



SELLO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

ANEXO I al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta 2017

Ámbito I: Actualización del documento “Informes d'implantació i desenvolupament del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta (2017). Informe N°2: Sección c/Sant Eduard”; en base a las actuaciones de movilidad ya ejecutadas durante los últimos años.





SELO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023





SELO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

Contenido

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	5
2. ZONA DE ACTUACIÓN	6
3. SITUACIÓN DE PARTIDA.....	7
4. ACTUACIONES A DESARROLLAR.....	10
5. RELACIÓN CON EL PROGRAMA DE ACTUACIONES DEL PMUS.....	14
5.1. Movilidad peatonal.....	16
5.2. Accesibilidad	19
5.3. Transporte privado	20
5.4. Aparcamiento	20
6. CONCLUSIONES.....	21





SELLO
 Registrado el 06/02/2023
 Nº de entrada 2545 / 2023

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Acera calle San Eduardo..... 5
 Ilustración 2. Ámbito de actuación. 6
 Ilustración 3. Ámbito de actuación. 6
 Ilustración 4. Situación de partida de la calle San Eduardo..... 8
 Ilustración 5. Situación de partida del primer tramo de la C/ Cardenal Benlloch..... 8
 Ilustración 6. Situación de partida del segundo tramo de la C/ Cardenal Benlloch..... 9
 Ilustración 7. Sentidos de circulación..... 9
 Ilustración 8. Calle Cardenal Benlloch en obras. Noviembre 2022. 10
 Ilustración 9. Tramo ya ejecutado en la calle San Eduardo. 10
 Ilustración 10. Obras en la calle San Eduardo en ejecución. Noviembre de 2022..... 11
 Ilustración 11. Propuesta para el tramo C/ Luís Martí con Ctra. de Picaña. 11
 Ilustración 12. Propuesta para el tramo C/ San Joaquín con C/ Cardenal Benlloch..... 12
 Ilustración 13. Sección tipo C/ Eduardo..... 12
 Ilustración 14. Propuesta para el tramo C/ Felipe II con C/ San Eduardo..... 13
 Ilustración 15. Propuesta para el tramo C/ San Eduardo con C/ San Antonio..... 13
 Ilustración 16. Sección tipo Cardenal Benlloch. 14
 Ilustración 17. Ejemplo de ficha para cada actuación..... 15
 Ilustración 18. Ejemplo de sección transversal. 17
 Ilustración 19. Propuesta de la actuación 1.07..... 18
 Ilustración 20. Mejora de la visibilidad en cruces y giros. 19





SELLO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

En el presente documento se plantea la actualización del documento "Informes d'implantació i desenvolupament del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Paiporta" redactado en 2017 que se ejecutó dentro del programa PPOS de ese mismo año, concretamente, el informe N°2 de la calle Sant Eduard, en base a las actuaciones de movilidad ya ejecutadas durante los últimos años.

Este anexo utiliza las recomendaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta, adaptando el municipio a las necesidades actuales y futuras de la movilidad, abarcando temas de accesibilidad, seguridad vial y la mejora del medio ambiente.



Ilustración 1. Acera calle San Eduardo.

Fuente: Proyecto de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la c/ San Eduardo y c/ Cardenal Benlloch en Paiporta.





2. ZONA DE ACTUACIÓN

El ámbito de estudio se centra en la parte noroeste del núcleo urbano de Paiporta, concretamente las calles:

- **C/ San Eduardo:** entre la Carretera de Picaña y C/ Luís Martí y desde la C/ Cardenal Benlloch hasta la C/ San Joaquín.
- **C/ Cardenal Benlloch:** desde C/ Felipe II hasta C/ San Antonio.



Ilustración 2. Ámbito de actuación.
Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar en la imagen siguiente, estas calles están próximas al Colegio Lluís Vives, así como a zonas verdes y de ocio (Plaza Xúquer). Por ello se considera necesario una remodelación del viario, con el objetivo de aumentar la seguridad vial, entre otros aspectos.

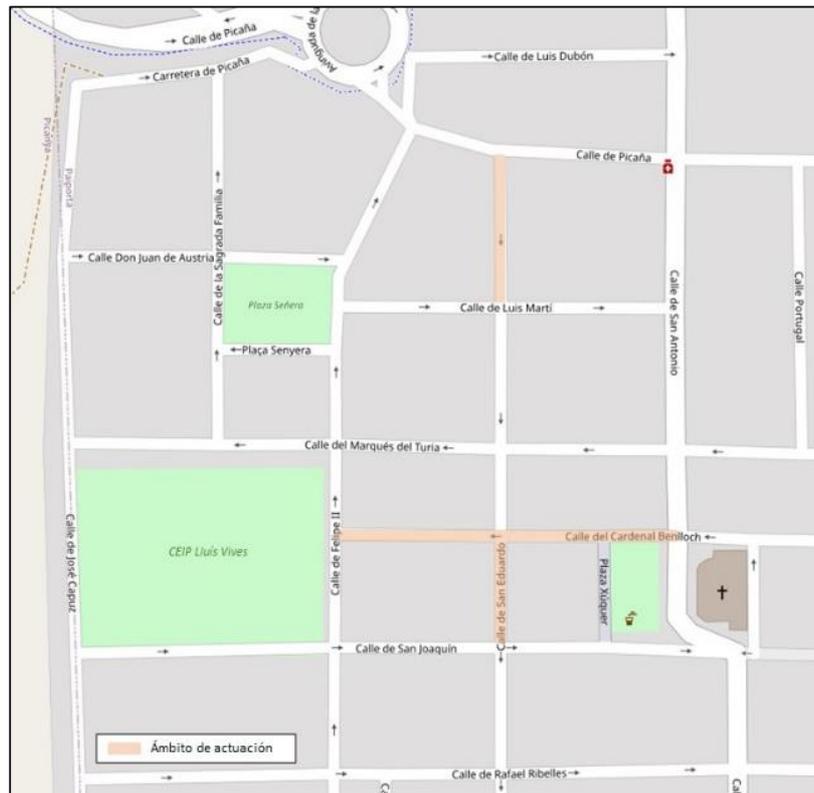


Ilustración 3. Ámbito de actuación.
Fuente: Elaboración propia





SELLO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

Hay que destacar también que los tramos de la calle San Eduardo, desde la Calle Cardenal Benlloch hasta la calle Luís Martí, ya han sido remodelados en el año 2017, incluidos en un proyecto de reurbanización que también incluía las calles San Francisco, Palleter y Poeta Llorente dentro del programa PPOS 2017. Por ello, las nuevas obras en la calle San Eduardo dan continuidad a las ya ejecutadas.

3. SITUACIÓN DE PARTIDA

Los tramos de la **calle San Eduardo** objeto de estudio se caracterizaban por disponer de:

- Aceras: estrechas a ambos lados, de poco más de 1 metro de ancho. Pavimentos dispuestos con baldosa hidráulica envejecidos y en muchos casos pulidos.
- Calzada: un carril de un único sentido de circulación de aproximadamente 4 metros de ancho.
- Aparcamientos: bandas de aparcamiento a cada lado del carril.

Todo ello implicando movimientos incómodos e inseguros para los peatones, así como baja accesibilidad para Personas con Movilidad Reducida (PMR). Además, al existir bandas de aparcamiento a ambos lados y giros sin orejas, fomentaba la utilización del vehículo privado y el aumento de la velocidad de circulación. Por último, existen obstáculos en las aceras que impiden que el itinerario peatonal sea accesible.





SELLO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023



Ilustración 4. Situación de partida de la calle San Eduardo.
Fuente: Google Maps.

En cuanto a la calle **Cardenal Benlloch**, se diferencian dos tramos:

- Desde la C/ San Antonio hasta la C/ San Eduardo: consta de una sección tipo similar a la recién comentada en la C/ San Eduardo (aceras estrechas, un carril central y dos bandas de aparcamiento) y un peor estado de conservación.

Además del encintado de bordillo de la acera, en la imagen siguiente se muestra como se ha formado un caz junto al mismo al haber extendido la capa bituminosa sin haber realizado un fresado inicial.



Ilustración 5. Situación de partida del primer tramo de la C/ Cardenal Benlloch.
Fuente: Google Maps.

- Desde la C/ San Eduardo hasta la calle Felipe II: la sección transversal es parecida a la anterior, aunque con un aumento del ancho de las aceras (aprox. 1,50 metros) debido a que se ha construido con posterioridad y presenta un mejor estado de conservación. Este tramo también se caracteriza por un elevado número de vados en el lado derecho de la calle.

Además, en la intersección con Felipe II, se encuentra el colegio público Lluís Vives, al cual se accede desde esta calle mediante pasos de peatones.





SELO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023



Il·lustració 6. Situació de partida del segon tram de la C/ Cardenal Benlloch.
Fuente: Google Maps.

En general, nos encontramos en todo el ámbito itinerarios peatonales incómodos e inseguros, los cuales no se encuentran acorde a la normativa de accesibilidad actual. También con el pavimento de la calzada presentando un mal estado de conservación, pulido, y con pruebas de que se han realizado diversas actuaciones a posteriori.

Por último, en las calles en estudio, los giros se presentan sin orejas, haciendo que los pasos de cebra sean de gran longitud, impidiendo la visibilidad a los vehículos si se encuentra algún obstáculo delante del, o fomentado el aumento de la velocidad.

Estas calles presentan los siguientes sentidos de circulación, los cuales se consideran adecuados:



Il·lustració 7. Sentidos de circulación.
Fuente: Elaboración propia.





SELLO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

Por todo ello, en el último semestre del año 2022 se han empezado a ejecutar las obras del "PROYECTO DE MEJORAS DE URBANIZACIÓN PARA LA MOVILIDAD PEATONAL SOSTENIBLE EN LA C/ SAN EDUARDO Y C/ CARDENAL BENLLOCH EN PAIPORTA", dando continuidad al ya ejecutado en 2017 en la calle San Eduardo e intentando solucionar los problemas mencionados.

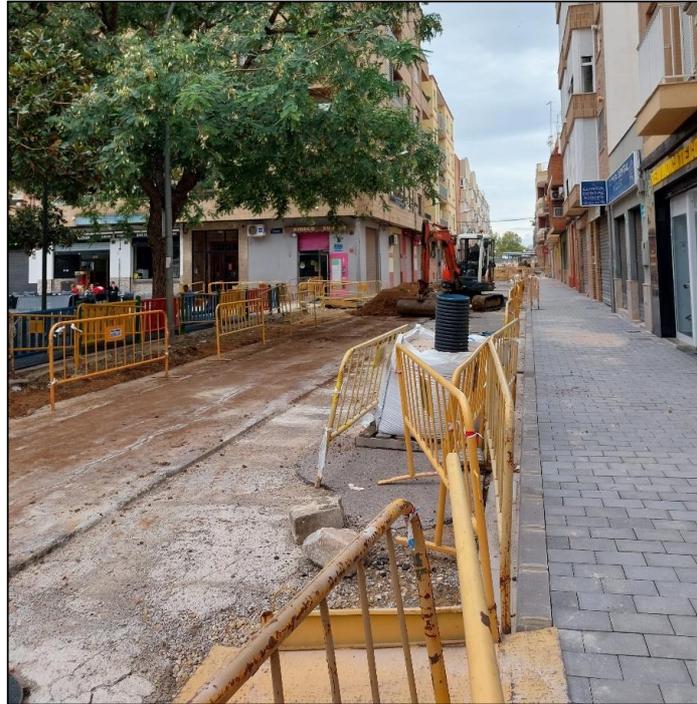


Ilustración 8. Calle Cardenal Benlloch en obras. Noviembre 2022.
Fuente: Elaboración Propia.

4. ACTUACIONES A DESARROLLAR

Con el objetivo de dar continuidad y coherencia a las obras ejecutadas en la calle **San Eduardo** dentro del programa PPOS 2017, así como mejorar la trama urbana de dichos viales, se proyecta la siguiente sección transversal en esta vía:

- Acera izquierda: ancho aproximado de 2,00 metros.
- Calzada: único carril de circulación de 3,00 metros.
- Banda de aparcamiento (lado derecho): 2,00 metros
- Acera derecha: ancho aproximado de 3,00 metros.



Ilustración 9. Tramo ya ejecutado en la calle San Eduardo.
Fuente: Elaboración propia.





SELO
 Registrado el 06/02/2023
 Nº de entrada 2545 / 2023

En la siguiente imagen se puede observar la sección descrita y la evolución de la obra en esta calle.



Ilustración 10. Obras en la calle San Eduardo en ejecución. Noviembre de 2022.
 Fuente: Propia.

Por otra parte, a continuación, se muestra la propuesta elegida para ambos tramos de esta calle, obtenida del documento "PROYECTO DE MEJORAS DE URBANIZACIÓN PARA LA MOVILIDAD PEATONAL SOSTENIBLE EN LA C/ SAN EDUARDO Y C/ CARDENAL BENLLOCH EN PAIPORTA".

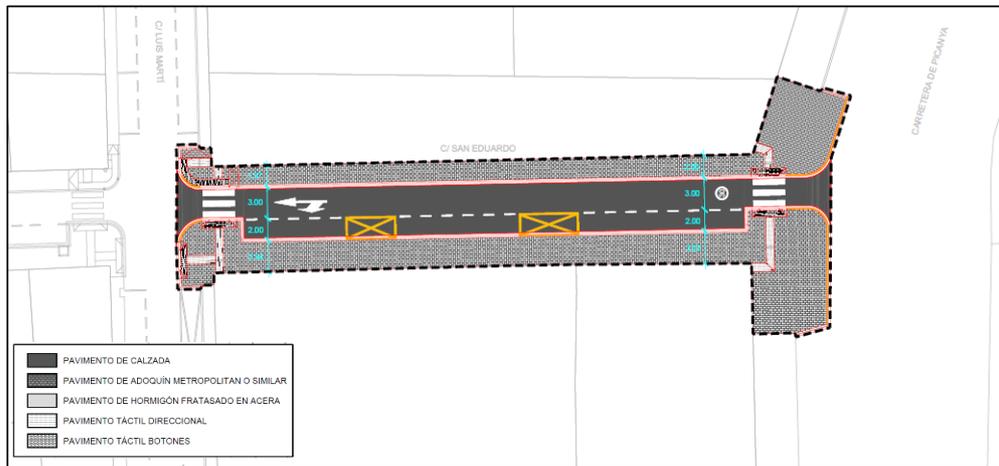


Ilustración 11. Propuesta para el tramo C/ Luís Martí con Ctra. de Picaña.
 Fuente: Proyecto de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la c/ San Eduardo y c/ Cardenal Benlloch en Paiporta.





SELO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

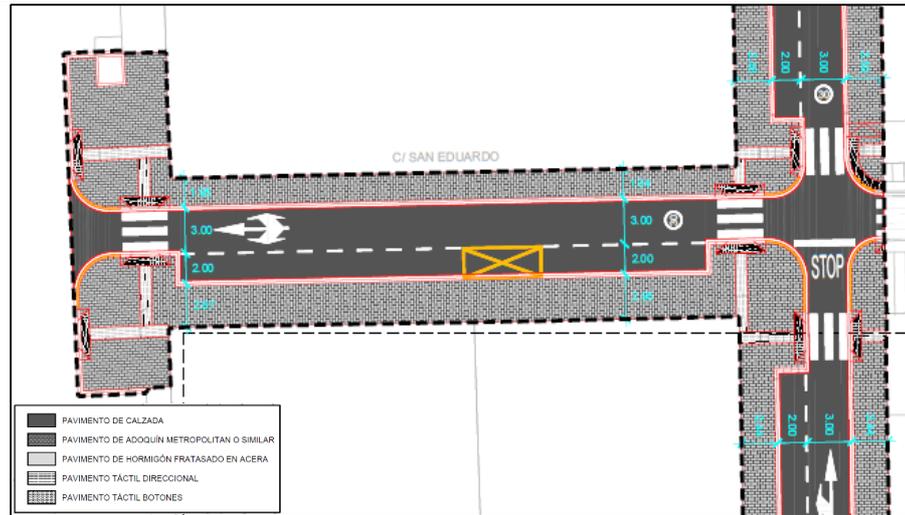


Ilustración 12. Propuesta para el tramo C/ San Joaquín con C/ Cardenal Benlloch.
Fuente: Proyecto de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la c/ San Eduardo y c/ Cardenal Benlloch en Paiporta.

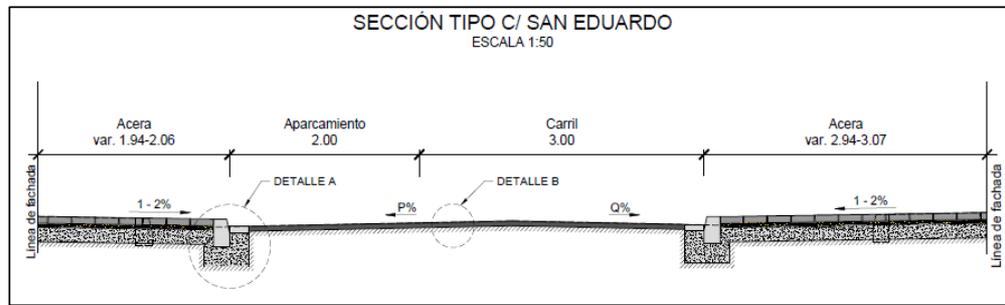


Ilustración 13. Sección tipo C/ Eduardo.
Fuente: Proyecto de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la c/ San Eduardo y c/ Cardenal Benlloch en Paiporta.

En cuanto a la calle **Cardenal Benlloch**, también se modifica la sección transversal, siguiendo las directrices del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta, con las siguientes características:

- Aceras: ancho aproximado de 2,40 metros con pendientes transversales entre el 1 y el 2%.
- Calzada: único carril de circulación de 3,00 metros.
- Banda de aparcamiento: 2,00 metros, en la parte sur de la calle, donde menos vados permanentes existen.
- Rebajes en todas las intersecciones cumpliendo con la normativa de accesibilidad tanto estatal como autonómica.
- Arbolado viario en la banda de aparcamiento comprendida entre la calle San Eduardo y Felipe II.
- Repavimentación, incluida la intersección con la calle Felipe II.





SELLO
 Registrado el 06/02/2023
 Nº de entrada 2545 / 2023

- Traslado de vario báculos de alumbrado a las zonas adyacentes de los nuevos bordillos, liberando por tanto un espacio mínimo de 1,80m correspondiente al itinerario adaptado.
- Reposición de señalización horizontal y vertical, en especial en el entorno escolar.

A continuación, se muestran los planos en planta de la propuesta para esta calle.

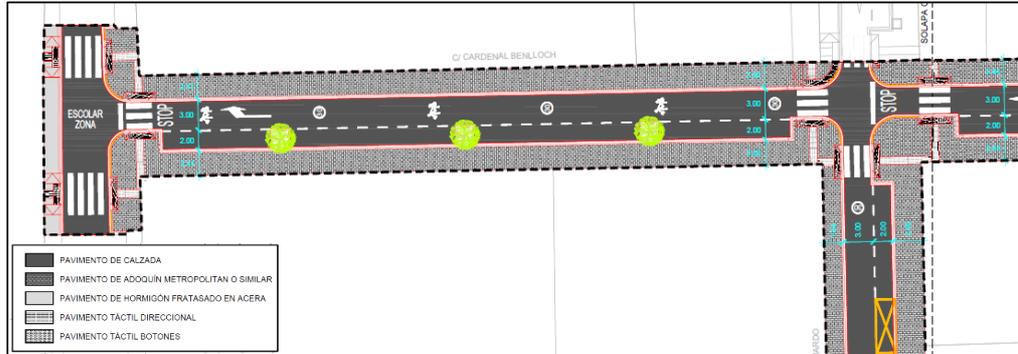


Ilustración 14. Propuesta para el tramo C/ Felipe II con C/ San Eduardo.

Fuente: Proyecto de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la c/ San Eduardo y c/ Cardenal Benlloch en Paiporta.

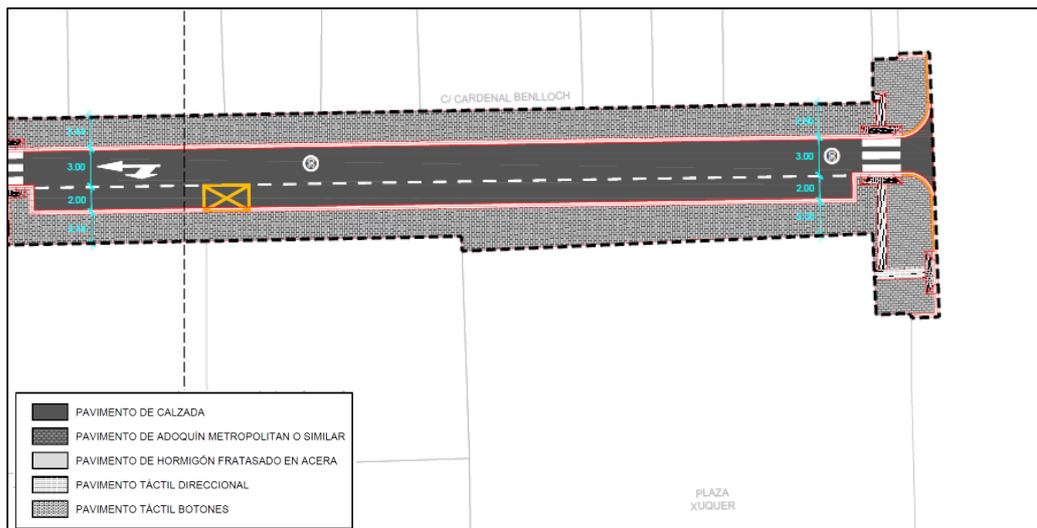


Ilustración 15. Propuesta para el tramo C/ San Eduardo con C/ San Antonio.

Fuente: Proyecto de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la c/ San Eduardo y c/ Cardenal Benlloch en Paiporta.



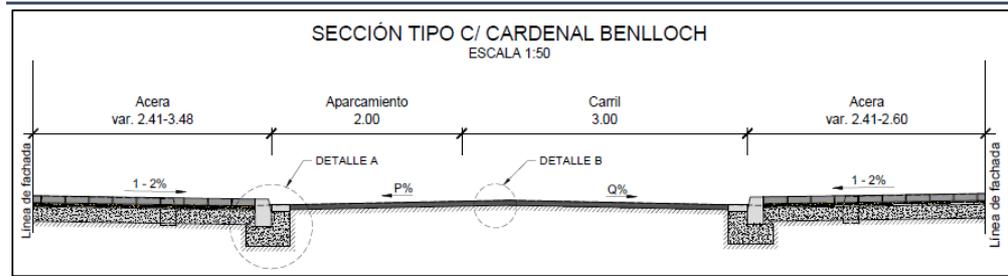


Ilustración 16. Sección tipo Cardenal Benlloch.

Fuente: Proyecto de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la c/ San Eduardo y c/ Cardenal Benlloch en Paiporta.

De esta manera, se amplía el ancho de las aceras y plataformas peatonales actuales, se elimina aparcamiento, se reduce el carril de circulación y se implantarán nuevos pavimentos más seguros y disponiendo de accesibilidad universal. Además, se crearán orejas en las intersecciones, reduciendo la longitud de cruce del paso de cebra.

Como resultado, se calmará el tráfico rodado y se dará prioridad al tránsito peatonal, aumentando la seguridad vial y reduciendo las emisiones contaminantes emitidas de por los vehículos a motor. Asimismo, se verá beneficiado el camino escolar del CEIP Lluís Vives y que discurre por estas calles, beneficiando a los alumnos, padres y profesores del centro educativo.

Todas las actuaciones propuestas se rigen por la normativas de obligado cumplimiento, como son la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, el Decreto 65/2019 del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos, o normas relativas a la seguridad vial o a secciones de firmes de ámbito regional.

Así mismo, se han tenido en cuenta las recomendaciones y directrices expuestas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta (PMUS).

5. RELACIÓN CON EL PROGRAMA DE ACTUACIONES DEL PMUS

Como se acaba de mencionar, para la redacción del Proyecto de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la c/ San Eduardo y c/ Cardenal Benlloch en Paiporta se han tenido en cuenta, además de la normativa, las recomendaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta, aprobado en el año 2017.

En él se ha realizado un análisis y un diagnóstico de la movilidad de Paiporta, donde se destacan, entre otros, los siguientes problemas y potencialidades:

Algunos de los **problemas** que se han ido detectando en el PMUS son:

- Espacio secundario para el peatón.





SELLO
 Registrado el 06/02/2023
 Nº de entrada 2545 / 2023

- Plazas de aparcamiento de PMR poco homogeneizado.
- Calles 30 sin estructura propia.
- Itinerarios peatonales y ciclistas penalizados o con poca permeabilidad.
- Zonas peatonales con necesidades de mantenimiento en seguridad y limpieza.
- Reparto viario a favor del vehículo privado en detrimento del resto de modos de transporte.

Así mismo, algunas de las **potencialidades** existentes en el ámbito son:

- Demanda de modos alternativos al desplazamiento motorizado.
- Contexto social implicado en la necesidad de cambios en los desplazamientos.
- Existencia de colectivos preocupados por la seguridad y la salud y la salud en la movilidad (escolar, laboral...).
- Clima excelente para los modos de transporte no contaminantes.
- Concienciación de la polución emitida por el tráfico a motor.
- Buena aceptación de las implantaciones de calles con prioridad invertida (peatonal).

Tras el diagnóstico, se propusieron una serie de actuaciones para adaptar el sistema de movilidad actual a un sistema coherente con la tendencia social y de calidad medioambiental. En cada actuación, explicadas a través de fichas, se daban directrices para llevarla a cabo.

TIPO DE ACTUACIÓN:	MOVILIDAD PEATONAL										
Nº 1.07	MEJORA DE LAS ACERAS Y CRUCES										
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PAIPORTA	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>										
	<p>Las medidas a aplicar en cada caso deben ser coherentes con el espacio disponible, no existe una solución única.</p>										
	<table border="1"> <tr> <td>Tiempo de implantación:</td> <td>Medio-Largo plazo</td> </tr> <tr> <td>Coste de la medida:</td> <td>Alto</td> </tr> <tr> <td>Importancia:</td> <td>Media</td> </tr> <tr> <td>Indicadores de seguimiento:</td> <td>106, 107, 128, 144</td> </tr> <tr> <td>Agentes implicados:</td> <td>Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat</td> </tr> </table>	Tiempo de implantación:	Medio-Largo plazo	Coste de la medida:	Alto	Importancia:	Media	Indicadores de seguimiento:	106, 107, 128, 144	Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat
	Tiempo de implantación:	Medio-Largo plazo									
Coste de la medida:	Alto										
Importancia:	Media										
Indicadores de seguimiento:	106, 107, 128, 144										
Agentes implicados:	Ajuntament de Paiporta – Àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Sostenibilitat										

Ilustración 17. Ejemplo de ficha para cada actuación.
 Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta.





SELLO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

Las propuestas se dividen en las siguientes temáticas: movilidad peatonal, movilidad ciclista, accesibilidad, transporte público, aparcamiento, transporte de mercancías y actuaciones para la equidad de género.

De ellas, las temáticas más relevantes para el desarrollo del proyecto son la movilidad peatonal, la accesibilidad y el aparcamiento. Se comenta a continuación.

5.1. Movilidad peatonal

En esta línea se propone la recuperación del espacio urbano para el peatón, favoreciendo sus desplazamientos con la recualificación del paisaje urbano y la clarificación de los itinerarios.

Se destacan los siguientes datos de la fase de diagnóstico:

1. 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.
2. 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.

Además, de la consulta ciudadana se obtiene que las propuestas más relevantes respecto a la movilidad son la mejora de la seguridad en los caminos escolares y la peatonalización de las calles con aceras más estrechas. En este sentido, se confirma que la ampliación de las aceras en calles próximas a un centro escolar propuestas en este informe tienen cabida dentro del PMUS.

Igualmente, a continuación, se explica cómo se han tenido en cuenta algunas de las directrices del PMUS para la elaboración de los proyectos.

ACTUACIÓN 1.03: HOMOGENEIZACIÓN POR TIPO DE VÍA

En esta actuación se establecieron unos criterios urbanísticos relacionados con la movilidad y las secciones transversales de las vías, entre ellos: *“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”.*

Esto se debe a que, siguiendo las especificaciones de las normativas tanto estatales como autonómicas, 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. Además, se recomienda que las calzadas para vehículos tengan una anchura de 3 metros. Si se desea instalar aparcamiento, serán necesarios al menos 2 metros para poder delimitar una zona de aparcamiento en cordón, situados paralelos a las aceras.

Por tanto, como las vías objeto de estudio disponen de más de 7 metros de ancho, se ha seguido la siguiente configuración:





SELO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

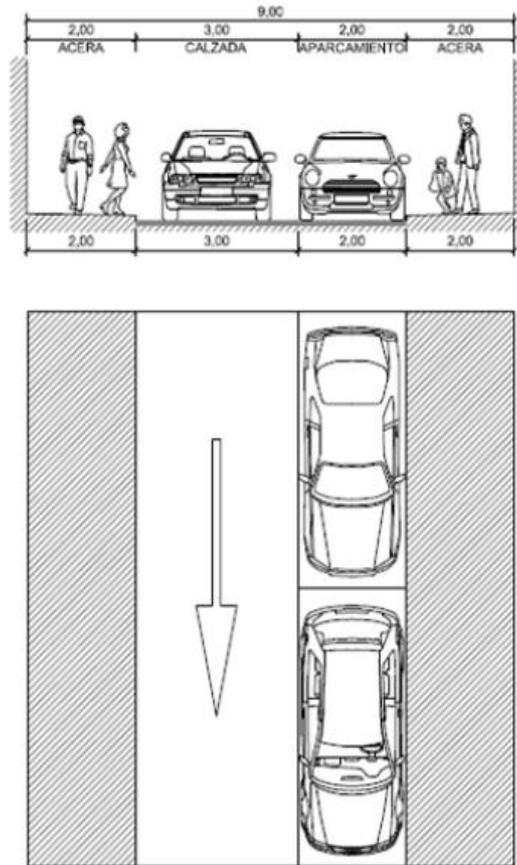


Ilustración 18. Ejemplo de sección transversal.
Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta.

ACTUACIÓN 1.04: CONTINUIDAD DE ITINERARIOS PEATONALES

En esta medida se propone la ampliación de aceras o la eliminación de los obstáculos para liberar espacio al peatón en las vías principales del municipio, creando rutas atractivas a los usuarios. Necesariamente no debe ser unido mediante vías de uso exclusivo de peatones, pero si disponer de una sección destinada al uso peatonal importante.

ACTUACIÓN 1.06: ITINERARIOS ESCOLARES

La creación de estos caminos ayudaría en gran medida a disminuir los desplazamientos realizados en vehículo privado, en concreto, al centro escolar CEIP Lluís Vives, migrando los viajes en coche hacia otros modos de desplazamiento no motorizados.

Esto se consigue fomentando la seguridad vial de peatón, modificando la sección de las aceras y contando con orejas en las intersecciones, eliminando todo tipo de obstáculos visuales en los cruces para mejorar la seguridad de los viandantes.





ACTUACIÓN 1.07: MEJORA DE LAS ACERAS Y CRUCES

En esta actuación se recomendaba 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 de los elementos que se proponían para la mejora de la seguridad peatonal era la construcción de orejas en las intersecciones donde se encuentre algún paso 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.

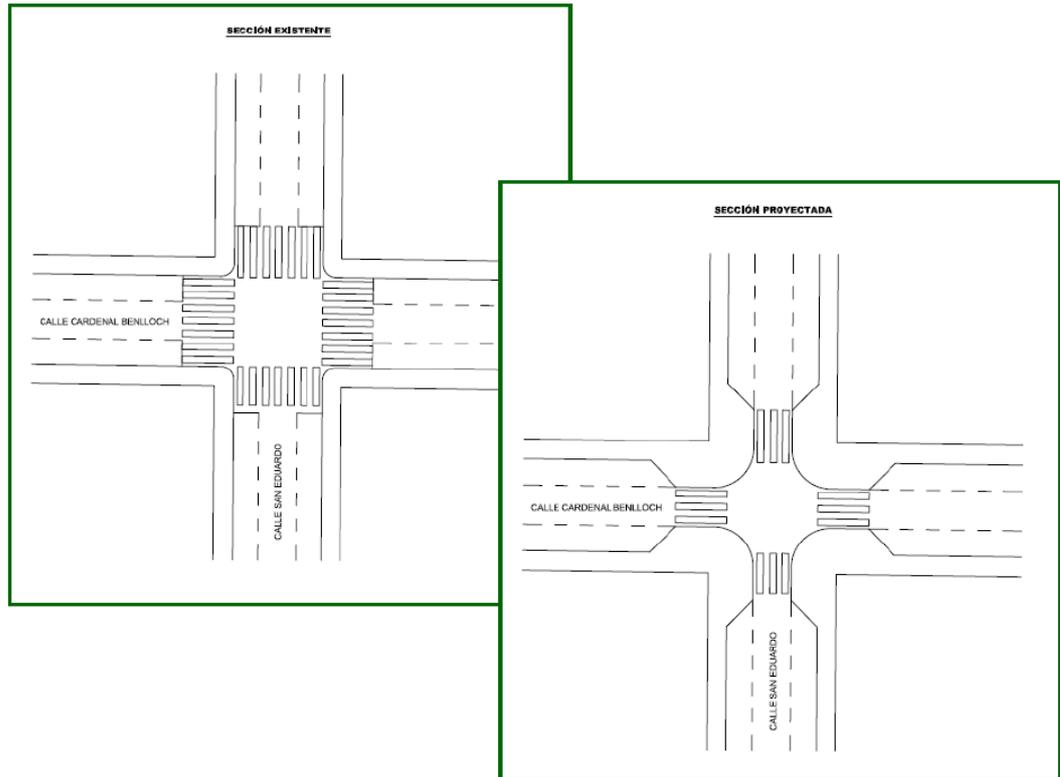


Ilustración 19. Propuesta de la actuación 1.07.
Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta.

En las calles San Eduardo y Cardenal Benlloch se ha tenido en cuenta esta propuesta a la hora de proyectar la solución óptima, como se puede ver en los planos mostrados en el apartado 4 ACTUACIONES A DESARROLLAR.





SELO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

5.2. Accesibilidad

En cuanto a la accesibilidad, se considera que es un punto fundamental para la elaboración de un PMUS, tanto para conseguir un buen funcionamiento de la circulación como para conseguir una accesibilidad universal para toda persona.

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.

ACTUACIÓN 3.01: ADAPTACIÓN DE BORDILLOS Y PASOS DE PEATONES

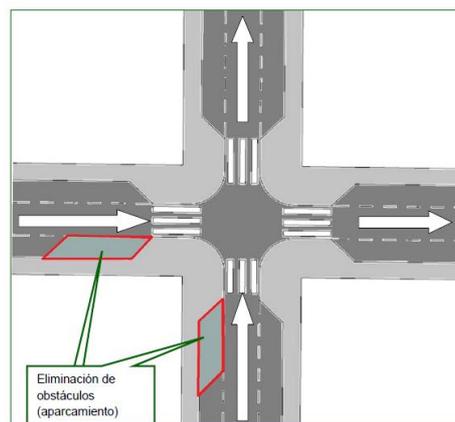
Esta actuación trata de identificar los bordillos y pasos de peatones que no estén adaptados, para finalmente conseguir una transición adecuada entre la calzada y la acera, de modo que cumple con la normativa de movilidad y accesibilidad y no suponga un obstáculo para ninguna persona, en especial Personas con Movilidad Reducida (PMR).

Estas recomendaciones se han tenido en cuenta a la hora de proyectar las nuevas aceras en el proyecto.

ACTUACIÓN 3.02: MEJORAR VISIBILIDAD EN CRUCES Y GIROS

Esta propuesta indica como una de las quejas más comunes recogidas en el municipio estaba relacionada con la falta de visibilidad en los giros de calles estrechas, debido a la existencia de elementos como contenedores, coches aparcados, árboles, farolas, etc.

En estos casos se tendrá 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. Es el caso de los giros en las calles San Eduardo y Cardenal Benlloch, por ello este aspecto ha sido tenido en cuenta a la hora de reurbanizar las vías.



*Ilustración 20. Mejora de la visibilidad en cruces y giros.
Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta.*





SELLO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

5.3. Transporte privado

En cuanto al transporte privado, 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 es ir andando.

Tras el diagnóstico y la definición de las potencialidades, se han definido una serie de actuaciones en esta línea, siendo la más destacable para lo que nos incumbe, la siguiente:

ACTUACIÓN 5.07: REORDENAR LAS SECCIONES DE LAS VÍAS

Al igual que ocurre en la *Actuación 1.03: Homogeneización por tipo de vía*, en esta actuación se menciona que es necesario replantear las secciones viarias disponiendo del espacio adecuado a cada modo de transporte, ya que se ha detectado que en algunas vías existen anchos excesivos para el paso de vehículos a motor, presentado un ancho insuficiente para el paso con seguridad de viandantes.

Por tanto, siguiendo esta recomendación, en el *Proyecto de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la c/ San Eduardo y c/ Cardenal Benlloch en Paiporta* se proyecta una ganancia de espacio para el peatón, replanteando la zona destinada al vehículo privado. Es decir, eliminando una banda de aparcamientos, reduciendo el carril de circulación y ampliando las aceras.

5.4. 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. Por ello, entre otras propuestas en el PMUS, se destaca la siguiente:

ACTUACIÓN 6.03: TIPO DE ESTACIONAMIENTO SEGÚN EL ANCHO DE LA CALLE

En esta actuación, al igual que en otras mencionadas anteriormente, se aconseja que se estudie la sección necesaria en cada calle para el paso de peatones, ciclistas y vehículos, permitiendo el estacionamiento cuando estas necesidades hayan sido cubiertas, y analizando qué tipo de estacionamiento es el más adecuado para obtener un uso eficiente del espacio viario.

Siguiendo también estas recomendaciones, se han diseñado las secciones de las calles San Eduardo y Cardenal Benlloch.





SELLO
Registrado el 06/02/2023
Nº de entrada 2545 / 2023

6. CONCLUSIONES

Como conclusión, las propuestas de actuaciones que se proponen en el PMUS de Paiporta, caben destacar las siguientes 8 medidas:

- **1.03:** Homogeneización por tipo de vía.
- **1.04:** Dotar de continuidad a los itinerarios peatonales.
- **1.06:** Itinerarios escolares.
- **1.07:** Mejora de las aceras y cruces.
- **3.01:** Adaptación de bordillos y pasos de peatones.
- **3.02:** Mejora de la visibilidad en cruces y giros.
- **5.07:** Reordenación de las secciones de las vías.
- **6.03:** Tipo de estacionamiento según el ancho de la calle.

Todas estas actuaciones van enfocadas a la remodelación del viario en función del espacio disponible, ayudando a:

- Reducir el uso del vehículo privado, disminuyendo las emisiones y ruido que estos producen.
- Ampliar el ancho de las aceras convirtiéndolas en accesibles para personas usuarias.
- Reducir la longitud de los cruces peatonales mejorando la seguridad del viandante.
- Disponer de orejas en los cruces para mejorar la percepción de los conductores, eliminando obstáculos visuales en los cruces para mejorar la seguridad de los conductores y peatones.
- Eliminar obstáculos de la acera para permitir el paso de los peatones.
- Adecuar las plazas de aparcamiento en cuanto a la disponibilidad de calzada.
- Eliminar zonas de aparcamiento en la calle Cardenal Benlloch

Por todo ello, se considera adecuado la ordenación de las secciones viarias de las **calles San Eduardo y Cardenal Benlloch** en relación con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Paiporta.

