



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

ANEXO II al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta 2017

Ámbito III: Mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en las calles Sagrada Familia, Don Juan de Austria, Plaza Senyera y Felipe II





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





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

Contenido

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. ZONA DE ACTUACIÓN	5
3. SITUACIÓN DE PARTIDA.....	7
4. ACTUACIONES A DESARROLLAR.....	10
5. RELACIÓN CON EL PROGRAMA DE ACTUACIONES DEL PMUS.....	12
5.2. Accesibilidad	16
5.3. Transporte privado	18
5.4. Aparcamiento	18





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

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Calle Don Juan de Austria.....	5
Ilustración 2. Ámbito de actuación.	6
Ilustración 3. Sentido de circulación de las calles de estudio.....	7
Ilustración 4. Calle Sagrada Familia.	8
Ilustración 5. Situación de partida de la calle Don Juan de Austria.....	8
Ilustración 6. Calle Plaza Senyera entre las calles Sagrada Familia y Felipe II.	9
Ilustración 7. Situación actual de la calle Felipe II.	9
Ilustración 8. Sección tipo de los viales. Fuente: Proyecto de construcción de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la C/ Sagrada Familia, Don Juan de Austria, Plaza Senyera y Felipe II.	10
Ilustración 9. Planta de pavimentación en las calles de estudio. Fuente: Proyecto de construcción de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la C/ Sagrada Familia, Don Juan de Austria, Plaza Senyera y Felipe II.	11
Ilustración 10. Ejemplo de ficha para cada actuación.....	13
Ilustración 11. Ejemplo de sección transversal.	15
Ilustración 12. Propuesta de la actuación.....	16
Ilustración 13. Mejora de la visibilidad en cruces y giros.	17





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

1. INTRODUCCIÓN

Se plantea el estudio de las calles Sagrada Familia, Don Juan de Austria, la Plaza Senyera y la acera de la margen oeste de la calle Felipe II, tramo comprendido entre las calles Marqués del Turia y Don Juan de Austria, con motivo de la reurbanización de dichas calles, aplicando las propuestas planteadas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta, en el cual se trata la accesibilidad, la seguridad vial y mejora del medio ambiente.

De esta forma se consigue cumplir los objetivos establecidos en el programa de actuaciones, incentivando los desplazamientos a pie recuperando el espacio urbano para el peatón asociada a la movilidad no motorizada.



Ilustración 1. Calle Don Juan de Austria.

Fuente: Proyecto de construcción de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la C/ Sagrada Família, Don Juan de Austria, Plaza Senyera y Felipe II.

2. ZONA DE ACTUACIÓN

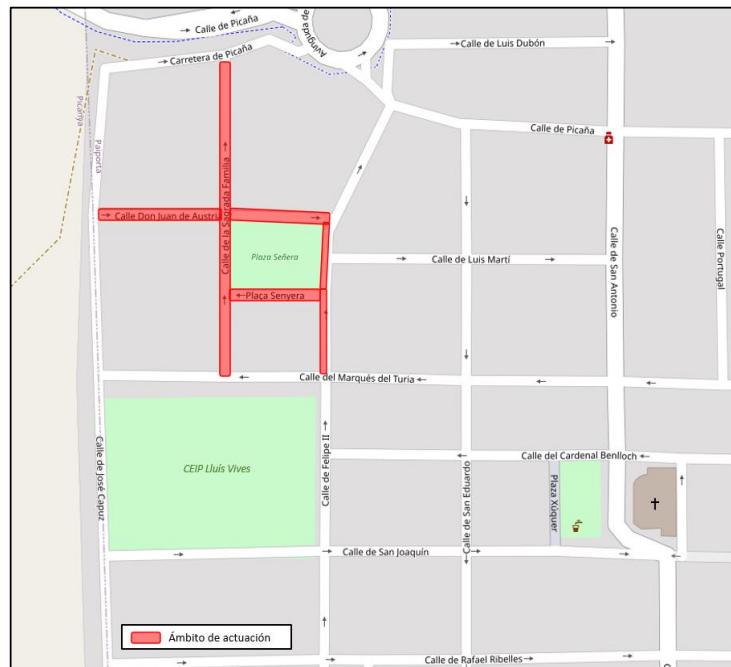
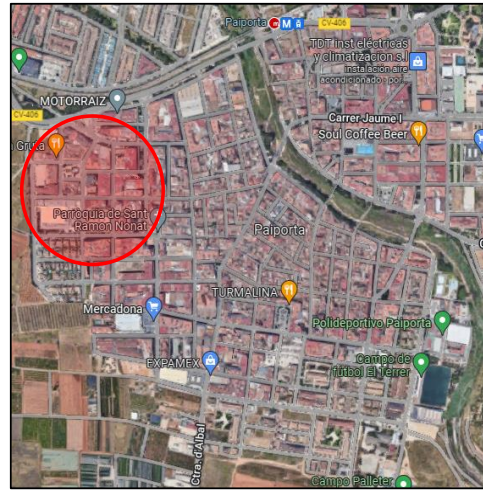
Las calles de dicha actuación se sitúan en el extremo noroeste del núcleo urbano del municipio de Paiporta. Se trata de una zona completamente consolidada con viviendas unifamiliares y edificaciones a ambos lados de la calle excepto en los tramos que discurren junto a la Plaza Senyera. En concreto, el ámbito se centra en:





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

- **C/ Sagrada Familia:** entre las calles del Marqués del Turia hasta la carretera de Picaña.
- **C/ Don Juan de Austria:** entre las calles Felipe II hasta la calle Josep Capuz.
- **Plaza Senyera:** la calle comprendida entre las calles Sagrada Familia y Felipe II.
- **C/ Felipe II:** el tramo comprendido entre las calles Marqués del Turia y Don Juan de Austria.



*Il·lustració 2. Àmbit de actuació.
 Fuente: Elaboración propia*

Dichas calles se encuentran próximas al Colegio Lluís Vives y a la Plaza Senyera, considerándose zonas verdes y de ocio. Por ello, es necesario una remodelación del viario, con el objetivo de aumentar la seguridad vial de la peatón.

En la siguiente imagen se muestran los sentidos de circulación de las calles de estudio junto con las adyacentes. No se observa la necesidad de cambiar el sentido de circulación en ninguno de los tramos estudiados.





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

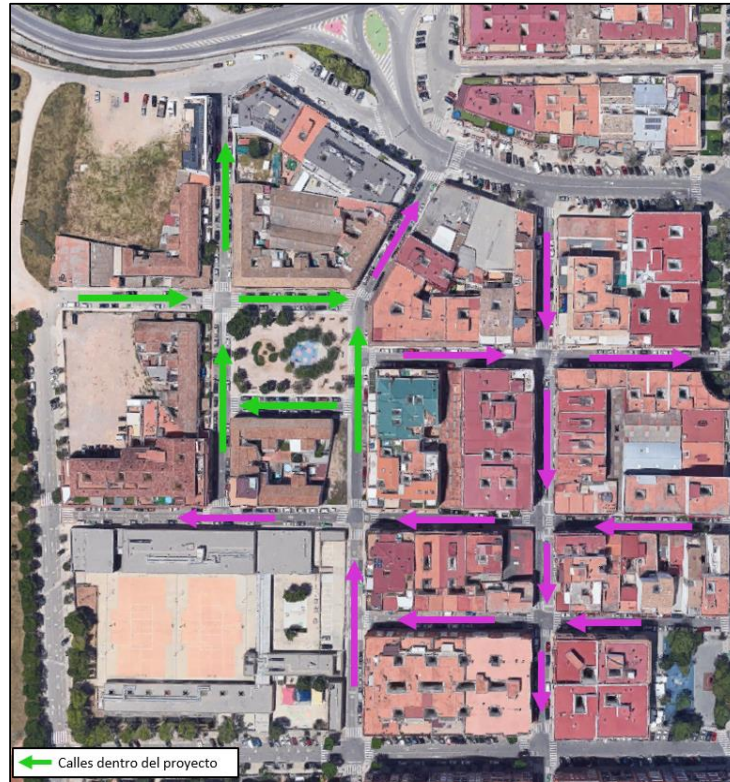


Ilustración 3. Sentido de circulación de las calles de estudio.
Fuente: Elaboración propia

3. SITUACIÓN DE PARTIDA

A continuación, se describe la situación actual de las calles del ámbito de estudio de este proyecto.

En la **calle Sagrada Familia** se pueden distinguir tres tramos: uno desde la calle del Marqués del Turia hasta la Plaza Senyera, otra desde Plaza Senyera hasta la calle Don Juan de Austria y un último tramo desde la calle Don Juan de Austria hasta la carretera de Picaña.

Todos los tramos cuentan con un único sentido de circulación de aproximadamente 3 metros de ancho, con bandas de aparcamiento a cada lado del carril y con unas aceras estrechas a ambos lados, de poco más de 1 metro de ancho. El pavimento en la zona norte de dicha calle se encuentra fisurado, además de no contar con pasos de peatones adaptados.





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



Ilustración 4. Calle Sagrada Familia.
Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la **calle Don Juan de Austria**, que discurre entre las calles Josep Capuz y Felipe II, se puede diferenciar claramente dos tramos a cada lado de la calle Sagrada Familia. Ambos tramos tienen las mismas características, constan de una sección similar a la comentada anteriormente en la calle Sagrada Familia (aceras estrechas, un carril central y dos bandas de aparcamiento).



Ilustración 5. Situación de partida de la calle Don Juan de Austria.
Fuente: Elaboración propia





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

La **calle de la Plaza Senyera** comprendida entre las calles Sagrada Familia y Felipe II, consta de las mismas características comentadas en las anteriores calles, aceras de aproximadamente 1,5 metros de anchura, con una banda de aparcamiento en ambos lados de la acera y con un carril de aproximadamente 3 metros de anchura.



Ilustración 6. Calle Plaza Senyera entre las calles Sagrada Familia y Felipe II.
Fuente: Elaboración propia.

Por último, el tramo de la **calle Felipe II** comprendido entre las calles Marqués del Turia y Don Juan de Austria se caracteriza por disponer aceras estrechas, de casi 1,5 metros de ancho, con un sentido de circulación y aparcamiento a un lado del carril. Cabe destacar el deteriorado estado de las marcas viales horizontales y los pasos de peatones que no cuentan con accesibilidad universal.



Ilustración 7. Situación actual de la calle Felipe II.
Fuente: Google Maps.

Además, todos los giros de las calles estudiadas carecen de orejas en las intersecciones con otros viales, lo que aumenta la inseguridad del peatón impidiendo la visibilidad a los vehículos de cualquier objeto, así como no encontrarse acorde con la normativa de accesibilidad actual.





4. ACTUACIONES A DESARROLLAR

En este apartado se muestran las actuaciones que se van a desarrollar extraídas del documento "PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE MEJORAS DE URBANIZACIÓN PARA LA MOVILIDAD PEATONAL SOSTENIBLE EN LA CALLE SAGRADA FAMILIA, DON JUAN DE AUSTRIA, PLAZA SENYERA Y FELIPE II".

El objetivo principal de estas actuaciones es ampliar el ancho de las aceras, adaptándolas así a los requisitos vigentes en materia de accesibilidad para mejorar la movilidad peatonal sostenible del municipio de Paiporta. Dicha ampliación se consigue eliminando una de las dos bandas de aparcamiento en línea que presentan todos los viales anteriormente descritos.

Todas estas actuaciones vienen delimitadas por las normativas de diferente cumplimiento, como la normativa vigente en temas de accesibilidad, supresión de barreras arquitectónicas y seguridad vial. De esta forma se conseguirá dar un paso hacia un modelo de movilidad sostenible en el municipio de Paiporta, potenciando así los modos de desplazamiento no motorizados en el casco urbano.

La solución proyectada para todos los viales del estudio consta de:

- Un carril de circulación 3 metros de ancho.
- Una banda de aparcamiento en línea de 2,20 metros.
- Unas aceras a ambos lados con un ancho variable entre 2,24 y 2,44 m ajustándose a la línea de fachada.

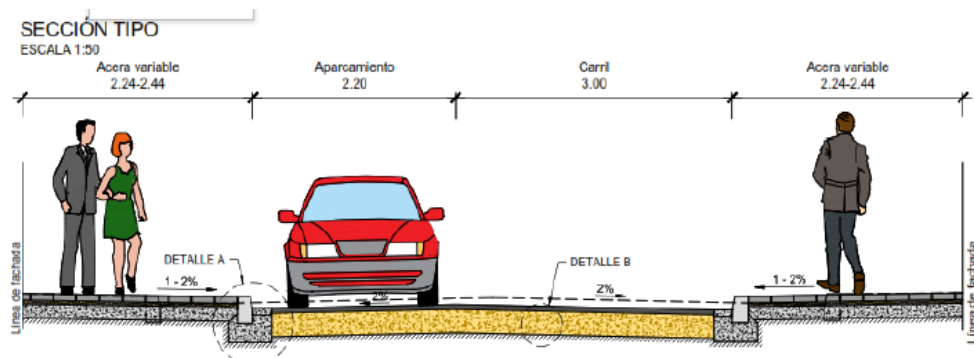


Ilustración 8. Sección tipo de los viales. Fuente: Proyecto de construcción de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la C/ Sagrada Familia, Don Juan de Austria, Plaza Senyera y Felipe II.

Así mismo, se diseñan orejas en los cruces amortizando el ancho de las bandas del aparcamiento como acera, de esta forma se reduce la longitud de cruce de los peatones a los 3 metros de la calzada, incrementando la visibilidad en la intersección.

A continuación, se muestran los planos en planta de la propuesta para las calles de estudio.





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



Ilustración 9. Planta de pavimentación en las calles de estudio. Fuente: Proyecto de construcción de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la C/ Sagrada Familia, Don Juan de Austria, Plaza Senyera y Felipe II.

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.





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

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 construcción de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la calle Sagrada Familia, Don Juan de Austria, Plaza Senyera y Felipe II* 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.
- 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 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).

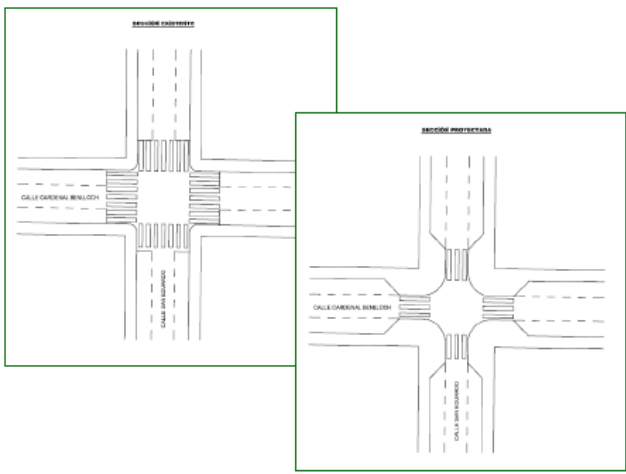
Tras el diagnóstico, se propusieron una serie de actuaciones para adaptar el sistema de movilidad actual a un sistema coherente con la tendencia social y de calidad





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

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 <u>ampliación de las aceras</u> para que sea posible el paso a todos los usuarios que por ellas se desplacen.</p> <p>Algunos <u>elementos</u> que se pueden <u>incorporar para mejorar la seguridad del peatón</u> 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>I06, I07, I28, I44</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:	I06, I07, I28, I44	Agentes implicados:
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									

*Ilustración 10. Ejemplo de ficha para cada actuación.
 Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta.*

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 comentarán a continuación.





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

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 explicará cómo se han tenido en cuenta algunas de las propuestas 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:



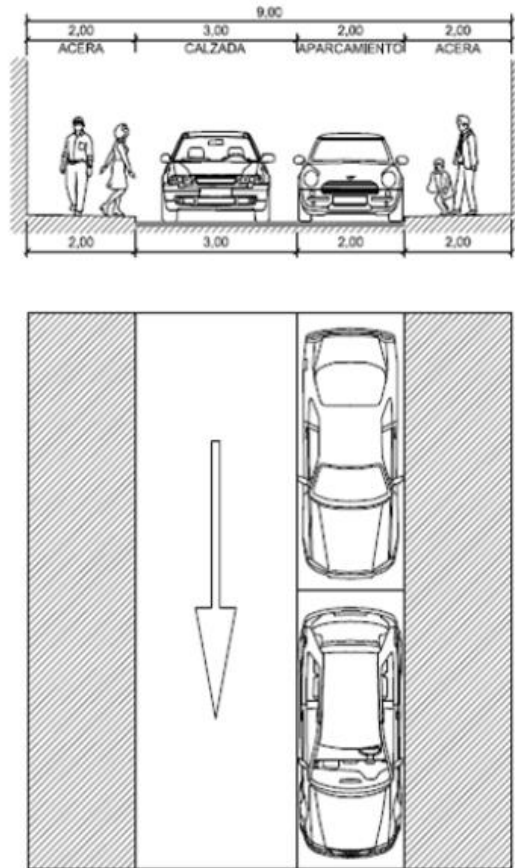


Ilustración 11. Ejemplo de sección transversal.
Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta

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.





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

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.

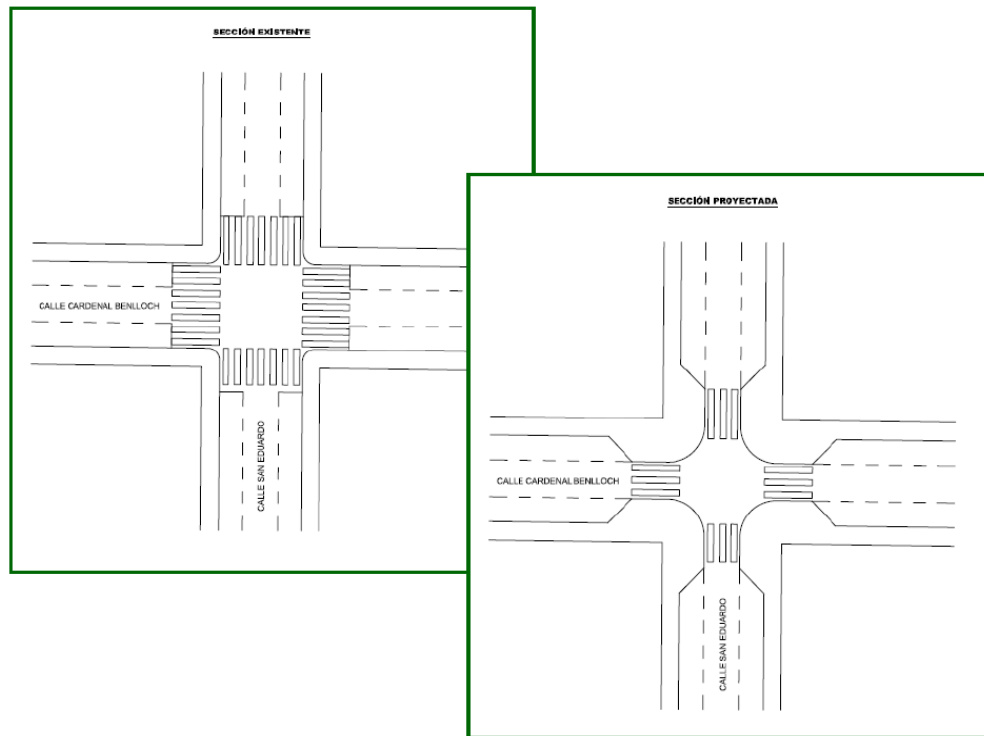


Ilustración 12. Propuesta de la actuación.
Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible

En todas las calles de estudio 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

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

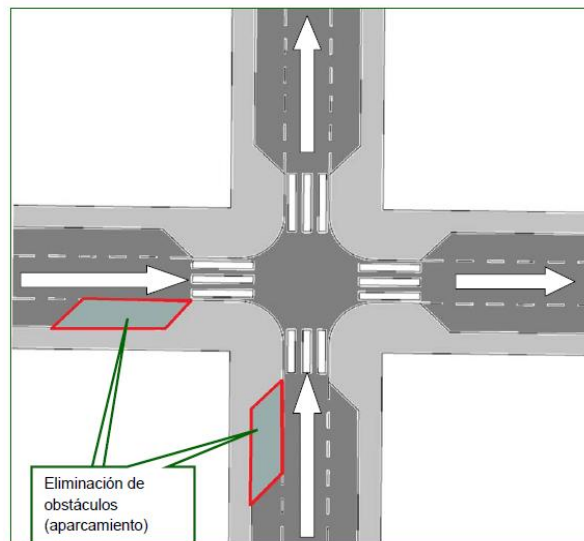
Esta actuación trata de identificar los bordillos y pasos de peatones que no estén adaptados, para finalmente conseguir una transición adecuada entre la calzada y la acera, de modo que cumple con la normativa de movilidad y accesibilidad y no suponga un obstáculo para ninguna persona, en especial Personas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

Estas recomendaciones se han tenido en cuenta a la hora de diseñar 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 Sagrada Familia y Don Juan de Austria, por ello este aspecto ha sido tenido en cuenta a la hora de reurbanizar las vías.



*Ilustración 13. Mejora de la visibilidad en cruces y giros.
Fuente: Plan de Movilidad Urbana de Paiporta*





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

ACTUACIÓN 3.07: ESPACIOS PÚBLICOS

En esta actuación se propone potenciar en lo posible las conexiones del municipio con la ruta peatonal que realicen los vecinos para desarrollar paseos diarios hacia los municipios vecinos.

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 construcción de mejoras de urbanización para la movilidad peatonal sostenible en la calle Sagrada Familia, Don Juan de Austria, Plaza Senyera y Felipe II* 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 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 todas las calles de estudio.





6. CONCLUSIONES

Como conclusión, las propuestas de actuaciones que se proponen en el PMUS de Paiporta, caben destacar las siguientes 9 medidas:

- **1.03:** Homogeneización por tipo de vía
- **1.04:** Continuidad de 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:** Mejorar visibilidad en cruces y giros
- **3.07:** Espacios públicos
- **5.07:** Reordenar las secciones de las vías
- **6.03:** Tipo de estacionamiento según 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.
- Fomento y adecuación de espacios públicos, en concreto, la Plaza Senyera.
- 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 y mantener plazas de aparcamiento en cuanto a la disponibilidad de calzada.

Por todo ello, se considera adecuado la ordenación de las secciones viarias de las **calles Sagrada Familia, Don Juan de Austria, Plaza Senyera y Felipe II** en relación con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Paiporta.

