talleres y circuitos de educación vial
- Reparto folletos normas viales

III 3. SEGUIMIENTO

III 3.1 INDICADORES DE SEGUIMIENTO SELECCIONADOS

Las actuaciones propuestas en el Plan de Movilidad, con las que se pretende incrementar la calidad de vida de los ciudadanos de Paiporta, se irán aplicando progresivamente sobre el sistema viario y sobre el sistema de transportes de la ciudad.

Con el objetivo de poder evaluar el éxito de la implantación de las medidas propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados, el Plan de Movilidad establece una serie de **Indicadores de Seguimiento del Plan**, estructurados en consonancia con las propuestas de actuación a través de las mismas.

Estos indicadores constituyen instrumentos de evaluación y seguimiento de la implantación de las propuestas del plan, y ofrecen información de forma sintética, específica y susceptible de comparar en distintos escenarios:

- Sintética, dado que un indicador es un parámetro numérico obtenido generalmente mediante formulación matemática
- Específica, dado que cada indicador representa un objetivo determinado acorde a las distintas propuestas del plan
- Susceptible de comparar en distintos escenarios, sean temporales de Paiporta u otras ciudades

El conjunto de los indicadores definidos ofrecerá una visión de la situación de la movilidad global en el contexto determinado que se esté evaluando. Así pues, realizando un control y seguimiento periódico de estos parámetros de movilidad, se podrán evaluar los efectos de la implantación de las actuaciones propuestas en el PMUS, y en caso necesario ante posibles desviaciones negativas, proceder a tiempo y en consecuencia mediante acciones correctivas o complementarias.

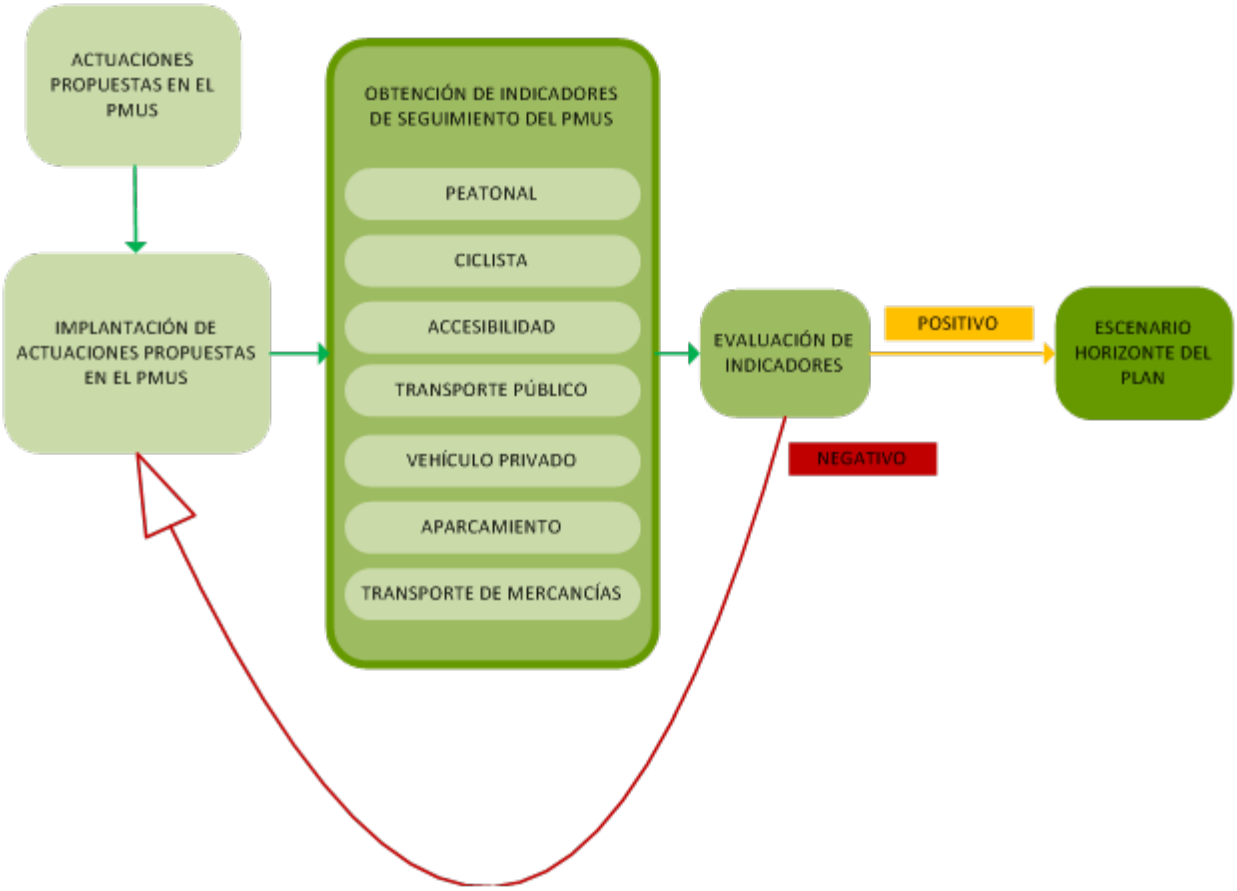


Ilustración 1 Esquema global del PMUS entorno a los indicadores de seguimiento

Fuente: Elaboración propia

Dada la importancia que tiene el seguimiento y control del proceso de implantación de las actuaciones propuestas en el PMUS para la consecución de los objetivos de movilidad y sostenibilidad marcados, se considera interesante proponer la creación de un equipo de trabajo, integrado en el Ayuntamiento de Paiporta, cuya misión sea la gestión de toda la información relacionada con el seguimiento del cumplimiento de los objetivos del PMUS. En particular, se encargaría de la actualización periódica, control y evaluación de los Indicadores de Seguimiento, así como de la elaboración de informes periódicos para informar de la evolución de los resultados de la movilidad sostenible a las administraciones competentes y a la ciudadanía, para así informar y hacer partícipe a la sociedad en las tomas de decisiones que afectan a la movilidad.

A. CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Los valores de partida de los distintos indicadores serán los correspondientes a la situación actual de los parámetros de movilidad en Paiporta.

Se debe resaltar que el éxito de la implantación de las actuaciones no consiste tan sólo en cuantificar la aproximación a los Objetivos conseguidos desde la situación de partida (Escenario inicial), sino comparando con el mismo instante correspondiente al Escenario Tendencial, dado que el objetivo de alguna de las medidas propuestas consiste en corregir la inercia del fenómeno a empeorar.

Por tanto, la eficacia de las actuaciones del PMUS se deben medir comparando el Escenario real con ambos escenarios, el de Partida y el Tendencial. De este modo, se evitarán malinterpretaciones como consecuencia de realizar la comparación del valor del indicador únicamente con el Escenario de Partida, ignorando el valor tendencial.

En el esquema siguiente se ilustra perfectamente el criterio de evaluación de los indicadores. Esta imagen ha sido extraída de la publicación “Guía para la elaboración de planes de movilidad sostenible en municipios de Andalucía adheridos al Programa Ciudad 21”.

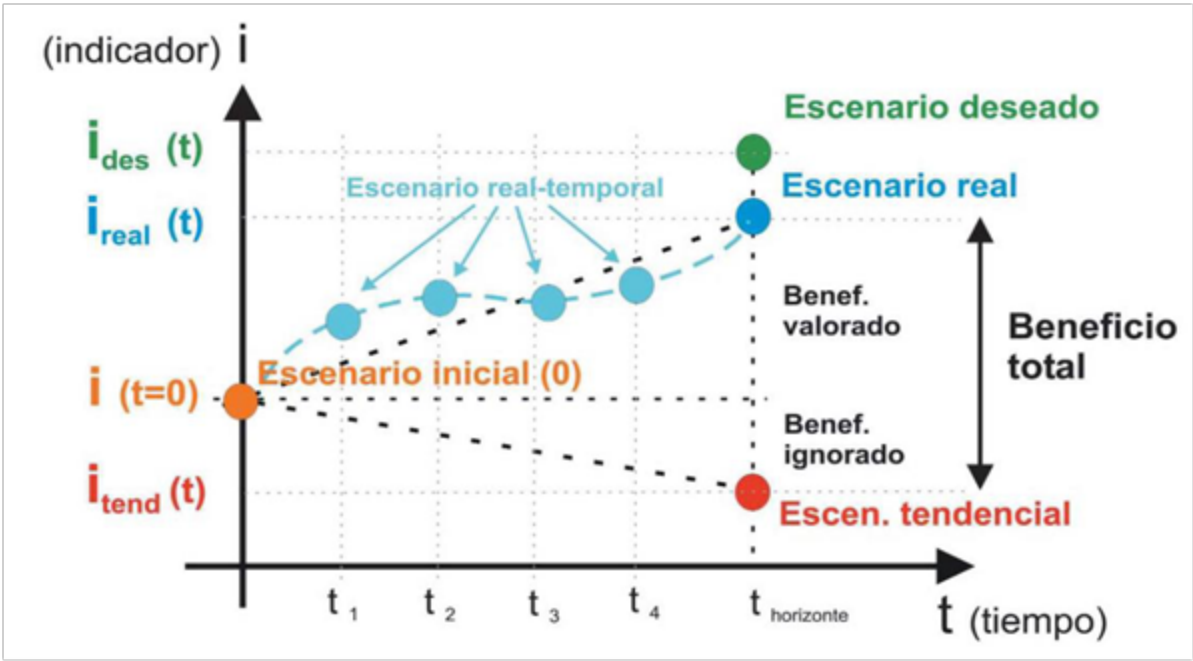


Ilustración 2 Esquema ilustrativo del criterio de evaluación de los indicadores

Fuente: Guía para la elaboración de planes de movilidad sostenible en municipios de Andalucía adheridos al Programa Ciudad 21

B. CRITERIOS DE SELECCIÓN DE INDICADORES

Los indicadores se seleccionan de acuerdo con los resultados de la fase de diagnosis, por tanto, adaptados a las características de la movilidad del municipio de Paiporta y su problemática, siendo de este modo representativos de las propuestas de actuación. Así mismo, en su elección se ha considerado que sean parámetros accesibles, sencillos de obtener, significativos, comprensibles y sensibles a los cambios, tanto sean negativos como positivos.

La mayoría de los indicadores seleccionados están relacionados con parámetros físicos del sistema viario: longitudes de tramos, superficies, número de elementos, etc., y están formulados en porcentaje para que ofrezcan una descripción del sistema viario en su conjunto.

La obtención de los valores de un segundo paquete de indicadores necesitará de campañas de toma de datos en campo, como por ejemplo Relación tiempo de viaje en transporte público / tiempo de viaje en vehículo privado, Número anual de usuarios de aparcamientos disuasorios, etc.

En las tablas siguientes se presentan los indicadores de seguimiento y evaluación seleccionados para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta. En ellos se indica la fuente de procedencia de los datos: Ayuntamiento de Paiporta, empresas gestoras de transporte público, campañas de toma de datos o encuestas de movilidad.

III.3.1 INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA

1. MOVILIDAD PEATONAL				
Indicador	**Tendencia deseable**			**Fuente para el seguimiento**
	- (disminuir)	**0 (mantener)**	**+ (aumentar)**	
I01. % desplazamientos peatonales respecto del total desplazamientos anual			+	Encuestas en PMUS y futuras
I02. Número de viajes a pie por habitante y día antes y después del PMUS			+	Encuestas en PMUS y futuras
I03. Zonas 30 – Calles de prioridad invertida nuevas desde la implantación del PMUS			+	Ajuntament de Paiporta
I04. % desplazamientos escolares a pie anual			+	Encuestas en PMUS y futuras
I05. % de centros educativos con implantación del "camino escolar" respecto del total			+	Ajuntament de Paiporta
I06. M² totalmente peatonalizados (m² de aceras, calles y espacios peatonales) respecto de la superficie vial total			+	Ajuntament de Paiporta
I07. % de los m de aceras de anchura inferior a 2 m respecto del total	-			Ajuntament de Paiporta
I08. % de accidentes con implicación de peatones respecto del total anual	-			Ajuntament de Paiporta
I09. Número de peatones heridos y fallecidos por atropello al año	-			Ajuntament de Paiporta
I10. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad peatonal desde el PMUS			+	Ajuntament de Paiporta

2. MOVILIDAD CICLISTA				
Indicador	**Tendencia deseable**			**Fuente para el seguimiento**
	- (disminuir)	**0 (mantener)**	**+ (aumentar)**	
I11. % desplazamientos en bicicleta respecto del total desplazamientos anual			+	Encuestas en PMUS y futuras
I12. Longitud de carriles bici (metros) antes y después del PMUS			+	Ajuntament de Paiporta
I13. Total de metros ciclables (longitud de carriles bici y calles con prioridad invertida/total m viario)			+	Ajuntament de Paiporta
I14. Ratio habitantes/km lineal de carril bici	-			Ajuntament de Paiporta
I15. Número de viajes en bicicleta por habitante y día			+	Encuestas futuras
I16. Número de bicicletas por hogar			+	Encuestas futuras
I17. Número de puntos aparca-bicis			+	PMUS y Ajuntament de Paiporta
I18. IMD principales vías urbanas			+	PMUS y aforos futuros
I19. Oferta bicicletas del sistema público implantado			+	Empresa concesionaria del servicio
I20. Oferta puntos de recogida sistema público			+	Empresa concesionaria del servicio
I21. Número de usuarios inscritos en el sistema público				Empresa concesionaria del servicio
I22. % de accidentes con implicación de ciclistas anual	-			Ajuntament de Paiporta
I23. % de población con red ciclista a menos de 300 m			+	Ajuntament de Paiporta
I24. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad ciclista desde el PMUS			+	Ajuntament de Paiporta

3. ACCESIBILIDAD				
Indicador	**Tendencia deseable**			**Fuente para el seguimiento**
	- (disminuir)	**0 (mantener)**	**+ (aumentar)**	
I25. M² de caminos rurales reasfaltados y mejorados para la circulación viaria desde PMUS			+	Ajuntament de Paiporta
I26. Instalación de sistemas informativos sobre el tráfico, señalética peatonal, ciclista, etc.			+	Ajuntament de Paiporta
I27. % de pasos de peatones adaptados para PMR's respecto del total de pasos de peatones			+	PMUS y Ajuntament de Paiporta
I28. % de cruces con orejas en pasos de peatones respecto del total de cruces			+	PMUS y Ajuntament de Paiporta

4. TRANSPORTE PÚBLICO				
Indicador	**Tendencia deseable**			**Fuente para el seguimiento**
	- (disminuir)	**0 (mantener)**	**+ (aumentar)**	
I29. Implantación de la línea interurbana de bus propuesta				
I30. % desplazamientos en transporte público respecto del total de desplazamientos anuales			+	Encuestas en PMUS y futuras
I31. Frecuencia de paso del metro en horario nocturno y de fin de semana después de la implantación del PMUS			+	Base de datos de FGV
I32. Relación tiempo de viaje en transporte público/tiempo de viaje en vehículo privado hasta la ciudad de Valencia	-			Encuestas en PMUS y futuras
I33. Frecuencia media en minutos de servicios de metro entre semana antes y después de la implantación del PMUS			+	Base de datos de FGV
I34. Número de viajes en metro en un día laborable medio			+	Base de datos de FGV
I35. Número anual de viajes en metro antes y después del PMUS			+	Base de datos de FGV
I36. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en transporte público después del PMUS			+	Ajuntament de Paiporta
I37. % usuarios de paso entre andenes que lo hacen de forma segura respecto del total de usuarios que atraviesan las vías anual			+	Encuestas en PMUS y futuras
I38. Incremento anual del número de bicicletas en el aparcabicis de la parada de Metrovalencia antes y después de la implantación del PMUS			+	Aforos a realizar en parada de Metro

5. TRANSPORTE PRIVADO				
Indicador	**Tendencia deseable**			**Fuente para el seguimiento**
	- (disminuir)	**0 (mantener)**	**+ (aumentar)**	
I39. Número vehículos/1.000 habitantes en el municipio antes y después del PMUS	-			Estadísticas municipales Ajuntament Paiporta
I40. % desplazamientos en vehículo privado respecto del total de desplazamientos anuales	-			Encuestas en PMUS y futuras
I41. Vehículos turismos por hogar	-			Estadísticas municipales Ajuntament Paiporta
I42. % de población sin vehículo privado			+	Estadísticas municipales Ajuntament Paiporta
I43. IMD´s vías principales periurbanas	-			Aforos PMUS y futuros aforos
I44. IMD's en intersecciones de calles urbanas principales	-			Aforos PMUS y futuros aforos
I45. Volumen de contaminantes a la baja atmósfera procedentes de la combustión del tráfico rodado (reproducir valores máx. permitidos por la legislación vigente: SO_2 [ug/m³/d], NO_2 [ug/m³/h], PM_{10} [ug/m³/d] y CO [mg/m³/8 horas]) antes y después PMUS	-			CIT y MA de la Generalitat Valenciana
I46. % de red viaria de Zona 30 respecto del total			+	Ajuntament de Paiporta
I47. Giros a izquierdas existentes en las intersecciones del municipio antes y después del PMUS	-			Ajuntament de Paiporta
I48. Número de accidentes con implicación del vehículo privado con víctimas al año	-			Policía Local de Paiporta
I49. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en vehículo privado después del PMUS			+	Ajuntament de Paiporta

6. APARCAMIENTO				
Indicador	**Tendencia deseable**			**Fuente para el seguimiento**
	- (disminuir)	**0 (mantener)**	**+ (aumentar)**	
I50. Grado de saturación de las plazas de estacionamiento en calle antes y después del PMUS	-			PMUS y Ajuntament de Paiporta
I51. M² de aparcamientos disuasorios			+	PMUS y Ajuntament de Paiporta
I52. M² de estacionamientos rotación (ORA) incorporados			+	Ajuntament de Paiporta
I53. Número de estacionamientos/1.000 habitantes		0		PMUS y Ajuntament de Paiporta
I54. % de plazas de estacionamiento en vía pública libre respecto del total de plazas de aparcamiento			+	Ajuntament de Paiporta
I55. % de plazas de estacionamiento en vía pública regulado respecto del total de plazas de aparcamiento			+	Ajuntament de Paiporta
I56. % de plazas de estacionamiento fuera de la vía pública respecto del total de plazas de aparcamiento			+	Ajuntament de Paiporta
I57. Número de plazas de aparcamiento en viario, parking público (gratuito y de pago) y parking privado			+	Ajuntament de Paiporta
I58. % aparcamiento ilegal respecto del total de plazas de aparcamiento	-			Ajuntament de Paiporta

7. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS				
Indicador	**Tendencia deseable**			**Fuente para el seguimiento**
	- (disminuir)	**0 (mantener)**	**+ (aumentar)**	
I59. Número de plazas de carga y descarga exitentes antes y después del PMUS			+	PMUS y Ajuntament de Paiporta
I60. % homogeneización de las plazas de carga y descarga totales existentes			+	Ajuntament de Paiporta
I61. Número de plazas de carga y descarga que permiten estacionar fuera del horario comercial			+	Ajuntament de Paiporta
I62. % de comercios sin plaza de carga y descarga en un radio menor de 50 m respecto del total de comercios	-			Ajuntament de Paiporta

8. OTROS				
Indicador	**Tendencia deseable**			**Fuente para el seguimiento**
	- (disminuir)	**0 (mantener)**	**+ (aumentar)**	
I63. Número de nuevos planes público-privados específicos para la movilidad sostenible elaborados			+	Ajuntament de Paiporta
I64. Número de acciones estratégicas para el fomento del transporte – reparto sostenible			+	Ajuntament de Paiporta
I65. Número de programas anuales para la formación en movilidad urbana sostenible			+	Ajuntament de Paiporta
I66. Número de planes de movilidad laboral a los centros de trabajo			+	Ajuntament de Paiporta
I67. Nuevas ordenanzas que favorezcan la movilidad sostenible			+	Ajuntament de Paiporta
I68. Número de talleres de concienciación para la movilidad sostenible celebrados			+	Ajuntament de Paiporta
I69. Inversión económica en otras propuestas y programas relacionados con la movilidad			+	Ajuntament de Paiporta
I70. Distribución de la demanda anual por modos de transporte público				Estadísticas municipales Ajuntament Paiporta
I71. Número de unidades permanentes y de paradas de taxi en el municipio			+	Estadísticas municipales Ajuntament Paiporta
I72. Número de multas de estacionamiento en pasos de peatones	-			Policía Local de Paiporta

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Esquema global del PMUS entorno a los indicadores de seguimiento 416
Ilustración 2 Esquema ilustrativo del criterio de evaluación de los indicadores 417

BIBLIOGRAFÍA

- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (2006). *PMUS: Guía práctica para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*.
- Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. Consellería de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo. http://www.pegv.gva.es/
- Climate data for cities worldwide. https://es.climate-data.org
- La Caixa (2013): *Anuario Económico de España*
- Sanz Alduán, Alfonso (2016): *Manual de movilidad peatonal. Caminar en la ciudad*. Madrid: Ibergaceta Publicaciones y Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Policía Local de Paiporta
  - Aparcaments en Paiporta i zones posibles a conveniar
  - Carrers per a vianants
  - 5,5 km de carril bici a Paiporta
  - Denúncies 2015 i 2016
  - Medición de pas de vehicles. Aforaments
  - Gestión integral de señalización y tráfico. Memoria 2015
  - Dades accidents de circulació (2015 i 2016)
  - Places estacionament persones amb mobilitat reduïda
  - Seguridad en la entrada y salida del centro educativo
- Asociación de comerciantes de Paiporta
  - Plan de acción comercial de Paiporta.
    - Accesibilidad tráfico externo
    - Estrategia de movilidad rodada
- Ajuntament de Paiporta
  - Agenda 21
  - Plano centros educativos y puntos de interés
  - Red de carril bici actual
  - Plan de acción comercial de Paiporta. Modelo comercial y propuestas de acción
  - Plan general de ordenación urbana de Paiporta (PGOU) y plano municipal
- Metrovalencia. Datos de demanda de viajes estación Paiporta. Periodo: noviembre 2015 - octubre 2016.
- Anillo Verde Metropolitano de Valencia. http://www.ceice.gva.es/web/vias-ciclopeatonales/actuaciones-en-proyecto/-ocumentos/mX3xff0lsyt7/folder/162423009?p_auth=x2IciI9H

- Servicio Metropolitano de Bicicleta Pública de Valencia (Mibisi). http://www.mibisivalencia.es/
- Valenbisi. http://www.valenbisi.es/
- Autobuses Metropolitanos de Valencia (MetroBus). http://www.avmm.es/web/area-metropolitana-de-valencia/red-transportes-metrobus
- Empresa Municipal de Transportes de Valencia (EMT). https://www.emtvalencia.es/ciudadano/index.php
- Fundación Real Automóvil Club de Cataluña. RACC (2011). *Criterios de movilidad en zonas urbanas*.
- 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.
- Orden de 9 de junio de 2004, de la Consellería 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.
- Orden FOM 3053/2008 del 23 de septiembre de 2008. Instrucción técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado. Ministerio De Fomento.
- Real Decr*eto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el* Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (1987) *Norma de carreteras 8.2-IC Marcas viales*.
- Orden FOM/3053/2008 del Ministerio de Fomento. *Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la red de Carreteras del Estado.*
- *Code de la rue, la rue pour Tous* (2005), Service Public Fédéral Mobilité et Transport, C Van Den Meerssschaut, Bruxelles.
- La démarche "code de la rue" en France (2008), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU
- Les double-sens cyclables (2009), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU.
- Zones de circulation apaisée (2009), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU.
- Piétons et cyclistes: quelle cohabitation dans l'espace public? (2012), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU.
- La zone 30 (2008), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU.
- Les zones de circulation particulières en milieu urbain (2008), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques CERTU.