

Pla de Mobilitat
de l'Alcúdia. Promotor:
Ajuntament de l'Alcúdia.
Documents: Memòria i
plànols. Localització:
l'Alcúdia, València. Autora:
Alejandra Català Roig
Coautores: Mariola Fortuño
Bort, Manuel Pérez Bernat,
Laura García Soler Codi:
1806148. Data: Gener 2023

ÍNDEX DOCUMENTS

MEMÒRIA

PLÀNOLS

7a+i

Memòria

ÍNDEX MEMÒRIA

1	INTRODUCCIÓ.....	6
1.1	AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA DEL PLA DE MOBILITAT	6
1.1.1	Informe del Servei de Mobilitat	8
1.1.2	Indicadors de seguiment del Pla de Mobilitat.....	10
1.1.3	Informe del Servei de Planificació	10
1.1.4	Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana .	11
1.1.5	Informe del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge.....	11
1.1.6	Informe del Servei de Gestió Territorial	11
1.1.7	Informe de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	12
1.1.8	Informe de la Séquia Reial del Xúquer	12
1.2	JUSTIFICACIÓ	12
1.3	EN QUÈ CONSISTEIX EL PLA DE MOBILITAT	13
1.4	PRINCIPIS PER A LA SEUA ELABORACIÓ.....	14
1.5	PERSPECTIVA DE GÈNERE.....	15
1.6	METODOLOGIA PER A LA SEUA ELABORACIÓ.....	18
1.7	MARC ESTRATÈGIC I DE PLANIFICACIÓ	20
1.7.1	Plans i estratègies.....	20
1.7.2	Marc normatiu	37
1.7.3	Xarxes institucionals	40
2	ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA	41
2.1	MARC FÍSIC, TERRITORIAL I URBÀ.....	41
2.1.1	Condicionants físics.....	41
2.1.2	Condicionants climatològics	41
2.1.3	Estructura administrativa i funcional	41
2.1.4	Barreres naturals i infraestructurals	43
2.1.5	Estructura urbana	43
2.1.6	Zonificació urbana	45
2.2	CONTEXT SOCIOECONÒMIC	46
2.2.1	Població.....	46
2.2.2	Activitat econòmica.....	51
2.2.3	Relació de vehicles amb la població.....	54
2.2.4	Àmbits administratius de la mobilitat	56
2.3	INFRAESTRUCTURA VERDA.....	57
2.3.1	Paisatges de Rellevància Regional	57
2.3.2	Infraestructura verda urbana	58
3	PROCÉS DE PARTICIPACIÓ.....	61

3.1	ORGANITZACIÓ DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ	61
3.2	DESENVOLUPAMENT DE LES SESSIONS DE PARTICIPACIÓ	62
3.3	ACCIONS DE COMUNICACIÓ.....	67
4	PAUTES GENERALS DE LA MOBILITAT A L'ALCÚDIA	72
4.1	QÜESTIONARI DE MOBILITAT	72
4.2	NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS	123
4.3	DESTINACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS	124
4.4	REPARTIMENT MODAL.....	124
4.5	RELACIÓ ENTRE DESTINACIÓ I MODE DE TRANSPORT	125
4.6	RELACIÓ ENTRE TEMPS I MODE DE TRANSPORT	126
4.7	MOTIUS D'ÚS DELS MODES DE TRANSPORT.....	127
4.8	FREQÜÈNCIA D'ÚS DELS MODES DE TRANSPORT	128
4.9	MOTIUS DELS DESPLAÇAMENTS	128
4.10	RELACIÓ ENTRE MOTIUS DELS DESPLAÇAMENTS I MODES DE TRANSPORT	130
4.11	DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DELS DESPLAÇAMENTS	131
4.12	FREQÜÈNCIA DELS DESPLAÇAMENTS.....	132
4.13	DIVERSITAT DE MANERES DE MOURE'S	132
5	ANÀLISI DE LA MOBILITAT A L'ALCÚDIA	134
5.1	CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES	134
5.1.1	Equipaments quotidians	134
5.1.2	Entorn dels equipaments quotidians.....	139
5.1.3	Activitat comercial	169
5.1.4	Activitat industrial	170
5.1.5	Activitat agrícola	171
5.1.6	Transport.....	172
5.2	ESPAI PÚBLIC.....	172
5.2.1	Places.....	174
5.2.2	Carrers d'ús compartit i carrers per a vianants	176
5.2.3	Espais verds i carrers arbrats.....	177
5.2.4	Camins d'Horta	180
5.2.5	Espais d'aigua.....	182
5.3	MOBILITAT A PEU	183
5.3.1	Xarxa de mobilitat quotidiana	184
5.3.2	Accessibilitat.....	185

5.3.3	Dèficits de connectivitat i seguretat.....	191
5.3.4	Senyalització d'orientació.....	202
5.3.5	Mobilitat saludable.....	202
5.3.6	Autonomia infantil.....	205
5.3.7	Percepció de la ciutadania de la mobilitat a peu i de l'espai públic	206
5.4	MOBILITAT AMB BICICLETA.....	208
5.4.1	Vies ciclistes de connexió externa.....	208
5.4.2	Vies ciclistes de connexió interna.....	210
5.4.3	Aparcament de bicicletes.....	212
5.4.4	Percepció de la ciutadania de la mobilitat amb bicicleta.....	214
5.5	MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC.....	215
5.5.1	Metro.....	215
5.5.2	Autobús.....	222
5.5.3	Taxi.....	231
5.5.4	Transport escolar.....	232
5.5.5	Transport especial.....	233
5.5.6	Percepció de la ciutadania de la mobilitat amb transport públic	233
5.6	MOBILITAT EN VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS.....	233
5.6.1	Jerarquització de la xarxa viària.....	233
5.6.2	Sentits de circulació.....	240
5.6.3	Gestió del viari.....	241
5.6.4	Senyalització d'orientació.....	242
5.6.5	Trànsit de vehicles pesants.....	242
5.6.6	Demanda de circulació en vehicle privat motoritzat.....	244
5.6.7	Percepció de la ciutadania de la mobilitat amb vehicle privat motoritzat.....	247
5.7	APARCAMENT.....	247
5.7.1	Oferta d'aparcament.....	247
5.7.2	Demanda d'aparcament.....	254
5.7.3	Ajust de l'oferta i de la demanda d'aparcament.....	255
5.7.4	Percepció de la ciutadania sobre l'aparcament.....	259
5.8	DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES.....	260
5.8.1	Oferta de zones de càrrega i descàrrega.....	260
5.8.2	Demanda de zones de càrrega i descàrrega.....	262
6	EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT.....	263
6.1	CONTAMINACIÓ AMBIENTAL I CONSUM ENÈRGETIC.....	263
6.1.1	Marc estratègic i de planificació.....	263
6.1.2	Emissions a l'atmosfera.....	265
6.1.3	Consum energètic.....	269

6.1.4	Accions per reduir emissions a l'atmosfera i consum energètic	270
6.2	CONTAMINACIÓ ACÚSTICA.....	271
6.3	CONTAMINACIÓ LUMÍNICA.....	272
6.4	SEGURETAT VIÀRIA	272
7	DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A L'ALCÚDIA.....	276
7.1	DIAGNOSI TERRITORIAL.....	276
7.2	DIAGNOSI SOCIOECONÒMICA.....	278
7.3	DIAGNOSI ESTRATÈGICA I DE LA PLANIFICACIÓ	280
7.4	DIAGNOSI DE LES PAUTES DE MOBILITAT	281
7.5	DIAGNOSI DE L'ACCÉS ALS DIFERENTS CENTRES D'ACTIVITAT	282
7.6	DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC I LA MOBILITAT A PEU	284
7.7	DIAGNOSI DE LA MOBILITAT AMB BICICLETA	286
7.8	DIAGNOSI DE LA MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC.....	287
7.9	DIAGNOSI DE LA MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT ...	289
7.10	DIAGNOSI DE L'APARCAMENT	290
7.11	DIAGNOSI DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES.....	292
7.12	DIAGNOSI DE LES EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT	292
8	OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT A L'ALCÚDIA	294
9	ÀMBITS, LÍNIES ESTRATÈGIQUES I ACCIONS.....	295
9.1	ÀMBITS	295
9.2	LÍNIES ESTRATÈGIQUES	297
9.3	ACCIONS	297
9.3.1	Organització de les accions	297
9.3.2	Fitxes de les accions	300
10	ACCIONS I INFRAESTRUCTURA VERDA.....	383
10.1	ESPAIS I RECORREGUTS.....	383
10.2	MESURES	386
10.3	QUALITAT DEL PAISATGE.....	387
11	PROGRAMACIÓ, INVERSIONS I SEGUIMENT DEL PLA DE MOBILITAT DE L'ALCÚDIA.....	390
11.1	PROGRAMACIÓ ECONÒMIC TEMPORAL.....	391

11.2	INVERSIONS.....	397
11.3	AVALUACIÓ, SEGUIMENT I REVISIÓ	397
11.3.1	Indicadors de seguiment	398

1 INTRODUCCIÓ

L'empresa Siete arquitectura más ingeniería s.l. presenta el següent Pla de Mobilitat el qual ha estat promogut per l'Àrea de Participació Ciutadana i Comunicació, Urbanisme i Medi Ambient de l'Ajuntament de l'Alcúdia per tal de poder disposar d'un document de planificació estratègica amb el qual el municipi pugui accedir a diverses fonts de finançament en matèria de mobilitat urbana i espai públic. D'aquesta manera l'Alcúdia se suma a la resta de municipis que han apostat per treballar activament per un model de mobilitat més sostenible, saludable i segur, i cap a un espai comú més amable i integrador, que millori la qualitat de vida dels seus ciutadans i ciutadanes.

El contracte integra l'elaboració del Pla de Mobilitat a partir de la revisió i actualització del document 'L'Alcúdia: Cap a una mobilitat sostenible' redactat per OTM Consultors l'any 2005 per a l'Ajuntament de l'Alcúdia i es presenta com una oportunitat per a reflexionar sobre el model urbà desitjat per al municipi i definir estratègies de futur d'acord a aquest nou model. A més ha servit per a contextualitzar les diferents iniciatives i mesures ja empreses per l'Ajuntament en els darrers anys en relació a prioritzar la mobilitat a peu i amb bicicleta i reduir el trànsit motoritzat.

1.1 AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA DEL PLA DE MOBILITAT

En data 5 d'agost de 2022, l'Alcalde de l'Alcúdia, Andreu Salom Porta, remet a Siete Arquitectura más Ingeniería l'Informe Ambiental emès el 29 de juliol de 2022 per la Comissió d'Avaluació Ambiental de la Direcció General de Medi Ambient i d'Avaluació Ambiental, de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica sobre el Pla de Mobilitat de l'Alcúdia.

La Direcció General amb competència en Avaluació Ambiental, d'acord amb l'article 53.1 del TRLOTUP, va sotmetre a consulta en la seua condició d'administracions públiques afectades a :

- Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat
Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible
Subdirecció General de Mobilitat
Servei de Mobilitat Urbana
- Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat
Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible
Subdirecció General de Mobilitat
Servei de Planificació
- Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

- Direcció General de Política, Territorial i Paisatge
 - Servei de Gestió Territorial
 - Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge
- Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica
 - Direcció General de Canvi Climàtic
- Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica
 - Subdirecció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental
 - Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera
- Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica
 - Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental
 - Subdirecció General de Medi Natural
 - Servei d'Ordenació i Gestió Forestal
 - Secció Forestal
 - Unitat Vies Pecuàries
 - Servei de Vida Silvestre
- Confederació Hidrogràfica del Xúquer
- Ferrocarril de la Generalitat Valenciana
- Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana
 - Demarcació de Carreteres de la Comunidad Valenciana
- Séquia Reial de Xúquer
- Ajuntament de Carlet
- Ajuntament de Guadassuar
- Ajuntament de Benimodo

L'Informe Ambiental i Territorial Estratègic, en el procediment simplificat d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de Mobilitat de l'Alcúdia d'acord amb els criteris de l'Annex VIII del TRLOTUP, és FAVORABLE, però es requereix que el document del pla es revise i s'ajuste a les següents determinacions:

1. El Pla de Mobilitat haurà d'incloure les consideracions aportades pel l'informe de 23 de juny de 2022 del Servei de Mobilitat.
2. Pel que fa als indicadors de seguiment, el Pla de Mobilitat haurà d'incloure el valor inicial i el valor a assolir arran de la implementació del Pla.
3. El Pla de Mobilitat tindrà en compte les consideracions de l'informe del Servei de Planificació de 29 d'abril de 2022 sobre senyalització. Sobre possibles variacions de les condicions a la CV-50 s'haurà de demanar un nou informe de la Conselleria de Política territorial, Obres Públiques i Mobilitat.
4. Es consideraran els traçats de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats (XINM) per tal d'integrar-los a les propostes de rutes ciclistes.

5. El Pla de Mobilitat haurà d'incloure les determinacions de l'informe emès pel Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge de 31 d'agost de 2021.
6. El Pla de Mobilitat haurà d'incloure les determinacions de l'informe emès pel Servei de Gestió Territorial de 13 de setembre de 2021 sobre el risc d'inundació.

La revisió del document del Pla de Mobilitat d'abril de 2019 es va entregar a l'Ajuntament de l'Alcúdia en gener de 2023.

A continuació, es descriuen les modificacions incorporades en el document del Pla de Mobilitat de l'any 2019 segons les determinacions que recull l'Informe Ambiental i Territorial Estratègic.

1.1.1 Informe del Servei de Mobilitat

- S'han incorporat els annexos a la memòria per a facilitar la compressió del document.
- S'incorpora l'apartat 1.5 PERSPECTIVA DE GÈNERE al capítol 1 INTRODUCCIÓ.
- Els resultats del qüestionari de mobilitat s'incorporen a l'apartat 4.1 QÜESTIONARI DE MOBILITAT, i s'elimina l'annex 1-QÜESTIONARI DE MOBILITAT.
- Les fitxes de les accions s'incorporen a l'apartat 9.3.2 FITXES DE LES ACCIONS i s'elimina l'annex 2-FITXES ACCIONS. En totes les fitxes, el cost de les accions es concreten en imports aproximats per a facilitar el seu finançament.
- La programació econòmica temporal s'incorpora a l'apartat 11.1 PROGRAMACIO ECONÒMICA TEMPORAL i s'elimina l'annex 3-PROGRAMACIO ECONÒMICA TEMPORAL. S'actualitza la taula de programació incorporant els imports aproximats a invertir a cadascuna de les accions del pla.
- Els indicadors s'incorporen a l'apartat 11.3.1 INDICADORS DE SEGUIMENT i s'elimina l'annex 4-INDICADORS DE SEGUIMENT. S'especifica un valor inicial i un valor objectiu per a cada indicador.
- Al capítol 7 DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A L'ALCÚDIA s'han incorporat les oportunitats a cada àmbit de la diagnosi.
- Els aforaments automàtics i manuals realitzats en les interseccions més significatives es recullen a l'apartat 5.6.6 DEMANDA DE CIRCULACIÓ EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT al capítol 5. ANÀLISI DE LA MOBILITAT A L'ALCÚDIA.

Respecte a les accions

-Les accions 1.1.2 SENYALITZACIÓ DE LA XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA, 1.1.3 CONSTRUCCIÓ DE LA XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA, 1.1.4 MILLORA DE LES INTERSECCIONS DE LA XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA, 1.1.5 DOTACIÓ DE VERD URBÀ A LA XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA, 1.1.6 DOTACIÓ DE MOBILIARI A LA XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA i 1.1.7 ELIMINACIÓ DE PUNTS INSEGURS DE LA XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA s'agrupen en una mateixa acció: 1.1.2 CONSTRUCCIÓ DE LA XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA.

- A l'acció 1.1.4 REMODELACIÓ DE L'AVINGUDA ANTONIO ALMELA s'inclou secció tipus i planta de detall.

-Les accions 1.3.1 SENYALITZACIÓ DE L'ÀREA DE PRIORITAT DE VIANANTS DEL CASC ANTIC i 1.3.2 REURBANITZACIÓ DELS CARRERS DE L'ÀREA DE PRIORITAT DE VIANANTS DEL CASC ANTIC s'agrupen en una mateixa acció: 1.3.1 REURBANITZACIÓ DELS CARRERS DE L'ÀREA DE PRIORITAT DE VIANANTS DEL CASC ANTIC.

- A l'acció 1.3.1 REURBANITZACIÓ DELS CARRERS DE L'ÀREA DE PRIORITAT DE VIANANTS DEL CASC ANTIC s'incorpora plànol amb la proposta de carrers a executar plataforma única.

- A l'acció 1.3.2 REORDENACIÓ DEL TRÀNSIT s'incorpora descripció i exemple de porta d'accés.

- Les accions 1.4.1 AUGMENT DE LA SEGURETAT EN LES INTERSECCIONS AMB PASSOS DE VIANANTS i 1.4.2 ADAPTACIÓ DELS PASSOS DE VIANANTS A LA NORMATIVA EN MATÈRIA D'ACCESSIBILITAT s'agrupen en una mateixa acció: 1.4.1 ADAPTACIÓ DELS PASSOS DE VIANANTS A LA NORMATIVA EN MATÈRIA D'ACCESSIBILITAT.

- A l'acció 1.4.1 ADAPTACIÓ DELS PASSOS DE VIANANTS A LA NORMATIVA EN MATÈRIA D'ACCESSIBILITAT s'incorpora plànol amb els passos de vianants on s'hauria d'actuar.

-S'elimina l'acció 1.6.2 SOL·LICITUD D'ELIMINACIÓ DE PAS A NIVELL.

- S'incorporen plànols a les accions 1.3.2 REURBANITZACIÓ DELS CARRERS DE L'ÀREA DE PRIORITAT DE VIANANTS DEL CASC ANTIC, 1.4.1 AUGMENT DE LA SEGURETAT EN LES INTERSECCIONS AMB PASSOS DE VIANANTS, 3.2.3 ADEQUACIÓ DE L'ITINERARI DES DE MONTORTAL FINS LA PARADA DE METRO, 4.3.4 REVISIÓ DE LES PLACES PMR I ADAPTACIÓ A NORMATIVA D'ACCESSIBILITAT, 4.4.1 INCREMENT DE PLACES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA,

- Les accions 2.1.1 CREACIÓ DE L'ANEL·L CICLETA i 2.1.5 CONNEXIONS TERRITORIALS AMB BICICLETA s'agrupen en una mateixa acció: 2.1.1 CREACIÓ DE L'ANEL·L CICLETA I CONNEXIONS TERRITORIALS. S'incorpora a la descripció la necessitat

d'atendre amb el previst a la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana.

- S'elimina l'acció 3.1.2 ACTUALITZACIÓ DEL SERVEI D'AUTOBÚS AL PROJECTE CV-111, LA RIBERA ALTA-VALÈNCIA.

- S'elimina l'acció 3.1.3 SOL·LICITUD A LA GENERALITAT VALENCIANA PER A RECLAMAR LA MILLORA INFRAESTRUCTURAL DE LA LÍNIA 1 'BÉTERA – VILANOVA DE CASTELLÓ' DE METROVALENCIA FGV, PER A LA REDUCCIÓ DEL TEMPS DE TRAJECTE i l'acció 3.1.4 PLATAFORMA RESERVADA PER A TRANSPORT PÚBLIC EN LA CV-50, QUE OPTIMITZE EL TEMPS DE TRAJECTE PER CARRETERA.

- S'ha consultat a l'oficina tècnica de l'Ajuntament de l'Alcúdia i l'acció 4.1.1 IMPULSAR EL DESVIAMENT DE LA CV-50 PER FORA DEL NUCLI URBÀ queda condicionada a la aprovació per part de la Conselleria del projecte d'execució de la rotonda en la intersecció de la CV-50 i Ronda Europa. Actualment l'avantprojecte està pendent d'avaluació ambiental.

- L'acció 4.1.2 ESTUDI D'ORDENACIÓ DE TRÀNSIT s'ha modificat en l'acció 4.1.2 ESTABLIR CANVIS DE SENTITS DE CIRCULACIÓ, on es proposa la materialització del diagnòstic realitzat.

- S'elimina l'acció 4.2.3 ESTUDI DE REURBANITZACIÓ DE L'AVINGUDA GUADASSUAR perquè durant el període d'avaluació ambiental del PMUS s'ha executat el projecte de transformació de l'avinguda.

- Corregida la descripció de l'acció 4.3.1 REURBANITZACIÓ D.E CARRERS I INCORPORACIÓ DE NOVES PLACES D'APARCAMENT.

1.1.2 Indicadors de seguiment del Pla de Mobilitat

- Els indicadors s'incorporen a l'apartat 11.3.1 INDICADORS DE SEGUIMENT i s'especifica un valor inicial i un valor objectiu per a cada indicador.

1.1.3 Informe del Servei de Planificació

- A l'acció 2.1.1 CREACIÓ DE L'ANEL·L CICLISTA I CONNEXIONS TERRITORIALS s'indica que la senyalització dels recorreguts hauran de coordinar-se amb altres itineraris dels municipis veïns, i segons les recomanacions de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

- S'elimina l'acció 3.1.2 ACTUALITZACIÓ DEL SERVEI D'AUTOBÚS AL PROJECTE CV-111, LA RIBERA ALTA-VALÈNCIA d'acord amb l'Informe del Servei de Mobilitat.

- S'elimina l'acció 3.1.4 PLATAFORMA RESERVADA PER A TRANSPORT PÚBLIC EN LA CV-50, QUE OPTIMITZE EL TEMPS DE TRAJECTE PER CARRETERA per falta de viabilitat, ja que d'acord amb l'Informe del Servei de Mobilitat, la Generalitat no té previst en l'horitzó temporal que planteja el Pla de Mobilitat executar aquesta actuació.

- S'ha consultat a l'oficina tècnica de l'Ajuntament de l'Alcúdia i l'acció 4.1.1 IMPULSAR EL DESVIAMENT DE LA CV-50 PER FORA DEL NUCLI URBÀ queda condicionada a la aprovació per part de la Conselleria del projecte d'execució de la rotonda en la intersecció de la CV-50 i Ronda Europa. Actualment l'avantprojecte està pendent d'avaluació ambiental. Així s'indica en la fitxa de l'acció.

- L'acció 4.1.2 ESTUDI D'ORDENACIÓ DE TRÀNSIT s'ha modificat en l'acció 4.1.2 ESTABLIR CANVIS DE SENTITS DE CIRCULACIÓ, on es proposa la materialització del diagnòstic realitzat. S'indica en la descripció de l'acció que en el cas de que els canvis de sentits als carrers proposats afectaren al recorregut de l'autobús previst en el projecte del servei aprovat CV-111, la Ribera Alta-València, s'haurà de comunicar al Servei de Gestió de Transport de la Direcció General de Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible per a procedir a la reubicació de les parades o canvis en els recorreguts, si fora necessari.

1.1.4 Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana

- S'incorpora referència a l'Estudi de Planejament de la Xarxa d'Itineraris no Motoritzats de la Comunitat Valenciana i al Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial de la Xarxa d'Itineraris no Motoritzats de la Comunitat Valenciana a l'apartat 1.7.1 PLANS I ESTRATÈGIES del capítol 1.7 MARC ESTRATÈGIC I DE PLANIFICACIÓ. I s'integra en l'acció d'itineraris ciclistes 2.1.1 CREACIÓ DE L'ANEL·L CICLISTA I CONNEXIONS TERRITORIALS.

1.1.5 Informe del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge.

- S'ha afegit l'apartat 2.3. INFRAESTRUCTURA VERDA, el qual conté els subapartats 2.3.1. PAISATGES DE RELLEVÀNCIA REGIONAL i 2.3.2. INFRAESTRUCTURA VERDA URBANA.

- S'ha afegit el capítol 10. ACCIONS I INFRAESTRUCTURA VERDA, el qual conté els apartats 10.1. ESPAIS I RECORREGUTS, 10.2. MESURES i 10.3. QUALITAT DEL PAISATGE.

1.1.6 Informe del Servei de Gestió Territorial

- S'incorpora a l'apartat 1.6 MARC ESTRATÈGIC I DE PLANIFICACIÓ, referència a la cartografia d'inundabilitat del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre

Prevenió del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) i a la cartografia del Sistema Nacional de Cartografia de Zones Inundables (SNCZI).

- S'incorpora a les fitxes de les accions que puguen veure's afectades per la inundabilitat referència a l'article 21 de la normativa dels PATRICOVA. En concret a les accions 1.1.4 REMODELACIÓ DE L'AVINGUDA ANTONIO ALMELA, 2.1.1 CREACIÓ DE L'ANEL·L CICLESTA I CONNEXIONS TERRITORIALS, 2.1.2 CREACIÓ DE VIES CICLESTES ESTRATÈGIQUES PER A CONNEXIÓ AMB POLÍGONS INDUSTRIALS I EQUIPAMENTS, 6.1.1 CONNEXIÓ DES DEL NUCLI URBÀ AMB EL RIU MAGRE, 6.1.2 CONNEXIÓ DES DEL NUCLI URBÀ AMB CAMINS RURALS.

1.1.7 Informe de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

- S'incorpora a la descripció de l'acció 1.6.1 MILLORA DELS ACTUALS PASSOS A NIVELL les referències a la Llei 7/2018 de 26 de març, de Seguretat Ferroviària i al Pla Global de millora de les condicions de seguretat i d'accessibilitat dels passos a nivell i els passos entre andanes de la Xarxa de FGV a València, en concret al 'Pas a nivell ALD-5' i 'Estació l'Alcúdia'.

- S'elimina l'acció 1.6.2 SOL·LICITUD D'ELIMINACIÓ DE PAS A NIVELL, 3.1.3 SOL·LICITUD A LA GENERALITAT VALENCIANA PER A RECLAMAR LA MILLORA INFRAESTRUCTURAL DE LA LÍNIA 1 'BÉTERA – VILANOVA DE CASTELLÓ' DE METROVALENCIA FGV, PER A LA REDUCCIÓ DEL TEMPS DE TRAJECTE i 3.1.4 PLATAFORMA RESERVADA PER A TRANSPORT PÚBLIC EN LA CV-50, QUE OPTIMITZE EL TEMPS DE TRAJECTE PER CARRETERA.

1.1.8 Informe de la Séquia Reial del Xúquer

- L'acció 1.7.1 ADEQUACIÓ DE L'ENTORN DE LA SÉQUIA REIAL DEL XÚQUER PER A PASSEIG proposa un canvi de disseny dels carrers ja urbanitzats per a la millora de la mobilitat a peu, incorporant un espai ample per a passeig i trànsit de vianants, arbrat, mobiliari i enllumenat adequat, entre altres. Per tant, es considera adient mantenir aquesta acció del pla.

1.2 JUSTIFICACIÓ

Des de la generalització de l'ús del cotxe, als carrers de l'Alcúdia es camina, es pedaleja i es juga menys. El costum d'utilitzar aquest vehicle motoritzat per a gran part dels nostres desplaçaments quotidians, ha convertit els carrers en espais quasi exclusius per a la seua circulació i el seu estacionament.

Aquesta massiva ocupació del carrer i l'augment del trànsit motoritzat també ha provocat altres efectes en la qualitat de vida de la ciutadania. Aquests han estat: l'augment de la inseguretat viària, la pèrdua d'autonomia dels col·lectius

més vulnerables, la reducció de les relacions socials entre el veïnat i la pèrdua d'espai públic per a ús i gaudi de les persones, entre altres.

L'Ajuntament de l'Alcúdia es planteja que les pautes actuals de mobilitat en el municipi comporten conseqüències negatives a analitzar i tractar de corregir, com ara l'elevat ús del vehicle privat motoritzat per a gran part dels desplaçaments dins del nucli urbà, l'ús de la bicicleta quasi exclusivament per a activitats d'oci i el baix ús del transport públic, degut a falta de costum d'utilitzar aquests mitjans i per les deficiències dels serveis de transport públic. Aquestes posen en relleu la necessitat d'actuar immediatament per a pal·liar els seus efectes negatius i tractar d'assolir un nivell de desenvolupament sostenible desitjable. Per aquesta raó, l'Ajuntament de l'Alcúdia ha cregut convenient elaborar i implantar un Pla de Mobilitat que definisca una política transversal que asseure aquest equilibri entre les necessitats de mobilitat, accessibilitat i qualitat de l'espai públic.

Amb el Pla de Mobilitat, l'Ajuntament de l'Alcúdia vol revertir aquesta situació indesitjable i situar a les persones de nou en el centre de la planificació urbana.

1.3 EN QUÈ CONSISTEIX EL PLA DE MOBILITAT

El Pla de Mobilitat de l'Alcúdia és l'instrument de planificació on es defineixen les línies estratègiques que han de regir la mobilitat urbana i l'espai públic urbà en els propers anys. Aquest pla proposa un canvi de mobilitat per tal de recuperar els carrers per a les persones, fent-los més segurs i confortables per als vianants i els ciclistes, reduint la presència i l'ús del vehicle privat motoritzat i fomentant el transport col·lectiu. El transport privat a motor no només produeix contaminació ambiental i els conseqüents problemes de salut, sinó que també provoca alta accidentalitat i ocupació de l'espai públic, amb els perjudicis que sobre la ciutadania generen.

Aquest pla és el document on s'analitzen els aspectes que afecten la vida diària de les ciutadanes i dels ciutadans de l'Alcúdia pel que fa als seus desplaçaments quotidians, on es tracten d'identificar i explicar els principals problemes, reptes i possibilitats de millora, per tal de construir un futur favorable en la mobilitat de persones i mercaderies d'aquest municipi, que a més contribueixca a construir un espai públic més habitable, saludable i inclusiu.

El Pla de Mobilitat tindrà un enfocament integrat i una visió estratègica a curt, mitjà i llarg termini. El resultat pràctic d'aquest, ha de ser una bateria de línies d'actuació coordinades en un programa pressupostari i d'acció temporal, adoptat i aprovat pel ple de l'Ajuntament.

L'objectiu darrer d'aquest document estratègic és el de millorar la qualitat de vida i el benestar de les persones que habiten l'Alcúdia, tot garantint el dret que tothom té de moure's lliurement i de manera segura al nostre espai públic, independentment de l'edat, sexe, condició física i nivell socioeconòmic, i de manera indirecta

1.4 PRINCIPIS PER A LA SEUA ELABORACIÓ

L'elaboració d'aquest pla es construeix d'acord als següents principis que tenen incidència directa en la planificació i disseny de la ciutat o de l'espai habitat.

Sostenibilitat i resiliència

El desenvolupament sostenible, per definició, inclou sempre obligatòriament els tres àmbits econòmic, social i ambiental, i consisteix a proveir el millor possible avui sense posar en perill els recursos de demà, aplicat en el sentit més ampli i a tota mena de recursos: econòmics, materials, humans, socials i ambientals.

El planejament sostenible, proporciona eines per a que la ciutat tinga major resiliència, és a dir, que tinga la capacitat de prevenir, o en els casos que siga inevitable, minimitzar l'impacte de les situacions d'emergència excepcionals i recuperar-se tant aviat com siga possible.

Ecologia urbana

En contraposició a una planificació en la qual s'ha artificialitzat fortament el medi, reduint i homogeneïtzant la biodiversitat del territori. Aquest camp de l'ecologia estudia les interrelacions entre les persones que habiten el lloc i el medi ambient i busca un diàleg amb les dinàmiques ambientals, per a aconseguir un ecosistema urbà més ric i divers, amb major biodiversitat, i amb major disponibilitat de recursos naturals. La finalitat és la de millorar la qualitat ambiental i la qualitat de vida.

Espai públic inclusiu i perspectiva de gènere

Amb aquest plantejament se supera la segregació espacial i la diferència d'ús de la ciutat entre els diferents rols de gènere i es respon a les necessitats de la vida quotidiana de la diversitat de persones que habitem la ciutat; es tracta de pal·liar els desequilibris a l'hora de definir estratègies d'intervenció en les ciutats i cercar un repartiment més equitatiu de les inversions, que garantisquen un accés i gaudi de l'espai públic en igualtat de condicions per a tota la ciutadania.

Participació de la ciutadania

Qualsevol proposta que implique prendre decisions sobre intervenció en la ciutat i definició de polítiques públiques, ha de ser treballada amb la implicació de la ciutadania, perquè cada territori té les seues particularitats i les necessitats de les persones que l'habiten també és diferent. Llavors, a més de l'experiència tècnica, és fonamental l'experiència vital i quotidiana dels ciutadans i ciutadanes. A més, es crea l'oportunitat perquè la ciutadania faça un seguiment del treball i l'acció dels governants i dels assumptes públics. Les decisions guanyen legitimitat, representen un projecte públic i generen coneixement i respecte entre l'administració i la ciutadania.

1.5 PERSPECTIVA DE GÈNERE

El document del pla de mobilitat s'elabora atenent al disposat en l'annex XII de la Llei 1/2019, de 5 de febrer, de la Generalitat, de modificació de la LOTUP sobre Criteris i regles per a la planificació amb perspectiva de gènere. En concret seguint l'apartat 9.2 en el qual es determina que els plans de mobilitat han d'incorporar la perspectiva de gènere en la mobilitat per a tindre en compte totes les situacions de mobilitat reduïda, des de l'assistència de persones en situació de dependència a la facilitació de les persones amb diversitat funcional motriu, visual o sensorial, així com altres situacions de mobilitat temporalment reduïda: transport i cura de criatures, desplaçaments per a la cura de persones, transport d'equipatges o mercaderies, persones en situació de malaltia temporal, entre altres; i ho faran de manera transversal, en els àmbits urbans i en els interurbans.

Aplicar la mirada de gènere, la mirada oberta a la diversitat de persones que habitem la ciutat, significa reconèixer que hi ha diferències i que cal donar diversitat de respostes. Significa treballar per una mobilitat inclusiva, que tinga l'objectiu d'obtenir major qualitat de vida i major llibertat en l'ús de la ciutat.

La mirada transversal de gènere en els estudis dels patrons de mobilitat de les persones, reconeix que homes i dones tenim diferents comportaments a l'hora de realitzar desplaçaments diaris i que aquesta diferència s'ha de tenir en compte a l'hora de dissenyar polítiques d'implementació i gestió dels plans de mobilitat sostenible.

La mobilitat diferencial de les persones, atén a la diversitat i a la complexitat de desplaçaments, és a dir, aquells desplaçaments per a acudir al treball, i tots els altres que són igual d'importants i que requereix el manteniment de la vida.

Actualment hi ha un desequilibri en el planejament urbà i disseny de la ciutat que provoca desigualtats en la manera de viure de moltes persones que

s'allunyen del model estàndard per al qual han estat pensades. Un model per a un ciutadà tipus, que respon a un perfil molt concret, una persona amb mobilitat completa, amb opció a vehicle privat, que realitza desplaçaments al treball, però que no s'ocupa dels treballs quotidians de manteniment de la vida i de cures. Un ciutadà tipus que, en definitiva, només s'ajusta a un percentatge menut de la població. La resta de ciutadans i ciutadanes, quan més s'ajusten a eixe model millor els va, però segons s'allunyen per edat, sexe, condició física, dedicació o recursos econòmics, comencen a trobar traves i dificultats en una ciutat on les seues característiques i necessitats reals no han estat considerades (infància, adolescència, gent major, diversitat funcional, persones dependents per qualsevol motiu puntual o permanent, etc.).

Actualment hi ha un desequilibri en el planejament urbà i disseny de la ciutat que provoca desigualtats en la manera de viure de moltes persones que s'allunyen del model estàndard per al qual han estat pensades. Un model per a un ciutadà tipus, que respon a un perfil molt concret, una persona amb mobilitat completa, amb opció a vehicle privat, que realitza desplaçaments al treball, però que no s'ocupa dels treballs quotidians de manteniment de la vida i de cures. Un ciutadà tipus que, en definitiva, només s'ajusta a un percentatge menut de la població. La resta de ciutadans i ciutadanes, quan més s'ajusten a eixe model millor els va, però segons s'allunyen per edat, sexe, condició física, dedicació o recursos econòmics, comencen a trobar traves i dificultats en una ciutat on les seues característiques i necessitats reals no han estat considerades (infància, adolescència, gent major, diversitat funcional, persones dependents per qualsevol motiu puntual o permanent, etc.).

A l'actualitat, encara les responsabilitats de cures i manteniment de la vida continuen sent el motiu majoritari en la mobilitat de les dones, independentment de la seua situació (educativa, laboral, familiar o de residència). Moltes dones, han de compatibilitzar vida laboral, personal i familiar. A més d'acudir a estudiar o a un treball remunerat, han d'encarregar-se dels desplaçaments que comporten el manteniment de la vida, la qual cosa implica major complexitat en la seua mobilitat, i a més, majors càrregues que acaben implicant un augment de la bretxa de gènere.

Les dones fan més viatges i els fan per una varietat major de motius, a més, l'elecció modal del transport és també diversa. Tot i que sovint les estadístiques indiquen que el vehicle privat és utilitzat tant per homes com per dones, elles presenten un patró de mobilitat més sostenible, ja que en molts dels seus desplaçaments de proximitat van a peu, i en altres de major distància, fan ús del transport públic, en major proporció que els homes, els quals, independentment dels seus condicionants personals, socials i econòmics, opten en molta major mesura per mitjans privats.

La correcta planificació dels espais urbans, dels itineraris per a vianants, dels sistemes de transport, etc. és important per tal de garantir a les dones un accés a bens i serveis, en les mateixes condicions d'igualtat que els homes. El coneixement d'aquesta diversitat de patrons de mobilitat, és necessària per tal d'evitar barreres i desigualtats, per al conjunt de la societat.

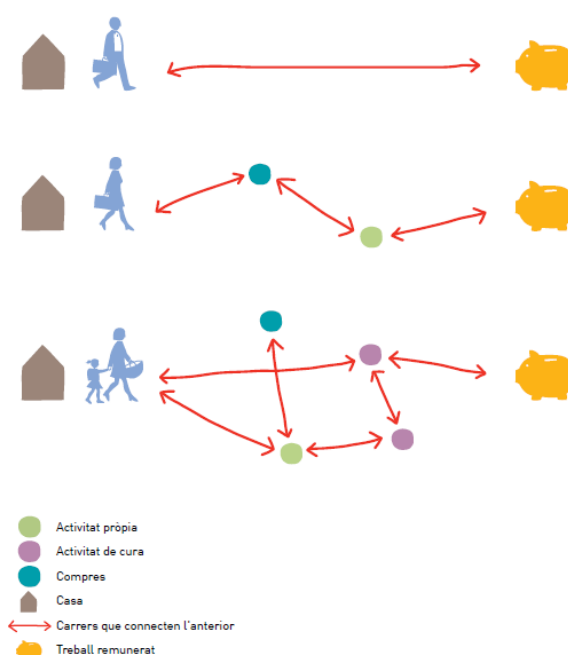


Figura. 1.1: Els espais de la vida quotidiana des de la perspectiva de gènere. Font: Col·lectiu Punt 6.

A continuació es recullen criteris des de la perspectiva de gènere per a implementar a les accions del Pla de Mobilitat.

Mobilitat quotidiana

Tractar amb igual importància als desplaçaments de treball i aquells necessaris per al manteniment de la vida. La majoria de desplaçaments quotidians es realitzen dins del nucli urbà, són desplaçaments on la mobilitat a peu és la protagonista, per tant abocarà en mesures centrades en la millora i adequació de l'espai públic destinat als itineraris per a vianants.

Proximitat

Analitzar distàncies dels espais d'ús quotidià (equipaments, àrees d'estada i jocs). La proximitat és necessària per a poder realitzar les activitats quotidianes de manera efectiva, i permetre així combinar les esferes personal-productiva-comunitària. Si els espais d'ús quotidià no estan pròxims, la vida quotidiana

esdevé complicada, perquè es complica el desplaçament. Necessitem proximitat per a anar a peu, que és la mobilitat més democràtica o inclusiva (a peu o amb suports a la diversitat funcional).

Diversitat d'opcions

Evidenciar que la majoria de la població no té opció a disposar i utilitzar vehicle privat motoritzat, i per tant és necessària una adequada planificació de mitjans públics, i xarxa de bici. Amb la prioritat que actualment se li dona al transport amb vehicle privat, com si disposar de cotxe fóra d'allò més natural, la possibilitat de desplaçar-se dia a dia, pot esdevenir un assumpte d'exclusió social.

Autonomia

Les persones gaudim d'autonomia quan ens sentim segures (seguretat cap a trànsit, cap a agressions, cap a altres de qui en tenim cura) i quan tenim les condicions d'accessibilitat adequades. La percepció de seguretat a l'espai públic és condició indispensable per tal de garantir la igualtat d'accés a aquest per a tota la ciutadania.

Participació i experiència vital

La diagnosi del Pla de Mobilitat ha de ser participada, perquè cada ciutat, cada territori té les seues particularitats i les necessitats de les persones que l'habituen també és diferent. No es pot projectar amb estàndards ni patrons homogenis, sinó que cal donar respostes a la diversitat de perfils i d'una complexitat que contemple eixa diversitat. La diagnosi ha de ser participada perquè a més de l'experiència tècnica, és fonamental l'experiència vital de les persones que es mouen per eixe territori.

1.6 METODOLOGIA PER A LA SEUA ELABORACIÓ

L'elaboració d'aquest Pla de Mobilitat es planteja com un procés en el qual creuar la informació quantitativa i qualitativa recollida des de l'anàlisi tècnic i des de la participació pública, en relació a diferents temes o aspectes de la mobilitat i de l'espai públic urbà del municipi de l'Alcúdia. Un procés pausat, que necessita de la participació de la ciutadania, de l'equip de govern, dels tècnics municipals, de la xarxa associativa i de la resta de sectors relacionats per tal de recollir les diferents visions i percepcions sobre la situació actual de la mobilitat al municipi. Per la qual cosa els treballs tècnics per a l'elaboració del Pla van acompanyats d'un procés de consulta i participació dels agents implicats i de la ciutadania interessada.

Les fites principals d'aquest procés han estat:

- **Definició de les fases de treball i de la participació continua.** Es realitzen reunions inicials, amb la intenció de definir les diferents fases de treball i l'organització de la participació pública, i de facilitar el coneixement entre totes les parts implicades i el posterior intercanvi d'informació i seguiment.
- **Pre-anàlisi de la situació actual de la mobilitat.** Es realitzen també reunions i consultes a les diferents àrees de l'ajuntament implicades i s'ha analitzat el document de referència previ de l'any 2005 L'Alcúdia: cap a una mobilitat sostenible.
- **Establiment del Grup de Treball.** En paral·lel al treball tècnic es crea un Grup de Treball on implicar la ciutadania en la construcció del projecte, amb la seua participació en totes les fases.
- **Disseny de l'estratègia de comunicació.** Es defineixen i es calendaritzen les diferents accions de comunicació, informació i sensibilització que acompanyen a tot el procés.
- **Presentació pública de l'inici de la redacció del Pla de Mobilitat.** Es convoca una sessió pública oberta a tota la ciutadania on es fa una explicació dels motius que aboquen a la realització del Pla i els objectius que l'Ajuntament es planteja assolir amb aquest
- **Realització de Qüestionari en línia.** Es dissenya un qüestionari que pot emplenar-se en línia que serveix per a proporcionar informació sobre pautes de desplaçament de la població, i caracteritzar la demanda de la mobilitat.
- **Recollida d'informació mitjançant consultes.** Es realitzen consultes de dades existents a les diferents administracions implicades i operadors de transport públic, entre altres.
- **Recollida d'informació mitjançant treball de camp.** En funció de les necessitats concretes i de les dades ja existents, s'obtenen altres dades a partir del treball de camp per tal de garantir la disponibilitat suficient d'aquestes per a cobrir tota la complexitat de cada àmbit de treball.
- **Anàlisi de la mobilitat.** S'interpreten els resultats dels qüestionaris i de la informació de les diferents fonts, anàlisi territorial i socioeconòmica, anàlisi prèvia de la mobilitat per àmbits de treball, i es confeccionen plànols.

- **Diagnosi de la mobilitat.** Es realitza una diagnosi tècnica i participada, es defineixen les problemàtiques i potencialitats, es marquen uns objectius de caràcter específic a assolir en un escenari futur on es desenvolupe el Pla de Mobilitat i es concreten els indicadors que avaluen aquests objectius i s'empraran per a la selecció de mesures i per al seu seguiment.
- **Definició de propostes participades i elaboració del pla d'accions.** Es debaten amb el grup de treball i les àrees de l'ajuntament implicades les mesures proposades, les responsabilitats i els recursos necessaris i es determinen, d'una manera participada, les ferramentes de supervisió i d'avaluació adequades.

1.7 MARC ESTRATÈGIC I DE PLANIFICACIÓ

1.7.1 Plans i estratègies

Planejament i projectes territorials

Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre Prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana.

El Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundació en la Comunitat Valenciana (d'ara endavant, PATRICOVA), aprovat en el Decret 201/2015 de 29 d'octubre del Consell, publicat en el DOGV nº7.649 de data 3 de novembre de 2015 és un Pla d'Acció Territorial dels regulats en la Llei 5/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, de la Comunitat Valenciana. Es troba en vigor en tot l'àmbit de la Comunitat Valenciana i té per objecte establir la millora del coneixement i avaluació dels riscos associats a les inundacions.

Segons la cartografia d'inundabilitat que defineix el PATRICOVA, el municipi de l'Alcúdia es troba afectat per diversos nivells de perillositat d'inundació.

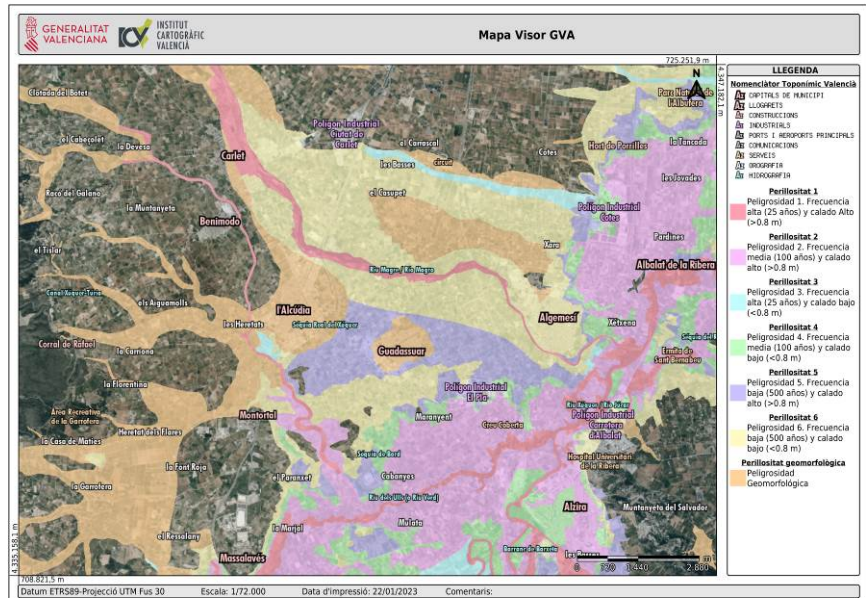


Figura 1.2. Perillositat d'inundació en l'àmbit del pla. Font: PATRICOVA Visor GVA.

La cartografia del Sistema Nacional de Cartografia de Zones Inundables (d'ara endavant, SNCZI) també defineix cartografia sobre el mateix àmbit que el PATRICOVA, prevalent la cartografia del SNCZI enfront de la del PATRICOVA, per estar desenvolupada a major escala, en aplicació de l'article 10.3 de la normativa del PATRICOVA.

D'acord amb el SNCZI part de l'àmbit objecte del pla de mobilitat, es troba afectat per diferents períodes de retorn com són 10,50,100 i 500 anys.

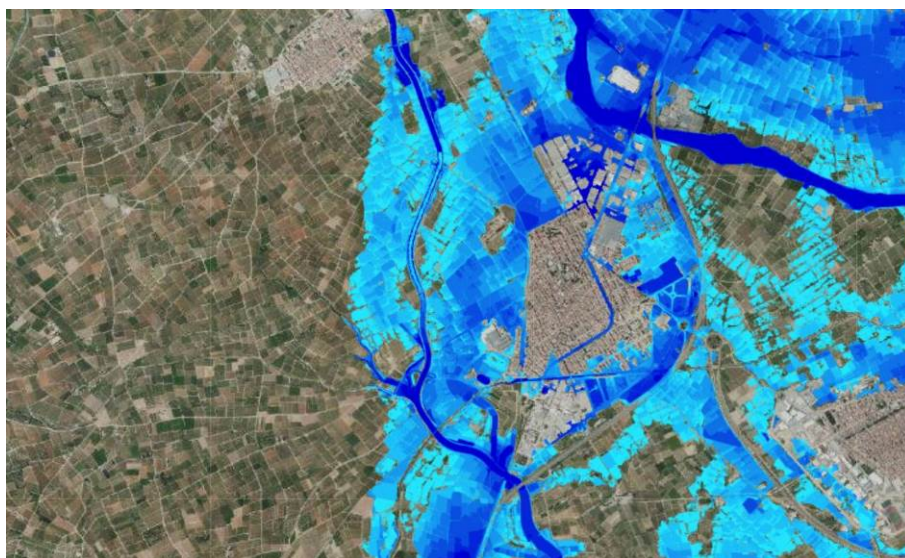


Figura 1.3. Perillositat d'inundació en l'àmbit del pla. Font: Visor SNCZI.

Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana_2011

L'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), pel que fa a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer, en matèria d'infraestructures de comunicació, energètiques i hídriques, estableix com altament prioritari compensar l'excessiu pes que tenen les comunicacions nord-sud, perquè, encara que són adequades per a la vertebració externa de l'àrea funcional, són poc operatives per a la cohesió interna d'aquestes comarques. Conclou que cal configurar una xarxa comarcal que afavorisca les relacions entre els municipis, especialment amb aquells que tinguen la condició de prestataris de bens i serveis de caràcter supramunicipal.

Entre les propostes d'infraestructures de vertebració per a millorar la connectivitat global de l'àrea funcional hi ha actuacions que afecten directament al municipi de l'Alcúdia:

- Culminació de la CV-50. (Aquesta comunica l'Alcúdia al nord amb Benimodo i Carlet i al sud amb Alzira)

Entre les propostes per a millorar la mobilitat sostenible d'aquesta àrea funcional, s'hi troben dues actuacions d'escala comarcal que inclouen a l'Alcúdia:

- Hubs de mobilitat en Alzira, Sueca-Cullera, Carlet-l'Alcúdia
- Xarxa ciclista de la Ribera

Una de les actuacions representatives d'aquesta estratègia, en relació a l'objecte d'estudi, fa referència a un esquema de mobilitat sostenible per a la

Ribera: el disseny i posada en marxa d'un sistema de transport públic, amb modes diferenciats en funció de les necessitats específiques, que vertebrarà eficaçment els tres grans nodes urbans de l'àrea: Carlet-Benimodo-L'Alcúdia, Alzira-Algemesí-Carcaixent i Sueca-Cullera, perquè estiguen connectats entre sí, per a millorar l'accés a la població als grans equipaments socials de caràcter supramunicipal i per a potenciar les relacions entre pobles de l'interior i l'espai litoral.

Aquest planteja aprofitar les infraestructures previstes per a l'extensió de l'àrea metropolitana de València de forma que, mitjançant alguns ajustaments i acotats increments dels traçats, es pugui establir una xarxa comarcal que satisfaga les demandes de mobilitat interna dels ciutadans i ciutadanes de La Ribera.

En concret per a la CV-50, planteja una plataforma reservada per a transport públic.

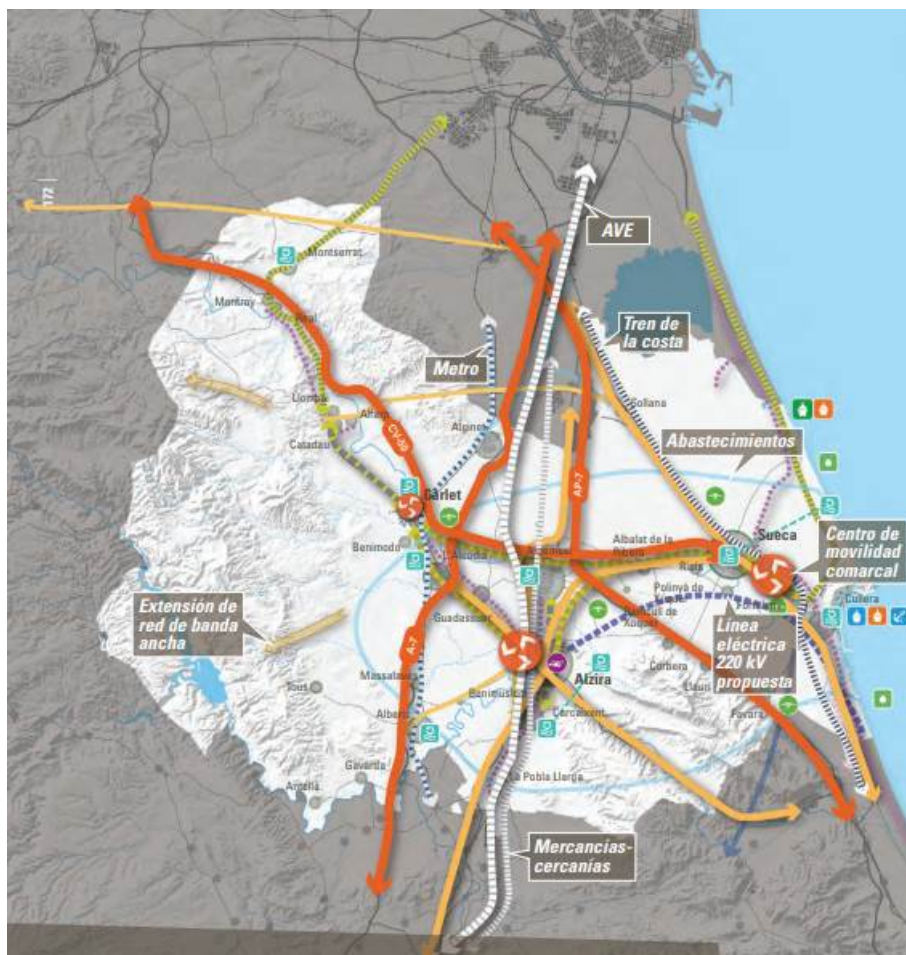


Figura 1.4. Propostes estratègiques per a les infraestructures de comunicació, energètiques i hídriques. La Ribera del Xúquer. Font: Estratègia territorial de la Comunitat Valenciana

Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana

A l'abril de 2017, la Generalitat Valenciana va posar en marxa els treballs del Estudi de Planejament de la Xarxa d'Itineraris no Motoritzats de la Comunitat Valenciana (d'ara endavant, XINM) que va finalitzar en 2019.

L'objectiu fonamental d'aquest Estudi de Planejament va ser poder comptar amb la definició d'una xarxa d'itineraris que fomentara l'ús de les maneres de transport no motoritzats en el territori valencià, de manera que es localitzaren els colls de botella i itineraris prioritaris per a poder desenvolupar-los de manera ràpida, però emmarcada en la planificació.

D'acord amb els plànols de proposta de l'estudi a l'Alcúdia es localitza la ciclo ruta CR-50 Guadassuar - P.I. El Pla - Travessia L'Alcúdia. La recent transformació de l'Avinguda Guadassuar ha executat un tram d'aquesta ciclo ruta.

El Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana, serà el document de planificació que continga les directrius i actuacions en matèria de vies ciclistes que es desenvolupen a la Comunitat Valenciana tant la Generalitat Valenciana com la resta de les administracions, interrelacionat amb altres aspectes d'ordenació del territori.

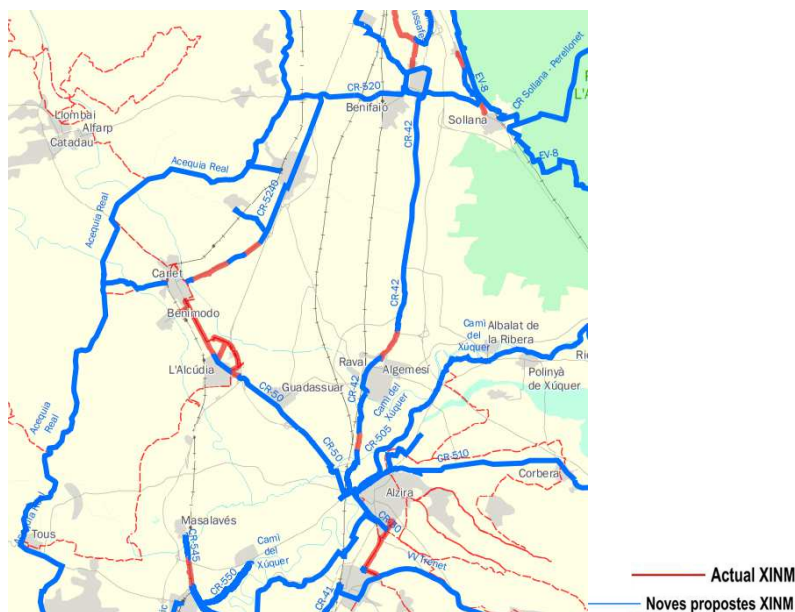


Figura 1.5. Extracte plànol de proposta de l'estudi de planejament a incorporar a XINM. Font: Estudi de Planejament XINM.

Projecte variant de la carretera cv-50 tram l'Alcúdia-Llombai_2006

A febrer de 2006 es redacta el projecte bàsic d'aquesta actuació de la Conselleria d'Infraestructures i Transport. El projecte consisteix en la transformació d'un tram de la carretera CV-50 en una autovia d'aproximadament 13 quilòmetres de llargària. Concretament aquest tram es situa entre les localitats de l'Alcúdia i Llombai.

L'inici de l'actuació se situa en el punt quilomètric 3+819 on es troba l'enllaç amb l'autovia A-7 i des d'on està previst connectar la CV-50 amb la N-332 a l'altura de Sueca.

A continuació, el traçat continua fins el polígon industrial de Carlet on se situa l'enllaç amb la carretera CV-524. A través d'aquesta carretera s'accedeix a aquest municipi i també a València des de l'autovia A-7.

El traçat de la variant continua en direcció nord-oest travessant a diferents nivells la línia de ferrocarril de València a Villanueva de Castelló i el canal Xúquer-Túria. Seguidament, l'autovia projectada creua la carretera CV-520 i es connecta cap a l'oest amb les poblacions de Alfarp i Catadau, i cap a l'est amb Benifaió i Almussafes. Tot seguit, el traçat creua el riu Magre mitjançant un viaducte al nord de la població de Llombai.

Finalment, el traçat s'adapta al nou corredor de la carretera CV-50 entre Llombai i Torís on connecta amb la CV-50.

En el moment d'aprovació del projecte la variant entre Llombai i Torís es troba en fase de redacció.

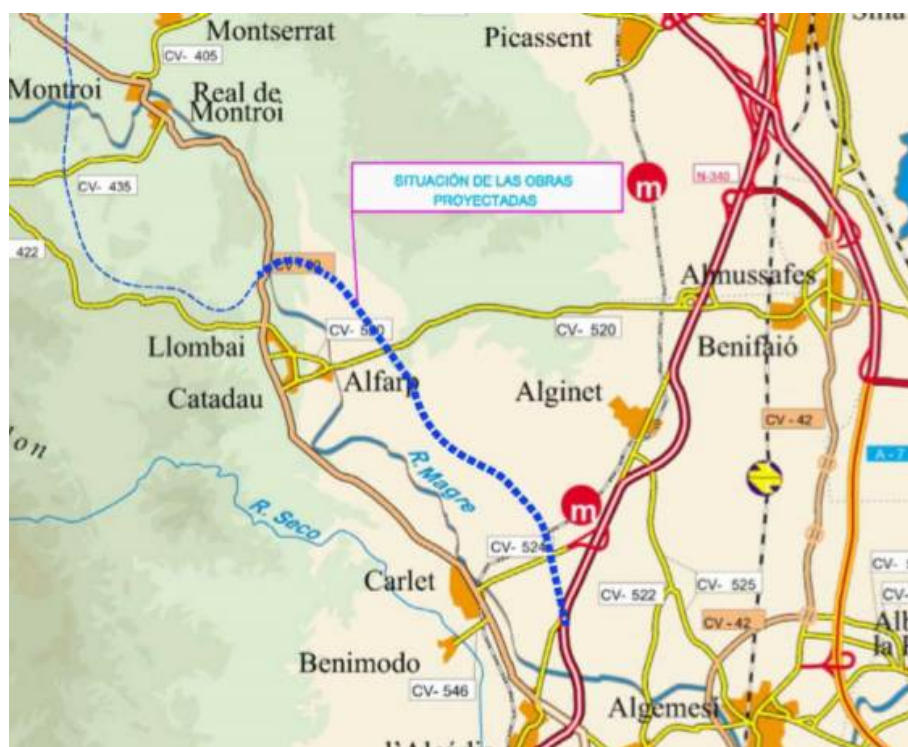


Figura 1.6. Projecte variant de la carretera cv-50 tram l'Alcúdia-Llombai.
Font: Generalitat Valenciana

Projecte de servei públic de transport de viatgers per carretera: CV-111, La Ribera Alta-València_2018

El projecte de servei públic de transport de viatgers per carretera: CV-111, La Ribera Alta-València, de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, està basat en un nou model concessional que busca afavorir la racionalització i modernització dels serveis públics de transport de la seua titularitat.

El projecte descriu les directrius de planificació utilitzades per a la definició d'un nou mapa concessional del transport públic a la província de València, que s'organitza estructural i operativament, mitjançant unes àrees funcionals i territorials de prestació, entre les qual s'hi troba l'Àrea funcional de La Ribera, de la qual forma part l'Alcúdia.

Aquesta proposta afecta a dues línies d'autobús existents: la línia 1 Alberic-València i la línia 3 Llombai-Alzira-Hospital.

Pel que fa a la primera, línia 1 Alberic-València, s'augmenta el nombre d'expedicions actuals, que a data d'1 de juny de 2018, és d'1 expedició d'anada i 1 de tornada. La nova proposta augmenta a 5 expedicions d'anada i 5 de tornada en dies feiners.

Tanmateix no es contempla cap servei en cap de setmana. Aquesta mancança de transport en dissabte i diumenge motiva la presentació d'al·legacions per part de l'Ajuntament de l'Alcúdia. A les al·legacions també es posa en evidència la manca de connexió estratègica en destinacions més centríques de la ciutat o amb possibilitat d'intercanvi modal amb altres serveis de transport dins la ciutat com el metro (connexió que sí tenien les antigues parades). A més es demana que s'especifique quin serà el servei durant els mesos d'estiu. L'Ajuntament en el moment d'elaboració d'aquest document encara no ha rebut resposta.

Pel que fa a la segona, la línia 3 Llombai-Alzira-Hospital, al projecte es planteja una modificació substancial del servei actual. D'una banda, desapareix el servei que comunica exclusivament l'Alcúdia amb l'Hospital, i el servei que s'ofereix cobreix més municipis de la comarca.

En aquest sentit, augmenten les possibilitats de comunicació comarcal amb municipis veïns.

Però d'altra banda, es redueix una expedició de connexió actual amb l'Hospital (passa de 8 a 7 expedicions), i el nombre de parades es redueix de 6 a 2, de manera que la distribució de parades en el nucli urbà deixa de cobrir tota l'àrea urbana.

A data de redacció d'aquest del Pla de Mobilitat, l'esmentat projecte es troba en període d'exposició pública i a l'espera de rebre resposta a les al·legacions presentades per l'Ajuntament de l'Alcúdia.

Projecte constructiu de desenvolupament del pla global de millora de les condicions de seguretat i d'accessibilitat dels passos a nivell i els passos entre andanes de la xarxa de FGV a València_2019

L'objecte del projecte constructiu de desenvolupament del pla global de millora de les condicions de seguretat i d'accessibilitat dels passos a nivell i els passos entre andanes de la xarxa de FGV a València, és millorar les condicions de seguretat i accessibilitat del pas a nivell ALD-5 al carrer de la Muntanya i dels passos entre andanes de l'Estació de l'Alcúdia. L'actuació ha estat consensuada per Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana i l'Ajuntament de l'Alcúdia.

El projecte defineix la instal·lació d'un pas de vianants en sentit perpendicular a les vies i el condicionament de voreres per al desembarcament per als vianants. El pas serà de tipus classe IV, per la qual cosa s'instal·laran senyals lluminoses i acústiques.

A l'Estació de l'Alcúdia està previst eliminar els dos passos existents i executar dos ascensors amb tres desembarcaments (andana, carrer, i pas) en l'andana direcció Vilanova de Castelló. A més, es projecta una rampa des del carrer Mestre Serrano per a l'accés a l'andana dels trens direcció Vilanova de Castelló.

En l'actualitat aquesta actuació està en fase de projecte.

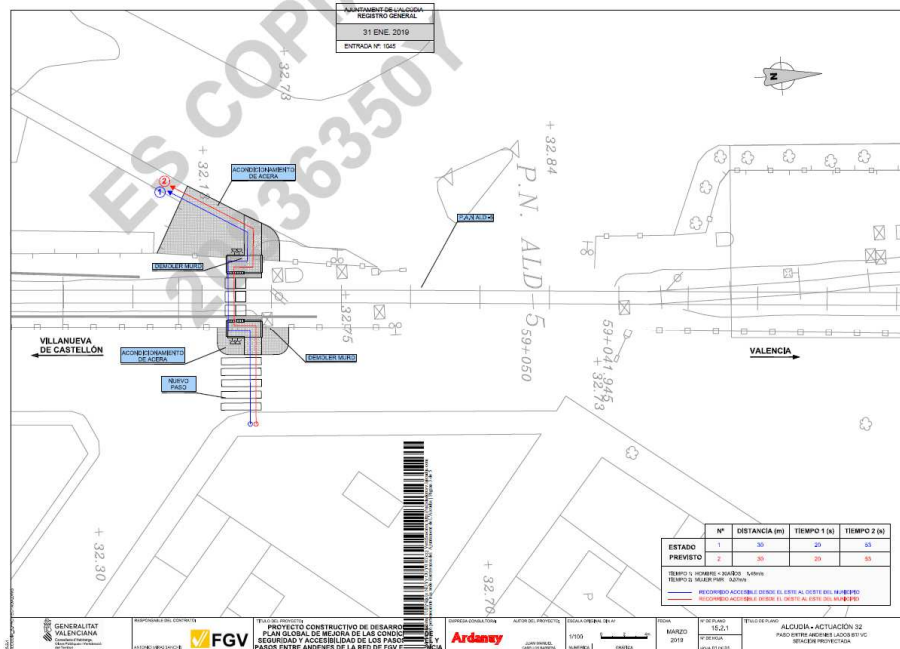


Figura 1.7. Projecte constructiu de desenvolupament del pla global de millora de les condicions de seguretat i d'accessibilitat dels passos a nivell i els passos entre andanes de la xarxa de FGV a València Font: Ajuntament de l'Alcúdia

Planejament urbanístic

Pla General d'Ordenació Urbana de l'Alcúdia_ Revisió 2002

En relació al creixement del nucli urbà el Pla General d'Ordenació Urbana de l'Alcúdia (PGOU), planteja que hi ha una tendència de creixement lleuger de la població, i preveu una superfície de sòl urbanitzable de 1.495.700m². Aquesta superfície suposaria quasi duplicar la superfície de sol urbà en eixe moment, que era de 1.797.430 m².

En relació a les noves àrees de sòl urbanitzable el PGOU preveu:

- Una gran àrea residencial de baixa densitat, habitatge adossat i habitatge aïllat, entre l'Avinguda Guadassuar i l'Autovia A-7. Situa equipaments i espais verds en la zona més allunyada de l'actual trama urbana, pegats a l'autovia.
- Una franja de residencial al nord, entre la infraestructura de ferrocarril (metro) i la cv-50 que comunica amb el municipi de Carlet. De nou ubica la reserva per a dotacional esportiu i educatiu, a l'extrem més allunyat

del nucli urbà actual. A l'altre costat de la cv-50, preveu una franja de terciari.

- Altra zona de creixement al sud, més enllà de l'avinguda Antonio Almela i que s'aproxima a l'autovia A-7. És la zona que més creixement ha experimentat en els darrers anys. De l'espai previst urbanitzable ja s'ha construït una gran part que queda acotada entre l'avinguda Polígon 17 i l'avinguda Salvador Allende, el límit que configura a séquia Reial del Xúquer.

En relació amb la distribució d'equipaments i serveis, s'observa:

- Poca dotació en el casc històric.
- La major part d'equipaments existents s'ubiquen en Ampliació de casc: Ajuntament, mercat, Casa cultura, CEIP Batallar, i en Eixample: Casa de la Música, IES Els Évols, CEIP Les Comes, Centre de Salut
- Altres equipament se situen en la perifèria: CEIP Heretats, poliesportiu i Àgora Jove
- El PGOU preveu altres dotacionals i espais verds en les àrees de nou creixement:
 - A la àrea de sòl urbanitzable situada a l'est del nucli urbà, preveu espais per a serveis urbans i reserva escolar en ubicacions més centrades de la nova ordenació, però la majoria d'espais verds i el dotacional recreatiu i esportiu, els situa pegats a l'Autovia A-7.
 - L'àrea de sòl urbanitzable situada al sud, preveu reserva escolar en un espai envoltat de sòl residencial, però situa l'equipament assistencial a la perifèria, pegat a les infraestructures viàries.
 - El sòl urbanitzable a la zona nord, incorpora espai per a dotacional esportiu i educatiu.
- No preveu cap creixement, ni previsió d'incorporar espais per a dotacional al nucli pedani de Montortal

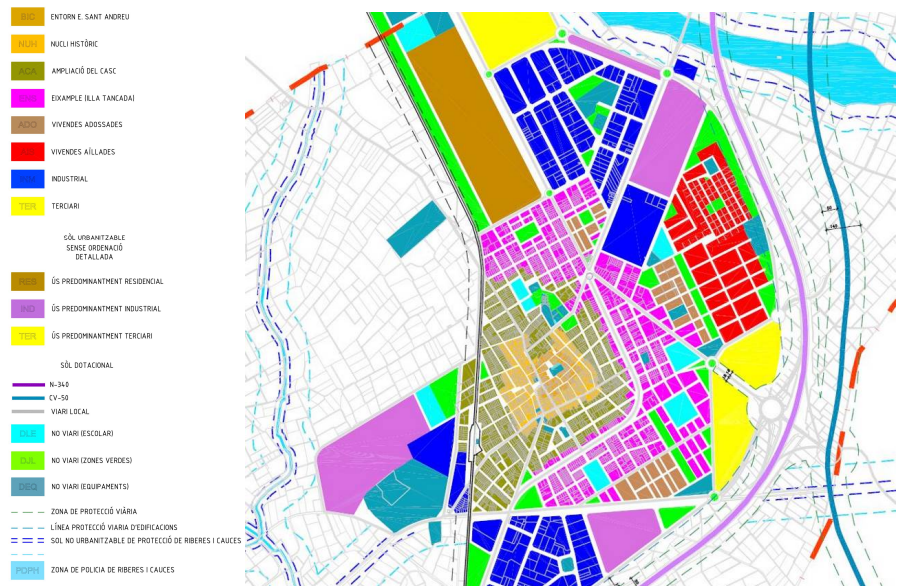


Figura 1.8. Zones d'ordenació urbanística.
 Font: Pla General d'Ordenació Urbana de l'Alcúdia (any 2002)

En relació a la distribució del trànsit, a la Memòria Justificativa es diu que el projecte per a la reordenació del trànsit realitzat per la Policia Local de l'Alcúdia l'any 1997, amb enginyers especialistes de l'Institut Valencià de Seguretat Pública, va donar pautes per a la nova reordenació i regulació semafòrica i va establir el criteri majoritari de fer els carrers d'un únic sentit de circulació. Aquest criteri s'ha aplicat en part dels carrers, però no en tots on era possible.

Planejament municipal de la mobilitat

Estudi 'L'Alcúdia: cap a una mobilitat sostenible' _2005

L'any 2005 l'Ajuntament impulsa l'elaboració d'un estudi de diagnòstic de la mobilitat al municipi anomenat: L'Alcúdia: cap a una mobilitat sostenible. L'objectiu d'aquest va ser realitzar una revisió del sistema de mobilitat que hi havia al municipi, explicar les seues tendències relacionades amb els usos del territori i amb el planejament urbanístic, i identificar el seu grau de compatibilitat amb els criteris de la sostenibilitat.

Aquest document contempla algunes guies i línies d'actuació per al disseny i realització de projectes urbanístics futurs:

- Mesures per a la reducció de l'impacte de les vies de pas, la protecció dels desplaçaments de vianants, la moderació del trànsit i la millora de la seguretat vial

- Criteris de disseny per a la reconversió de l'espai públic: tipologia de carrers i places, mobiliari urbà, senyalització, paviments i vegetació
- Criteris per a la integració d'usos del sòl i la mobilitat. Requisits per a ubicar noves activitats
- Criteris i propostes per a la creació d'àrees de qualitat ambiental, lliures de cotxes
- Propostes d'eixos de transport no motoritzat
- Solucions a l'aparcament en àrees residencials
- Mesures progressives d'atenuació d'impactes
- Programa d'actuacions a curt termini
- Programa d'actuacions a llarg termini
- Adequació de les ordenances municipals als nous objectius de les polítiques de mobilitat
- Actuacions per a l'educació ambiental i cívica (en relació amb la mobilitat), i possibilitar la participació ciutadana en la definició de les actuacions municipals.
- Línies de finançaments per als projectes de millora urbana i de mobilitat sostenible.

Finalment, elabora propostes per a algunes àrees o problemàtiques especialment conflictives, que són:

- La protecció del casc històric i la seua delimitació
- Un nou esquema de gestió del trànsit
- Uns nous criteris de disseny de les vies públiques
- L'ordenació de l'aparcament
- Unes guies per a la promoció de l'ús de la bicicleta
- Un programa d'actuacions urgents: millora dels accessos a les escoles, de l'accés al Centre de salut, a l'Escola de música i a l'Institut.

Aquestes propostes han estat escassament desenvolupades. Pel que fa a la protecció del casc històric han estat reurbanitzats els carrers Major, San Joan Baptiste Osca, Sant Francesc, Sant Antoni, Plaça del País Valencià, Plaça del Peregrí Monteagut i alguns trams de carrers transversals. Aquesta intervenció de vianalització de carrers al casc antic com d'un tram de l'Avinguda Ausiàs March ha inclòs actuacions en relació a la gestió del trànsit.

De les propostes considerades dins del programa d'actuacions urgents, han estat dutes a terme les millores dels accessos al CEIP Les Comes, CEIP Batallar, IES Els Évols i Escola de Música.

Altres estudis i projectes municipals

Estudi 'Anell ciclista' _ 2017

En agost de 2017, des de l'Ajuntament s'elabora un estudi previ d'Anell ciclista. Aquest estudi proposa completar la infraestructura ciclista existent en forma d'anell amb la construcció de 1,1 km de carril bici per la vorera, 1,85 km de carril bici per la calçada i 0,95 km de carril bici al llarg de la CV-50, a més d'una proposta d'ampliació amb 3 km de vies ciclistes que se sumen als de l'anell ciclista. Els encreuaments es resolen principalment en vorera. L'estudi inclou una estimació del preu de la construcció d'aquestes vies ciclistes i de les seues connexions.

En l'actualitat l'anell ciclista es troba en fase d'elaboració del projecte executiu.

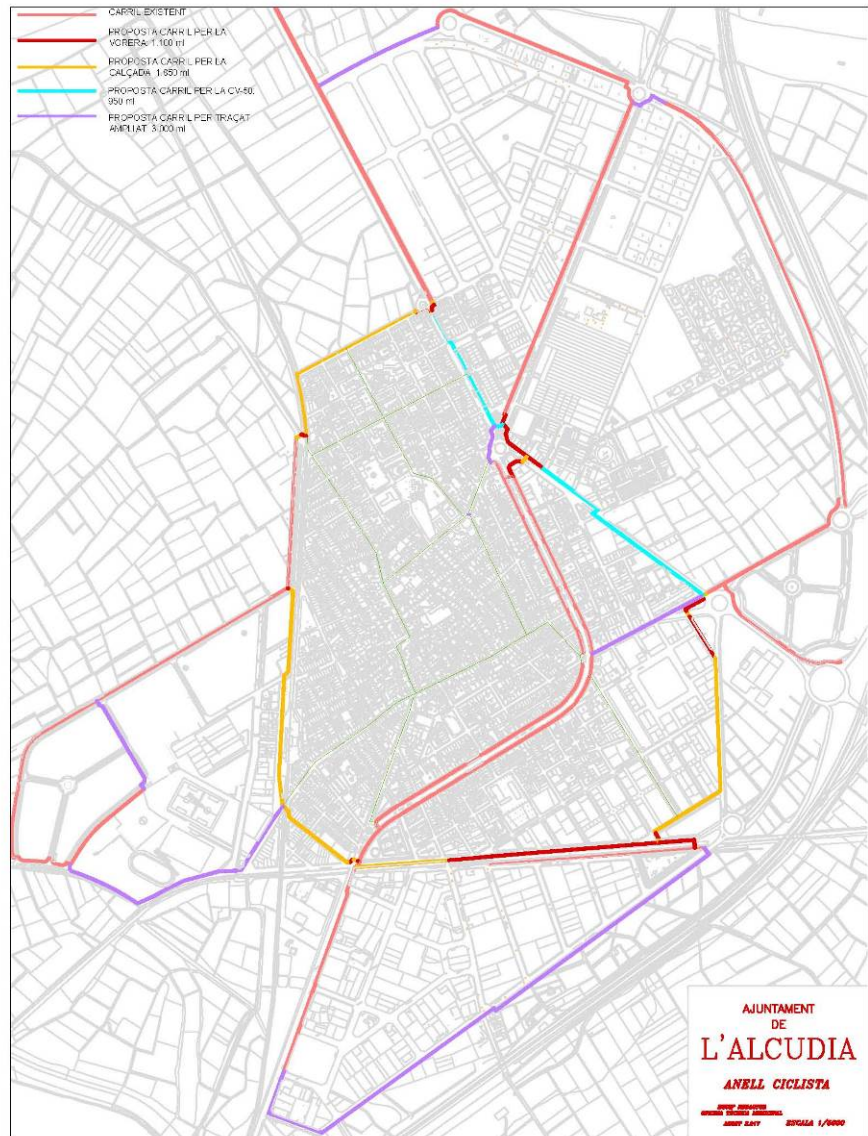


Figura 1.9. Estudi Anell ciclista. Font: Ajuntament de l'Alcúdia

Projecte 'Pavimentació d'un tram de l'avinguda Salvador Allende junt a la sèquia reial amb la inclusió d'un carril bici'_2018

En agost de 2018, l'Ajuntament de l'Alcúdia rep el projecte bàsic i executiu de pavimentació d'un tram de l'avinguda Salvador Allende junt a la sèquia reial amb la inclusió d'un carril bici. Aquest projecte inclou la construcció d'un carril bici bidireccional en vorera al carrer Pablo Iglesias Posse, des del camí vell d'Alzira, i

l'Avinguda Salvador Allende i que desemboca en el carrer Argenters. Les interseccions no estan resoltes.

En l'actualitat aquest projecte es troba en construcció.

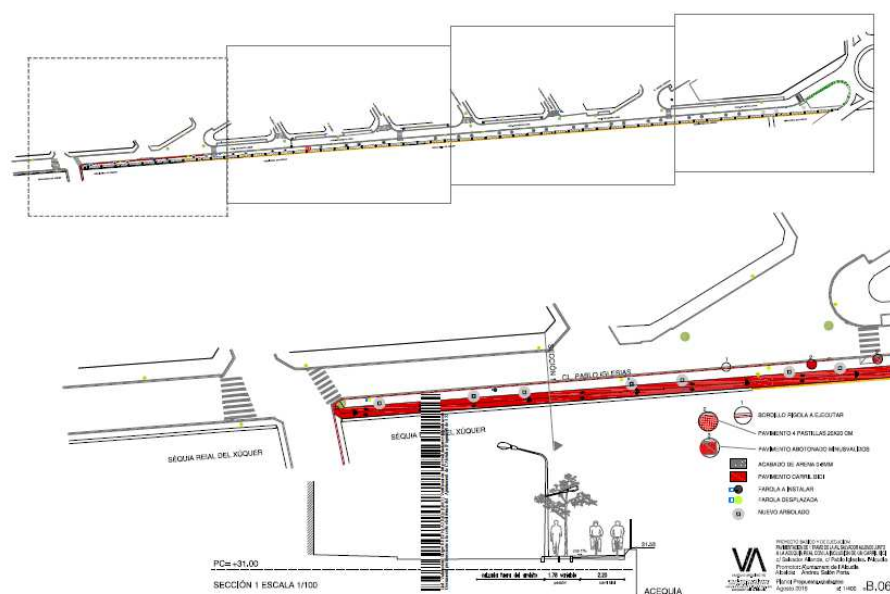


Figura 1.10. Projecte pavimentació d'un tram de l'avinguda Salvador Allende junt a la sèquia reial amb la inclusió d'un carril bici. Font: Ajuntament de l'Alcúdia

Projecte 'Peatonalización y reurbanización de las calles Sant Cristòfol, Sant Pere, Patrici Boronat, Sant Andreu, l'Església, General Albert y Plaza Dr. Angel Nogales' _2018

En desembre de 2018, l'Ajuntament de l'Alcúdia adjudica el servei de redacció de projecte, estudi bàsic de seguretat i salut, direcció d'obra i coordinació de seguretat i salut.

L'Ajuntament de l'Alcúdia promou aquesta actuació perquè la conversió en zona de vianants dels carrers del centre històric va ser una de les propostes més votades pels veïns i veïnes en el procés 'L'Alcúdia decideix' dels pressupostos participatius de l'any 2018.

L'elaboració i execució del projecte s'emmarquen en el Pla de Serveis i Obres Municipals (SOM) per al bienni 2018-2019 de la Diputació Provincial de València.

L'àmbit de l'actuació comprén els carrers Sant Cristòfol, Sant Pere, Patrici Boronat, Sant Andreu, l'Església, General Albert i plaça Dr. Àngel Nogales en el

nucli històric del municipi. La superfície de l'actuació és d'aproximadament 2.724,24 m².

El projecte proposa la transformació de la secció dels carrers Patrici Boronat, Sant Andreu, l'Església i la plaça Dr. Àngel Nogales a plataforma única, i també la renovació i adequació a les noves exigències de la xarxa unitària d'evacuació i la xarxa d'aigua potable. Els carrers Sant Cristòfol, Sant Pere i General Albert mantenen la seua secció actual i no es reurbanitzen.

En l'actualitat l'oficina tècnica de l'Ajuntament de l'Alcúdia està preparant la documentació per a la licitació del contracte d'obres del projecte.

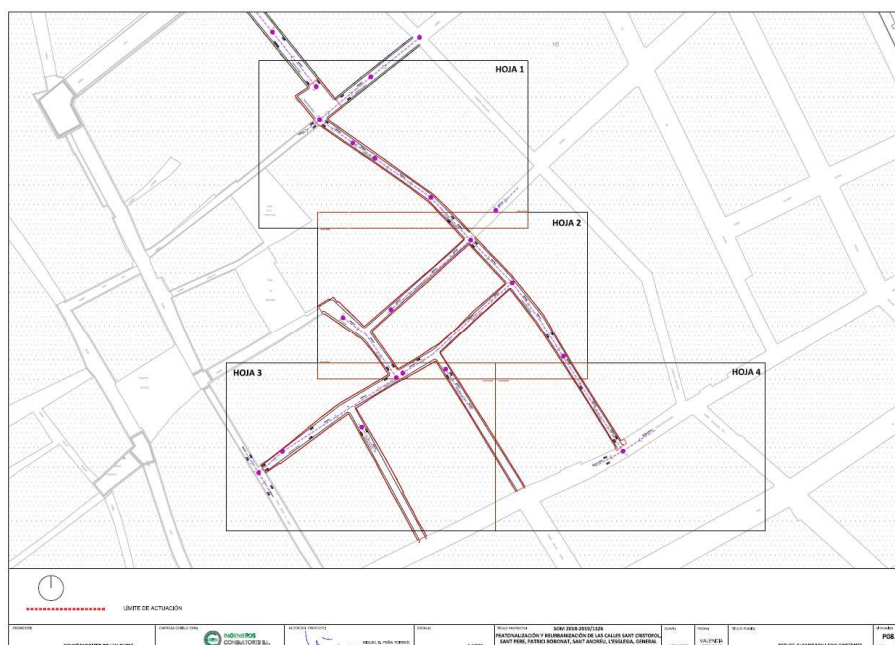


Figura 1.11. Projecte 'Peatonalización y reurbanización de las calles Sant Cristòfol, Sant Pere, Patrici Boronat, Sant Andreu, l'Església, General Albert y Plaza Dr. Angel Nogales'
Font: Ajuntament de l'Alcúdia

Estudi 'Millora accés Avinguda Antoni Almela – Avinguda de Guadassuar, ampliació de voreres i carril bici Avinguda Guadassuar'_2019

En gener de 2019, l'Ajuntament de Guadassuar rep l'estudi previ per a la millora de l'accés Avinguda Antoni Almela – Avinguda de Guadassuar, ampliació de voreres i carril bici Avinguda Guadassuar, redactat per un equip extern.

Aquest estudi inclou dos propostes de planta i de secció viària per a l'Avinguda de Guadassuar des de la rotonda de l'Olivera fins a la següent rotonda en

direcció Guadassuar. Ambdues propostes proposen en secció un carril bici bidireccional protegit a la calçada, mentre que les interseccions es resolen en vorera.

A més l'estudi inclou quatre propostes per a resoldre el traçat de la infraestructura al seu pas per la gasolinera existent entre l'Avinguda Antoni Almela i la de Guadassuar.

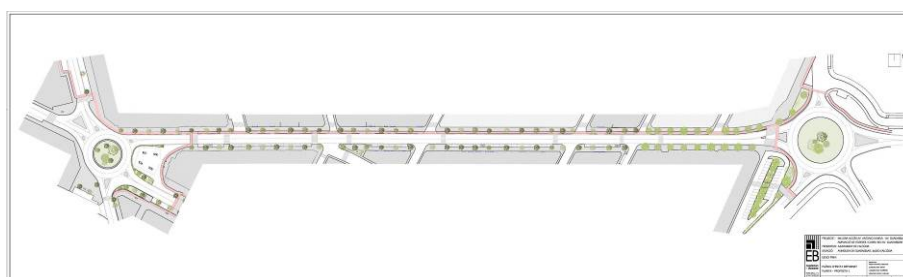


Figura 1.12. Estudi accés Avinguda Antoni Almela – Avinguda de Guadassuar, ampliació de voreres i carril bici Avinguda Guadassuar. Font: Ajuntament de l'Alcúdia

1.7.2 Marc normatiu

Legislació autonòmica

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

La Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana (LMCV), cita al seu preàmbul la motivació i objectius que han de guiar el desenvolupament de la mobilitat en els pròxims anys, i que són els de recuperar la ciutat, fer el transport accessible per a totes les persones, disminuir les emissions danyoses per a la salut i tindre nivells de seguretat cada vegada més alts.

Es tracta d'avançar cap a un patró més equilibrat de mobilitat en que els desplaçaments a peu i amb bicicleta i el transport públic tinguen un paper cada vegada més rellevant tant en el centre dels espais metropolitans com en els àmbits cada vegada més amplis als quals s'estén la mobilitat quotidiana.

Aplicant els criteris abans assenyalats, el títol I de la llei encomana a les administracions públiques un paper central de cara a impulsar patrons equilibrats de mobilitat i, en particular, l'ús del transport públic i la potenciació dels desplaçaments amb bicicleta i, sobretot, a peu.

L'article 9 de la LMCV defineix els plans de mobilitat com els instruments que concretaran, en un àmbit o implantació determinada, els objectius plantejats en la llei, i en particular el gradual progrés cap a patrons més equilibrats de mobilitat, amb participació creixent dels modes no motoritzats i del transport públic. Aquests plans definiran igualment les accions i estratègies que s'han d'emprendre amb vista a aconseguir aquests objectius, i, per tant, serviran de marc de referència a la planificació concreta en matèria de serveis públics de transport, d'infraestructures i de la resta d'accions en relació amb el condicionament de l'espai urbà.

Però a l'article 10 de la LMCV s'indica que els municipis de més de 20.000 habitants o aquells que tinguen una capacitat residencial equivalent formularan un pla municipal de mobilitat en el termini de quatre anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta llei. L'Alcúdia amb una població menor no entraria en aquest grup de municipis.

Ordenances municipals

Ordenança municipal de trànsit _ 2005

El Butlletí Oficial de la província de València publica el 6 de desembre de 2005 l'aprovació definitiva de l'Ordenança municipal de trànsit de l'Alcúdia.

Aquesta, especifica en el punt 2 de l'article 10, Adequació de la velocitat a les circumstàncies i límits de velocitat en vies urbanes i travessies, el següent:

“La velocitat màxima que no hauran de superar els vehicles en vies urbanes s'establix, amb caràcter general, en 30 quilòmetres per hora en tota la zona urbana del municipi. La velocitat màxima s'establix en 40 quilòmetres per hora en les travessies de vies de titularitat autonòmica (CV-50) i en tot el tram urbà de l'avinguda Antonio Almela i de l'avinguda Comte del Serrallo (antiga carretera nacional), i en 50 quilòmetres per hora en els polígons industrials. Estos límits podran ser modificats quan el titular de la via establisca una velocitat distinta mitjançant els senyals oportuns.”

També diu al punt 3 del mateix article que:

“En determinades vies públiques del nucli urbà, prèviament determinades per l'Alcaldia mitjançant un ban, a proposta de la Policia Local, la velocitat màxima de tot tipus de vehicles es podrà limitar a un màxim de velocitat inferior al generalment establert, adequant-la a l'ús preferent i predominant dels vianants.”

Després, a l'article 11, l'Ordenança contempla adoptar certes precaucions als entorns dels centres escolars i als carrers on l'afluència de vianants siga considerable, i es demana reduir la velocitat a l'adequada.

Modificació de l'Ordenança municipal de trànsit per a limitar la velocitat a 30km/hora i declarar a l'Alcúdia "ciutat 30" _2011

En setembre de 2011 l'Ajuntament de l'Alcúdia acorda declarar a l'Alcúdia "Ciutat 30", limitant la velocitat en tot el nucli urbà a 30 quilòmetres per hora. Conseqüentment s'aprova inicialment la modificació de l'article 10.2 de l'Ordenança municipal de Trànsit, que quedarà redactada de la següent manera: *"La velocitat màxima en tota la zona urbana del municipi queda limitada a un màxim de 30 quilòmetres per hora"*.

Modificació de l'Ordenança municipal de trànsit_2017

L'Ajuntament de l'Alcúdia, en sessió del Ple de data 31 de gener de 2017, aprovà inicialment la Modificació de l'Ordenança reguladora del trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària, pel que fa a l'aparcament, i modifica l'article 35 que tracta sobre la documentació necessària per a obtenir l'autorització d'un gual.

Ordenança reguladora de l'ocupació de la via pública amb terrasses i altres elements complementaris

L'article 12 d'aquesta ordenança especifica l'ample mínim de la franja d'espai públic que ha de quedar lliure de cap obstacle, que no deu ser inferior a 1,60; i es permet la ubicació de mobiliari en voreres majors o iguals a 3,80m. S'especifica que en places, zones per a vianants i altres zones especials, es realitzarà un estudi singular per a cada cas. En tot cas, s'haurà de complir la normativa d'accessibilitat d'aplicació vigent.

A l'article 14, es fa referència a l'ocupació en zona de calçada, i permet l'ocupació de la via pública en la zona reservada a aparcament de vehicles, previ informe de la Policia Local, sobre el perjudici que pot suposar per a la seguretat dels vehicles i vianants, així com per la fluïdesa del trànsit.

L'amplària de la zona sol·licitada en la calçada, s'estudia en cada cas en base a l'amplària del carrer. A més, obliga a la col·locació tanques de protecció fixes al sòl (excepte en el mercat extraordinari ambulat), amb la finalitat que no es puga accedir a la calçada de forma directa.

L'article 23, tracta sobre la instal·lació d'ombrel·les, tendals i marquesines. I estableix les condicions i requisits a complir. Destaca que no permet la instal·lació, en concret de marquesines, en places, carrers per a vianants ni en les voreres.

1.7.3 Xarxes institucionals

Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible (Pacte CA90)

L'any 2016 l'Ajuntament de l'Alcúdia es va adherir al Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible (Pacte CA90), junt a les diputacions de Castelló, València i Alacant, la Federació Valenciana de Municipis i províncies, i altres municipis. El marc de la signatura del Pacte CA90 va ser la celebració de la Setmana Europea de la Mobilitat (SEM-2016).

Els 6 punts de la justificació del pacte es resumeixen en:

1. La gran proporció d'energia que consumeix el transport i la gran quantitat d'emissions que deterioren el medi ambient i l'increment l'efecte hivernacle.
2. El deteriorament de la qualitat de l'aire a la ciutat.
3. El desmillorament de la salut de la població provocat per la contaminació acústica i atmosfèrica i pels hàbits sedentaris.
4. L'increment d'accidents, molts amb víctimes mortals, a l'àmbit urbà.
5. El desequilibri en el repartiment de l'espai públic urbà per als diferents modes de desplaçament, on prima la mobilitat amb vehicle privat motoritzat sobre altres modes més sostenibles, tous o actius.
6. Les desigualtats que la falta d'accessibilitat en condicions de mobilitat adequades i segures, genera entre els diferents perfils de població.

2 ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

2.1 MARC FÍSIC, TERRITORIAL I URBÀ

2.1.1 Condicionants físics

L'Alcúdia és un municipi valencià que se situa al marge esquerre del riu Xúquer i s'estén fins als contraforts de la serra de Tous. Per la qual cosa la població s'assenta en una extensa plana al·luvial, amb molt poc pendent i sense altures importants. El seu terme municipal té una superfície de 23,67 km², segons el que s'indica al Banc de Dades Municipal del portal d'informació Argos de la Generalitat Valenciana (ARGOS).

El gran element de la xarxa hidrogràfica que condiona la localització dels assentaments és el riu Magre, afluent del riu Xúquer, que discorre pel nord-est de l'àmbit que ens ocupa. Altre curs d'aigua menor, aquest canalitzat, el barranc de Prada, afluent del riu Verd i així mateix del Riu Xúquer, que discorre a l'oest de l'àmbit que ens ocupa.

2.1.2 Condicionants climatològics

Pel que fa a la climatologia, segons la Agència Estatal de Meteorologia (AEMET), el municipi de l'Alcúdia presenta un clima típic mediterrani, la temperatura mitjana anual és de 17,6 °C, i la precipitació és de 433 mm a l'any.

El mes de més calor és agost amb una temperatura mitjana de 25,6 °C. Mentre que a gener és quan més fred fa amb una temperatura mitjana d'11° C. Durant l'any, les temperatures varien en 14,6 °C. La diferència en la precipitació entre el mes més sec i el més plujós és de 70 mm.

2.1.3 Estructura administrativa i funcional

L'Alcúdia és un municipi valencià de la comarca de la Ribera Alta, el terme municipal del qual limita per l'oest amb Tous, pel nord-oest amb Benimodo, pel nord amb Carlet i per l'est amb Guadassuar, enmig del qual està enclavat el nucli pedani de Montortal que limita pel sud amb Massalavés.

L'Alcúdia està situada a escassa distància d'alguns dels municipis limítrofs: a 2 km de Carlet i de Benimodo, a 3 km de Guadassuar, a 7 km de Massalavés i a 8 km d'Alginet i d'Alzira (capital de la comarca de la Ribera Alta).

Està administrativament adscrita al partit judicial d'Alzira i és allí on es concentren la majoria de dependències descentralitzades de l'administració

estatal i autonòmica: Hospital comarcal i àrea de salut, Delegació d'Hisenda, Tresoreria de la Seguretat Social, entre altres. Els Jutjats de 1a Instància i Instrucció, Registre de la Propietat i les oficines d'ocupació i extensió agrària corresponents a l'Alcúdia estan a Carlet. Llavors es generaren desplaçaments diàriament entre l'Alcúdia i aquestes dues poblacions.

La distància amb la ciutat de València, que també serà lloc d'atracció de molts desplaçaments interurbans, és de 32 km segons ARGOS.

En l'àmbit d'intercanvi de modes de transport, la població tendeix a acudir a l'estació de ferrocarril d'Algemesí, i utilitza el tren per als seus desplaçaments cap a València, per tant també es generen fluxos entre aquests dos municipis.

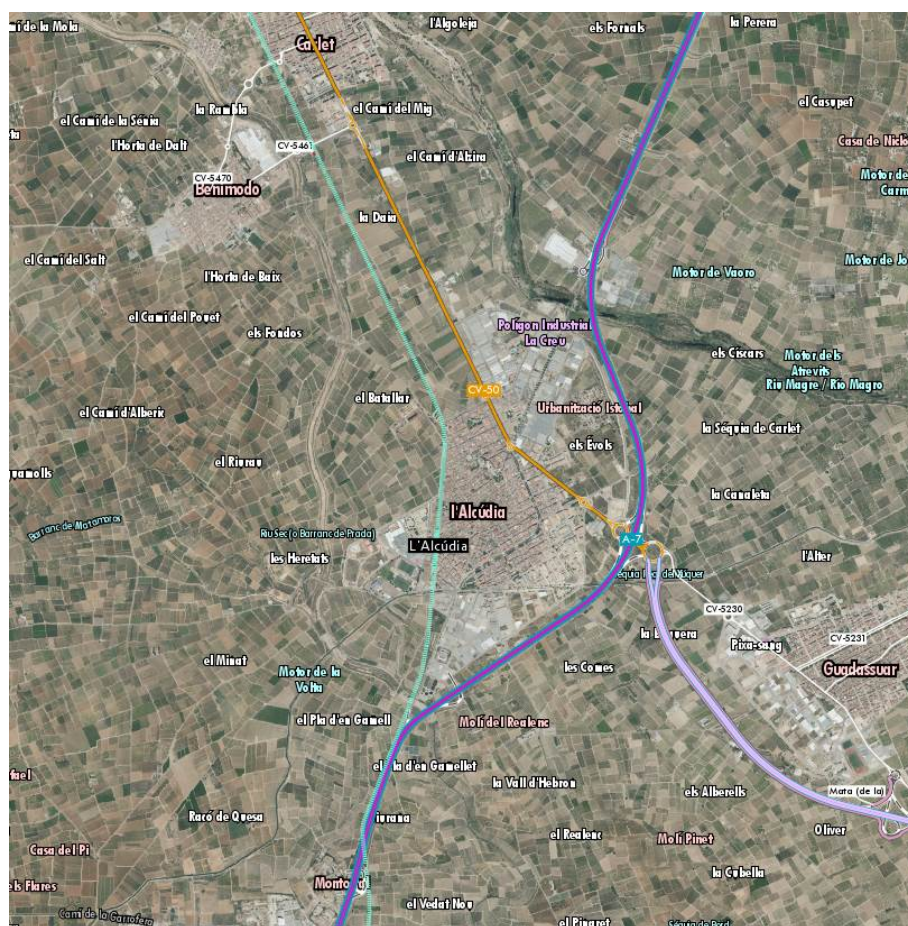


Figura 2.1. Fotografia aèria de l'entorn territorial de l'Alcúdia . Font: Visor cartogràfic de l'Institut Cartogràfic Valencià (ICV)

2.1.4 Barreres naturals i infraestructurals

Els elements naturals o infraestructurals que esdevenen barreres a la mobilitat territorial i que han condicionat el creixement del nucli urbà de l'Alcúdia són:

- El **riu Magre**, que discorre molt a prop del nucli urbà. Aquest presenta amplàries al voltant dels 120 metres. Existeix un pont que el creua i que serveix d'accés nord al nucli urbà.
- El **barranc de Prada**, situat al centre del terme municipal, separa el nucli principal de l'Alcúdia del nucli pedani de Montortal.
- La **infraestructura viària de l'autovia A-7**, que discorre tangencialment al nucli urbà pel seu costat est. Per a realitzar el curt trajecte que separa els nuclis urbans és necessari travessar per sota de la infraestructura viària.
- La **infraestructura viària de la carretera autonòmica CV-50**, que travessa el nucli urbà pel seu costat est i comunica els nuclis urbans de Carlet, Benimodo i Guadassuar amb el nucli urbà de l'Alcúdia.
- La **infraestructura viària del Metro** (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana - FGV), que fractura el nucli urbà i deixa una porció a l'oest de la via, ocupada per habitatges, equipaments educatius i esportius, cooperativa agrària, espais verds, parcs, etc. Hi ha diferents punts que travessen la via, de característiques diverses: 3 passos soterranis i 3 passos a nivell.
- La **séquia Reial del Xúquer**, que separa el nucli urbà de la zona industrial al sud, el polígon industrial Camí Reial. Existeixen 4 passos sobre la séquia que donen continuïtat entre les trames residencial i industrial.

L'estructura territorial de l'àmbit d'estudi que ens oculta pot consultar-se al plànol 1 ESTRUCTURA TERRITORIAL.

2.1.5 Estructura urbana

El municipi de l'Alcúdia presenta una estructura urbana compacta en el seu nucli urbà principal, on resideix la major part de la població. Aquest fet ofereix unes condicions favorables perquè es puguen donar les relacions socials i de proximitat entre les seues veïnes i els seus veïns.

Des del punt de vista de les distàncies, el nucli urbà, incloent-hi polígons industrials, es pot inscriure en un rectangle d'2,5 x 1,9 km, de manera que el desplaçament més llarg, d'extrem a extrem entre els polígons industrials del nord i del sud, no supera els 2,5 km, que equival a un desplaçament de poc més de 35 minuts a peu, o de menys de 15 minuts amb bici.

El que és més habitual és que els desplaçaments dins la trama urbana estiguen dins d'un radi d'acció de 2 kilòmetres, equivalents a 30 minuts a peu o 10 minuts

amb bici. Es tracta, doncs, d'unes distàncies assolibles amb modes de transport no motoritzats.

No obstant això, cal tenir en compte que el nucli pedani de Montortal se situa allunyat del nucli urbà principal, a més de 2 km de distància. El trajecte entre ambdós nuclis té un caràcter no urbà o rural. Aquest discorre entre parcel·les rurals i infraestructures. Encara que la mobilitat a peu fora assolible per distància, les característiques de l'entorn no són favorables per transmetre sensació de seguretat.

L'estructura d'aquest menut nucli urbà es configura a partir de l'avinguda de Montortal, eix longitudinal principal, i amb edificació als dos costats de la via.

El nucli urbà principal ha crescut mantenint les característiques d'una ciutat mediterrània tradicional, de densitat mitjana, on predomina la tipologia de casa de poble. També els blocs de poca altura. L'ordenació urbanística existent, el Pla General d'Ordenació Urbana de l'any 2.002 manté aquestes característiques de ciutat compacta, apostant per densitat mitjana, encara que reserva una part del sòl urbanitzable a edificacions de baixa densitat, com l'existent a la urbanització Ismael Tomás.

Cal destacar la relativa centralitat de la majoria dels equipaments i serveis dins del nucli urbà principal, fet que provoca un alt grau de proximitat respecte als domicilis, afavorint una mobilitat més eficient.

L'existència d'espais oberts, com places es concentra principalment en el casc antic. Encara que el centre tradicional i històric del municipi el configura la plaça de l'Església de Sant Andreu, és la plaça de Tirant lo Blanc la que, en l'actualitat, concentra major vitalitat urbana, ja que al seu voltant es concentren un gran nombre d'equipaments quotidians. Per altra banda, els espais verds es reparteixen d'una forma prou homogènia pel nucli urbà, sobretot en les noves àrees urbanitzades, però de manera aïllada, sense arribar a formar una xarxa interconnectada.

La ubicació dels tres polígons industrials: Camí Reial, La Creu i nº 15 al costat del nucli urbà proporciona una interessant proximitat als treballadors i treballadores residents en l'Alcúdia i una gran oportunitat per a desplaçar-se a peu o amb bicicleta. Però també crea alguns problemes de convivència amb el trànsit de vehicles pesats, a causa de la insuficiència d'accessos de l'autovia.



Figura 2.2. Fotografia aèria del nucli urbà de l'Alcúdia. Font: Google Earth

2.1.6 Zonificació urbana

Pel que fa a la zonificació urbana, el municipi presenta diferents teixits amb diferent caràcter morfològic. Aquesta informació pot veure's al plànol 2 ESTRUCTURA URBANA - ZONIFICACIÓ. Distingim les següents zones:

- **Zona 1 CASC ANTIC**

Aquesta àrea residencial comprén el nucli històric del municipi i sorgeix al voltant de l'església de Sant Andreu. L'edificació correspon a la tipologia de casa de poble, amb planta baixa i una altura, principalment. Els carrers són molt estrets amb amplàries menors als 8 m i presenten un traçat molt irregular. Per altra banda, els seus carrers tenen continuïtat en tots els sentits.

- **Zona 2 EIXAMPLE**

Aquesta àrea residencial comprén les primeres ampliacions del nucli antic tradicional. L'edificació correspon a blocs d'una major altura amb una tipologia

edificatòria d'habitatges adossats o d'illa tancada. Els carrers són més amples que els existents al nucli antic amb amplàries que oscil·len entre els 8-12 metres. El seu traçat segueix una retícula ortogonal, principalment.

- **Zona 3 FIRA GASTRONÒMICA i Zona 4 SERRALLO**

Aquestes dues àrees residencials estan situades en la part sud-est, al voltant del parc de la Fira Gastronòmica i a l'oest, entre el nucli urbà i l'autovia del Mediterrani. L'edificació en aquestes dues àrees correspon a blocs de planta baixa més dues altures. Aquestes han sigut realitzades seguint els principis d'un àrea ambiental amb separació dels itineraris per a vianants dels itineraris per a vehicles, amb existència de carrers d'ús exclusius per al trànsit de les persones en l'interior de les illes i deixant la circulació dels vehicles en el perímetre. També s'ha generalitzat la creació d'espais oberts i àrees de descans.

- **Zona 5 ISMAEL TOMÁS**

Aquesta àrea residencial se situa a l'oest del municipi entre el nucli urbà i l'autovia del Mediterrani. Es tracta d'un teixit de baixa densitat d'edificació oberta que inclou habitatges unifamiliars de planta baixa més una altura. Cadascuna de les parcel·les compta amb jardí o pati privat.

- **Zona 6 LA CREU, Zona 7 CAMÍ REIAL i Zona 8 N°15**

Aquestes tres àrees són les destinades a l'ús industrial al municipi i comparteixen un similar teixit urbà. Estan formades per grans naus industrials i magatzems amb una altura edificatòria màxima permesa de 9 metres. Aquestes zones presenten unes característiques de l'espai urbanitzat deficientes.

2.2 CONTEXT SOCIOECONÒMIC

2.2.1 Població

Indicadors bàsics de la població

El municipi de l'Alcúdia compta a l'actualitat amb 12.119 habitants (dades a 3 de juliol de 2018, estretes del Padró Municipal d'Habitants). D'aquests, 6.184 són dones i 5.935 són homes.

Des del punt de vista de la mobilitat, és interessant diferenciar la població menor de 18 anys, (per la impossibilitat de conduir cotxe), que en són 2.384 persones, 1.170 xiquetes i 1.214 xiquets. Considerem xiquetes i xiquets a les persones d'entre 0 i 18 anys segon la Convenció de les Nacions Unides sobre els Drets del Xiquet.

També cal tenir en compte que la població major de 64 anys pot tenir majors dificultats per a la conducció i per tant per a moure's amb vehicle privat motoritzat, així com tenir altres necessitats específiques d'accessibilitat i suport a la mobilitat. Les persones majors de 64 anys en fan un total de 2.209. D'aquestes 1.244 són dones i 965 homes.

En relació a eixos condicionants que venen donats per l'edat i el sexe de la persona, s'estableix que hi ha una proporció de població captiva, es a dir susceptible de no tenir accés a vehicle privat i de dependre de modes actius o de transport públic per a realitzar els seus desplaçaments quotidians. A l'Alcúdia la població captiva representa un 37,9% de la població total. Les persones majors de 64 anys representen el 18,2% i els xiquetes i xiquets el 19,7% de la població total.

A més de la població captiva, també és interessant conèixer l'índex de dependència. Segons dades del 2018, del Portal d'Informació ARGOS, a l'Alcúdia aquest índex és el 53,92%, lleugerament més elevat que a la comarca (53,50%), però similar a la mitjana de la Comunitat (53,95%). Aquest ha anat creixent, ja que en 2002 era un 48,7%, però ha augmentat més en menors de 16 anys, ha passat del 23,5% l'any 2002 fins el 26,5% l'any 2018, mentre que la taxa en persones majors de 64 anys va passar de 25,2% en 2002 a 27,2% en 2018.

L'evolució de la població mostra una tendència de creixement molt suau entre 1996 i 2004, on la població passa de 10.511 a 10.654 habitants. Però a partir de 2005 la corba de creixement s'accentua, a excepció de l'any 2010 que hi ha un lleuger descens. Els últims anys, 2017 i 2018, l'increment ha estat molt poc i s'estabilitza, fins arribar als 12.119 habitants, al mes de juliol de 2018.

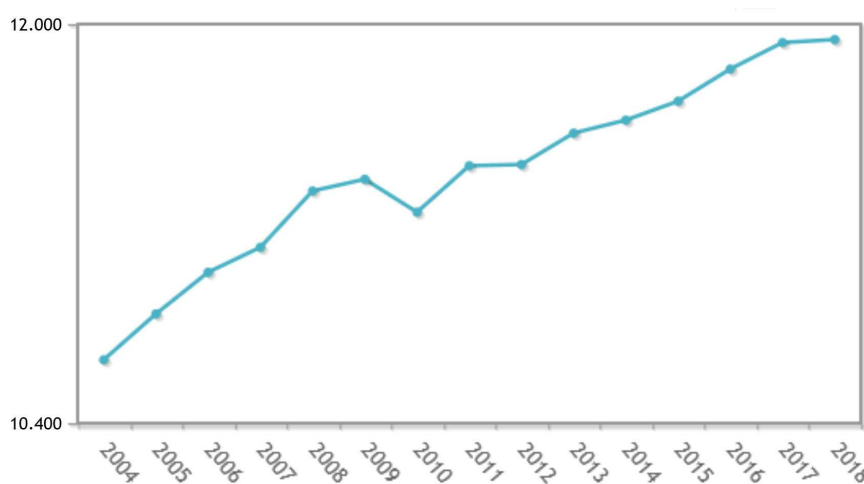


Figura 2.3. Evolució de la població a l'Alcúdia. Font: Institut Nacional d'Estadística

Pel que fa al creixement vegetatiu segons dades extretes del Portal d'Informació ARGOS, s'observa com els darrers anys és positiu, i només en el 2014 van coincidir el nombre de naixements i de defuncions. Llavors és esperable que l'Alcúdia continue amb una tendència de creixement de la població.

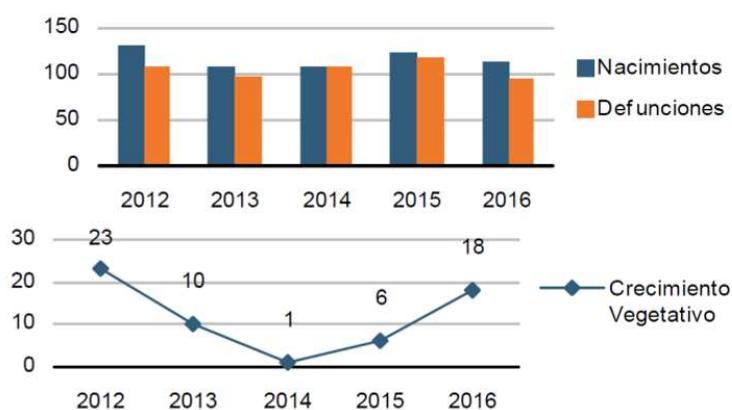


Figura 2.4. Moviment natural de la població (variació entre 2012 i 2016). Font: Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana

Composició de la població per edat i sexe

La piràmide mostra una configuració de base estreta, formada per la població de menys de 30 anys d'edat, aquesta representa només el 31,2% de la població. El major percentatge de població es troba entre els 30 i els 64 anys, representa el 50,6% del total. I la població major de 64 anys suposa el 18,2%.

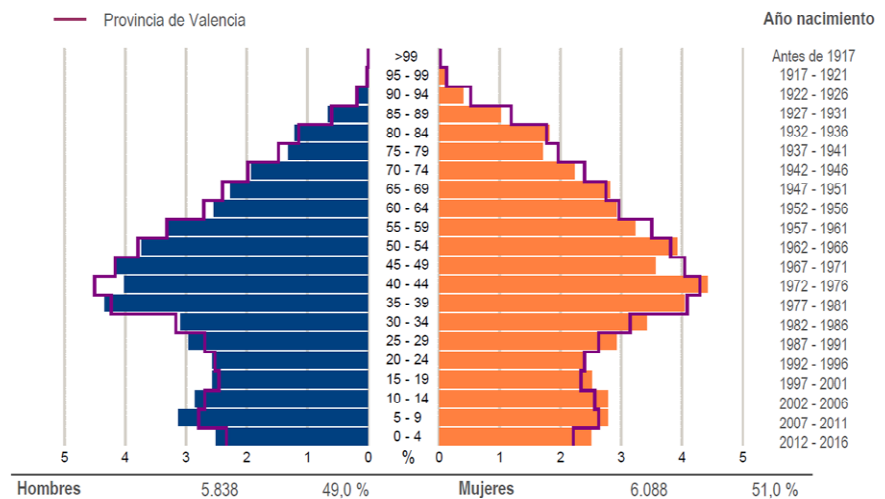


Figura 2.5. Piràmide de població de l'Alcúdia per edat i sexe (2017). Font: Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana

Cal dir que l'índex d'envelliment és de 100,8%, és un índex alt on el percentatge de persones majors de 64 anys supera al de menors de 16 anys, així i tot, és menor que el del Conjunt de la Comunitat Valenciana que és del 116,5% segons les dades estretes per a l'any 2017 del Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana.

Composició de la població per nacionalitat

Segons indica el Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana la població immigrant per a l'any 2017 suposa el 8,5% de la població total de l'Alcúdia, una proporció similar a la que es dona a la comarca, que és el 8,66%, però inferior a la de la Comunitat Valenciana que és 13,40%.

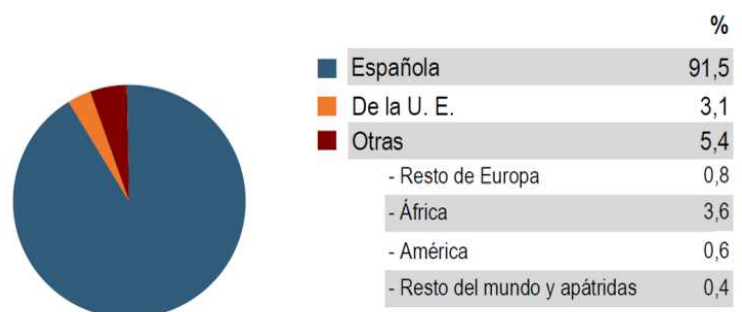


Figura 2.6. Població per nacionalitat (2017). Font: Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana

Segons el que s'indica al Portal d'Informació ARGOS l'any 1996 el percentatge d'estrangers era d'un 0,20%, i va en augment fins el 2008 que s'estabilitza en 7,75%, i fluctua al voltant d'aquesta xifra els següents anys fins arribar al 8,47% el 2018.

A més, si comparem la diferència entre immigració i emigració, el nombre de persones que arriben a l'Alcúdia és major de les que se'n van.

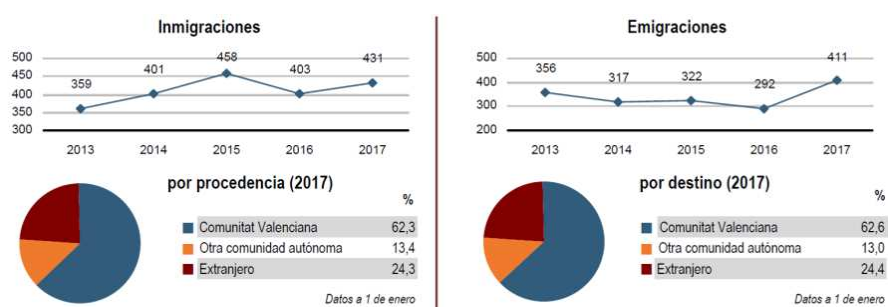


Figura 2.7. Variacions residencials (2017). Font: Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana

Llavors, aquest increment de població que ve a viure a l'Alcúdia, se suma al saldo positiu del creixement vegetatiu, i provoquen que el municipi tinga un creixement real de la població.

Districtes i seccions censals

El Padró Municipal de l'Alcúdia distingeix dos districtes que, al mateix temps, es subdivideixen en seccions. El municipi està dividit en 2 districtes i 9 seccions censals.

El nucli pedani de Montortal, malgrat que es localitza fora del nucli urbà principal del municipi, queda inclòs en la secció censal 2.5. Aquesta informació es pot consultar al plànol 2 DISTRICTES I SECCIONS CENSALS.

A la següent taula es recull la distribució espacial de la població corresponent a les dades per al mes de juliol de 2018 del Padró Municipal:

districte	secció	habitants
1	1	1.226
1	2	1.272
1	3	1.142
2	1	1.516
2	2	1.695
2	3	1.575
2	4	1.360
2	5	1.093

2	6	1.240
	total	12.119

Taula 2.1. Distribució de la població de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

2.2.2 Activitat econòmica

Caracterització de l'activitat econòmica

Pel que fa a l'activitat empresarial, l'Alcúdia compta amb 753 empreses actives, segons dades aportades pel Directori Central d'Empreses (DIRCE). L'any 2012 hi tenia 791 empreses, i ha anat perdent-ne fins a quedar-se amb 747 empreses en 2017. L'any 2018 però hi ha hagut un repunt.

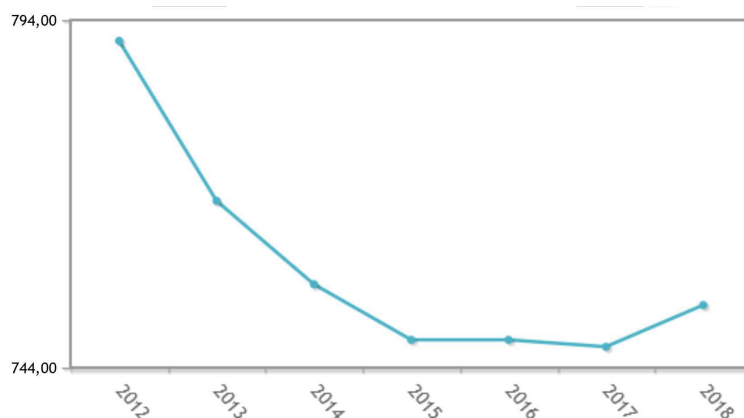


Figura 2.8. Nombre d'empreses a l'Alcúdia (evolució entre 2012 i 2018). Font: Directori Central d'Empreses (DIRCE)

D'aquestes empreses, la major part es dediquen a serveis (el 42,2%) i a comerç, transport o hostaleria (el 38,7%). Dins de serveis, el que més predomina és aquell dedicat a activitats professionals i tècniques.

Les dades són similars a les del conjunt de la Comunitat Valenciana, on el sector serveis representa el 43,2% del pes empresarial, i el sector de comerç, transport i hostaleria representa el 37,5%.

Empreses	Total 753	%
indústria	70	9,3%
construcció	74	9,8%
Comerç, transport o hostaleria	291	38,7%
Total serveis	318	42,2%
informació i comunicacions	12	1,6%
activitats financeres i d'assegurances	16	2,1%
activitats immobiliàries	32	4,2%

Activitats professionals i tècniques	121	4,2%
Educació sanitat i serveis socials	63	8,3%
Altres serveis personals	74	9,8%

Taula 2.2. Empreses a l'Alcúdia. Font: Directori Central d'Empreses (DIRCE)

A la següent taula s'aprecia l'evolució dels darrers 6 anys, del nombre d'empreses total i el pes que s'emporta cada sector.

D'una banda s'observa el descens en un 3,9% en els sectors de la construcció i en un 3,8% en el comerç, transport i hostaleria.

D'altra banda, es dona un lleuger increment d'empreses dedicades a indústria, i un important augment d'empreses dedicades al sector serveis. Pràcticament s'observa creixement en tots els serveis (a excepció de les activitats financeres i d'assegurances). Aquelles que han augmentat més han estat aquelles dedicades a educació, sanitat i serveis socials i les activitats professionals i tècniques, augments d'un 2,8 i 2,6% respectivament.

Sector i subsector	2012	2014	2016	2018
Indústria	8,8%	9,2%	9,7%	9,3%
Construcció	13,7%	11,3%	9,6%	9,8%
Comerç, transport i hostaleria	42,4%	41,2%	38,5%	38,6%
Altres serveis	34,9%	37,5%	42,1%	42,2%
Informació i telecomunicacions	1,3%	0,9%	1,6%	1,6%
Act. financeres/assegurances	2,4%	2,2%	2,3%	2,1%
Act. immobiliàries	3,6%	3,8%	4,3%	4,2%
Act. Professionals i tècniques	13,5%	15,4%	17,5%	16,1%
Educació, sanitat i serv. socials	5,5%	6,4%	7,1%	8,3%
Altres serveis personals	8,4%	8,5%	9,3%	9,8%
Total (nombre d'empreses)	791	756	748	753

Taula 2.3. Evolució d'empreses per sector i subsector a l'Alcúdia. Font: Directori Central d'Empreses (DIRCE)

Sobre l'activitat comercial, a l'Alcúdia hi ha diversitat d'establiments, que segons el Portal del comerç sostenible d'aquest municipi es distribueixen de la següent manera:

Comerç detallista	Nombre
Comerç tradicional alimentació	33
Supermercats	7
Vestit i calçat	9
Llar	15
Resta comerç no alimentació	79
Grans magatzems	4
Hipermercats	2
Magatzems populars	3

Comerç mixt	185
Mercat municipal	1

*També hi ha mercat no sedentari un dia a la setmana
Taula 2.4. Nombre d'establiments a l'Alcúdia. Font: Portal del comerç sostenible. Ajuntament de l'Alcúdia

L'índex de dotació comercial és de 56 establiments/1.000 habitants segons dades extretes del Portal del comerç sostenible de l'Ajuntament de l'Alcúdia. És prou més alt que el de la mitjana de la Comunitat Valenciana que és de 12,7 establiments/1000 habitants, segons l'Informe anual de la distribució comercial minorista en la Comunitat Valenciana 2016, de l'Observatori del comerç, de la Generalitat Valenciana.

En relació al sector agrícola, actualment existeixen 805 explotacions agràries i 523 unitats de ramaderia.

Al terme municipal de l'Alcúdia, hi ha 1.482,91 hectàrees de superfície agrícola, de les quals la major part està dedicada al cultiu d'arbres fruitals, sobretot al cultiu de caquis, tot i que també hi ha una important proporció de cultiu de cítric.

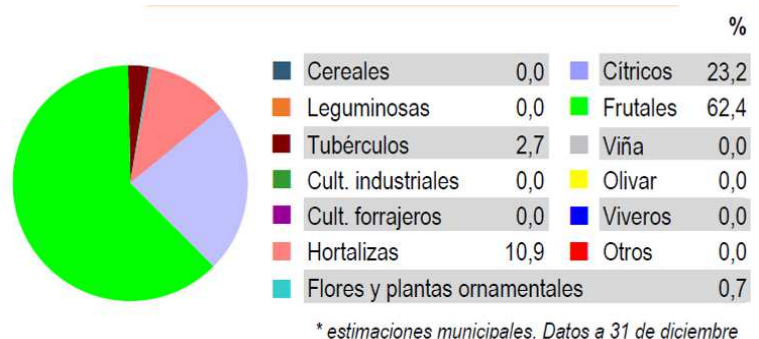


Figura 2.9. Superfícies de cultiu (2017). Font: Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana

El sector agrari és important a l'Alcúdia, un dels espais més importants dedicats a aquesta activitat és la Cooperativa Agrícola Nuestra Señora del Oreto Coop. V. Avui en dia continua sent un gran motor socioeconòmic de tota la zona. La seua producció està basada en cítrics, caquis, hortalisses i altres fruites. Dona treball a unes 250 persones.

La seu de la D.O. Kaki Ribera del Xúquer està ubicada a l'Alcúdia.

Mercat de treball

L'activitat productiva que es desenvolupa al municipi serà altre factor que caracteritzarà la mobilitat.

Segons dades de la fitxa municipal de l'Alcúdia per a l'any 2018 del Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana, l'activitat que més llocs de treball ha generat el darrer any és la dedicada a serveis, seguida del sector agrícola.

Els serveis van generar la majoria de desplaçaments a l'interior del nucli urbà, i pel que fa al sector agrícola, es produeixen desplaçaments des del nucli urbà cap a la zona agrícola del terme, i en especial cap a la Cooperativa agrària i altres magatzems privats dedicats a la manipulació i enviament de productes agrícoles. La Cooperativa i els magatzems suposen una important concentració de desplaçaments, que conviu, amb algunes interferències, amb el trànsit urbà.

L'activitat industrial, tot i representar menys pes que les anteriors, genera una mobilitat que concentra les destinacions a les tres àrees industrials (la Creu, Camí Reial i nº15) que té el municipi.

La taxa d'atur enregistrada al 2018 és de 8,06%, inferior a la de la comarca, 10,28% i a la de la Comunitat Valenciana que és d'11,93% tal i com apareix al Portal d'Informació ARGOS.

2.2.3 Relació de vehicles amb la població

L'Alcúdia disposa d'un parc de vehicles on el 65,5% són turismes, el 16,85% són furgonetes i camions i el 14,63% són motocicletes i ciclomotors.

	Total	Dièsel	Gasolina	Electr.	Resto
Total	9.049	5.483	3.420	12	134
Turismos	5.927	3.923	2.002	0	2
Motocicletas	667	1	664	1	1
Furgonetas y camiones	1.525	1.433	92	0	0
Autobuses	2	2	0	0	0
Tractores industriales	61	61	0	0	0
Ciclomotores	657	23	634	0	0
Otros	210	40	28	11	131

Figura 2.10. Vehicles per tipus i carburant (2017). Font: Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana

Si be la proporció de turismes de l'Alcúdia és inferior a la de la Comunitat Valenciana (74,24% segons dades de la Direcció General de Trànsit- DGT del 2017), en el cas dels camions i furgonetes, i de motocicletes i ciclomotors, la proporció de l'Alcúdia és superior, (la proporció de camions i furgonetes en la

Comunitat Valenciana és del 13,73%, i la proporció de ciclomotors i motocicletes és del 10,75%)

A partir de les dades de la DGT del parc de vehicles de l'any 2015, es pot comparar la distribució d'aquest amb la de municipis veïns. A la taula següent s'observa que l'Alcúdia té unes proporcions de vehicles per tipus, més similars a Benimodo i a Carlet. I en comparació amb Algemesí i Alzira, aquests tenen major proporció de turismes i menys furgonetes i camions.

	ciclomotors	motocicletes	turisme	furgonetes	camions
L'Alcúdia	8%	7%	65%	5%	13%
Benimodo	11%	7%	67%	4%	11%
Carlet	8%	6%	65%	5%	14%
Algemesí	7%	8%	71%	3%	9%
Alzira	8%	10%	68%	4%	8%

Taula 2.5. Parc de vehicles. Font: Fitxes DGT 2015

L'índex de motorització (nombre de vehicles cada 1000 habitants) inclou tots els vehicles: turismes, furgonetes, camions, ciclomotors i motocicletes, i en el cas de l'Alcúdia és similar als municipis veïns de Carlet i Benimodo, fins i tot lleugerament inferior. Però és molt més elevat respecte a altres municipis com Algemesí o Alzira, i també és més elevat que els índex provincial i de la Comunitat Valenciana. En canvi, si només es tenen en compte els turismes, l'índex és inferior al de Benimodo i Carlet i més similar al d'Alzira i al de la Comunitat.

Pel que fa motocicletes i ciclomotors, també és una xifra similar a la provincial i lleugerament inferior a la de la Comunitat Valenciana.

	Índex motorització : vehicles / 1000 habitants		
	tots els vehicles	turismes	Motocicletes i ciclomotors
Alcúdia	732,4	476,9	111,2
Benimodo	795,8	531,6	137,28
Carlet	751,6	491,2	100,86
Algemesí	640,9	454	99,92
Alzira	692,5	473,4	124,05
Província València	685,17	465,6	117,78
Comunitat Valenciana	708,37	479,43	121,27

Taula 2.6. Índex de motorització. Font: Fitxes DGT 2015

A l'Alcúdia, l'any 2015 hi havia un total de 7.248 persones que conduïen, de les quals el 40,5% eren dones i 59,5% homes, segons dades de la DGT de 2015. El fet que les dones representen menys proporció entre les persones que condueixen és comú i respon a diferències en els comportaments atribuïts als rols de

gènere d'aquesta societat. Sovint són les dones les que no tenen accés a un vehicle privat, per raons econòmiques, laborals o socioculturals, i les que major dependència tenen d'altres transports alternatius al cotxe.

En el cas de l'Alcúdia el percentatge de dones que condueixen és lleugerament menor que el de la província de València, 41%, i que el de la Comunitat Valenciana, 41,5%.

2.2.4 Àmbits administratius de la mobilitat

La gestió de la mobilitat a l'àmbit municipal, haurà de ser gestionada amb les diferents àrees i Regidories de l'Ajuntament de l'Alcúdia que hi tinguen competències, entre aquestes s'hi troben:

- Àrea d'Hisenda, Personal i Règim Interior (Policia Local i Protecció Civil)
- Àrees de Participació Ciutadana i Comunicació, Urbanisme i Medi Ambient
- Àrees de Obres Públiques, Aigua Potable, Clavegueram, Enllumenat Públic, Manteniment Edificis Municipals, (Cementeri, Mercat Municipal), Ocupació, Parcs i Jardins

Aquestes àrees seran les responsables de la majoria d'aspectes que tenen directament a veure amb la mobilitat, com l'ordenació del trànsit, gestió d'aparcaments, seguretat vial, control i compliment de les ordenances, intervenció a l'espai públic, etc. Altra missió serà la d'establir les relacions amb altres administracions públiques en matèria de transport públic i infraestructures d'escala regional.

Pel que fa a la participació, la regidoria amb aquesta competència podrà establir els mecanismes per a la implicació de la ciutadania en el desenvolupament de mesures i seguiment del Pla.

En tot cas, hi ha altres àrees que poden estar involucrades d'una manera més tangencial amb la mobilitat, però igualment important, i que tenen relació amb els grups socials afectats:

- Àrees de Serveis Socials, Cooperació i Solidaritat, Voluntariat Social i Sanitat
- Joventut i Igualtat, Accés i Dret a l'Habitatge (Àgora Jove)
- Àrees de Festes i Tradicions, Turisme i Gent Gran

També altres àrees que tenen relació amb un tipus concrets de desplaçaments relacionats amb activitats concretes:

- Àrees d'Activitats Econòmiques i Obertura d'Establiments, Indústria i Comerç, Modernització i Qualitat de l'Administració
- Àrea d'Agricultura

- Àrea d'Educació

La mobilitat a escala supramunicipal o regional, tindrà a veure amb la gestió d'infraestructures de transports, i el viari de la seua competència, llavors per a qualssevol proposta que afecte a aquestes haurà de ser tractada amb l'administració o entitat corresponent.

2.3 INFRAESTRUCTURA VERDA

En la Llei 5/2014, d'Ordenació del Territori Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana, es defineix la infraestructura verda com el sistema territorial bàsic, sent els espais que la componen els àmbits i llocs de més rellevant valor ambiental, cultural, agrícola i paisatgístic, les àrees crítiques del territori la transformació del qual implique riscos o costos ambientals per a la comunitat i l'entramat territorial de corredors ecològics i connexions funcionals que posen en relació a tots ells. A més, la Infraestructura Verda s'estén també als sòls urbans i urbanitzables, comprnent, com a mínim, els espais lliures i les zones verdes públiques més rellevants, així com els itineraris que permeten la seua connexió.

A més, formen part de la Infraestructura Verda de la comunitat Valenciana els espais situats en el sòl urbà i en el sòl urbanitzable que la planificació municipal considere rellevants per les seues funcions de connexió i integració paisatgística dels espais urbans amb els elements de la infraestructura verda situats en l'exterior dels teixits urbans. S'atendrà no solament la identificació puntual d'aquests espais sinó també a les seues possibilitats d'interconnexió ambiental i de recorreguts.

Entre les funcions de la Infraestructura Verda es troben:

- Vertebrar els espais de major valor ambiental, paisatgístic i cultural del territori, així com els espais públics i les fites conformadores de la imatge i identitat urbana, mitjançant itineraris que propicien la millora de la qualitat de vida de les persones i el coneixement i gaudi de la cultura del territori.
- Millorar la qualitat de vida de les persones en les àrees urbanes i en el medi rural, i fomentar una ordenació sostenible del medi ambient urbà.

2.3.1 Paisatges de Rellevància Regional

La major part del municipi de l'Alcúdia es troba en l'àmbit del Paisatge de Rellevància Regional PRR-38, Ribera del Xúquer, excepte una zona forestal reduïda a l'oest del terme municipal.

Segons els objectius de qualitat i instruccions tècniques per a l'ordenació i la gestió dels paisatges de rellevància regional de la Comunitat Valenciana de la

Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, les instruccions tècniques per al PRR-38 Ribera del Xúquer són els següents:

Instrucció PRR38.1. Elements i patrons estructurants del paisatge

- a) Mantindre el paisatge de les riberes del Xúquer i la seua gran riquesa patrimonial hidràulica i d'arquitectura vernacle, representada per la xarxa de séquies principals que estructuren i caracteritzen el paisatge, en particular, la séquia Reial del Xúquer i determinats elements del patrimoni hidràulic, com l'assut d'Antella.
- b) Preservar i potenciar el sistema urbà existent format per nuclis de població ben integrats en el paisatge, amb entorns de qualitat i envoltats d'extenses superfícies de cítrics i fruiters, especialment a Carcaixent, la Pobla Llarga i Castelló, Antella i Sumacàrcer, Guadassuar, Benimuslem i Alzira, i Albalat de la Ribera i Polinyà del Xúquer..

Instrucció PRR38.2. Elements significatius per a articular el territori que han d'integrar-se en la infraestructura verda

- a) Integrar com a part de la infraestructura verda d'àmbit regional el corredor del Xúquer i els afluents principals, com els rius Magre, Sellent, Verd i Albaida, així com la xarxa hidràulica associada.

Instrucció PRR38.3. Millora de la percepció i la gestió del paisatge

- a) Ordenar els espais d'elevada fragilitat visual, en particular les perifèries dels nuclis urbans i els seus fronts visibles des de les principals vies de comunicació, com la carretera N-340, així com els peus de mont de les serres que emmarquen la ribera del Xúquer, com les de l'Ave i del Caballón per l'oest, de la Falaguera pel nord, i de la Murta, de les Agulles i de Carcaixent pel sud-est.
- b) Valorar i condicionar per a l'ús públic les sendes i els espais riberencs de caràcter regional que travessen la zona, com la Via Augusta i la mateixa ribera del riu Xúquer, i les infraestructures hidràuliques més significatives.

2.3.2 Infraestructura verda urbana

D'acord amb la revisió del Pla General d'Ordenació Urbana de l'Alcúdia de l'any 2002, la Infraestructura Verda de l'Alcúdia es compon de:

- Béns de l'Inventari General del Patrimoni Cultural Valencià
 - Església Parroquial de Sant Andrés Apòstol (BIC)
 - Convent de Santa Bàrbara (BRL)
 - Ermita de Sant Antoni Abad (BRL)
 - Església Parroquial de la Inmaculada Barri de Montortal (BRL)
- Vies Pecuarias
 - Cañada Real de Castilla
 - Vereda de Catadau a Alberic
 - Vereda de Estepar
 - Vereda de Casa Manuelot/Vereda del camino de la Garrofera

- Vereda de Guadassuar
- Zones verdes
 - Parc de La Florida
 - Parc de la Noria
 - Parc Lope de Vega
 - Parc de la Diputació
 - Pista patinatje/Pça. T. Lo Blanc
 - Parc de la Generalitat
 - Parc de Nieder Olm
 - Parc de la II República
 - Zona Verda del Sector 13
 - Zona Verda del Sector 6
 - Zona Verda del Sector 6
 - Zona Verda del Sector 4
 - Zona Verda del Sector 4
 - Zona Verda Sector El Serrallo
 - Zona Verda del Sector 5
 - Zona Verda del Sector 5
 - Zona Verda Urb. I. Tomàs
 - Àrea de Jocs Urb. I. Tomàs
- Hidrografia
 - Riu Magre
 - Barranc de Matamoros
 - Barranc del Saboner
 - Barranc Salat
 - Barranc de la Devesa
 - Barranc de Prada (Riu Sec)
 - Canal Xúquer-Túria
 - Xarxa de sèquies
 - Real Séquia el Xúquer
 - Séquia del Molí
 - Séquia del Palanchet
 - Séquia de la Reva
 - Séquia de Guadassuar
 - Séquia de la Perera
 - Séquia de Carlet
 - Séquia de l'Alcúdia
 - Séquia de la Creu
 - Séquia Vella d'Alzira
 - Motor Nòria-Santa Bàrbara
 - Motor de Fontana
 - Motor de la Volta
- Paisatge de Rellevància Regional
 - PRR-38 Ribera del Xúquer
- Camins històrics rurals

- Sòls forestals estratègics segons el PATFOR
- Sòls afectats pel corredor fluvial del riu Magre
- Sòls afectats pel corredor terrestre La Florentina

3 PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Per a l'elaboració del Pla de Mobilitat de l'Alcúdia, es considera imprescindible que la ciutadania tinga un espai per a implicar-se i aportar coneixements, en totes les fases del projecte.

Tant per a la diagnosi com per a l'elaboració del Pla d'accions es planteja una metodologia participada, és a dir, per tal que el document final siga el resultat de combinar els sabers científics i tècnics amb el saber popular i l'experiència vital i quotidiana de la ciutadania.

3.1 ORGANITZACIÓ DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Amb la col·laboració de la Regidoria de Participació Ciutadana i Comunicació s'elabora un llistat d'associacions i de persones per a presentar-los la proposta de formació d'un Grup de treball, i amb les quals es contacta directament.

La convocatòria inicial es realitza a través de l'Ajuntament, perquè aquesta arribe a totes les entitats d'interès identificades, i posteriorment es crea un correu-e específic per al Pla de Mobilitat i un grup de correu amb les adreces dels membres que en formaran part.

Es realitza també una convocatòria oberta a la ciutadania a través dels perfils a les xarxes socials de l'Ajuntament.

Grup de treball

El Grup de treball del Pla de Mobilitat s'articula a partir del Consell Municipal de Medi Ambient i incorpora a diverses àrees i serveis municipals, també als grups polítics municipals, i a altres grups d'interès del municipi.

És l'òrgan bàsic per a la realització de la diagnosi participada del pla i la generació de propostes també de manera participada. És l'espai on la ciutadania s'implica en la presa de decisions i contribueix a posar en marxa millores sobre la mobilitat a l'Alcúdia.

Agents implicats en el Grup de treball

S'ha convocat a totes les associacions del municipi, de les quals han participat: l'Associació de comerç i empreses, AMPA CEIP Batallar, AMPA CEIP Heretats, comerços de la zona centre, l'Alcúdia Qualitat, Club Ciclista Pedalier, Associació de Jubilats i Xúquer Viu.

També han participat entitats com: el Consell de Medi Ambient (òrgan de participació existent al municipi), la Creu Roja i l'Àrea energètica del Consorci de la Ribera.

S'ha comptat també amb tècnics municipals: Policia Local, arquitecte municipal, tècnic medi ambient; i amb les regidories de diferents àrees: Medi Ambient, Urbanisme, Mobilitat i Benestar Social.

S'han sumat altres persones a títol personal, entre les quals hi havien mestres dels col·legis de l'Alcúdia, professorat d'autoescola, etc.

Programació

Es plantegen diverses sessions amb el Grup de treball, i dues presentacions públiques, una a l'inici del procés, i altra d'exposició final del Pla de Mobilitat:

- Primera sessió del Grup de treball. Per a la posada en marxa del Pla de Mobilitat i la creació del Grup de treball amb les persones, col·lectius, associacions i entitats interessades. Juliol 2018
- Presentació pública de l'inici del Pla de Mobilitat, i llançament del Qüestionari de mobilitat. Setembre 2018
- Segona sessió del Grup de treball. Fase diagnòsi. Novembre 2018
- Tercera sessió del Grup de treball. Fase estratègica. Desembre 2018
- Quarta sessió del Grup de treball. Propostes i prioritats. Març 2018
- Presentació pública final del Pla de Mobilitat, resultats i Pla d'accions. Març 2018

Qüestionari de Mobilitat

Durant la presentació pública es va anunciar el llançament del Qüestionari de mobilitat de l'Alcúdia. Aquest s'ha realitzat via on-line a través d'un enllaç des del lloc web del Pla de Mobilitat i del lloc web de l'Ajuntament. L'objectiu d'aquest qüestionari és el de caracteritzar els desplaçaments que es realitzen a l'Alcúdia i recollir la diversitat de maneres de moure's al poble.

D'altra banda, el Qüestionari és altra eina de participació amb la qual conèixer la percepció que els alcudians i les alcudianes tenen sobre l'espai públic, els modes de transport, les infraestructures que permeten els desplaçaments, etc. L'opinió que tenen sobre com de fàcil o difícil els resulta moure's cada dia en la seua ciutat.

3.2 DESENVOLUPAMENT DE LES SESSIONS DE PARTICIPACIÓ

1a sessió del Grup de Treball: QUIN MODEL DE LA MOBILITAT VOLEM A L'ALCÚDIA? Dimarts 3 de juliol de 2018

La primera sessió va consistir en conèixer l'escenari actual de la mobilitat a l'Alcúdia i explicar perquè es planteja un Pla de Mobilitat.

La sessió s'estructurava en quatre punts:

1. Com ha evolucionat la mobilitat a l'Alcúdia? A partir d'un llistat de preguntes, es va reflexionar sobre els canvis en matèria de mobilitat que ha viscut l'Alcúdia en les últimes dècades des de la generalització de l'ús del cotxe, i com la tendència es dirigeix a que les persones perden espai al carrer i el cotxe s'ha convertit en el principal protagonista a l'espai públic.
2. Quina planificació de la mobilitat volem a l'Alcúdia? Es va explicar què és un Pla de mobilitat, per què el volem i quins són els seus principals objectius.
3. Com s'elabora un pla de mobilitat? Es va parlar de la metodologia que es farà servir en l'elaboració del projecte.
4. Què és el Grup de treball? Es va manifestar la importància de la participació en l'elaboració d'un pla de mobilitat. Es va parlar sobre quina anava a ser la configuració del grup de treball, en què anava a consistir, com anaven a participar, quina funció anaven a tindre, quan anava a reunir-se, etc.

Per a respondre a aquestes qüestions, es va treballar de manera conjunta amb representants polítics i tècnics de l'Ajuntament, diverses entitats relacionades del municipi i ciutadanes i ciutadans interessats.

Les persones que van decidir formar part de Grup de Treball, van deixar els seus contactes per a ser convocades en les següents convocatòries.



Imatge 3.1. Imatge de la 1a sessió del Grup de Treball



Imatge 3.2. Imatge de la 1a sessió del Grup de Treball

2a sessió del Grup de Treball: QUINES SÓN LES PRINCIPALS DEBILITATS I FORTALESES QUE TROBEM A L'ALCÚDIA?. Dijous 22 de novembre de 2018

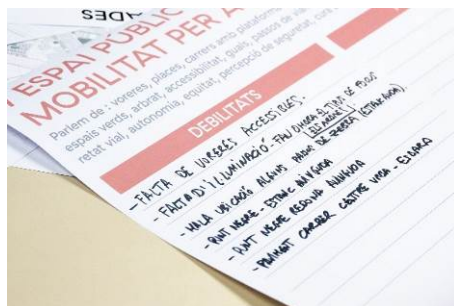
La segona sessió, tenia com objectius, la detecció d'aquells aspectes que es consideren problemàtics i que són febleses o debilitats que l'Alcúdia té en relació a la mobilitat. També la detecció de punts forts, fortaleeses, que poden afavorir-la.

Es va animar a les persones assistents que parlaren des de la seua experiència vital, des de la del col·lectiu que representaren, i també podien incorporar visions que consideraven comunes, és a dir, vivències individuals i col·lectives.

Es va incidir que no es tractava d'arribar a un consens, sinó de poder contemplar tots els punts de vista. Interessava recollir la diversitat de situacions i maneres de moure's i habitar l'espai públic de l'Alcúdia.

Es va plantejar el treball d'acord a 5 temes:

- ESPAI PÚBLIC I VIANANTS
- BICICLETA
- TRANSPORT PÚBLIC
- VEHICLES MOTORITZATS (PRIVATS)
- ESPAIS QUE ATREUEN POBLACIÓ



Imatge 3.3. Imatge de la 2a sessió del Grup de Treball



Imatge 3.4. Imatge de la 2a sessió del Grup de Treball

3a sessió del Grup de Treball: QUINES SÓN LES PRINCIPALS DEBILITATS I FORTALESES QUE TROBEM A L'ALCÚDIA?. Dijous 22 de novembre de 2018

La tercera sessió es va estructurar de la següent manera:

En primer lloc es va fer una devolució dels resultats de la matriu de debilitats i fortaleeses sobre la mobilitat a l'Alcúdia, elaborada amb la suma dels resultats de la sessió anterior del Grup de treball i l'anàlisi tècnica.

En segon lloc, es va desenvolupar una dinàmica participativa sobre escenaris de futur, on definir un escenari prospectiu pensat a mitjà termini, especificant dos futurs possibles: el futur que seria desitjable, i el futur que es tem que es pugui produir (si no fem res) i que es voldria evitar. Imaginar un escenari de futur serveix per a obtenir una diagnosi de la situació actual amb un enfocament dirigit a l'acció.

Per a finalitzar, el treball en grup es va centrar en elaborar, de forma conjunta i per consensos successius, unes propostes de línies d'acció per a avançar cap al futur desitjat, definit com a marc en la primera part, i evitar, en la mesura possible, que el futur no desitjat es faça realitat.

Les propostes es plantejaren estructurades segons els mateixos temes que es van fer emprar en la sessió anterior:

- ESPAI PÚBLIC I VIANANTS
- BICICLETA
- TRANSPORT PÚBLIC
- VEHICLES MOTORITZATS (PRIVATS)
- ESPAIS QUE ATREUEN POBLACIÓ



Imatge 3.5. Imatge de la 3a sessió del Grup de Treball



Imatge 3.6. Imatge de la 3a sessió del Grup de Treball

4a sessió del Grup de Treball: DEBATEM PROPOSTES I PRIORITZEM. Dimarts 12 de març de 2019

La quarta i última sessió està destinada a exposar el Pla d'Accions proposat, a debatre sobre l'adequació de les propostes i a establir prioritats.

En primer lloc, es va fer una exposició i explicació de totes les propostes que anava a incloure el Pla d'accions. Aquestes es van classificar en 7 àmbits diferents:

- ÀMBIT 1 ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
- ÀMBIT 2 MOBILITAT AMB BICICLETA

- ÀMBIT 3 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC
- ÀMBIT 4 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I ESTACIONAMENT
- ÀMBIT 5 MOBILITAT CAP ALS POLÍGONS INDUSTRIALS
- ÀMBIT 6 CONNEXIÓ TERRITORIAL I L'ENTORN RURAL
- ÀMBIT 7 ORGANITZACIÓ MUNICIPAL I POLÍTIQUES URBANES

Una vegada exposades i explicades les diferents propostes per a cada àmbit, es va encetar una dinàmica de validació amb l'objectiu de debatre entre totes i tots les diferents propostes i establir prioritats.

Es disposava d'enganxines amb diferents colors. D'una banda, les enganxines verdes servien per a assenyalar les mesures més prioritàries o necessàries, que requerien d'una actuació urgent. També podia gastar-se per a aquelles que foren fàcils de portar a terme o amb les quals hi havia un consens general per part de les persones participants. D'altra banda, les enganxines grogues servien per a assenyalar aquelles mesures que podien presentar algun problema per a la seua resolució o que generaven certa controvèrsia entre les i els assistents. Per últim, les enganxines vermelles es van utilitzar per a assenyalar les mesures que no es consideraven prioritàries a curt termini, que generaven molta controvèrsia per part de la ciutadania o que resultaven molt costoses o que requerien per a la seua resolució, competències més enllà de les pròpies de l'Ajuntament.

El treball dut a terme en aquesta sessió es fa servir en la revisió i tancament del document i es pot consultar al capítol 9 DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A L'ALCÚDIA.



Imatge 3.7. Imatge de la 4a sessió del Grup de Treball



Imatge 3.8. Imatge de la 4a sessió del Grup de Treball

La crònica de les diferents sessions s'han pogut consultar en tot moment al lloc web del Pla de Mobilitat, ja que després de cada sessió s'ha penjat el corresponent resum i resultats.

3.3 ACCIONS DE COMUNICACIÓ

Presentació pública del Pla de Mobilitat

La presentació pública del Pla de Mobilitat es va celebrar dimecres 19 de setembre, durant la Setmana Europea de la Mobilitat 2018.

A la xarrada, es va comptar amb la participació del Regidor de Participació Ciutadana i Comunicació, Urbanisme i Medi Ambient, qui va encetar la sessió presentant el Pla de Mobilitat com una oportunitat per a continuar amb l'aposta decidida de l'Ajuntament de l'Alcúdia per la mobilitat sostenible. A continuació Vicent Torres, assessor en matèria de mobilitat de l'Ajuntament de València, va explicar l'evolució que ha viscut el poble en matèria de mobilitat en els últims 14 anys des de que va realitzar el document "L'Alcúdia: Cap a una mobilitat sostenible" l'any 2005.

Una vegada presentat el Pla de Mobilitat i introduïda la qüestió de la mobilitat a l'Alcúdia l'equip redactor va explicar les principals ferramentes de consulta i participació ciutadana que el pla posarà a l'abast de la ciutadania: el Grup de treball i el Qüestionari de mobilitat.

Darrerament es va donar a conèixer la imatge gràfica que acompanyarà el projecte, per a la seua difusió.



Imatge 3.9. Imatges de la presentació del Pla de Mobilitat a la Casa de la Cultura



Imatge 3.10. Imatges de la presentació del Pla de Mobilitat a la Casa de la Cultura

Material gràfic per a difusió

La imatge del projecte està elaborada pel comunicador i dissenyador gràfic Carles Rodrigo.

El missatges que es volen fer arribar a la ciutadania van en la línia dels objectius del projecte, recuperar els carrers per a les persones, donar protagonisme als vianants i als ciclistes, fomentar el transport col·lectiu i reduir l'ús del vehicle

privat motoritzat. Els continguts textuais conviden a deixar el cotxe i caminar, a aparcar-lo i pedalejar.



Imatge 3.11. Imatge gràfica del projecte

Es van imprimir 5.500 documents en A3 que a la cara exterior contenia les tres gràfiques del projecte i a la cara interior contenien textos amb informació sobre el Pla de Mobilitat, que convidaven a assistir a la presentació pública d'aquest i a emplenar el Qüestionari de mobilitat.

Un centenar d'aquests documents desplegable cartells-fullets es van col·locar en els panells informatius de l'Ajuntament, sobretot en aquells espais amb major trànsit de vianants. La resta es van repartir per les bústies dels habitatges de la ciutat.

Lloc web del Pla de Mobilitat

El lloc web del Pla de Mobilitat de l'Alcúdia es concep com un espai de difusió de tot el procés de participació, tant de convocatòria com de comunicació de resultats, per tal que es conega l'evolució del procés en tot moment.








L'adreça del lloc web és: plamobilitat.lalcudia.com



Imatge 3.12. Lloc web del projecte

Inserció en mitjans de comunicació local

A més del lloc web web propi del projecte, el Pla de Mobilitat es va comunicar a través de diferents mitjans de comunicació, tan locals com comarcals. Les diferents insercions es poden consultar en els següents enllaços:

Nom	Mitjà de comunicació	Enllaç
Presentació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible	Web de l'Ajuntament de l'Alcúdia	
Grup de Treball del Pla de Mobilitat de l'Alcúdia	Facebook de l'Ajuntament de l'Alcúdia	
Compromís per l'Alcúdia	Periòdic Local l'Alcúdia 752	
L'Alcúdia impulsa un nou pla de mobilitat que prioritzarà el transport públic sostenible	Levante-emv	
L'Alcúdia aposta, de nou, per la mobilitat sostenible	Ribera Express	
L'Alcúdia presenta el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible	El Seis Doble	
L'Alcúdia sigue apostando por la movilidad sostenible	Las Provincias	

Taula 3.1. Enllaços codificats amb les diferents notícies, vídeos o articles en diferents mitjans de comunicació



Imatge 3.13. Inserció en premsa online "El Seis Doble"



Imatge 3.14. Inserció en premsa online "Las Provincias"

ranit per la qualitat dels ponents i per l'enorme participació de públic. El lema és Educació: un

la Generalitat, Ximo Puig, en el debat de política general que va tindre lloc el 10 de setembre a les

Pedro. Quan la dreta no té instruments intel·lectuals per atacar idees polítiques, ataca a les

en comptes d'obstinar-se a destruir.

COMPROMÍS PER L'ALCÚDIA

LA MOBILITAT SOSTENIBLE, UN REPTA DE FUTUR PER A L'ALCÚDIA

Potenciar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic

Acabem de celebrar, com cada any, la Setmana de la Mobilitat Sostenible, i de nou s'han posat de manifest les grans possibilitats que l'Alcúdia té per ser un poble on la majoria dels desplaçaments es realitzen a peu o en bicicleta. Però també s'han posat de manifest els deficiències i dificultats per poder dirigit el cotxe sols per als desplaçaments imprescindibles.

Des de Compromís per l'Alcúdia apostem per un model de poble i de ciutat, que es dissenye per afavorir els desplaçaments no motoritzats. En aquest sentit l'aposta de la ciutat de València i

d'altres ciutats valencianes, està resultat exemplar.

Millorar l'accessibilitat de les persones, de totes les persones, mitjançant inversions importants per afavorir l'adaptació dels nostres carrers i voreres a aquesta accessibilitat; dissenyar itineraris per a desplaçaments en bicicleta; augmentar les zones de preferència per a vianants; respectar i complir les normes... són algunes de les tasques pendents.

No podem ignorar les queixes de molts dels nostres veïns i veïnes per l'incompliment de les normes de convivència d'alguns que perjudiquen a la resta, especialment a les persones amb mobilitat reduïda. Actituds com la velocitat excessiva de vehicles de motor; l'estacionament en passos de ze-

bra, damunt de les voreres, en doble fila o en els xanframs de les cases; circular per àrees de preferència per als vianants... són més freqüents del que voldrien. Per això és imprescindible que els vehicles no envaeixen les àrees de circulació de persones i bicicletes.

L'Ajuntament de l'Alcúdia, ha posat en marxa, dins d'aquesta filosofia de fer de l'Alcúdia un ciutat tranquil·la i saludable per a les persones, l'elaboració d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, la redacció del qual ja s'ha posat en marxa i que vol comptar amb una important participació ciutadana. Aquest pla, una actualització del que es va elaborar a principis de 2005 dissenyarà com ha de ser

l'Alcúdia del futur en matèria de mobilitat. El repte serà el de posar en marxa les propostes i actuacions que es contemplen si volem un canvi de poble.

Dins d'aquesta aposta per la mobilitat sostenible, l'Ajuntament ha pressupostat la construcció d'un anell ciclista a l'Alcúdia, el projecte del qual ja està redactant, així com l'establiment de noves zones de preferència per a vianants en diversos carrers del centre històric per a la qual cosa es realitzarà una inversió important.



Imatge 3.15. Inserció en premsa online i offline "Periòdic Local l'Alcúdia 752"

4 PAUTES GENERALS DE LA MOBILITAT A L'ALCÚDIA

4.1 QÜESTIONARI DE MOBILITAT

L'exploració del Qüestionari de mobilitat en línia ha permès acostar-se a les pautes de mobilitat quotidiana de les persones que viuen a l'Alcúdia.

El qüestionari té l'objectiu de recollir informació sobre els desplaçaments declarats per les persones enquestades i realitzats en el dia feiner anterior. S'ha establert que la participació siga de la població igual o major a 14 anys, i que estiga dirigida a residents de l'Alcúdia. La població resident a l'Alcúdia major de 14 anys és de 10.379 habitants (dades a 3 de juliol de 2018, estretes del Padró Municipal d'Habitants).

Els resultats del Qüestionari de mobilitat han estat els següents.

SECCIÓ 2: DADES PERSONALS

Edat

	respostes	percentatge
14-24	9	10%
25-39	29	29%
40-64	58	58%
65 o més	3	3%
Total	9	100%

Sexe

	respostes	percentatge
Home	46	46,5%
Dona	53	53,5%
Intersexe o divers	0	0%
Total	99	100%

Quin és el teu lloc de naixement?

	respostes	percentatge
Comunitat Valenciana	95	96%
Resta d'Espanya	4	4%
Altres	0	0%
Total	99	100%

Quin és el teu nivell d'estudis finalitzats?

	respostes	percentatge
--	-----------	-------------

Sense estudis	0	0%
Estudis primaris	9	9,1%
Estudis secundaris	33	33,3%
Estudis universitaris	57	57,6%
Total	99	100%

Tens algun tipus de discapacitat reconeguda legalment?

	respostes	percentatge
Sí	7	7,1%
No	92	92,9%
Total	99	100%

SECCIÓ 3. GRAU DE DISCAPACITAT

De quin grau?

	respostes	percentatge
Entre el 33% i el 64%	6	85,7%
Entre el 65% i el 74%	1	14,3%
Igual o superior al 75%	0	0%
Total	7	100%

Com et mous habitualment?

	respostes	percentatge
Amb croses	1	14,3%
Amb cadira de rodes	0	0%
No em puc moure, em porten per a eixir de casa		0%
En qualsevol medi de transport (a peu, bici, transport públic, cotxe, etc.). No tinc dificultats per a moure'm	6	85,7%
Total	7	100%

SECCIÓ 4. SITUACIÓ LABORAL

Quina és la teua situació laboral?

	respostes	percentatge
Ocupat/ada	75	75,8%
Aturat/ada	5	5,1%
Tasques de la llar (si la teua edat és menor de 65 anys)	1	1%
Estudiant	9	9,1%
Jubilat/ada	6	6,1%

Pensionista per invalidesa	3	3%
Pre-jubilat/ada	0	0%
Total	99	100%

SECCIÓ 4. LLOC DE RESIDÈNCIA

Quina és l'adreça (carrer i número de carrer) del teu lloc de residència habitual (ta casa) a l'Alcúdia?

Resposta	Text
1	Rector cura Muñoz 19 (2)
2	Mestre Enric Garcés 19 (2)
3	C/ sant Pere, 14
4	C la pau
5	C/ BLASCO IBÁÑEZ, 34
6	c/ Cura Muñoz, 19
7	Aparici y guijarro nº12
8	Manuel Sanchis Guarner, 21
9	c/ santiago de les, 20 3º 18ª
10	C/tribunal de les aigües,56
11	Plaça Cervantes, 4
12	Pintor Vergara, 49
13	Rector mora
14	Carrer Frai Juniper Serra 14
15	C/ Algemesi N.39
16	L'esglesia 12
17	Victoria Kent 62
18	Santa Rosa 35
19	Manuel Sanchis Guarner, 21
20	C/ Doctor Fleming 28
21	Germanies
22	Major 19
23	San roc
24	Blasco ibañez,29
25	Carrer Papa Joan XXIII, 2
26	Tribunal de les aigües, 20
27	Santiago de les,17-11
28	Avinguda maestro serrano
29	Av. Antoni almela 19
30	C/ Joan Bta. Oisca 13
31	Sant Jaume, 3
32	Colon, 30
33	Dos de maig 26
34	Calvo Acacio 15 2
35	C. Joan Fuster, 1
36	Monestir del puig, num 3, p4
37	C/ Germanies,49
38	Santiago de Les 46-3-7
39	Mariano Benlliure
40	C/blasco ibañez 68

41	Pintor Vergara, 73
42	Carrer Ovidi Montllor, 13
43	Juan de Austria, 26
44	Francesc Ferrer i Pastor 42
45	General Albert, 7
46	Sant Vicent. 27
47	L'Alguer 2
48	F9
49	Calvo Acacio,21
50	Dos de maig, 33
51	Patrici Boronat 41
52	Plaça diputació,1
53	Germanies , 31
54	centre del poble
55	Mestre Serrano, 96
56	Carrer Major 15
57	Gomez Ferrer, 23
58	Doctor Ferran
59	Carrer Joan Bautista Osca nº7
60	San Juan 3
61	C/ Joanot Martorell, 1-A
62	Bonaire
63	Manuel tarancon,13
64	CARDENAL CISNEROS
65	Carrer Cotif
66	Germanies 49
67	C/Santiago de Les 20
68	Daoiz i Velarde 14
69	Juan de Austria 29
70	Parroco Mora 28
71	JOANOT MARTORELL, 1
72	C/ Fray Junipero Serra, 16
73	Santiago de les
74	Joan Fuster, 1
75	Carrer verge de l'oreto
76	antonio almela, 42
77	Picasso
78	Francesc Ferrer i Pastor 16
79	verge dels dolors, 53
80	c/ Sàhara, 37
81	Calvo Acacio 20
82	c/ Tribunal de les aigües, 27
83	Dr. Ferran 1
84	Colón, 60
85	Joan de Torrella, nº 13
86	C/santiago de les
87	Avinguda Ausiàs March, 19
88	Sant andreu 7
89	Santa rosa 18
90	C/ Ovidi Montllor, 13
91	Jaume bru i Vidal
92	Santiago apostol, 19

93	Safor19
94	C/ Ovidi Montllor n°2
95	Ramón y Cajal 1
96	Lipo de Vega 7
97	carrer major

SECCIÓ 6. COMPOSICIÓ DE LA LLAR

Quantes persones viuen en el teu lloc de residència habitual (ta casa)?

	respostes	percentatge
1	13	13,1%
2	18	18,2%
3	31	31,3%
4	34	34,3%
5	2	2%
6	1	1%
7	-	-
8	-	-
9	-	-
10	-	-
11	-	-
12	-	-
13	-	-
14	-	-
15	-	-
16	-	-
17	-	-
18	-	-
19	-	-
20	-	-
Més de 20	-	-
Total	99	100%

Pots dir-nos el sexe i l'edat d'aquestes persones? (marca o si no hi ha)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	Més de 8
Dones menors o iguals a 3 anys	89	10	-	-	-	-	-	-	-	-
Dones majors de 3 anys i menors de 18 anys	77	19	2	1	-	-	-	-	-	-
Dones iguals o majors de 18 anys i menors de 65 anys	21	58	16	4	-	-	-	-	-	-

Dones majors de 65 anys	87	12	-	-	-	-	-	-	-	-
Homes menors o iguals a 3 anys	93	6	-	-	-	-	-	-	-	-
Homes majors de 3 anys i menors de 18 anys	73	21	5	-	-	-	-	-	-	-
Homes iguals o majors de 18 anys i menors de 65 anys	19	72	8	-	-	-	-	-	-	-
Homes majors de 65 anys	95	4	-	-	-	-	-	-	-	-

SECCIÓ 7. VOLUM D'INGRESSOS NETS DE LA SEUA LLAR

Pots indicar-nos el volum d'ingressos mensuals nets familiars?

	respostes	percentatge
Inferiors a 1.000 euros	5	5,1%
Entre 1.000 i 2.000 euros	28	28,3%
Entre 2.000 i 3.000 euros	26	26,3%
Entre 3.000 i 4.000 euros	10	10,1%
Entre 4.000 i 5.000 euros	1	1%
Més de 5.000 euros	6	6,1%
No sé / No vull contestar	23	23,2%
Total	99	100%

SECCIÓ 8. DISPONIBILITAT DE VEHICLES

Quants vehicles hi ha al teu lloc de residència habitual (ta casa)? (marca o si no hi ha)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Més de 10
Cotxe	6	51	35	7	-	-	-	-	-	-	-	-
Moto / ciclomotor	82	13	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Furgoneta / camió	89	7	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bicicleta	21	22	37	8	10	1	-	-	-	-	-	-
Cadira de rodes,	92	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

scooter o
vehicles per
a persones
amb
dificultats
de mobilitat

Saps anar amb bicicleta?

	respostes	percentatge
Sí	96	97%
No	3	3%
Total	99	100%

Tens carnet de conduir?

	respostes	percentatge
Sí	91	91,9%
No	8	8,1%
Total	99	100%

Al teu lloc de residència habitual (ta casa), on aparques el cotxe en cas d'utilitzar-lo?

	respostes	percentatge
Al carrer sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona de residents, càrrega i descàrrega gratuïta per l'hora, i inclòs descampat)	42	45,1%
Al carrer pagant (zona blava, verda, altres colors)	-	-
Aparcament d'intercanvi sense pagar (en una estació de metro, de tren, etc.)	1	1,1%
Aparcament d'intercanvi pagant (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
Aparcament en propietat, lloguer, concessió	49	52,7%
Aparcament de pagament (per hores, minuts) fora de calçada	-	-
No aparque, només pare un moment	1	1,1%
Total	93	100%

Al teu lloc de residència habitual (ta casa), on aparques la moto en cas d'utilitzar-la?

	respostes	percentatge
Al carrer sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona de residents, càrrega i descàrrega gratuïta per l'hora, i inclòs descampat)	5	23,8%
Al carrer pagant (zona blava, verda, altres colors)	-	-
Aparcament d'intercanvi sense pagar (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament d'intercanvi pagant (en una estació de metro, de	-	-

tren, etc.)		
Aparcament en propietat, lloguer, concessió	15	71,4%
Aparcament de pagament (per hores, minuts) fora de calçada	1	4,8%
No aparque, només pare un moment	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
Total	21	100%

Al teu lloc de residència habitual (ta casa), on aparques la bicicleta en cas d'utilitzar-la?

	respostes	percentatge
Al carrer en aparcament de bicicletes	-	-
Al carrer en mobiliari urbà, arbrat, etc.	1	1,3%
A casa en el garatge	40	50,6%
A casa en el traster, en la cambra, etc.	17	21,5%
A casa al portal, a l'entrada, etc.	10	12,7%
A casa al balcó	2	2,5%
A casa al pati, jardí, etc.	7	8,9%
Altres: Aparcament en propietat, lloguer, concessió	2	2,5%
Total	79	100%

Disposes d'algun d'aquests bitllets, targetes o abonaments de transport públic en cas d'utilitzar-lo?

	respostes	percentatge
Targeta TuiN	5	10,9%
Bonobús	11	23,9%
Bonometre	40	87%
Gent major	1	2,2%
Mobilitat mensual	2	4,3%
Mobilitat anual	-	-
Abonament Transbord	-	-
AT Abonament Transport	-	-
AT Abonament Transport Jove	1	2,2%
Total	46	100%

SECCIÓ 9. PARLEM DE COM ET MOUS EN UN DIA LABORABLE

Vas eixir de casa ahir? (Si avui és dilluns respon el que vas fer divendres passat)

	respostes	percentatge
Sí	95	96%
No	4	4%
Total	99	100%

SECCIÓ 10. MOTIU PEL QUE NO VAS EIXIR DE CASA

Per quin motiu no vas eixir de casa?

	respostes	percentatge
Indisposició o baixa	1	25%
Vaig treballar/estudiar al lloc de residència	1	25%
Vacances o dia de festa	-	-
No calia / No vaig voler eixir	1	25%
No vull contestar	1	25%
Total	4	100%

SECCIÓ 11. NÚMERO DE DESPLAÇAMENTS

Per desplaçament s'entén el trajecte complet que es fa des d'un lloc (origen) fins a un altre (destinació) per qualsevol motiu i que pot fer-se a peu o utilitzant un o més mitjans de transport. Per exemple un desplaçament per estudis que tinga com a origen el lloc de residència habitual a l'Alcúdia i el lloc de destinació a la Universitat Politècnica de València pot fer-se combinant a peu, metro i autobús urbà.

Quants desplaçaments vas fer ahir? (Si avui és dilluns respon el que vas fer el divendres passat)

	respostes	percentatge
1	11	11,6%
2	26	27,4%
3	9	9,5%
4	26	27,4%
5	4	4,2%
6	9	9,5%
7	1	1,1%
8	3	3,2%
9	1	1,1%
10	2	2,1%
11	1	1,1%
12	1	1,1%
13	1	1,1%
14	-	-
15	-	-
16	-	-
Més de 16	-	-
Total	95	100%

SECCIÓ 12. DESPLAÇAMENT 1 PART 1

El primer desplaçament el vas realitzar des del teu lloc de residència habitual (ta casa)?

	respostes	percentatge
Sí	93	97,9%
No	2	2,1%
Total	95	100%

SECCIÓ 13. DESPLAÇAMENT 1 PART 2

En cas de no eixir des de ta casa, en quin municipi es troba el lloc des d'on vas eixir?

Resposta	Text
1	Feina, l'Alcúdia a Benimodo
2	Valencia

Si és en el municipi de l'Alcúdia, quina és l'adreça (carrer i número de carrer) des d'on vas eixir?

Resposta	Text
1	Pintor Sorolla

SECCIÓ 14. DESPLAÇAMENT 1 PART 3

Quin va ser el motiu d'aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Tornada a domicili	1	1,1%
Tornada a hotel / casa d'altres	-	-
Anar a la feina	50	52,6%
Anar al lloc d'estudis	4	4,2%
Compres quotidianes	4	4,2%
Compres no quotidianes	-	-
Metge, centre de salut, hospital	4	4,2%
Visita amic / familiar	-	-
Acompanyar / recollir / buscar altres persones	13	13,7%
Gestions de feina	8	8,4%
Gestions personals	2	2,1%
Esmorzar, menjar, sopar, bars, restaurants (no d'oci)	-	-
Activitats esportives	2	2,1%
Activitats culturals	-	-
Altres activitats d'oci	4	4,2%
Sense destinació fixa, passejar	1	1,1%
Tenir cura d'altres persones (gent gran, infants, etc.)	-	-
Tornada a segona residència	2	2,1%
Total	95	100%

En quin municipi es troba el lloc on et vas dirigir?

	respostes	percentatge
--	-----------	-------------

L'Alcúdia	62	65,3%
València	13	13,7%
Carlet	4	4,2%
Alzira	4	4,2%
Picassent	1	1,1%
El Ronquillo	1	1,1%
Paterna	1	1,1%
Alginet	1	1,1%
Benimodo	1	1,1%
El Palmar	1	1,1%
Manises	1	1,1%
Ontinyent	1	1,1%
Torrent	1	1,1%
Burjassot	1	1,1%
Picassent	1	1,1%
Paiporta	1	1,1%
Total	95	100%

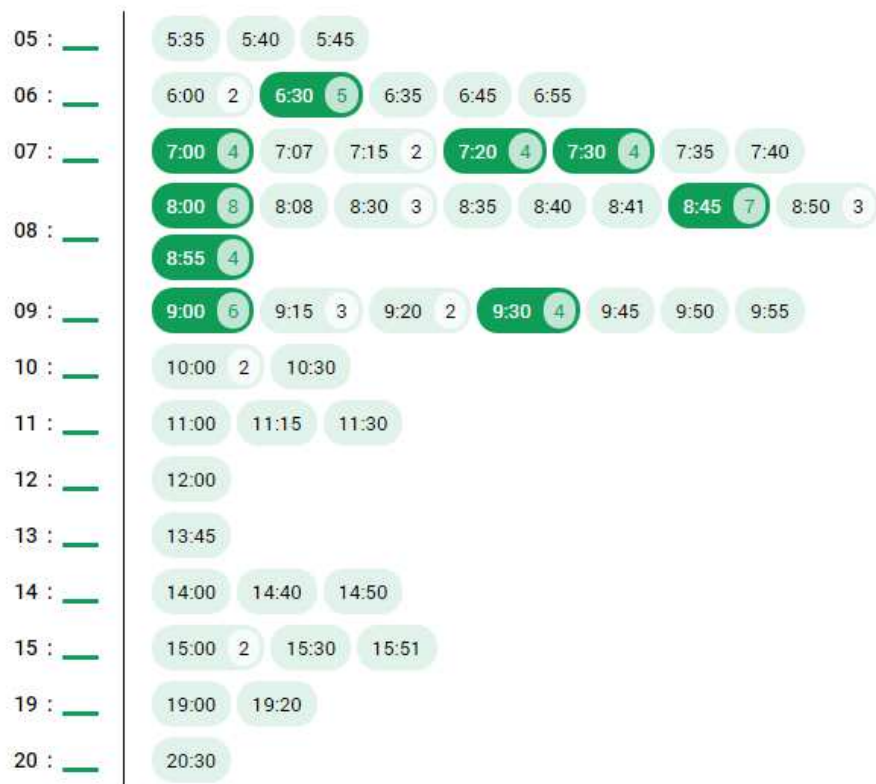
Si és en el municipi de l'Alcúdia, quina és l'adreça aproximada (carrer i número de carrer) on et vas dirigir?

Resposta	Text
1	Carrer del Xúquer (2)
2	C alginet
3	C/ PINTOR VERGARA
4	Rector cura muñoz 19
5	Institur evols
6	Aparici y guijarro nº12
7	Cadiz, 63
8	Col.legi Heretats
9	Avenida Antonio almela
10	Carrer Beata Amat 7
11	Col.legi Sant Andreu
12	CALvo acacio
13	Ronda Cooperativa
14	Antonio Almela
15	Mestre serrano
16	Seders
17	Carrer caligraf Palafox 5
18	Camp de futbol
19	Picina municipal cuberta
20	Colon, 30
21	Carretera guadassuar
22	Escolets
23	Antoni Almela
24	Escoleta infantil
25	Carrer Joan Lluís Vives 18
26	Carrer l'esglesia, 1
27	Lluís vives 18
28	Joan xxiii
29	Carrer de baix,30
30	Ceip Heretats

31	Antoni Almela
32	Miguel Jarque,3
33	Coop. CANSO
34	Estació
35	Bollene
36	avenida comte serrallo
37	Plaça tirant lo Blanch
38	Les comes
39	Avd. Conde del Serrallo
40	Av/Comte Serrallo 10
41	Carrer De Bollene
42	santa barbara 1
43	C/Les Escoles
44	Escoleta municipal
45	-
46	pizarro, 2
47	Picasso 16
48	c/ Picasso,18
49	Tirant lo Blanc
50	avinguda antonio almela
51	Lluís Vives
52	Cerca estacion
53	Camí Vell d'Alzira
54	Av. Cooperativa 1
55	Heretats
56	avenida antonio almela

A quin hora vas eixir per a anar al motiu citat? (00:00)

95 respostes



Quant de temps, en minuts, vas tardar per anar de ta casa o altre lloc d'origen al lloc de destinació pel motiu citat?

	respostes	percentatge
1 minut	1	1,05%
2 minuts	5	5,26%
3 minuts	4	4,21%
4 minuts	2	2,11%
5 minuts	28	29,47%
7 minuts	2	2,11%
8 minuts	4	4,21%
10 minuts	17	17,89%
12 minuts	2	2,11%
15 minuts	7	7,37%
20 minuts	2	2,11%
25 minuts	2	2,11%
30 minuts	3	3,16%
35 minuts	4	4,21%
40 minuts	4	4,21%
45 minuts	3	3,16%
60 minuts	2	2,11%
90 minuts	1	1,05%

120 minuts	1	1,05%
Total	95	100%

Quin o quins mitjans de transport vas fer emprar en aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
A peu	43	45,3%
Bicicleta	8	8,4%
Autobús urbà	-	6,1%
Autobús interurbà	1	1,1%
Metro	2	2,1%
Tramvia	-	-
Renfe rodalies	1	1,1%
Tren regional / llarg recorregut	-	-
Autobús empresa	-	-
Autobús escolar	-	-
Autobús (excursions)	-	-
Taxi	-	-
Cotxe com a conductor	42	44,3%
Cotxe com a acompanyant	2	2,1%
Moto com a conductor	4	4,2%
Moto com a acompanyant	-	-
Furgoneta / camió	2	2,1%
Cadira de rodes, scooter o vehicles per a persones amb dificultats de mobilitat	-	-
Patinet, segway o altres gyns	1	1,1%
Total	95/106	100%

Si el mitjà de transport emprat és autobús interurbà o metro, quin títol de viatge (tipus de bitllet) vas utilitzar?

	respostes	percentatge
Bitllet senzill	-	-
Bitllet anada i tornada	-	-
Targeta TuiN	1	20%
Bonobús	1	20%
Bonometre	2	40%
Gent major	-	-
Mobilitat mensual	-	-
Mobilitat anual	-	-
Abonament Transbord	-	-
AT Abonament Transport	-	-
AT Abonament Transport Jove	-	-
Altres títols integrats	-	-
Altres títols d'un operador	1	20%
Total	5	100%

Quantes persones hi viatjaven incloent-te a tu, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
--	-----------	-------------

1	36	67,9%
2	10	18,9%
3	4	7,5%
4	3	5,7%
5	-	-
6	-	-
7	-	-
Més de 7	-	-
Total	53	100%

On vas aparcar el cotxe o la moto, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
Al carrer sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona de residents, càrrega i descàrrega gratuïta per l'hora, i inclòs descampat)	37	71,1%
Al carrer pagant (zona blava, verda, altres colors)	1	1,9%
Aparcament d'intercanvi sense pagar (en una estació de metro, de tren, etc.)	1	1,9%
Aparcament d'intercanvi pagant (en una estació de metro, de tren, etc.)		
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	8	15,4%
Aparcament en propietat, lloguer, concessió	3	5,8%
Aparcament de pagament (per hores, minuts) fora de calçada	1	1,9%
No aparque, només pare un moment	1	1,9%
Total	52	100%

Si vas aparcar el cotxe o la moto a l'Alcúdia al carrer, en cas d'haver-los utilitzat com a conductor/a, en quin carrer?

Resposta	Text
1	Carrer joume 1
2	Aparcamiento avenida
3	Pintor Sorolla
4	Carrer del Xúquer
5	Avinguda A. Almela
6	Joan xxiii
7	picasso, la zona del mercat estava saturada
8	Carrer del Xúquer
9	avenida comte serrallo
10	Tribunal de les aigües
11	Carrera de Bollene
12	En el mateix
13	pizarro, 2
14	Av cooperativa
15	Lope de Vega
16	antonio almela

On vas aparcar la bicicleta, en cas d'haver-la utilitzat?

	respostes	percentatge
Al carrer en aparcament de bicicletes	1	6,25%
Al carrer en mobiliari urbà, arbrat, etc.	4	25%
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	3	18,7%
A casa en el garatge	4	25%
A casa en el traster, en la cambra, etc.	2	12,5%
A casa al portal, a l'entrada, etc.	-	-
A casa al balcó	1	6,25%
A casa al pati, jardí, etc.	1	6,25%
Total	16	100%

Amb quina freqüència realitzes aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Diàriament	45	47,4%
Només els dies laborables	27	28,4%
Dues o tres vegades per setmana	11	11,6%
Una vegada a la setmana	1	1,1%
Esporàdicament	11	11,6%
Total	95	100%

SECCIÓ 15. ENTRE DESPLAÇAMENT 1 I 2

Vas realitzar altre desplaçament que tinguera com a lloc d'origen el lloc de destinació del darrer desplaçament descrit?

	respostes	percentatge
Sí	58	61,1%
No	37	38,9%
Total	95	100%

SECCIÓ 16. DESPLAÇAMENT 2

Quin va ser el motiu d'aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Tornada a domicili	26	44,8%
Tornada a hotel / casa d'altres	-	-
Anar a la feina	10	17,2%
Anar al lloc d'estudis	1	1,7%
Compres quotidianes	4	6,9%
Compres no quotidianes	-	-
Metge, centre de salut, hospital	3	5,2%
Visita amic / familiar	-	-
Acompanyar / recollir / buscar altres persones	3	5,2%
Gestions de feina	4	6,9%

Gestions personals	1	1,7%
Esmorzar, menjar, sopar, bars, restaurants (no d'oci)	1	1,7%
Activitats esportives	3	5,2%
Activitats culturals	-	-
Altres activitats d'oci	4	4,2%
Sense destinació fixa, passejar	1	1,7%
Tenir cura d'altres persones (gent gran, infants, etc.)	1	1,7%
Tornada a segona residència	-	-
Total	58	100%

En quin municipi es troba el lloc on et vas dirigir?

	respostes	percentatge
L'Alcúdia	49	84,5%
València	3	5,1%
Alzira	2	3,4%
Guadassuar	1	1,7%
Silla	1	1,7%
Benifaió	1	1,7%
Ribera Alta	1	1,7%
Total	58	100%

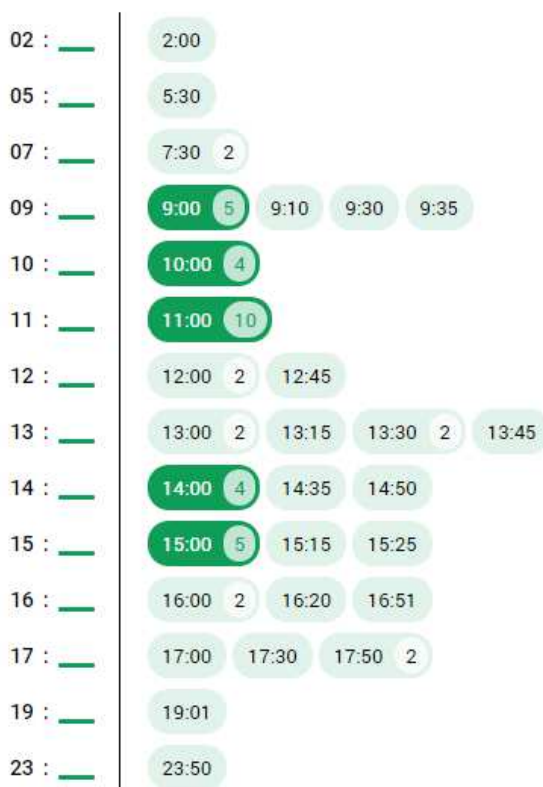
Si és en el municipi de l'Alcúdia, quina és l'adreça aproximada (carrer i número de carrer) on et vas dirigir?

Resposta	Text
1	La pau
2	C/ BLASCO IBÁÑEZ
3	Rector cura Muñoz 19
4	c/ Cura Muñoz, 19
5	Rector Cura Muñoz nº19
6	Manuel Sanchis Guarner, 21
7	Col.legi Heretats
8	Rector mora
9	Carrer Beata Amat 7
10	Mercadona
11	Pintor vergara
12	Ronda Cooperativa
13	Passeig
14	Pintor sorolla
15	C/tribunal de les aigües, 25
16	Pintor Sorolla
17	Centre Salut
18	Dos de maig 26
19	Avinguda antonio almela
20	Piscina municipal
21	Ovidi Montllor 13
22	Juan de Austria, 26
23	Filharmonica Alcudiana, 9
24	1r de maig
25	LAlguer 2
26	Dr Gomez Ferrer

27	Antoni Almela
28	centre del poble
29	Poliesportiu municipal
30	Doctor Ferran
31	Carrer Joan Bautista Oisca nº7
32	Matjor
33	Musica
34	JOANOT MARTORELL, 1
35	C/ Fray Junipero Serra, 16
36	antonio almela, 42
37	Cooperativa
38	av/ Antoni Almela
39	Cami Vell D'Alzira, 37
40	Sant andreu 7
41	C/ Ovidi Montllor, 13
42	Safor
43	AVD Antonio Almela
44	ambulatori

A quin hora vas eixir per a anar al motiu citat? (00:00)

58 respostes



Quant de temps, en minuts, vas tardar per anar de ta casa o altre lloc d'origen al lloc de destinació pel motiu citat?

	respostes	percentatge
1 minut	1	1,72%
2 minuts	3	5,16%
3 minuts	2	3,44%
5 minuts	21	36,1%
7 minuts	2	3,44%
8 minuts	2	3,44%
9 minuts	1	1,72%
10 minuts	8	13,76%
12 minuts	1	1,72%
15 minuts	6	10,32%
20 minuts	2	3,44%
25 minuts	2	3,44%
30 minuts	2	3,44%
50 minuts	2	3,44%
60 minuts	2	3,44%
80 minuts	1	1,72%
Total	58	100%

Quin o quins mitjans de transport vas fer emprar en aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
A peu	26	44,8%
Bicicleta	5	8,6%
Autobús urbà	1	1,7%
Autobús interurbà	-	-
Metro	1	1,7%
Tramvia	-	-
Renfe rodalies	1	1,1%
Tren regional / llarg recorregut	-	-
Autobús empresa	-	-
Autobús escolar	-	-
Autobús (excursions)	-	-
Taxi	-	-
Cotxe com a conductor	24	41,4%
Cotxe com a acompanyant	2	3,4%
Moto com a conductor	1	1,7%
Moto com a acompanyant	-	-
Furgoneta / camió	2	3,4%
Cadira de rodes, scooter o vehicles per a persones amb dificultats de mobilitat	-	-
Patinet, segway o altres gins	-	-
Total	58/63	100%

Si el mitjà de transport emprat és autobús interurbà o metro, quin títol de viatge (tipus de bitllet) vas utilitzar?

	respostes	percentatge
--	-----------	-------------

Bitllet senzill	-	-
Bitllet anada i tornada	-	-
Targeta TuiN	1	33,3%
Bonobús	1	33,3%
Bonometre	-	-
Gent major	-	-
Mobilitat mensual	-	-
Mobilitat anual	-	-
Abonament Transbord	-	-
AT Abonament Transport	-	-
AT Abonament Transport Jove	-	-
Altres títols integrats	-	-
Altres títols d'un operador	1	33,3%
Total	3	100%

Quantes persones hi viatjaven incloent-te a tu, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
1	18	69,2%
2	6	23,1%
3	4	7,5%
4	2	7,7%
5	-	-
6	-	-
7	-	-
Més de 7	-	-
Total	26	100%

On vas aparcar el cotxe o la moto, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
Al carrer sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona de residents, càrrega i descàrrega gratuïta per l'hora, i inclòs descampat)	20	66,6%
Al carrer pagant (zona blava, verda, altres colors)	-	-
Aparcament d'intercanvi sense pagar (en una estació de metro, de tren, etc.)	2	6,7%
Aparcament d'intercanvi pagant (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	2	6,7%
Aparcament en propietat, lloguer, concessió	5	16,7%
Aparcament de pagament (per hores, minuts) fora de calçada	-	-
No aparque, només pare un moment	1	3,3%
Total	30	100%

Si vas aparcar el cotxe o la moto a l'Alcúdia al carrer, en cas d'haver-los utilitzat com a conductor/a, en quin carrer?

Resposta	Text
1	c/ Jaume I
2	Rector mora
3	Pintor sorolla
4	Tribunal de les aigües
5	C/tribunal de les aigües, 25
6	Pintor Sorolla escriure
7	Filharmonica Alcudiana
8	L'Alquer
9	Poliesportiu municipal
10	Avenida Calvo Acacio
11	antonio almela, 42
12	av/Antoni Almela
13	Sant andreu 7
14	Safor

On vas aparcar la bicicleta, en cas d'haver-la utilitzat?

	respostes	percentatge
Al carrer en aparcament de bicicletes	2	22,2%
Al carrer en mobiliari urbà, arbrat, etc.	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	1	11,1%
A casa en el garatge	2	22,2%
A casa en el traster, en la cambra, etc.	3	33,3%
A casa al portal, a l'entrada, etc.	-	-
A casa al balcó	-	-
A casa al pati, jardí, etc.	-	-
Total	8	100%

Amb quina freqüència realitzes aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Diàriament	19	32,8%
Només els dies laborables	12	20,7%
Dues o tres vegades per setmana	11	19%
Una vegada a la setmana	4	6,9%
Esporàdicament	12	20,7%
Total	58	100%

SECCIÓ 17. ENTRE DESPLAÇAMENT 2 I 3

Vas realitzar altre desplaçament que tinguera com a lloc d'origen el lloc de destinació del darrer desplaçament descrit?

	respostes	percentatge
Sí	29	50%
No	29	50%
Total	58	100%

SECCIÓ 18. DESPLAÇAMENT 3

Quin va ser el motiu d'aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Tornada a domicili	6	20,7%
Tornada a hotel / casa d'altres	-	-
Anar a la feina	6	20,7%
Anar al lloc d'estudis	-	-
Compres quotidianes	2	6,9%
Compres no quotidianes	-	-
Metge, centre de salut, hospital	2	6,9%
Visita amic / familiar	-	-
Acompanyar / recollir / buscar altres persones	5	17,2%
Gestions de feina	3	10,3%
Gestions personals	1	3,4%
Esmorzar, menjar, sopar, bars, restaurants (no d'oci)	1	3,4%
Activitats esportives	1	3,4%
Activitats culturals	-	-
Altres activitats d'oci	1	3,4%
Sense destinació fixa, passejar	-	-
Tenir cura d'altres persones (gent gran, infants, etc.)	-	-
Tornada a segona residència	1	3,4%
Total	29	100%

En quin municipi es troba el lloc on et vas dirigir?

	respostes	percentatge
L'Alcúdia	25	86,2%
València	2	6,9%
Alzira	1	3,4%
Guadassuar	1	3,4%
Total	29	100%

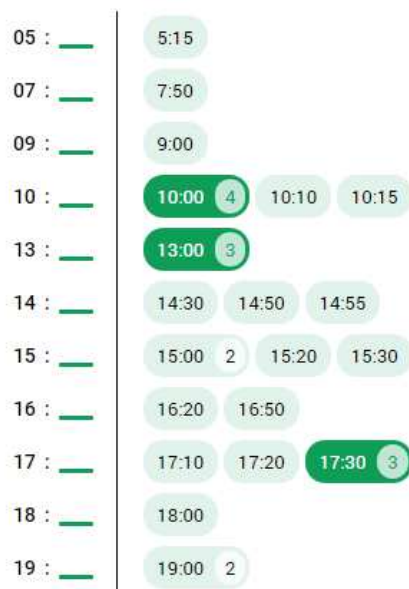
Si és en el municipi de l'Alcúdia, quina és l'adreça aproximada (carrer i número de carrer) on et vas dirigir?

Resposta	Text
1	Parc diputacio
2	C/Algemesi N39
3	Muntanya
4	Carrer calígraf Palafox 5
5	Mestre Enric Garcés 19
6	Calvo acacio
7	Calvo Acacio
8	Avinguda Cooperativa Agrícola Verge de l'Oreto, 22,
9	General Albert, 7
10	Carrer major(consum)
11	plça
12	Mestre Enric Garcés 19
13	Muntanya

14	Avenida comte Serrallo
15	Picina coberta
16	picasso, 16
17	Mestre Serrano
18	Av cooperativa 1
19	Les Comes
20	carrer major

A quin hora vas eixir per a anar al motiu citat? (oo:oo)

29 respostes



Quant de temps, en minuts, vas tardar per anar de ta casa o altre lloc d'origen al lloc de destinació pel motiu citat?

	respostes	percentatge
1 minut	-	-
2 minuts	1	3,45%%
3 minuts	1	3,45%
4 minuts	2	6,70%
5 minuts	10	34,50%
6 minuts	2	6,70%
7 minuts	-	-
8 minuts	-	-
9 minuts	1	3,45%
10 minuts	4	13,80%
12 minuts	-	-
15 minuts	4	13,80%
20 minuts	1	3,45%
25 minuts	1	3,45%
30 minuts	-	-

40 minuts	1	3,45%
45 minuts	1	3,45%
50 minuts	-	-
60 minuts	-	-
80 minuts	-	-
Total	29	100%

Quin o quins mitjans de transport vas fer emprar en aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
A peu	31	9%
Bicicleta	2	6,9%
Autobús urbà	-	-
Autobús interurbà	-	-
Metro	-	-
Tramvia	-	-
Renfe rodalies	-	-
Tren regional / llarg recorregut	-	-
Autobús empresa	-	-
Autobús escolar	-	-
Autobús (excursions)	-	-
Taxi	-	-
Cotxe com a conductor	18	62,1%
Cotxe com a acompanyant	-	-
Moto com a conductor	1	3,4%
Moto com a acompanyant	-	-
Furgoneta / camió	-	-
Cadira de rodes, scooter o vehicles per a persones amb dificultats de mobilitat	-	-
Patinet, segway o altres gins	1	3,4%
Total	29/53	100%

Si el mitjà de transport emprat és autobús interurbà o metro, quin títol de viatge (tipus de bitllet) vas utilitzar?

	respostes	percentatge
Bitllet senzill	-	-
Bitllet anada i tornada	-	-
Targeta TuiN	-	-
Bonobús	-	-
Bonometre	-	-
Gent major	-	-
Mobilitat mensual	-	-
Mobilitat anual	-	-
Abonament Transbord	-	-
AT Abonament Transport	-	-
AT Abonament Transport Jove	-	-
Altres títols integrats	-	-
Altres títols d'un operador	-	-
Total	0	100%

Quantes persones hi viatjaven incloent-te a tu, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
1	11	68,8%
2	4	25%
3	1	6,3%
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	-	-
Més de 7	-	-
Total	16	100%

On vas aparcar el cotxe o la moto, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
Al carrer sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona de residents, càrrega i descàrrega gratuïta per l'hora, i inclòs descampat)	12	66,7%
Al carrer pagant (zona blava, verda, altres colors)	-	-
Aparcament d'intercanvi sense pagar (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament d'intercanvi pagant (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	1	5,6%
Aparcament en propietat, lloguer, concessió	3	16,7%
Aparcament de pagament (per hores, minuts) fora de calçada	2	11,1%
No aparque, només pare un moment	1	3,3%
Total	18	100%

Si vas aparcar el cotxe o la moto a l'Alcúdia al carrer, en cas d'haver-los utilitzat com a conductor/a, en quin carrer?

Resposta	Text
1	Mestre Enric Garcés 19
2	Germanies
3	Avinguda Cooperativa Agrícola Verge de l'Oreto
4	Verge dels Dolors
5	Mestre Enric Garcés 19
6	Avenida comte serrallo
7	Picina coberta
8	picasso, 16
9	Av cooperativa

On vas aparcar la bicicleta, en cas d'haver-la utilitzat?

	respostes	percentatge
Al carrer en aparcament de bicicletes	1	33,3%

Al carrer en mobiliari urbà, arbrat, etc.	1	33,3%
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
A casa en el garatge	-	-
A casa en el traster, en la cambra, etc.	1	33,3%
A casa al portal, a l'entrada, etc.	-	-
A casa al balcó	-	-
A casa al pati, jardí, etc.	-	-
Total	3	100%

Amb quina freqüència realitzes aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Diàriament	10	34,5%
Només els dies laborables	6	20,7%
Dues o tres vegades per setmana	7	24,1%
Una vegada a la setmana	2	6,9%
Esporàdicament	4	13,8%
Total	58	100%

SECCIÓ 19. ENTRE DESPLAÇAMENT 3 I 4

Vas realitzar altre desplaçament que tinguera com a lloc d'origen el lloc de destinació del darrer desplaçament descrit?

	respostes	percentatge
Sí	16	55,2%
No	13	44,8%
Total	29	100%

SECCIÓ 20. DESPLAÇAMENT 4

Quin va ser el motiu d'aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Tornada a domicili	11	68,8%
Tornada a hotel / casa d'altres	-	-
Anar a la feina	-	-
Anar al lloc d'estudis	-	-
Compres quotidianes	-	-
Compres no quotidianes	-	-
Metge, centre de salut, hospital	-	-
Visita amic / familiar	-	-
Acompanyar / recollir / buscar altres persones	1	6,3%
Gestions de feina	1	6,3%
Gestions personals	-	-
Esmorzar, menjar, sopar, bars, restaurants (no d'oci)	-	-
Activitats esportives	-	-

Activitats culturals	1	6,3%
Altres activitats d'oci	1	6,3%
Sense destinació fixa, passejar	-	-
Tenir cura d'altres persones (gent garn, infants, etc.)	-	-
Tornada a segona residència	1	6,3%
Total	16	100%

En quin municipi es troba el lloc on et vas dirigir?

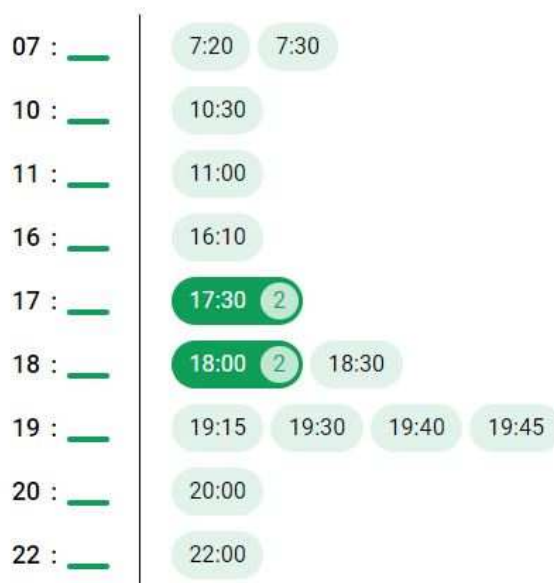
	respostes	percentatge
L'Alcúdia	15	93,8%
València	1	6,3%
Total	16	100%

Si és en el municipi de l'Alcúdia, quina és l'adreça aproximada (carrer i número de carrer) on et vas dirigir?

Resposta	Text
1	C/ Blasco Ibáñez
2	Rector Cura
3	Pintor Vergara
4	Ovidi Montllor, 13
5	Carretera de Carlet
6	Sant Vicent, 27
7	Dosde Maig, 33
8	San Francesc
9	Doctor Ferran
10	Antonio Almela, 42
11	Casa de la Cultura
12	Sant Andreu, 7
13	Safor

A quin hora vas eixir per a anar al motiu citat? (00:00)

16 respostes



Quant de temps, en minuts, vas tardar per anar de ta casa o altre lloc d'origen al lloc de destinació pel motiu citat?

	respostes	percentatge
1 minut	-	-
2 minuts	-	-
3 minuts	2	12,50%
4 minuts	1	6,25%
5 minuts	6	37,5%
6 minuts	-	-
7 minuts	-	-
8 minuts	-	-
9 minuts	-	-
10 minuts	2	12,50%
12 minuts	1	6,25%
15 minuts	1	6,25%
20 minuts	-	-
25 minuts	1	6,25%
30 minuts	-	-
40 minuts	1	6,25%
45 minuts	1	6,25%
50 minuts	-	-
60 minuts	-	-
80 minuts	-	-
Total	16	100%

Quin o quins mitjans de transport vas fer emprar en aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
--	-----------	-------------

A peu	5	31,3%
Bicicleta	2	12,5%
Autobús urbà	-	-
Autobús interurbà	-	-
Metro	-	-
Tramvia	-	-
Renfe rodalies	-	-
Tren regional / llarg recorregut	-	-
Autobús empresa	-	-
Autobús escolar	-	-
Autobús (excursions)	-	-
Taxi	-	-
Cotxe com a conductor	9	56,3%
Cotxe com a acompanyant	1	6,3%
Moto com a conductor	-	-
Moto com a acompanyant	-	-
Furgoneta / camió	-	-
Cadira de rodes, scooter o vehicles per a persones amb dificultats de mobilitat	-	-
Patinet, segway o altres gyns	-	-
Total	16/53	100%

Si el mitjà de transport emprat és autobús interurbà o metro, quin títol de viatge (tipus de bitllet) vas utilitzar?

	respostes	percentatge
Bitllet senzill	-	-
Bitllet anada i tornada	-	-
Targeta TuiN	-	-
Bonobús	-	-
Bonometre	-	-
Gent major	-	-
Mobilitat mensual	-	-
Mobilitat anual	-	-
Abonament Transbord	-	-
AT Abonament Transport	-	-
AT Abonament Transport Jove	-	-
Altres títols integrats	-	-
Altres títols d'un operador	-	-
Total	0	100%

Quantes persones hi viatjaven incloent-te a tu, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
1	4	57,1%
2	3	42,9%
3	-	-
4	-	-
5	-	-
6	-	-

7	-	-
Més de 7	-	-
Total	7	100%

On vas aparcar el cotxe o la moto, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
Al carrer sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona de residents, càrrega i descàrrega gratuïta per l'hora, i inclòs descampat)	3	42,9%
Al carrer pagant (zona blava, verda, altres colors)	-	-
Aparcament d'intercanvi sense pagar (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament d'intercanvi pagant (en una estació de metro, de tren, etc.)	1	14,3%
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
Aparcament en propietat, lloguer, concessió	3	42,9%
Aparcament de pagament (per hores, minuts) fora de calçada	-	-
No aparque, només pare un moment	-	-
Total	7	100%

Si vas aparcar el cotxe o la moto a l'Alcúdia al carrer, en cas d'haver-los utilitzat com a conductor/a, en quin carrer?

Resposta	Text
1	C/ Blasco Ibáñez
2	Pintor Vergara
3	Sant Vicent
4	Verge dels Dolors
5	Antonio Almela, 42
6	Sant Andre, 7

On vas aparcar la bicicleta, en cas d'haver-la utilitzat?

	respostes	percentatge
Al carrer en aparcament de bicicletes	-	-
Al carrer en mobiliari urbà, arbrat, etc.	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
A casa en el garatge	2	66,7%
A casa en el traster, en la cambra, etc.	1	33,3%
A casa al portal, a l'entrada, etc.	-	-
A casa al balcó	-	-
A casa al pati, jardí, etc.	-	-
Total	3	100%

Amb quina freqüència realitzes aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
--	-----------	-------------

Diàriament	5	31,3%
Només els dies laborables	2	12,5%
Dues o tres vegades per setmana	3	18,8%
Una vegada a la setmana	2	12,5%
Esporàdicament	4	25%
Total	58	100%

SECCIÓ 21. ENTRE DESPLAÇAMENT 4 I 5

Vas realitzar altre desplaçament que tinguera com a lloc d'origen el lloc de destinació del darrer desplaçament descrit?

	respostes	percentatge
Sí	5	31,5%
No	11	68,8%
Total	16	100%

SECCIÓ 22. DESPLAÇAMENT 5

Quin va ser el motiu d'aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Tornada a domicili	1	20%
Tornada a hotel / casa d'altres	-	-
Anar a la feina	-	-
Anar al lloc d'estudis	1	20%
Compres quotidianes	-	-
Compres no quotidianes	-	-
Metge, centre de salut, hospital	-	-
Visita amic / familiar	-	-
Acompanyar / recollir / buscar altres persones	-	-
Gestions de feina	-	-
Gestions personals	-	-
Esmorzar, menjar, sopar, bars, restaurants (no d'oci)	-	-
Activitats esportives	-	-
Activitats culturals	1	20%
Altres activitats d'oci	-	-
Sense destinació fixa, passejar	1	20%
Tenir cura d'altres persones (gent gran, infants, etc.)	1	20%
Tornada a segona residència	-	-
Total	16	100%

En quin municipi es troba el lloc on et vas dirigir?

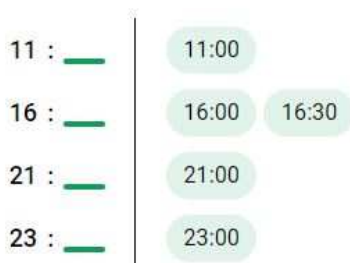
	respostes	percentatge
L'Alcúdia	5	100%

Si és en el municipi de l'Alcúdia, quina és l'adreça aproximada (carrer i número de carrer) on et vas dirigir?

Resposta	Text
1	Plaça Tirant lo Blanch
2	Tribunal de les aigües
3	Dr Gómez Ferrer
4	Ovidi Montllor, 13
5	El riu

A quin hora vas eixir per a anar al motiu citat? (oo:oo)

5 respostes



Quant de temps, en minuts, vas tardar per anar de ta casa o altre lloc d'origen al lloc de destinació pel motiu citat?

	respostes	percentatge
1 minut	-	-
2 minuts	-	-
3 minuts	-	-
4 minuts	-	-
5 minuts	3	60%
6 minuts	-	-
7 minuts	-	-
8 minuts	-	-
9 minuts	-	-
10 minuts	1	20%
12 minuts	-	-
15 minuts	-	-
20 minuts	-	-
25 minuts	-	-
30 minuts	-	-
40 minuts	1	20%
45 minuts	-	-
50 minuts	-	-
60 minuts	-	-
80 minuts	-	-
Total	5	100%

Quin o quins mitjans de transport vas fer emprar en aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
A peu	1	20%
Bicicleta	-	-
Autobús urbà	-	-
Autobús interurbà	-	-
Metro	-	-
Tramvia	-	-
Renfe rodalies	-	-
Tren regional / llarg recorregut	-	-
Autobús empresa	-	-
Autobús escolar	-	-
Autobús (excursions)	-	-
Taxi	-	-
Cotxe com a conductor	3	60%
Cotxe com a acompanyant	1	20%
Moto com a conductor	-	-
Moto com a acompanyant	-	-
Furgoneta / camió	-	-
Cadira de rodes, scooter o vehicles per a persones amb dificultats de mobilitat	-	-
Patinet, segway o altres gins	-	-
Total	5/53	100%

Si el mitjà de transport emprat és autobús interurbà o metro, quin títol de viatge (tipus de bitllet) vas utilitzar?

	respostes	percentatge
Bitllet senzill	-	-
Bitllet anada i tornada	-	-
Targeta TuiN	-	-
Bonobús	-	-
Bonometre	-	-
Gent major	-	-
Mobilitat mensual	-	-
Mobilitat anual	-	-
Abonament Transbord	-	-
AT Abonament Transport	-	-
AT Abonament Transport Jove	-	-
Altres títols integrats	-	-
Altres títols d'un operador	-	-
Total	0	100%

Quantes persones hi viatjaven incloent-te a tu, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
1	2	66,7%
2	1	33,3%
3	-	-
4	-	-

5	-	-
6	-	-
7	-	-
Més de 7	-	-
Total	3	100%

On vas aparcar el cotxe o la moto, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
Al carrer sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona de residents, càrrega i descàrrega gratuïta per l'hora, i inclòs descampat)	2	66,7%
Al carrer pagant (zona blava, verda, altres colors)	-	-
Aparcament d'intercanvi sense pagar (en una estació de metro, de tren, etc.)	1	33,3%
Aparcament d'intercanvi pagant (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
Aparcament en propietat, lloguer, concessió	-	-
Aparcament de pagament (per hores, minuts) fora de calçada	-	-
No aparque, només pare un moment	-	-
Total	3	100%

Si vas aparcar el cotxe o la moto a l'Alcúdia al carrer, en cas d'haver-los utilitzat com a conductor/a, en quin carrer?

Resposta	Text
1	Tribunal de les aigües
2	Dr Gómez Ferrer
3	Conde del Serrallo

On vas aparcar la bicicleta, en cas d'haver-la utilitzat?

	respostes	percentatge
Al carrer en aparcament de bicicletes	-	-
Al carrer en mobiliari urbà, arbrat, etc.	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
A casa en el garatge	-	-
A casa en el traster, en la cambra, etc.	-	-
A casa al portal, a l'entrada, etc.	-	-
A casa al balcó	-	-
A casa al pati, jardí, etc.	-	-
Total	0	100%

Amb quina freqüència realitzes aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Diàriament	-	-

Només els dies laborables	1	20%
Dues o tres vegades per setmana	1	20%
Una vegada a la setmana	-	-
Esporàdicament	3	60%
Total	5	100%

SECCIÓ 22. ENTRE DESPLAÇAMENT 5 I 6

Vas realitzar altre desplaçament que tinguera com a lloc d'origen el lloc de destinació del darrer desplaçament descrit?

	respostes	percentatge
Sí	3	60%
No	2	40%
Total	5	100%

SECCIÓ 23. DESPLAÇAMENT 6

Quin va ser el motiu d'aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Tornada a domicili	2	66,7%
Tornada a hotel / casa d'altres	-	-
Anar a la feina	1	33,3%
Anar al lloc d'estudis	-	-
Compres quotidianes	-	-
Compres no quotidianes	-	-
Metge, centre de salut, hospital	-	-
Visita amic / familiar	-	-
Acompanyar / recollir / buscar altres persones	-	-
Gestions de feina	-	-
Gestions personals	-	-
Esmorzar, menjar, sopar, bars, restaurants (no d'oci)	-	-
Activitats esportives	-	-
Activitats culturals	-	-
Altres activitats d'oci	-	-
Sense destinació fixa, passejar	-	-
Tenir cura d'altres persones (gent gran, infants, etc.)	-	-
Tornada a segona residència	-	-
Total	3	100%

En quin municipi es troba el lloc on et vas dirigir?

	respostes	percentatge
L'Alcúdia	3	100%

Si és en el municipi de l'Alcúdia, quina és l'adreça aproximada (carrer i número de carrer) on et vas dirigir?

Resposta	Text
1	General Albert, 7
2	Dos de maig, 28
3	Heretats

A quin hora vas eixir per a anar al motiu citat? (00:00)

3 respostes



Quant de temps, en minuts, vas tardar per anar de ta casa o altre lloc d'origen al lloc de destinació pel motiu citat?

	respostes	percentatge
1 minut	-	-
2 minuts	-	-
3 minuts	-	-
4 minuts	-	-
5 minuts	1	33,3%
6 minuts	-	-
7 minuts	1	33,3%
8 minuts	-	-
9 minuts	-	-
10 minuts	-	-
12 minuts	-	-
15 minuts	-	-
20 minuts	-	-
25 minuts	-	-
30 minuts	-	-
40 minuts	1	33,3%
45 minuts	-	-
50 minuts	-	-
60 minuts	-	-
80 minuts	-	-
Total	3	100%

Quin o quins mitjans de transport vas fer emprar en aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
A peu	1	33,3%
Bicicleta	-	-
Autobús urbà	-	-
Autobús interurbà	-	-
Metro	-	-
Tramvia	-	-

Renfe rodalies	-	-
Tren regional / llarg recorregut	-	-
Autobús empresa	-	-
Autobús escolar	-	-
Autobús (excursions)	-	-
Taxi	-	-
Cotxe com a conductor	2	66,7%
Cotxe com a acompanyant	-	-
Moto com a conductor	-	-
Moto com a acompanyant	-	-
Furgoneta / camió	-	-
Cadira de rodes, scooter o vehicles per a persones amb dificultats de mobilitat	-	-
Patinet, segway o altres gins	-	-
Total	3/53	100%

Si el mitjà de transport emprat és autobús interurbà o metro, quin títol de viatge (tipus de bitllet) vas utilitzar?

	respostes	percentatge
Bitllet senzill	-	-
Bitllet anada i tornada	-	-
Targeta TuiN	-	-
Bonobús	-	-
Bonometre	-	-
Gent major	-	-
Mobilitat mensual	-	-
Mobilitat anual	-	-
Abonament Transbord	-	-
AT Abonament Transport	-	-
AT Abonament Transport Jove	-	-
Altres títols integrats	-	-
Altres títols d'un operador	-	-
Total	0	100%

Quantes persones hi viatjaven incloent-te a tu, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
1	1	50%
2	1	50%
3	-	-
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	-	-
Més de 7	-	-
Total	2	100%

On vas aparcar el cotxe o la moto, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
Al carrer sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona de residents, càrrega i descàrrega gratuïta per l'hora, i inclòs descampat)	1	50%
Al carrer pagant (zona blava, verda, altres colors)	-	-
Aparcament d'intercanvi sense pagar (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament d'intercanvi pagant (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
Aparcament en propietat, lloguer, concessió	-	-
Aparcament de pagament (per hores, minuts) fora de calçada	-	-
No aparque, només pare un moment	1	50%
Total	2	100%

Si vas aparcar el cotxe o la moto a l'Alcúdia al carrer, en cas d'haver-los utilitzat com a conductor/a, en quin carrer?

Resposta	Text
1	Heretats

On vas aparcar la bicicleta, en cas d'haver-la utilitzat?

	respostes	percentatge
Al carrer en aparcament de bicicletes	-	-
Al carrer en mobiliari urbà, arbrat, etc.	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
A casa en el garatge	-	-
A casa en el traster, en la cambra, etc.	-	-
A casa al portal, a l'entrada, etc.	-	-
A casa al balcó	-	-
A casa al pati, jardí, etc.	-	-
Total	0	100%

Amb quina freqüència realitzes aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Diàriament	1	33,3%
Només els dies laborables	-	-
Dues o tres vegades per setmana	1	33,3%
Una vegada a la setmana	-	-
Esporàdicament	1	33,3%
Total	3	100%

SECCIÓ 24. DESPLAÇAMENT 7

Quin va ser el motiu d'aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Tornada a domicili	-	-
Tornada a hotel / casa d'altres	-	-
Anar a la feina	-	-
Anar al lloc d'estudis	-	-
Compres quotidianes	1	100%
Compres no quotidianes	-	-
Metge, centre de salut, hospital	-	-
Visita amic / familiar	-	-
Acompanyar / recollir / buscar altres persones	-	-
Gestions de feina	-	-
Gestions personals	-	-
Esmorzar, menjar, sopar, bars, restaurants (no d'oci)	-	-
Activitats esportives	-	-
Activitats culturals	-	-
Altres activitats d'oci	-	-
Sense destinació fixa, passejar	-	-
Tenir cura d'altres persones (gent gran, infants, etc.)	-	-
Tornada a segona residència	-	-
Total	1	100%

En quin municipi es troba el lloc on et vas dirigir?

	respostes	percentatge
L'Alcúdia	1	100%

Si és en el municipi de l'Alcúdia, quina és l'adreça aproximada (carrer i número de carrer) on et vas dirigir?

Resposta	Text
1	1 de maig

A quin hora vas eixir per a anar al motiu citat? (00:00)

1 resposta

17 :  | 17:30

Quant de temps, en minuts, vas tardar per anar de ta casa o altre lloc d'origen al lloc de destinació pel motiu citat?

	respostes	percentatge
1 minut	-	-
2 minuts	-	-
3 minuts	-	-
4 minuts	-	-
5 minuts	-	-

6 minuts	-	-
7 minuts	-	-
8 minuts	-	-
9 minuts	-	-
10 minuts	1	100%
12 minuts	-	-
15 minuts	-	-
20 minuts	-	-
25 minuts	-	-
30 minuts	-	-
40 minuts	-	-
45 minuts	-	-
50 minuts	-	-
60 minuts	-	-
80 minuts	-	-
Total	1	100%

Quin o quins mitjans de transport vas fer emprar en aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
A peu	-	-
Bicicleta	-	-
Autobús urbà	-	-
Autobús interurbà	-	-
Metro	-	-
Tramvia	-	-
Renfe rodalies	-	-
Tren regional / llarg recorregut	-	-
Autobús empresa	-	-
Autobús escolar	-	-
Autobús (excursions)	-	-
Taxi	-	-
Cotxe com a conductor	1	100%
Cotxe com a acompanyant	-	-
Moto com a conductor	-	-
Moto com a acompanyant	-	-
Furgoneta / camió	-	-
Cadira de rodes, scooter o vehicles per a persones amb dificultats de mobilitat	-	-
Patinet, segway o altres gyns	-	-
Total	1/53	100%

Si el mitjà de transport emprat és autobús interurbà o metro, quin títol de viatge (tipus de bitllet) vas utilitzar?

	respostes	percentatge
Bitllet senzill	-	-
Bitllet anada i tornada	-	-
Targeta TuiN	-	-
Bonobús	-	-
Bonometre	-	-
Gent major	-	-

Mobilitat mensual	-	-
Mobilitat anual	-	-
Abonament Transbord	-	-
AT Abonament Transport	-	-
AT Abonament Transport Jove	-	-
Altres títols integrats	-	-
Altres títols d'un operador	-	-
Total	0	100%

Quantes persones hi viatjaven incloent-te a tu, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
1	-	-
2	-	-
3	1	100%
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	-	-
Més de 7	-	-
Total	1	100%

On vas aparcar el cotxe o la moto, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
Al carrer sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona de residents, càrrega i descàrrega gratuïta per l'hora, i inclòs descampat)	-	-
Al carrer pagant (zona blava, verda, altres colors)	-	-
Aparcament d'intercanvi sense pagar (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament d'intercanvi pagant (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	1	100%
Aparcament en propietat, lloguer, concessió	-	-
Aparcament de pagament (per hores, minuts) fora de calçada	-	-
No aparque, només pare un moment	-	-
Total	2	100%

Si vas aparcar el cotxe o la moto a l'Alcúdia al carrer, en cas d'haver-los utilitzat com a conductor/a, en quin carrer?

Resposta	Text
-	-

On vas aparcar la bicicleta, en cas d'haver-la utilitzat?

	respostes	percentatge
Al carrer en aparcament de bicicletes	-	-

Al carrer en mobiliari urbà, arbrat, etc.	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
A casa en el garatge	-	-
A casa en el traster, en la cambra, etc.	-	-
A casa al portal, a l'entrada, etc.	-	-
A casa al balcó	-	-
A casa al pati, jardí, etc.	-	-
Total	0	100%

Amb quina freqüència realitzeu aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Diàriament	1	100%
Només els dies laborables	-	-
Dues o tres vegades per setmana	-	-
Una vegada a la setmana	-	-
Esporàdicament	-	-
Total	1	100%

SECCIÓ 25. ENTRE DESPLAÇAMENT 7 I 8

Vas realitzar altre desplaçament que tinguera com a lloc d'origen el lloc de destinació del darrer desplaçament descrit?

	respostes	percentatge
Sí	1	100%
No	0	0%
Total	1	100%

SECCIÓ 26. DESPLAÇAMENT 8

Quin va ser el motiu d'aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Tornada a domicili	1	100%
Tornada a hotel / casa d'altres	-	-
Anar a la feina	-	-
Anar al lloc d'estudis	-	-
Compres quotidianes	-	-
Compres no quotidianes	-	-
Metge, centre de salut, hospital	-	-
Visita amic / familiar	-	-
Acompanyar / recollir / buscar altres persones	-	-
Gestions de feina	-	-
Gestions personals	-	-
Esmorzar, menjar, sopar, bars, restaurants (no d'oci)	-	-
Activitats esportives	-	-
Activitats culturals	-	-

Altres activitats d'oci	-	-
Sense destinació fixa, passejar	-	-
Tenir cura d'altres persones (gent gran, infants, etc.)	-	-
Tornada a segona residència	-	-
Total	1	100%

En quin municipi es troba el lloc on et vas dirigir?

	respostes	percentatge
L'Alcúdia	1	100%

Si és en el municipi de l'Alcúdia, quina és l'adreça aproximada (carrer i número de carrer) on et vas dirigir?

Resposta	Text
1	Dos de maig, 33

A quin hora vas eixir per a anar al motiu citat? (00:00)

1 resposta



Quant de temps, en minuts, vas tardar per anar de ta casa o altre lloc d'origen al lloc de destinació pel motiu citat?

	respostes	percentatge
1 minut	-	-
2 minuts	-	-
3 minuts	-	-
4 minuts	-	-
5 minuts	-	-
6 minuts	-	-
7 minuts	-	-
8 minuts	-	-
9 minuts	-	-
10 minuts	1	100%
12 minuts	-	-
15 minuts	-	-
20 minuts	-	-
25 minuts	-	-
30 minuts	-	-
40 minuts	-	-
45 minuts	-	-
50 minuts	-	-
60 minuts	-	-
80 minuts	-	-
Total	1	100%

Quin o quins mitjans de transport vas fer emprar en aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
A peu	-	-
Bicicleta	-	-
Autobús urbà	-	-
Autobús interurbà	-	-
Metro	-	-
Tramvia	-	-
Renfe rodalies	-	-
Tren regional / llarg recorregut	-	-
Autobús empresa	-	-
Autobús escolar	-	-
Autobús (excursions)	-	-
Taxi	-	-
Cotxe com a conductor	1	100%
Cotxe com a acompanyant	-	-
Moto com a conductor	-	-
Moto com a acompanyant	-	-
Furgoneta / camió	-	-
Cadira de rodes, scooter o vehicles per a persones amb dificultats de mobilitat	-	-
Patinet, segway o altres gyns	-	-
Total	1/53	100%

Si el mitjà de transport emprat és autobús interurbà o metro, quin títol de viatge (tipus de bitllet) vas utilitzar?

	respostes	percentatge
Bitllet senzill	-	-
Bitllet anada i tornada	-	-
Targeta TuiN	-	-
Bonobús	-	-
Bonometre	-	-
Gent major	-	-
Mobilitat mensual	-	-
Mobilitat anual	-	-
Abonament Transbord	-	-
AT Abonament Transport	-	-
AT Abonament Transport Jove	-	-
Altres títols integrats	-	-
Altres títols d'un operador	-	-
Total	0	100%

Quantes persones hi viatjaven incloent-te a tu, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
1	-	-
2	-	-
3	1	100%

4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	-	-
Més de 7	-	-
Total	1	100%

On vas aparcar el cotxe o la moto, en cas d'haver utilitzat el cotxe o la moto com a conductor/a?

	respostes	percentatge
Al carrer sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona de residents, càrrega i descàrrega gratuïta per l'hora, i inclòs descampat)	1	100%
Al carrer pagant (zona blava, verda, altres colors)	-	-
Aparcament d'intercanvi sense pagar (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament d'intercanvi pagant (en una estació de metro, de tren, etc.)	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
Aparcament en propietat, lloguer, concessió	-	-
Aparcament de pagament (per hores, minuts) fora de calçada	-	-
No aparque, només pare un moment	-	-
Total	2	100%

Si vas aparcar el cotxe o la moto a l'Alcúdia al carrer, en cas d'haver-los utilitzat com a conductor/a, en quin carrer?

Resposta	Text
1	La recta

On vas aparcar la bicicleta, en cas d'haver-la utilitzat?

	respostes	percentatge
Al carrer en aparcament de bicicletes	-	-
Al carrer en mobiliari urbà, arbrat, etc.	-	-
Aparcament reservat en destinació al carrer o no (per a empleats, per a clients, etc.)	-	-
A casa en el garatge	-	-
A casa en el traster, en la cambra, etc.	-	-
A casa al portal, a l'entrada, etc.	-	-
A casa al balcó	-	-
A casa al pati, jardí, etc.	-	-
Total	0	100%

Amb quina freqüència realitzes aquest desplaçament?

	respostes	percentatge
Diàriament	1	100%
Només els dies laborables	-	-
Dues o tres vegades per setmana	-	-

Una vegada a la setmana	-	-
Esporàdicament	-	-
Total	1	100%

SECCIÓ 27. ENTRE DESPLAÇAMENT 7 I 8

Vas realitzar altre desplaçament que tinguera com a lloc d'origen el lloc de destinació del darrer desplaçament descrit?

	respostes	percentatge
Sí	0	0
No	1	100%
Total	1	100%

SECCIÓ 37. ÚS DE MITJANS DE TRANSPORT

Avalua l'ús que fas dels diferents mitjans de transport a l'Alcúdia

	Mai / Quasi mai	A vegades	Sovint	Quasi sempre	Sempre
Anar a peu	-	16	45	23	15
Anar amb bicicleta	51	24	18	6	-
Anar en cotxe com a conductor	19	24	37	11	8
Anar en cotxe com a acompanyant	36	46	11	1	5
Anar en moto	86	9	3	1	-
Anar en autobús interurbà (L'Alcúdia - València)	84	13	2	-	-
Anar en autobús interurbà (L'Alcúdia - Hospital d'Alzira)	85	12	1	-	1
Anar en metro	57	34	5	1	2

Avalua el grau de satisfacció dels mitjans que utilitzes (a vegades, sovint, quasi sempre, sempre) en una escala de 0 (nul·la satisfacció) a 10 (plena satisfacció)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Anar a peu	3	4	21	1	2	1	4	6	16	5	36
Anar amb bicicleta	18	10	5	4	3	5	6	7	11	3	18
Anar en cotxe com a conductor	11	9	19	1	2	11	10	10	11	4	7
Anar en cotxe com a acompanyant	11	12	15	5	3	8	8	10	9	2	7
Anar en moto	49	4	7	-	1	3	1	3	2	-	4
Anar en autobús interurbà (L'Alcúdia - València)	43	7	5	6	-	5	1	3	3	-	1
Anar en autobús interurbà (L'Alcúdia - Hospital d'Alzira)	43	7	5	2	1	5	2	2	-	4	-
Anar en metro	32	10	4	4	6	1	6	9	3	2	6

SECCIÓ 38. MOTIUS D'ÚS I NO ÚS DELS MITJANS DE TRANSPORT

Quan vas a peu per a desplaçar-te per quin motiu ho fas i no un mitjà de transport privat motoritzat? (selecciona els 3 que consideres més importants)

	respostes	percentatge
És més barat que el cotxe, moto, etc.	21	21,2%
És més ràpid que el cotxe, moto, etc.	15	15,22%
És més ecològic, sostenible que el cotxe moto, etc.	58	58,6%
És més saludable que el cotxe, moto, etc.	68	68,7%
No dispose de cotxe, moto, etc.	6	6,1%
No tinc permís de conduir	3	3%
És difícil aparcar allà on vaig	29	29,3%
Vaig a peu perquè no tinc altre remei	4	4%
Vaig a peu perquè tinc més llibertat	17	17,2%
Vaig més tranquil/a	25	25,3%
Tinc menor risc d'accidents	2	2%
Manca d'oferta/Oferta inadequada de transport públic	-	-
Preferisc desplaçar-me a peu que el transport privat motoritzat	16	16,2%
És més còmode	13	13,1%
Altres: Soc epilèptica	1	1%

Altres: El lloc a on vaig esta prop	1	1%
Altres: Tinc una bebe	1	1%
Altres: Vaig a llocs propets	1	1%
Altres: Anar a peu em fa sentir bé	1	1%
Total	99/282	-

Quan utilitzes la bicicleta per a desplaçar-te per quin motiu la fas servir i no un mitjà de transport privat motoritzat? (selecciona els 3 que consideres més importants)

	respostes	percentatge
És més barat que el cotxe, moto, etc.	16	24,6%
És més ràpid que el cotxe, moto, etc.	15	23,1%
És més ecològic, sostenible que el cotxe moto, etc.	37	56,9%
És més saludable que el cotxe, moto, etc.	38	58,5%
No tinc permís de conduir	5	7,7%
És difícil aparcar allà on vaig	11	16,9%
Vaig amb bicicleta perquè no tinc altre remei	-	-
Vaig amb bicicleta perquè tinc més llibertat	3	4,6%
Vaig més tranquil/a	14	21,5%
Tinc menor risc d'accidents	9	13,8%
Manca d'oferta/Ofertra inadequada de transport públic	2	3,1%
Preferisc desplaçar-me amb bicicleta que el transport privat motoritzat	1	1,5%
És més còmode	13	20%
Altres: No tinc bici	1	1,5%
Altres: Epilèptica	1	1,5%
Altres: No tinc bicicleta	1	1,5%
Altres: Fer esport	1	1,5%
Altres: esplai	1	1,5%
Total	65/169	-

Quan utilitzes el transport públic per a desplaçar-te per quin motiu el fas servir i no un mitjà de transport privat motoritzat? (selecciona els 3 que consideres més importants)

	respostes	percentatge
És més barat que el cotxe, moto, etc.	21	28,4%
És més ràpid que el cotxe, moto, etc.	7	9,5%
No dispose de cotxe, moto, etc.	8	10,8%
No tinc permís de conduir	7	9,5%
És difícil aparcar allà on vaig	42	56,8%
Vaig amb transport públic perquè no tinc altre remei	10	13,5%
Vaig més tranquil/a	26	35,1%
Tinc menor risc d'accidents	9	12,2%
Preferisc el transport públic al transport privat motoritzat	9	12,2%
És més còmode	11	14,9%
Per consciència ambiental / No contaminar o contaminar menys	30	40,5%
Altres: Puc llegir	1	1,4%
Altres: No tinc	1	1,4%
Altres: Dificultat aparcament	1	1,4%

Altres: Epilèptica	1	1,4%
Altres: No utilitzi el transport public	1	1,4%
Altres: No tinc altre remei	1	1,4%
Total	74/186	-

Quan utilitzes el cotxe o moto per a desplaçar-te per quin motiu el fas servir i no un mitjà de transport privat motoritzat? (selecciona els 3 que consideres més importants)

	respostes	percentatge
És més ràpid que anar a peu o en bicicleta	47	57,3%
És fàcil aparcar allà on vaig	12	14,6%
És més còmode	23	28%
Vaig en cotxe, moto, etc. perquè tinc més llibertat	17	20,7%
Vaig en cotxe, moto, etc. perquè no tinc altre remei	21	25,6
Faig moltes gestions / Acompanye gent	25	30,5
Manca d'oferta / Oferta inadequada de transport públic	26	31,7
Perquè em porten	11	13,4
Preferisc el transport privat motoritzat a desplaçar-me a peu o amb bicicleta	2	2,4%
Altres: perquè és més ràpid que el transport públic	1	1,2%
Altres: Necessitat de transportar més persones	1	1,2%
Altres: No tinc	1	1,2%
Altres: perquè he de carregar pes	1	1,2%
Altres: tarde massa amb transport públic	1	1,2%
Altres: per carregar la compra setmanal	1	1,2%
Altres: perquè a l'hivern fa fred	1	1,2%
Total	82/191	-

SECCIÓ 39. IMATGE I PAPER DE L'ADMINISTRACIÓ 1

Estàs d'acord amb què l'Ajuntament de l'Alcúdia ha de fomentar els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb transport públic amb aquest pla amb l'objectiu de millorar la qualitat de vida i el benestar de les veïnes i veïns de l'Alcúdia?

	respostes	percentatge
Molt d'acord	75	75,8%
Parcialment d'acord	11	11,1%
Ni en acord ni en desacord	5	5,1%
Parcialment en desacord	2	2%
Molt en desacord	6	6,1%
Total	99	100%

SECCIÓ 40. IMATGE I PAPER DE L'ADMINISTRACIÓ 2

Quines millores creus que hauria d'engegar l'Ajuntament de l'Alcúdia per a impulsar la mobilitat sostenible al municipi? (selecciona les 5 que consideres més importants)

	respostes	percentatge
Crear itineraris segurs i amables (mobiliari, arbrat, etc.) per als vianants i els ciclistes que connecte les distintes zones del poble entre si, i amb l'estació de metro i els equipaments públics	53	58,2%
Ampliar les voreres o als carrers on no es puga crear plataformes úniques	27	29,7%
Millorar el disseny de l'espai públic d'accés als serveis i equipaments	21	23,1%
Definir una àrea de preferència per a vianants al casc antic	31	34,1%
Augmentar la seguretat vial amb la pacificació del trànsit	34	37,4%
Millorar l'ordenació del trànsit motoritzat, evitant el trànsit de pas pel casc antic i per les diferents zones residencials	35	38,5%
Donar alternatives a l'aparcament al casc antic	23	25,3%
Ampliar la xarxa de vies ciclistes	16	17,6%
Construir l'anell ciclista perimetral	18	19,8%
Ampliar la xarxa d'aparcaments de bicicletes	23	25,3%
Protegir els encreuaments per als vianants i ciclistes	22	17,6%
Millorar l'oferta de transport públic	30	33%
Millorar la regulació de les zones de càrrega i descàrrega	3	3,3%
Impulsar campanyes de promoció de la mobilitat sostenible	22	24,2%
Adequar les ordenances municipals als objectius de la mobilitat sostenible	15	16,5%
Altres: Crear una xarxa de transport compartit	1	1,1%
Altres: Els vianants de TOT EL POBLE	1	1,1%
Altres: Millorar les voreres del casc antic	1	1,1%
Altres: Fer que puga triar el desplaçament	1	1,1%
Altres: Regular el soroll de les motos	1	1,1%
Altres: Contar amb la opinió dels veïns	1	1,1%
Altres: Millorar el servei d'autobús i metro	1	1,1%
Total	91/380	-

SECCIÓ 41. VALORACIÓ I AGRAÏMENTS

Moltes gràcies per haver participat en el Qüestionari de mobilitat del Pla de Mobilitat de l'Alcúdia. La vostra aportació és molt necessària!

Com valores el qüestionari que acabes d'emplenar?

	respostes	percentatge
--	-----------	-------------

Molt bé	43	43,4%
Bé	37	37,4%
Ni bé ni malament	16	16,2%
Malament	-	-
Molt malament	3	3%
Total	99	100%

Vols afegir algun comentari final a la consulta?

Resposta	Text
1	Pense que amb menys cotxes circulant pel poble guanyem tots i anime a fer propostes valentes.
2	L'aposta per la mobilitat sostenible en l'Alcúdia es un gran encert, sera molt agradable i ojala pase i siga aixi, q peatonalitzen tots el casc antic
3	Ojala peatonalitzarwn tot el casc antic per poder anar a peu en bicicleta o en patinet amb mes seguritat i poder jugar mes tranquils
4	Trobe encertat peatonalitzar el casc antic per a fomentar que la gent vaja a peu i disfrute del seu voltant. Seria bonic tindre un casc antic ple de comerços (com un xicotet centre comercial obert) i que els veïns gaudiren tant de les compres fetes en aquest, com del encant que ens oferix el casc antic del poble.
5	Molt bona l'aposta de l'ajuntament de peatonalitzar el casc antic i que la gent del poble pugua tindre mes qualitat de vida
6	Molt de pla de mobilitzacio pero poc util. Tots els canvis son a pitjor. Els q vivim al centre del poble fem cada vegada mes kilometres per anar al mateix lloc. Deurien consultar al carrer abans de qualsevol modificacio. Deurien revisar l'aparcament de la plaça Cervantes: arbres q alcen aceres, pagar un vado sense necessitat, mal aparcament de cotxes q dificulten l'eixida de casa i vorere que tenen un estat per a plorar
7	El idioma, no pasa nada por facilitar la elección de idioma castellano-valenciano.
8	Sort
9	Heu vec molt be si se solventa , si queda en un caixo com molts problemes del poble ..regular..pero de moment molt be.Tot lo que siga per a be per a TOT el meu poble..fenomenal.
10	Hi ha preguntes que no estan adaptades a la singularidad del poble.
11	Sería interessant regular els aparcaments no només al casc antic, hi ha altres zones del poble amb problemes per als residents com carrers propers a la casa de la música i paral·lels a la avenida antonio almela. El problema de l'avenida dels escrements de pardals als cotxes fa que els que viuen a carrers propers tinguen problemes d'aparcament.
12	Mássa llarg
13	El tràfic en l. Alcúdia és caotic en part per culpa d l. Ajuntament i en part per la mentalitat dels veïns joves i majors q tenen escas respecte a les normes i fan el q els dona la gana respecte el tràfic.
14	Una mica llarg
15	Aminorar el soroll del trànsit també forma part de la sostenibilitat. Pacificar el trànsit en tot el poble no només al centre.
16	Molt llarg d'omplir.
17	Espere que valga per a fer el poble i els mitjos publicos accessibles per a tots
18	Hi han zannes del poble on es imposible dormir pel soroll
19	a la zona del centre de l'alcúdia les persones que tenen la mobilitat reduïda ho tenen mal per a poder fer les seues gestions. reducció dels pocs llocs per aparcar, i s'ha reduït el aparcament de minusvalits.
20	Excesivament llarg i demana massa detalls

21	El meu carrer esta ple de coxes de un taller caldesti y 6 contenidor de fem es una poca vergoña que no se done una solució „parle del carre CARDENAL CISNEROS,,el descampat ple de herves y bruticia del contenidors de fem
22	Crec q el pla d mobilitat s'han centrat sols en llimitar el estacionament en el centre del poble carreganse aixi els comerços, açò duria ser sols els caps de setmana. Deurien de fomentar-lo d'altra manera com per exemple habilitar mes carrils per a les bicicletes, parades d estacionament limitat al centre,
23	En El casco antiguo tenemos que bordear todo el pueblo para entrar y salir a casa ya que están todas las calles prohibidas por lo menos para salidas del pueblo. Se debería ver otras soluciones. Gracias
24	Un poc lioset
25	Algunes preguntes m'han semblat un tant difícils d'entendre, pense que el text hauria de ser menys complex ja que busca la participació de tot tipus de persones. D'altra banda, seria interessant incloure l'opció que indica el percentatge de formulari per contestar, ja que és un formulari prou llarg i dóna un poc d'ansietat no saber si queda molt o poc (aquest fet sol derivar en que el participant abandone el formulari abans de finalitzar-lo).
26	Es podria fer finalment el carril bici que és va dir fa uns anys a la carretera que va desde la gasolinera fins l'institut i que mai es va fer. Al mateix temps, es podria connectar Guadassuar i l'Alcúdia mitjançant un carril bici. Crec que connectar els pobles és ara mateix una prioritat.
27	no
28	Un poc complex i llarg, el qual dificulta que moltes persones, sobretot les majors, el puguin fer
29	Hem pareix d'allò mes correcte que feu aquest qüestionari. Pero pense que també podrieu ocupar 1/4 part d'aquest temps en realització d'activitats i cursos per a les persones del poble.
30	Massa extens per a la repercussió que va a tenir així com alguna pregunta incoherent com: On aparques el cotxe quan l'utilitzes. Si l'utilitze no el puc aparcar perquè estic utilitzant-lo.
31	Casc urbà peanolització ja
32	qüestionari interminable.

4.2 NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS

D'acord amb el qüestionari, a l'Alcúdia hi ha un percentatge de mobilitat del 96%, la qual cosa implica que 9.964 persones (majors de 14 anys) ixen de casa cada dia i realitzen algun desplaçament. L'altre 4% diu no realitzar cap desplaçament, això suposa al voltant de 415 persones.

Els principals motius per a no eixir de casa es reparteixen entre: indisposició, treball o estudien a casa i no van voler eixir.

A l'enquesta s'obté una mitjana de 3,9 desplaçaments en dia feiner per persona, entre les persones que es mouen. Això significa que a l'Alcúdia es realitzen un total de 38.860 desplaçaments.

4.3 DESTINACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS

D'aquests, el 77,3% són desplaçaments interns al municipi, el 22,7 restant són desplaçaments que es realitzen cap a altres localitats fora del municipi.

Entre els desplaçaments que tenen destinació fora de l'Alcúdia destaquen València (11,8%), la resta es reparteix entre Alzira i Carlet, i en menor mesura altres municipis com Guadassuar, Picassent, Benimodo, Benifaió, Silla, etc.

4.4 REPARTIMENT MODAL

La majoria de viatges es realitzen amb vehicle privat motoritzat, un 54%, una xifra elevada si es té en compte que la major part dels desplaçaments són interns al municipi i que les distàncies no són grans en un municipi d'aquesta escala.

En canvi, aquells modes més acords a assolir una distància de proximitat s'utilitzen menys, la mobilitat a peu representa un 35% i amb bici el 7%. El transport públic acull el 4% dels desplaçaments.

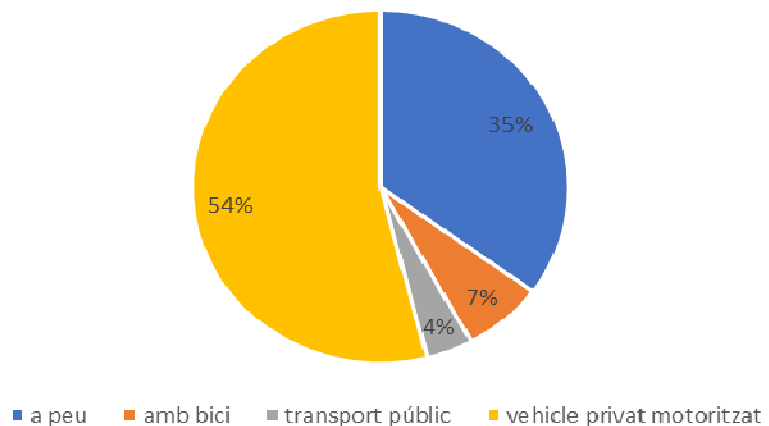


Figura 4.1. Repartiment modal en dia feiner

Pel que fa al mode de desplaçament per sexe, en les dones hi ha més desplaçaments a peu que amb cotxe. Els desplaçaments que es realitzen exclusivament a peu o combinat amb altres mitjans sostenibles com la bici o el metro, suma el 48%, front al vehicle com a conductores que representa el 40%, o que combinen el cotxe amb altres modes sostenibles (2%). En tot cas, no supera el 42%.

Hi ha un 4% de dones que van amb cotxe com acompanyants, depenen d'altres persones que disposen de cotxe i carnet de conduir.

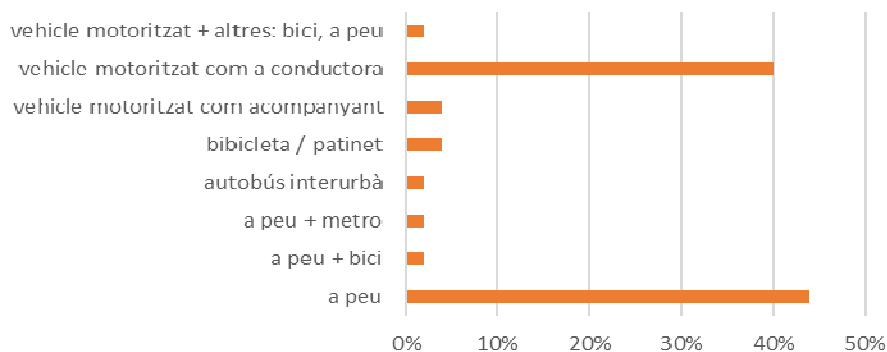


Figura 4.2. Repartiment modal en dia feiner - DONES

En el cas dels homes, no hi ha cap desplaçament amb autobús interurbà i tampoc amb vehicle privat motoritzat com acompanyants (sempre apareixen com a conductors). El vehicle motoritzat (cotxe, moto o furgoneta) representa un 49% dels desplaçaments, i un 12% d'homes combinen el cotxe amb altres modes sostenibles. En tot cas, la mobilitat amb cotxe en el cas dels homes és un 61%, molt superior al grup de desplaçaments a peu o a peu combinat amb altres transports sostenibles, que suma un 30%.

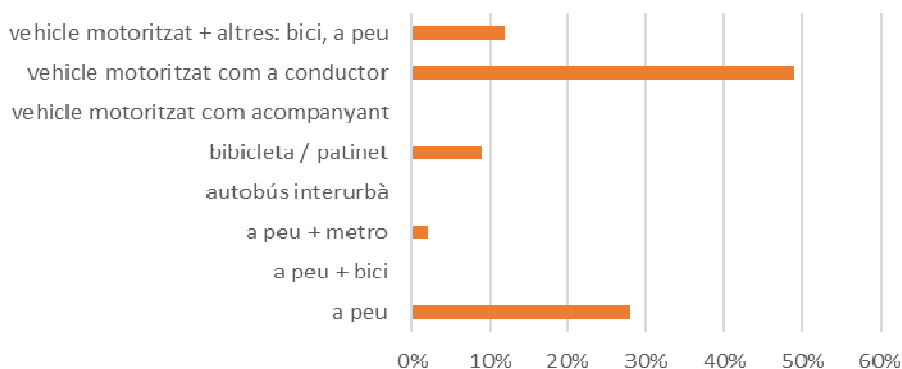


Figura 4.3. Repartiment modal en dia feiner - HOMES

4.5 RELACIÓ ENTRE DESTINACIÓ I MODE DE TRANSPORT

Si s'analitzen els desplaçaments segons el mode de transport i en relació a la destinació es pot observar que tots els trajectes a peu i amb bicicleta són desplaçaments dins de L'Alcúdia. A més s'observa que la mobilitat amb transport

públic només apareix en la comunicació amb València, i no amb municipis del voltant.

S'evidencia també la gran quantitat de desplaçaments amb cotxe que es realitzen dins del nucli urbà.

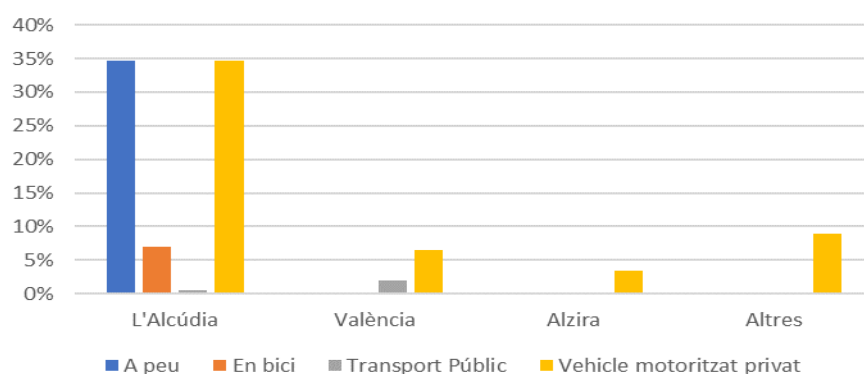


Figura 4.4. Destinació – Mode de transport

4.6 RELACIÓ ENTRE TEMPS I MODE DE TRANSPORT

A més, si es relaciona el mode de transport amb el temps dedicat al desplaçament, s'observa que quasi tots els viatges que es fan a peu són inferiors a 10 minuts, és lògic si es considera la reduïda escala del municipi. Ara bé, si s'analitza els temps de desplaçament amb cotxe, es pot veure la major proporció d'ús d'aquest vehicle és més alta per a desplaçaments de menys de cinc minuts, la qual cosa indica que s'està utilitzant el vehicle motoritzat per a desplaçaments curts, interns al municipi o per a arribar a municipis veïns; i molts d'aquests serien susceptibles de ser realitzats amb mitjans no motoritzats.

D'altra banda és rellevant que l'únic mode de transport utilitzat per a desplaçaments de més de 60 minuts es el transport públic, en concret el metro.

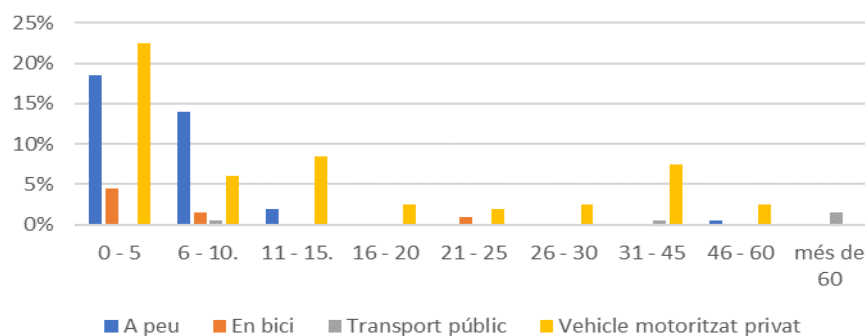


Figura 4.5. Temps de desplaçament – Mode de transport

En general, els desplaçaments, en tots els modes de transport, tenen un temps de recorregut normalment curt. El 68% dels desplaçaments tenen una duració inferior als deu minuts i el 79% inferior als quinze minuts.

4.7 MOTIUS D'ÚS DELS MODES DE TRANSPORT

Mobilitat a peu i amb bicicleta

Quan es consulta a la població sobre els motius per a utilitzar aquests modes de transport, s'observa que anar a peu i amb bici s'escull per motius de salut, ecologia i sostenibilitat ambiental. També la distància curta, que fa que aquests modes siguin més ràpid que anar amb cotxe i dona major llibertat.

Les persones que es desplacen principalment a peu i amb bicicleta, descarten el cotxe quan es dificulta la possibilitat d'aparcar al lloc de destinació.

Cal destacar que el 78,8% de les persones que han participat tenen bicicleta a la seua llar, i el 97% diu que sap anar amb bicicleta.

Mobilitat amb vehicle privat motoritzat

El cotxe s'escull, principalment i sobretot per rapidesa, aquesta ha estat la resposta pel 57,3% de les persones que l'utilitzen. Però també destaquen altres motius com ara la falta d'infraestructura de transport o haver de portar a més gent en el cotxe.

La facilitat per a aparcar al lloc de destinació pot ser altre factor determinant que facilita l'ús del cotxe. En el 67,3% dels desplaçaments amb cotxe, l'aparcament es realitza al carrer, i un 15,4% en llocs reservats, això implica que un 82,7% té facilitats per aparcar i a més, sense cost econòmic per a l'usuari. Hi ha un 5,8% que aparca en aparcament en propietat o lloguer. Però només el 3,8% aparca en espais de pagament.

Destaca que al 94% de les llars hi ha al menys un cotxe i que el 42% del total tenen 2 o més cotxes. A més, el 52,7% té el vehicle en aparcament en propietat, lloguer o concessió, i el 91,9% té carnet de conduir.

Mobilitat amb transport públic

El principal motiu per a moure's amb transport públic és la dificultat d'aparcament al lloc de destinació (56,8%), seguit de la consciència ambiental i la tranquil·litat. Cal dir que els desplaçaments enregistrats amb transport públic, en la seua majoria, tenen com a destinació la ciutat de València (veure gràfic figura 3.4)

4.8 FREQUÈNCIA D'ÚS DELS MODES DE TRANSPORT

Si s'atén a la freqüència en què es fa ús dels diferents mitjans de transport, s'obté que el 38% de les persones que han participat, diuen que van a peu sempre o quasi sempre.

Hi ha un 19% que diu anar sempre o quasi sempre amb cotxe com a conductor/a.

La bici s'agafa poc (l'agafen de vegades el 24%, i mai o quasi mai el 51%), però el 24% fa un ús habitual, que ja és prou més que l'ús que es fa del transport públic

L'autobús apareix com un mode que s'utilitza puntualment, no és un transport habitual: en el cas de la línia a València, un 13% l'utilitzen algunes vegades i un 12% en la línia que va a l'Hospital d'Alzira. El 85% de les persones participants l'utilitzen mai o quasi mai

El metro és més utilitzat, ja que un 34% l'utilitza de vegades, tot i que tampoc és un mode d'ús a diari, només un 8% l'utilitza sovint, i un 57% l'utilitza quasi mai o mai.

4.9 MOTIUS DELS DESPLAÇAMENTS

Si s'analitza el motiu del desplaçament sense tenir en compte l'arribada al domicili de primera o segona residència, s'observa com a l'Alcúdia els desplaçaments per motius de feina representen un 41,25% del total, que sumats als desplaçaments per estudis representen el 45%.

La resta de motius, vistos de manera segregada, podrien semblar poc representatius, però si es té en compte que són activitats relacionades amb la vida quotidiana i realització personal, familiar o comunitària, i algunes són necessàries per al manteniment de la vida, esdevé un conjunt de desplaçaments

que pren força importància i representa el 55% dels total. Entre aquests destaquen els desplaçaments relacionats amb la cura i atenció cap a altres persones, un 13,75% del total.

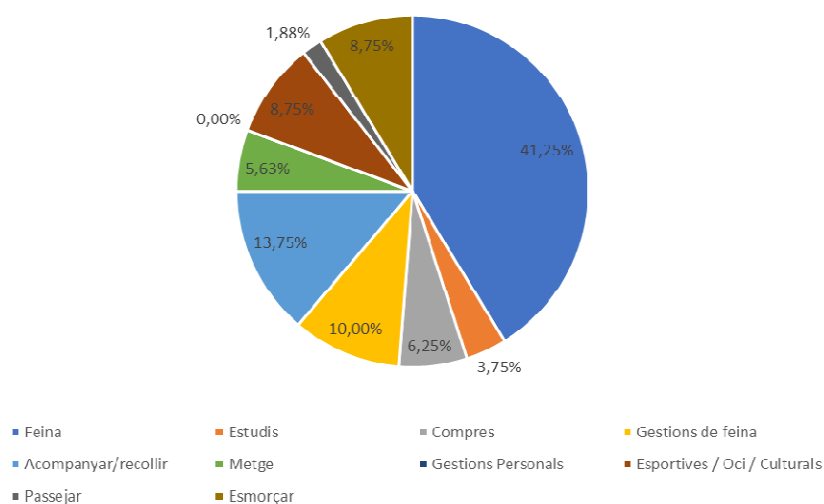


Figura 4.6. Motiu de desplaçament (tots els viatges)

Si ens fixem en els tres primers desplaçaments

Motiu desplaçament	Desplaçament 1	Desplaçament 2	Desplaçament 3
Tornada a domicili	1,1%	44,8%	
Anar a la feina	52,6%	17,2%	20,7%
Anar al lloc d'estudis	4,2%	1,1%	
Compres quotidianes	4,2%	6,9%	6,9%
Compres no quotidianes	4,2%		
Metge, centre de salut, hospital	4,2%	5,2%	6,9%
Acompanyar, recollir, buscar a altres persones	13,7%	5,2%	17,2%
Tenir cura d'altres persones		1,7%	
Gestions de feina	8,4%	6,9%	10,3%
Gestions personals	2,1%	1,7%	3,4%
Tenir cura d'altres persones		1,7%	
Esmorzar, menjar, sopar, bar, restaurant...		1,7%	3,4%
Activitats esportives	2,1%	5,2%	3,4%
Altres activitats d'oci	4,2%		3,4%
Sense destinació fixa, passejar	1,1%	1,7%	
Tornada a segona residència	2,1%		3,4%
Tornada a domicili	1,1%		20,7%
Total	100%		

Taula 4.1. Motiu de desplaçament – comparació desplaçaments 1, 2 i 3

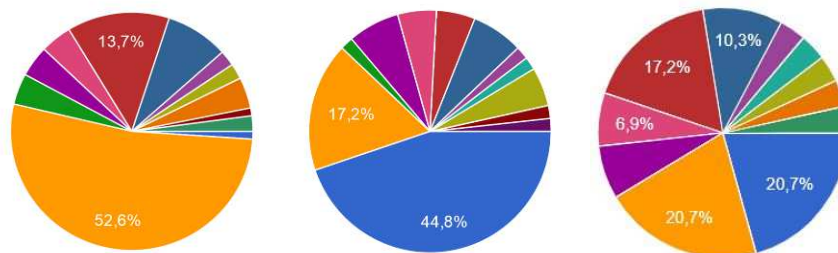


Figura 4.7. Motiu de desplaçament – comparació desplaçaments 1, 2 i 3

En el primer desplaçament destaca la mobilitat a la feina (52,6%) i la d'acompanyament d'altres persones de les quals se'n té cura o se'n és responsable (13,7%).

En el segon desplaçament també pren importància el desplaçament per a anar o tornar de la feina (44,8% + 17,2% = 62%).

Però en el tercer desplaçament, els desplaçaments es reparteixen més entre diversitat de motius, els motius per feina descendeixen i augmenten aquells que responen al manteniment de la vida quotidiana.

Si apliquem també la distinció per sexes, la diferència la trobem en el primer desplaçament, en el qual les dones destinen el 50% dels desplaçaments per a feina i altre 50% a manteniment de la vida personal, familiar o comunitària; mentre que en els homes aquesta proporció és major per als desplaçaments dedicats a la feina, 61%.

En el segon i tercer desplaçament no s'aprecien grans diferències entre homes i dones.

En general, els desplaçaments motivats per compres quotidianes, acompanyament i cura d'altres persones, acudir al metge, etc., relacionats amb la vida quotidiana i familiar estan realitzats en un 80% per dones.

4.10 RELACIÓ ENTRE MOTIUS DELS DESPLAÇAMENTS I MODES DE TRANSPORT

En els desplaçaments per motiu de feina o d'estudis la població utilitza sobretot mitjans motoritzats. En els desplaçaments per motius personals, la proporció de

mobilitat activa (a peu i bici) i transport públic representa un total del 28%, s'equilibra amb l'ús del vehicle motoritzat que també és el 28%.

No obstant, el percentatge d'ús del vehicle privat motoritzat es manté similar en els dos àmbits de mobilitat.

	Mobilitat Personal	Mobilitat Ocupacional
A peu	22%	13%
En bici	4%	2%
Transport públic	2%	0%
Vehicle motoritzat	28%	27%
Total	57%	43%

Taula 4.2. Motiu de desplaçament – Mode de transport

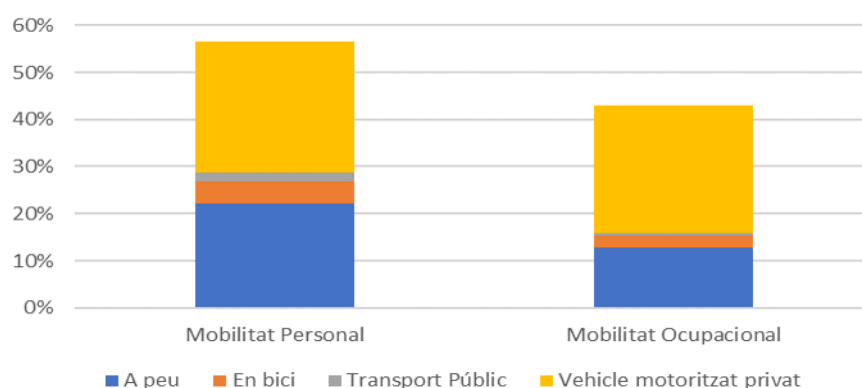


Figura 4.8. Gràfics: Motiu de desplaçament – Mode de transport

4.11 DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DELS DESPLAÇAMENTS

Pel que fa a l'horari dels desplaçaments, s'observa com la major part es realitza durant la franja horària entre les 7.00 i les 10.00 del matí, essent l'hora punta de 8.00 a 9.00h.

Els desplaçaments cauen i s'enregistren pocs entre les 11.00 i les 12.00h.

Per la vesprada els desplaçaments minven i estan més repartits. Es produeixen pics en dos moments, entre les 14.00 i les 15.00h, i entre les 17.00 i les 18.00h; fins deixar d'enregistrar-se entre les 22.00 i les 24.00h.

La mobilitat ocupacional comença el seu increment més prompte que la personal, aquesta té un increment molt brusc de set a vuit. Al migdia ambdues

baixen i tenen un comportament similar i a partir de les quatre de la vesprada la mobilitat és més dispersa, essent més alta la personal.

4.12 FREQUÈNCIA DELS DESPLAÇAMENTS

Dels desplaçaments recollits, el 76% té una freqüència diària (aquells que es fan cada dia són el 42% i els que es fan cadascun dels dies feiners el 34%), llavors, els resultats del qüestionari s'ajusten a l'objectiu de caracterització de la mobilitat quotidiana.

4.13 DIVERSITAT DE MANERES DE MOURE'S

Les pautes de mobilitat entre dones i homes presenta diferències, tant en els modes de desplaçament, els motius, les distàncies recorregudes, etc.

Tal i com s'ha vist a les dades obtingudes amb el Qüestionari de mobilitat, entre les dones de l'Alcúdia hi ha més desplaçaments a peu que amb cotxe. Els desplaçaments que es realitzen exclusivament a peu o combinat amb altres mitjans sostenibles com la bici o el metro, sumen el 48%, front al vehicle com a conductores que representa el 42%,

En canvi, en el cas del homes la proporció s'inverteix, 30% a peu front a 61% amb cotxe.

A més, sovint trobem una proporció de dones que, per a alguns desplaçaments llargs o condicionats per diferents motius, depenen d'altres persones que disposen de cotxe, perquè elles no tenen accés a vehicle propi o no tenen carnet. En canvi, els homes enquestats són tots conductors.

Les dones són també les principals usuàries del transport públic, i en aquest aspecte, el Qüestionari mostra que entre els homes participants no hi ha cap que utilitzi l'autobús interurbà.

Sobre el motiu de desplaçament, les dones destinen el 50% d'aquests per a feina i altre 50% a manteniment de la vida personal, familiar o comunitària; mentre que en els homes aquesta proporció és major per als desplaçaments dedicats a la feina, que representa el 61%.

En general, els desplaçaments motivats per compres quotidianes, acompanyament i cura d'altres persones, acudir al metge, etc., relacionats amb el manteniment de la vida quotidiana i familiar estan realitzats en un 80% per dones.

Segons el Set per a introduir la perspectiva de gènere en el procés urbà de la Generalitat Valenciana, les dones tenen més dificultats de desplaçament per a compatibilitzar el treball remunerat amb el domèstic, i es troben amb més limitacions d'accessibilitat en el transport públic.

Llavors, una mobilitat projectada sota criteris d'inclusió social, ha de tenir en compte eixa diversitat de pautes segons rols de gènere, a més de l'atenció a la diversitat de perfils, condicionants per edat, diversitat funcional, mobilitat reduïda, etc.).

En eixe sentit, l'Alcúdia presenta aspectes positius i negatius:

- Equipaments de manteniment de la vida quotidiana en el nucli urbà en situacions centríques que faciliten desplaçaments de proximitat que es poden fer a peu. Excepte Centre de Salut i CEIP Heretats.
- Transport públic que comunica amb l'Hospital de la Ribera. Però poca oferta per a municipis veïns.
- Xarxa discontinua d'espais de prioritat per a vianants, el criteri que ha primat per a l'ordenació del viari i espai públic ha estat donar fluïdesa a la mobilitat amb cotxe.
- Espai públic de l'Alcúdia amb problemes d'accessibilitat i de barreres urbanístiques, en especial en voreres i passos de vianants que dificulten la mobilitat i el desenvolupament de la vida en condicions d'igualtat per a totes les persones.

Tal i com s'ha vist, el PGOU suposarà un increment d'aspectes negatius. Es situen equipaments en els punts més perifèrics i allunyats del centre, amb la qual cosa les distàncies dels desplaçaments augmentaran considerablement. A més, els recorreguts fins arribar a aquests equipaments podrien romandre durant molt de temps solitaris i sense activitat, contribuint així a generar sensació d'inseguretat.

Des d'una perspectiva inclusiva, s'enten que l'Alcúdia té una bona distribució d'equipaments i d'espais d'ús quotidià, que estan pròxims entre sí i a prop de les zones residencials, i per tant facilita els desplaçaments concatenats, que compaginen motius laborals, personals, de cures, etc. No obstant, hi ha alguns equipaments que per llunyania o per estar en un entorn solitari o perquè hi ha punts perillosos en l'itinerari que hi arriba, necessiten d'accions que milloren l'accessibilitat i la seguretat en els desplaçaments.

5 ANÀLISI DE LA MOBILITAT A L'ALCÚDIA

5.1 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

Com ja s'ha apuntat amb anterioritat el nucli urbà principal presenta una estructura urbana compacta. En aquest nucli urbà els centres d'atracció i generació de viatges del municipi de l'Alcúdia. Els centres d'atracció i generació de viatges són aquells espais, edificis o instal·lacions, bé siguen de caràcter públic o privat, que suposen punts de convergència d'importants fluxos de persones usuàries per al desenvolupament de diverses activitats d'ús individual o col·lectiu.

Es pot consultar la localització del centres d'atracció i generació de viatges del municipi de l'Alcúdia al plànol 4 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES.

També s'indica prèviament que al municipi de l'Alcúdia la població, a excepció del nucli pedani de Montortal on viuen 136 habitants, es concentren en el nucli urbà principal.

Del Qüestionari de mobilitat s'obté que les persones residents al municipi de l'Alcúdia realitzen un total de 38.860 desplaçaments en dia feiner. D'aquests, el 77,3% són desplaçaments que es realitzen a l'interior del municipi.

La proximitat entre l'origen i la destinació del major nombre de desplaçaments interns del municipi és alta, a causa de la relativa centralitat de la major part dels equipaments i serveis, a l'interior o al voltant del centre del nucli urbà (plaça de l'Ajuntament, plaça de la Diputació i plaça del País Valencià), com l'Ajuntament, l'Església de Sant Andreu o la Casa del Llaurador. Els centres escolars estan ben repartits i se situen dins del nucli urbà, amb l'excepció del CEIP Heretats, que es situa a l'altra banda de la via del ferrocarril, a l'oest del nucli urbà.

Per tant, el nucli urbà del municipi concentra gran nombre de desplaçaments interns, ja siga per motius ocupacionals o relacionats amb el manteniment de la vida, és a dir, el conjunt d'activitats que s'han de poder lligar al llarg del dia i que són, generalment, responsabilitats derivades de les tasques domèstiques i vinculades a la cura de la família.

5.1.1 Equipaments quotidians

Aquells equipaments i serveis que s'utilitzen diàriament i que són indispensables per al manteniment i desenvolupament de la vida quotidiana en totes les etapes vitals i per a la millora de la qualitat de vida de les persones (salut, educació,

compres, gestions quotidianes, cures i atenció a persones dependents, entre altres) són també els espais de referència d'una comunitat on es genera la convivència, l'intercanvi, la socialització i l'ajuda mútua.

La classificació dels equipaments i serveis s'ha fet segons les següents categories:

- Culturals i recreatius
- Docents i educatius
- Esportius
- Administratius
- Sanitaris i assistencials
- Religiosos

En l'apartat d'activitat comercial s'inclou la identificació dels equipaments de proveïment i subministrament.

Per a localitzar aquests equipaments i serveis en la trama urbana del nucli urbà de l'Alcúdia es pot consultar al plànol 5 EQUIPAMENTS I SERVEIS QUOTIDIANS.

Equipaments culturals i recreatius

Dins de la categoria d'equipaments culturals i recreatius han sigut inclosos els equipaments que apareixen a la següent taula:

Equipaments culturals i recreatius	adreça	superfície parcel·la (m ²)	superfície construïda (m ²)
c1. Casa de la Cultura	Plaça Tirant lo Blanc, s/n	-	1.119
c2. Museu Etnològic Municipal. Casa de la Solera	Carrer de Sant Antoni, 12	-	321
c3. Casa de la Joventut. Biblioteca Municipal i Centre d'Estudis	Carrer Grup de Dansa, s/n	-	1.086
c4. Saló Artístic	Carrer de Milagros Martí, 2	-	793
c5. Llar Social Caixa Rural	Plaça País Valencià, 10	-	212
c6. Àgora Jove	Carrer Ismael Tomás Alacreu, s/n	6.042	1.035
c7. Antic hospital-asil	Carrer de Calvo Acacio, 3	966	498
c8. Ruïnes	Plaça Tirant lo Blanc, s/n	-	810

Taula 5.1. Equipaments culturals i recreatius al municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Equipaments docents

Dins de la categoria d'equipaments docents i educatius han sigut inclosos els equipaments que apareixen a la següent taula:

Equipaments docents i educatius	adreça	superfície parcel·la (m²)	superfície construïda (m²)
Centres d'Educació Infantil			
d1. C.E.I.P. Heretats	Carrer Heretats, 20	11.184	1.015+479+860
d2. C.E.I.P. Les Comes	Carrer de Joan Lluís Vives, 18	5.025	642+473+197
d3. C.E.I.P. Batallar	Carrer de Joanot Martorell, s/n Carrer del Dos de Maig	3.618	979
d7. Centre Privat Educació Infantil 1er Cicle l'Escoleta d'Encarna Landete Hervàs (antic hospital-asil)	Avinguda Calvo Acacio, 3	966	498
d8. Centre Privat Sant Andreu Apòstol	Plaça de la Constitució, 5	-	281
d9. Centre Infantil de 1er Cicle Municipal	Carrer Josep Lluís Bauset, s/n	1.900	1.063
Centres d'Educació Primària			
d1. C.E.I.P. Heretats	Carrer Heretats, 20	11.184	1.015+479+860
d2. C.E.I.P. Les Comes	Carrer de Joan Lluís Vives, 18	5.025	642+473+197
d3. C.E.I.P. Batallar	Carrer de Joanot Martorell, s/n Carrer del Dos de Maig	3.618	979
d8. Centre Privat Sant Andreu Apòstol	Plaça de la Constitució, 5	-	281
Centres d'ESO			
d8. Centre Privat Sant Andreu Apòstol	Plaça de la Constitució, 5	-	281
d4. I.E.S. Els Évols	Carrer Primer de Maig, s/n Carrer Ovidi Montllor	8.894	1.727+927+141
Centres de Batxillerat			
d4. I.E.S. Els Évols	Carrer Primer de Maig, s/n Carrer Ovidi Montllor	8.894	1.727+927+141
Centres de Música			
d5. Escola de Música	Carrer Tribunal de Les Aigües, 31	1.341	1.048
Centre de formació de persones adultes			
d6. Centre de Formació Persones Adultes Municipal Enric Valor	Carrer Picasso, 16	2.218	1.543
Centres d'Educació Especial			
d8. Centre Privat Sant Andreu Apòstol	Plaça de la Constitució, 5	-	281
Centres de Cicles Formatius Grau Bàsic			
d4. I.E.S. Els Évols	Carrer Primer de Maig, s/n Carrer Ovidi Montllor	8.894	1.727+927+141

Taula 5.2. Equipaments docents al municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Equipaments esportius

Dins de la categoria d'equipaments esportius han sigut inclosos els equipaments que apareixen a la següent taula:

Equipaments esportius	adreça	superfície parcel·la (m²)
e1. Poliesportiu Municipal	Avinguda Cooperativa Agrícola Verge de l'Óreto	63.179
e2. Club de Tennis	Carrer Gil Albert	10.018
e3. Piscina Coberta de l'Alcúdia	Avinguda Montortal, 33	8.737

Taula 5.3. equipaments esportius al municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Equipaments sanitaris i assistencials

Dins de la categoria d'equipaments sanitaris i assistencials han sigut inclosos els equipaments que apareixen a la següent taula:

Equipaments sanitaris assistencials	adreça	superfície parcel·la (m²)	superfície construïda (m²)
s1. Centre de Salut	Carrer de Magúncia, s/n	1.842	1.050
s2. Centre de Dia P.M.D. "L'Alcúdia"	Carrer de Magúncia, 3	2.505	1.106
s3. Llar del Jubilat	Plaça Tirant lo Blanc	2.218	1.543
s4. Creu Roja de l'Alcúdia	Carrer de Santiago de Les, 23	-	-
s5. Centre d'Atenció Primerenca SENAD	Carrer Ismael Tomás Alacreu, 30	-	302
s6. Servei Social Municipal	Carrer Grup de Dansa s/n	-	448

Taula 5.4. equipaments sanitaris i assistencials al municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Equipaments administratius

Dins de la categoria d'equipaments administratius han sigut inclosos els equipaments que apareixen a la següent taula:

Equipaments administratius	adreça
a1. Ajuntament de l'Alcúdia, Jutjat de Pau i Policia Local	Carrer Pintor Vergara, 28
a2. Casa del Llaurador. Agència de Desenvolupament Local	Plaça País Valencià, 8

Taula 5.5. equipaments administratius al municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Equipaments religiosos

Dins de la categoria d'equipaments religiosos han sigut inclosos els equipaments que apareixen a la següent taula:

Equipaments religiosos	adreça
r1. Ermita de Sant Antoni Abad	Avinguda Ausiàs March, 5
r2. Església de Sant Andreu Apòstol	Carrer de l'Església, 5
r3. Cementeri Municipal	Avinguda Matamons, 1
r4. Calvari Parroquial	Carrer del Calvari

Taula 5.6. equipaments religiosos al municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Cobertura dels equipaments quotidians

L'accessibilitat a peu als equipaments d'ús quotidià resulta un factor de primer ordre que determina part de la qualitat d'una dotació. S'ha avaluat l'accessibilitat dels diferents tipus d'equipaments. Per avaluar aquesta accessibilitat, s'ha considerat que existeix una bona accessibilitat a peu quan la població es troba a menys de 250 metres d'un equipament, és a dir 4 minuts caminant. Es poden consultar les cobertures de 250 metres dels equipaments sanitaris, docents, culturals, esportius i administratius en el plànol 6 COBERTURA DELS EQUIPAMENTS QUOTIDIANS.

Tipus d'equipament	Població amb accessibilitat (% respecte al total del municipi de l'Alcúdia) % a menys de 250 m
Sanitaris	36
Docents	67
Culturals	44
Esportius	2
Administratius	24

Taula 5.7. Percentatge de població amb accessibilitat diferenciada per cada tipus d'equipament. Font: Elaboració pròpia

Els equipaments amb una millor accessibilitat a peu són els **docents**, ja que es troben millor distribuïts en el nucli urbà, a excepció del CEIP Heretats, situada a l'altre costat de les vies del ferrocarril. Per als 67% de la població constitueixen un servei molt pròxim.

Els equipaments **esportius** són els que presenten una pitjor accessibilitat per a gran part de la població ja que aquests es situen en els polígons industrials del municipi. Només són un servei pròxim per al 2% de la població total.

Els equipaments **administratius** se situen en el centre del nucli urbà i donen un servei pròxim al 24% de la població.

Els equipaments **culturals** se situen en el nucli urbà, a excepció de l'Àgora Jove, situada en el polígon industrial La Creu. Donen un servei pròxim al 44% de la població.

Els equipaments **sanitaris** se concentren en l'àrea nord del municipi i només donen un servei pròxim al 36% de la població. Tant el Centre de Salut com el Centre de dia se situen prou allunyades del centre del nucli urbà.

El nucli pedani de Montortal no té cap equipament d'ús quotidià a una distància inferior de 250 metres.

5.1.2 Entorn dels equipaments quotidians

La visió clàssica de la dotació d'equipaments ha sigut inscrita en la lògica de l'estat del benestar, on els equipaments públics constitueixen per a la ciutadania un capital fixe de caràcter col·lectiu, en tant que són espais inalienables en el temps i destinats a tota la comunitat d'un territori determinat. En una perspectiva més àmplia és necessari tindre en compte aspectes qualitius dels equipaments públics, a més dels dotacionals purament quantitius, que permeten superar aquesta visió del benestar i arribar a una perspectiva més complexa de qualitat de vida, on els equipaments també són, des d'un punt de vista més genèric, satisfactoris de necessitats.

La localització dels equipaments en la trama urbana apunta a la necessitat de criteris d'accessibilitat i proximitat. Els equipaments indiscriminadament agrupats provoquen desequilibris territorials que desincentiven el seu ús per part dels ciutadans més allunyats. La distribució dels equipaments en l'espai ha de buscar un equilibri que s'atinga a les funcions d'integració i vertebració atribuïdes a cada tipus d'equipament. A més de permetre un desplaçament a peu dels usuaris, s'ha de facilitar la confluència de sectors socials diversos i la connexió de trames urbanes diferenciades.

Altres aspectes que és necessari contemplar es refereixen a la projecció espacial que han d'obtenir els equipaments públics. La qualitat d'ús d'un equipament ve donada també per la dignitat de la seua posició dins de la trama urbana i la qualitat de l'espai públic sobre el qual se situa, de manera que la inadequació dels espais existents al voltant dels edificis públics degrada i infravalora aquests equipaments.

A continuació es descriuen els entorns immediats i accessos als principals equipaments de l'Alcúdia introduïts a l'inici del capítol.

Equipaments culturals i recreatius



Imatge 5.1. Accés a la Casa de la Cultura a la plaça Tirant lo Blanc.



Imatge 5.2. Accés al Museu Etnològic Municipal o Casa de la Solera al carrer de Sant Antoni.

L'accés a **la Casa de la Cultura** es produeix per la plaça Tirant lo Blanc, una plaça per a vianants lliure de cotxes, amb presència d'arbrat i bancs. Per tant, l'accés presenta un espai d'accés adequat per a facilitar l'estada, amb pocs problemes de convivència entre els i les persones vianants i els vehicles.

No obstant això, trobem pròxims diferents passos de vianants no adaptats, sense guais i en els quals els cotxes estacionats dificulten la visibilitat de la persona vianant.

És un entorn molt vital amb una gran concentració d'equipaments: CEIP Batallar, Llar del Jubilat, Centre de Formació de Persones Adultes Enric Valor i la Biblioteca Municipal, entre altres.

A menys de 250 metres, trobem la parada d'autobús existent a l'avinguda Antonio Almela. Aquest transport públic té un caràcter interurbà però realitza un itinerari circular al voltant del poble.

Hi ha espai d'estacionament de vehicles pròxims al carrer de Joan XXIII i dues places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda.

El carrer d'arribada a la Casa de la Cultura presenta un trànsit moderat de vehicles i, per tant, admet la circulació de les bicicletes per la calçada. Trobem pròxim estacionament de bicicletes.

Caldria destacar que al carrer Mariano Benlliure, trobem l'accés de la cafeteria de la Casa de la Cultura. Aquest entorn ha sigut condicionat en els darrers anys per a millorar la seua habitabilitat i confort i reduir l'espai destinat al vehicle motoritzat.

El **Museu Etnològic Municipal** o **Casa de la Solera** es situa al carrer de Sant Antoni, a un carrer de preferència per a vianants, sense arbrat ni bancs per a

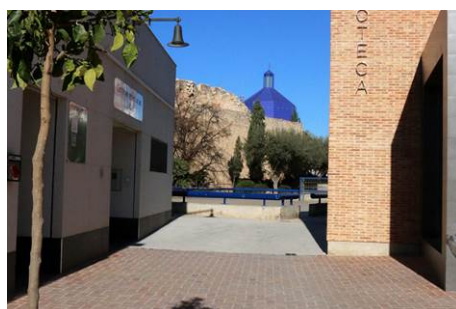
permetre l'estada a l'accés. No es produeixen problemes de convivència entre els vianants i els vehicles i per tant, l'espai d'accés és adequat.

L'entorn és molt vital ja que es situa pròxim a l'eix comercial format pel carrer Sant Francesc, carrer Major, carrer Baptiste Osca i molt pròxim a l'Ajuntament. Per tant, aquesta àrea presenta un elevat trànsit de vianants.

Hi ha aparcament d'estacionament de vehicles pròxim al carrer Pintor Vergara i dues places d'estacionament de PMR pròximes. A l'encreuament del carrer Pintor Vergara amb Sant Antoni trobem un pas de vianant no adaptat amb problemes de visibilitat per a la persona vianant.

El carrer d'accés no presenta trànsit elevat de vehicles i permet la circulació de bicicletes. No hi ha estacionament de bicicletes pròxim.

Troblem a la plaça de l'Ajuntament, a una distància inferior dels 250 metres, una parada d'autobús.



Imatge 5.3. Accés a la Casa de la Joventut, Biblioteca Municipal i Centre d'Estudis al carrer Grup de Dansa s/n



Imatge 5.4. Accés al Saló Artístic al carrer de Milagros Martí

La **Casa de la Joventut**, inclou també la Biblioteca Municipal i el Centre d'Estudis i es situa al carrer Grup de Dansa. L'accés a l'equipament es produeix per aquest, un carrer per a vianants, lliure de cotxes amb presència d'arbrat i bancs. A l'accés no hi ha problemes de convivència entre les persones vianants i els vehicles.

L'entorn és molt vital pròxim a l'eix comercial de l'avinguda Calvo Acacio, plaça de la Diputació i plaça de Tirant lo Blanc.

Hi ha espai d'estacionament de vehicles a l'avinguda Calvo Acacio, via amb un considerable trànsit de vehicles. Hi ha dues places d'estacionament PMR, una d'elles al carrer Calvari i l'altra a Calvo Acacio.

A aquesta avinguda, observem passos de vianants sense guals i on els cotxes dificulten la visibilitat per a la persona vianant.

La parada d'autobús més pròxima es situa al tram nord de l'avinguda d'Antoni Almela, situada a menys de 250 metres.

Els carrers pròxims admeten el trànsit de bicicletes i trobem aparcament de bicicletes a l'accés de l'equipament.

El **Saló Artístic** es situa al carrer de Milagros Martí, al centre del municipi, molt pròxim a l'Ajuntament i al Mercat Municipal, en un entorn amb molta vitalitat.

Aquest equipament no disposa d'un accés adequat lliure de cotxes, ni amb bancs ni arbres que permeten l'estada. Les voreres existents són mínimes i no permeten la concentració de persones.

Hi ha espai d'estacionament de vehicles a la mateixa porta de l'equipament i dues places d'estacionament de PMR pròximes (al carrer Ausiàs March i a Pintor Vergara). Existeixen problemes de convivència entre els vehicles que circulen pel mateix carrer i les persones vianants, ja que aquestes no disposen d'un espai adequat amb bones condicions d'habitabilitat i de seguretat.

A l'encreuament amb el carrer Ausiàs March, trobem un pas de vianants no adaptat i amb problemes de visibilitat per a la persona vianant.

El trànsit de vehicles no és elevat i, per tant, permet el trànsit de bicicletes. No hi ha espai d'estacionament de bicicletes al carrer d'accés.

Hi ha una parada d'autobús pròxima, a menys de 250 metres, a l'entorn de l'Ajuntament, al carrer Pintor Vergara.



Imatge 5.5. Accés a la Llar Social, Caixa Rural a la plaça del País Valencià



Imatge 5.6. Accés a l'Àgora Jove al carrer Ismael Tomás Alacreu, s/n

La **Llar Social, Caixa Rural** es situa a la plaça del País Valencià, en una plaça per a vianants al centre del municipi amb bancs i arbres per a permetre l'estada amb unes bones condicions. Per tant, l'espai d'accés és adequat.

A l'accés d'aquest equipament no hi ha problemes de convivència entre les persones vianants i els vehicles i la intensitat de trànsit es molt baixa i a una velocitat inferior al 10 km/h, ja que es tracta d'un entorn de preferència per als vianants.

Els carrers d'arribada admeten el trànsit de bicicletes. No obstant això, no es disposa d'espai d'estacionament de bicicletes pròxim.

La parada d'autobús més pròxima es situar al carrer Pintor Vergara, a una distància inferior dels 250 metres.

Hi ha dues places d'estacionament de PMR pròximes, a l'entorn de la plaça Cervantes. A aquesta plaça hi ha espai d'estacionament de vehicles en semibateria i en cordó.

L'**Àgora Jove** es situa al carrer Ismal Tomás Alacreu, al nord del municipi. L'accés es situa en un carrer amb considerable trànsit, amb dos sentits de circulació, sense voreres adequades per a facilitar l'espera i sense bancs ni arbrat.

L'equipament es situa al polígon industrial La Creu, un entorn amb gran nombre de treballadors i treballadores durant el dia però molt poc vital per la vesprada-nit. No hi ha comerços pròxims, ni persones residents i l'únic equipament que trobem és el Club de Tennis. Per tant, podem caracteritzar l'entorn com a poc vital.

No hi ha passos de vianants que permeten generar un itinerari segur des del nucli del municipi. Degut a la intensitat de trànsit, no es un carrer adequat per a la circulació en bicicleta. Tampoc hi ha estacionament de bicicletes pròxim.

Hi ha espai d'aparcament de vehicles a l'accés de l'equipament. Hi ha una plaça d'estacionament PMR a la porta del Club de Tennis. No hi ha cap parada d'autobús a menys de 250 metres.

Es generen problemes de convivència entre les persones vianants i els vehicles, ja siga per la inexistència d'un camí segur per a arribar a peu, la inexistència de passos de vianants adequats, voreres molt estretes, cotxes estacionats en la porta, la manca de vitalitat o el trànsit elevat de vehicles.

La parcel·la en la qual es situa l'equipament presenta un tancament metàl·lic i a l'interior, i encara que hi ha presència d'arbrat, les condicions paisatgístics i ambientals són prou millorables.



Imatge 5.7. Accés a l'antic hospital-asil al carrer de Calvo Acacio



Imatge 5.8. Accés a les ruïnes del Convent de Santa Bàrbara a la plaça Tirant lo Blanc

L'**antic hospital-asil** al carrer de Calvo Acacio es troba situat en un entorn molt vital, just enfront de la plaça de la Diputació i de l'eix comercial existent a l'avinguda Calvo Acacio.

L'espai d'accés presenta unes voreres adequades per a permetre la concentració de les persones vianants amb arbres per a crear ombra i bancs per a facilitar l'espera.

A l'avinguda Calvo Acacio, trobem diferents passos de vianants sense guals amb problemes de visibilitat per a la persona vianant. Hi ha espai d'estacionament de vehicles en la mateixa porta d'accés a l'equipament cultural i dues places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda, situades al carrer Calvari i a l'avinguda Calvo Acacio.

Aquest carrer d'arribada continua funcionant com a via de penetració al centre del municipi. Per tant, hi ha intensitat de trànsit elevada. Aquest fet genera problemes de convivència entre les persones vianants i els vehicles.

La parada d'autobús més pròxima (menys de 250 metres) es troba situada al tram nord de l'avinguda d'Antoni Almela.

El carrer d'arribada permet la circulació de bicicletes i l'estacionament de bicicletes més pròxims el trobem en l'accés de la Biblioteca Pública Municipal.

Les **ruïnes del Convent de Santa Bàrbara** es troben a la plaça Tirant lo Blanc, un entorn molt vital amb gran nombre d'equipaments. Aquesta plaça és un espai per a vianants amb arbres i bancs.

Cal destacar que aquest equipament, actualment està en desús i pendent de rehabilitació per part de l'Ajuntament o de l'Administració competent. No obstant això, hem decidit analitzar el seu entorn immediat perquè una vegada

estiga rehabilitat, formarà part del nucli d'equipaments en ús al voltant de la plaça Tirant lo Blanc.

Hi ha espai d'aparcament disponible pròxim al carrer Joan XXIII i dues places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda. A aquest carrer trobem dos passos de vianants pròxims a aquest equipament cultural, sense guais i on els cotxes estacionats esdevenen un obstacle per a la persona vianant quan vol creuar-lo. La intensitat de trànsit de vehicles del carrer d'arribada es baixa i no es presenten problemes greus de convivència entre les persones vianants i els vehicles als accessos de l'equipament.

El carrer d'arribada (Joan XXIII) permet la circulació de bicicletes i hi ha estacionament de bicicletes a l'accés de la Casa de la Cultura. La parada d'autobús més pròxima la trobem en el tram nord de l'avinguda d'Antoni Almela.

	Espai d'accés adequat	Passos de vianants adaptats pròxims	Obstacles que dificulten la visibilitat pròxims	Presència d'arbrat i bancs a l'accés	Transport públic pròxim * (a menys de 250 metres)	Entorn vital	Baixa intensitat de trànsit de vehicles a l'accés	Problemes de convivència vianants vehicles a l'accés	Oferta d'aparcament lliure pròxim	Oferta d'aparcament PMR pròxim	Admet trànsit de bicicletes fins l'accés	Estacionament de bicicletes pròxims
Casa de la Cultura	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 2	SÍ	SÍ
Casa de la Solera	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 2	SÍ	NO
Casa Joventut	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 2	SÍ	SÍ
Saló Artístic	NO	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ - 2	SÍ	NO
Llar Social	SÍ	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 2	SÍ	NO
Àgora Jove	NO	NO	SÍ	NO	NO	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ - 1	NO	NO
Antic hospital asil	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ - 2	SÍ	SÍ
Ruïnes Convert	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 2	SÍ	SÍ

Taula 5.8. Característiques de l'entorn dels centres culturals i recreatius. Font: Elaboració pròpia
*Transport públic interurbà però realitza un itinerari circular al voltant del municipi

Equipaments docents i educatius



Imatge 5.9. Accés al Centre Públic d'Educació Infantil de 1er Cicle al carrer Josep Lluís Bauset, s/n

Imatge 5.10. Accés al Centre Privat d'Educació Infantil de 1er Cicle l'Escoleta d'Encarna Landete Hervás a l'antic hospital-asil

El **Centre Públic de 1er cicle** està situat al carrer Josep Lluís Bauset, al sud-est del municipi, en el nucli urbà. El centre disposa d'un espai d'accés en xamfrà amb una amplària de vorera suficient per a permetre la concentració puntual d'alumnat i famílies a l'hora d'entrada i eixida de les i els infants.

Per altra banda, els passos de vianants pròxims no presenten un grau d'accessibilitat adaptat a les necessitats de les persones amb diversitat funcional. Un dels passos de vianants existents al carrer Tribunal de les Aigües presenta problemes de visibilitat per a la persona vianant quan el creua pels cotxes estacionats en cordó, pròxims al pas.

Disposa d'una plaça d'estacionament de vehicles per a persones amb mobilitat reduïda pròxima. Es tracta d'un entorn amb molt d'espai d'aparcament lliure.

Hi ha presència d'arbrat i bancs per a facilitar l'espera.

Els carrers d'arribada al centre presenten baixa intensitat de trànsit de vehicles i per tant, admeten el trànsit de bicicletes per calçada. Hi ha aparcament de bicicletes pròxim.

L'entorn es poc vital, amb cap comerç pròxim, un solar enfront del centre i baixa intensitat de flux de vianants.

El **Centre Privat d'Educació Infantil de 1er Cicle l'Escoleta d'Encarna Landete Hervás** està situat a l'antic hospital-asil a l'avinguda Calvo Acacio al nucli antic del municipi en un entorn amb molta vitalitat amb comerços, equipaments i un elevat flux de vianants. Es troba junt enfront de la plaça de la Diputació.

Els passos de vianants pròxims no estan adaptats i no presenten guals i es produeixen problemes de visibilitat al pas de vianants situat en l'accés del centre.

Hi ha una plaça d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda i també espai d'aparcament lliure a l'entrada. El carrer d'arribada presenta un trànsit de vehicles considerable ja que aquest continua sent una via de penetració a l'interior del municipi.

El carrer d'arribada permet el trànsit de bicicletes per calçada i l'aparcament de bicicletes més pròxim es situa al carrer Grupo Danza en l'accés de la Biblioteca Municipal.

Hi ha presència d'arbrat i bancs i una amplària de vorera suficient per a permetre la concentració de persones.

	Espai d'accés adequat	Passos de vianants adaptats pròxims	Obstacles que dificulten la visibilitat pròxims	Presència d'arbrat a l'accés	Presència de bancs a l'accés	Entorn vital	Baixa intensitat de trànsit de vehicles a l'accés	Problemes de convivència vianants vehicles a l'accés	Oferta d'aparcament lliure pròxim	Oferta d'aparcament PMR pròxim	Admet trànsit de bicicletes fins l'accés	Estacionament de bicicletes pròxims
Centre Públic Infantil	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ - 1	SÍ	SÍ
Centre Privat Infantil	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ - 1	SÍ	SÍ

Taula 5.9. Característiques de l'entorn dels centres d'Educació Infantil. Font: Elaboració pròpia



Imatge 5.11. Accés al C.E.I.P. Heretats al carrer Heretats



Imatge 5.12. Accés al C.E.I.P. Les Comes al carrer de Joan Lluís Vives

Pel que fa als Centres d'Educació Infantil i Primària del municipi de l'Alcúdia, els darrers anys han sigut condicionats gran part dels seus accessos, encara que alguns presenten condicions deficientes.

El **C.E.I.P. Heretats** es situa a l'oest del municipi, pròxim a la Cooperativa Agrícola situada en el polígon industrial nº 15, en la part més allunyada del nucli antic i queda separat d'aquest per les vies del ferrocarril. L'accés al C.E.I.P. Heretats es realitza a través d'un parc amb espai suficient per a facilitar l'aglomeració de persones, arbrat i bancs. Actualment, s'han instal·lat unes marquesines per a crear ombra. Els passos de vianants pròxims no estan adaptats i existeixen problemes de visibilitat en aquests.

La mobilitat de l'alumnat d'aquest centre és majoritàriament amb vehicle privat, els motius poden ser dos, la llunyania -un poc més lluny del centre urbà que la resta de col·legis- i la barrera que suposa la via, la infraestructura del metro.

Es tracta d'un entorn amb molt d'espai d'estacionament. Existeixen dues places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda pròxim al centre.

L'estacionament de vehicles es produeix allunyat de la porta d'accés i d'aquesta manera, s'eviten aglomeracions i situacions de perill.

Però hi ha una excepció: durant els tres mesos quan és més intensa la campanya de la taronja, es produeix conflicte al carrer per l'estacionament de tractors relacionats amb la Cooperativa. Aquests vehicles agrícoles ocupen molt de l'espai d'aparcament disponible, llavors, les famílies que arriben amb cotxe, sí tenen dificultats per a estacionar prop del centre i es produeix un problema de congestió a la via pública.

Arriba transport escolar que porta a l'alumnat procedent de Montortal. Cal dir que la parada de transport escolar ha estat ressituada precisament per problemes amb l'estacionament de tractors, que abans ocupaven aquest espai i interferien en el bon funcionament d'aquest servei. Actualment ja no hi ha aquest problema.

Hi ha problemes d'embassament quan plou, es genera conflicte per a la circulació de vianants i de vehicles.

Poc alumnat arriba amb bici, aproximadament 8 persones. Aquest centre es situa pròxim a la via ciclista existent al carrer Polígon nº6. No hi ha espai d'estacionament de bicicletes.

No han participat en el projecte de Camins escolars i no hi ha cap ruta senyalitzada amb destinació aquest centre.

El **C.E.I.P. Les Comes** es situa al sud-est del municipi al carrer de Joan Lluís Vives. L'accés principal de l'alumnat es realitza en un tram de prioritat per a vianants amb presència d'arbrat i bancs i lliure de cotxes.

La mobilitat de l'alumnat d'aquest centre és majoritàriament a peu, ja que provenen d'un entorn immediat, de carrers pròxims.

Hi ha més trànsit als dos extrems de la zona de vianants del carrer Lluís Vives, cap els carrers Miguel Jarque i Arquitecte Gayetà Borso. Sobretot hi ha més trànsit a l'avinguda Antonio Almela, a les hores d'entrada a l'escola. A aquesta avinguda hi ha dos passos de vianants i un d'ells elevat, que li confereix condicions de major seguretat en aquest vial de major trànsit. Malgrat estar elevat, no presenta un grau d'accessibilitat adaptat i presenta problemes de visibilitat al creuar-lo.

L'estacionament de vehicles es realitza allunyat de l'accés del centre, principalment en els trams del carrer de Lluís Vives que permeten el lliure estacionament de vehicles i a l'avinguda Antonio Almela. Existeix una plaça d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda en aquesta via.

Arriba transport escolar que porta a l'alumnat procedent de Montortal i de residències disseminades.

L'accés del centre està situat pròxim a la via ciclista de l'avinguda Antonio Almela però no existent espai d'estacionament de bicicletes.

No han participat en el projecte de Camins escolars i no hi ha cap ruta senyalitzada amb destinació cap aquest centre.



Imatge 5.13. Accés al C.E.I.P. Batallar al carrer de Joanot Martorell, s/n



Imatge 5.14. Accés al Centre Privat Sant Andreu Apòstol a la plaça de la Constitució, 5

El **C.E.I.P. Batallar** es situa al nucli urbà, pròxim a la plaça Tirant lo Blanc. L'accés principal de l'alumnat es realitza des d'aquest espai, a la cantonada entre els carrers Beata Amat i Dos de Maig, ambdós de prioritat per a vianants, presència d'arbrat i bancs i lliures de trànsit i d'estacionament de cotxes.

Els dies de pluja, però, l'accés es realitza des del carrer Joanot Martorell, i es produeixen aglomeracions de pares i mares, i sí que hi ha cotxes que aparquen sobre els passos de vianants i provoquen problemes. Es donen també altres problemes relacionats amb mals hàbits d'estacionament de vehicles, que se situen en punts que dificulten la circulació i maniobra de gir de l'autobús escolar.

A l'entorn d'aquest accés (carrer Joanot Martorell) hi ha estacionament de vehicles en l'entrada i una plaça per a persones amb mobilitat reduïda.

L'accés en aquest carrer no presenta arbrat ni bancs, i no disposa d'una amplària de vorera suficient per a permetre un espai d'acollida adequat.

Els passos de vianants situats al carrers Joanot Martorell i Benimodo no estan adaptats i no presenten guals. També es produeixen problemes de visibilitat amb els cotxes estacionats.

La mobilitat de l'alumnat d'aquest centre és majoritàriament a peu, ja que provenen d'un entorn immediat, de carrers pròxims.

Arriba transport escolar que porta a l'alumnat procedent de Montortal.

Poc alumnat arriba amb bici, aproximadament 3 persones. Hi ha espai d'estacionament de bicicletes pròxim, a la plaça Tirant Lo Blanc i al carrer Beata Amat. El carrer d'accés al centre permet el trànsit de bicicletes.

Es tracta de l'únic centre educatiu que realitza una ruta assenyalada des del projecte de Camins escolars: cada dijous, amb la col·laboració de l'equip directiu del centre, una vintena d'alumnes participa en un acompanyament col·lectiu, que segueix una ruta senyalitzada que discorre pels carrers des d'on arriba més alumnat.

El **Centre Privat Sant Andreu Apòstol** està situat a la plaça de la Constitució en el centre del municipi, en un espai lliure de cotxes. L'edifici que acull educació primària i secundària, es troba immers en la trama del nucli antic, en un entorn de prioritat de vianants amb poc de trànsit de vehicles.

L'accés al centre es produeix per la plaça, un espai per a vianants amb presència d'arbrat.

A l'entorn del centre no hi ha espai d'estacionament de vehicles. Hi ha una plaça per a persones amb mobilitat reduïda pròxima, a la plaça Angel Nogales.

No hi ha aparcament de bicicletes pròxim, encara que els carrers sí admeten el trànsit de bicicletes.

La mobilitat en aquest centre es reparteix entre alumnat que es desplaça a peu i alumnat que es desplaça amb cotxe. L'alumnat que arriba amb cotxe, ho fa pel carrer Patrici Boronat, i els vehicles s'aturen a la cantonada amb Rei En Jaume I, que és de prioritat per a vianants, pel qual els xiquets i xiquetes arriben caminant fins la porta de l'escola.

Hi ha una proporció menuda d'alumnat de secundària que arriba amb bicicleta.

No disposa de servei d'autobús escolar.

L'educació infantil d'aquest centre es troba en un edifici independent situat al carrer Calvo Acacio. Aquest carrer sí acull trànsit de vehicles, i en aquest cas, es detecten conflictes provocats per l'acumulació de vehicles que porten als infants fins la porta de l'escola.



Imatge 5.15. Accés a l'I.E.S. Els Évoles al carrer Ovidi Montllor

L'**Institut d'Educació Secundària Els Évoles** se situa en el límit urbà, a l'est del municipi, pegat a l'Avinguda Guadassuar i junt a la rotonda de la cv-50 més pròxima al nucli urbà.

Se situa encaixat entre dues de les vies d'accés al municipi, Av. Guadassuar i carrer 1 de Maig, que presenten un trànsit de vehicles elevat.

L'accés principal, però, se situa al carrer Ovidi Montllor que és de d'ús per a vianants i un espai lliure de cotxes. L'accés principal original de l'edifici era al carrer 1 de maig, però aquest presenta obstacles a l'accessibilitat per un disseny amb barreres arquitectòniques. Actualment aquest accés ha esdevingut secundari i s'utilitza poc i no per l'alumnat.

L'entorn no presenta concentració de comerços ni equipaments, tampoc un elevat flux de vianants. Per tant, podem caracteritzar l'entorn del centre com poc vital.

Existeix aparcament lliure en cordó als carrers pròxims i no hi ha cap plaça d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda pròxima.

La majoria d'alumnat ve a peu, tot i que aproximadament una tercera part es desplaça amb vehicle privat, acompanyat per pares o mares que passen per l'institut de camí a altres destinacions, treball, gestions, etc.

Una petita proporció arriba amb bici. La bicicleta ha anat apareixent més els darrers anys, és un hàbit que encara que poc, ha augmentat. No obstant, no arriba la infraestructura ciclista a la porta de l'escola i l'elevat trànsit de vehicles al carrer 1 de maig, dificulta la circulació de bicicletes per calçada. No hi ha aparcament de bicicletes pròxim.

No hi ha servei de bus escolar. Aquesta mancança esdevé un problema per a l'alumnat que arriba de Montortal, ja que aquest nucli s'ubica a una distància de l'institut major de 2,9 km, mesurats en línia recta, si se segueixen els vials més lògics, se superen els 3 km.

Montortal no disposa de transport públic i tampoc d'una infraestructura ciclista adequada que comuniqui amb el nucli principal de l'Alcúdia, (només hi ha transport escolar per a educació infantil i primària que no té un horari compatible amb l'horari de classes de secundària).

Des del centre s'han realitzat peticions per a beques de transport que podrien donar opció a una mobilitat amb taxi, però aquesta proposta no ha estat acceptada.

Una conseqüència d'aquesta manca de transport per a xiquets i xiquetes del nucli de Montortal, per un desplaçament quotidià necessari per la seua educació, és un percentatge elevat d'absentisme.

Altra conseqüència és el perill als quals es veuen sotmesos els infants que realitzen aquest desplaçament a peu, una distància d'aproximadament 3 km, que en la seua major part discorre per un camí rural, junt la via de ferrocarril i a l'autovia A7.

	Espai d'accés adequat	Passos de vianants adaptats pròxims	Obstacles que dificulten la visibilitat pròxims	Presència d'arbrat i bancs a l'accés	Transport escolar	Entorn vital	Baixa intensitat de trànsit de vehicles a l'accés	Problemes de convivència vianants vehicles a l'accés	Oferta d'aparcament lliure pròxim	Oferta d'aparcament PMR pròxim	Admet trànsit de bicicletes fins l'accés	Estacionament de bicicletes pròxims
C.E.I.P. Heretats	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 2	SÍ	NO
C.E.I.P. Les Comes	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 1	SÍ	NO
C.E.I.P. Batallar (accés principal)	SÍ	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 2	SÍ	SÍ
Centre Sant Andreu Apòstol	SÍ	NO	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ	NO	NO	SÍ - 1	SÍ	NO
I.E.S. Els Évols	SÍ	NO	SÍ	NO	NO	NO	SÍ	NO	SÍ	NO	NO	NO

Taula 5.10. Característiques de l'entorn dels centres d'Educació Infantil i Primària. Font: Elaboració pròpia

Per tant, podem concloure que, tots els centres d'educació infantil i primària (tres públics i un privat) tenen accés des d'una zona lliure de trànsit de cotxes, bé siga un parc, una plaça o un carrer de prioritat per a vianants, encara que presenten deficiències que caldria resoldre.



Imatge 5.16. Accés a l'Escola de Música al carrer Tribunal de Les Aigües, 31



Imatge 5.17. Accés al Centre de Formació de Persones Adultes Municipal Enric Valor al carrer Picasso, 16

L'**Escola de Música** es troba al carrer Tribunal de les Aigües. El carrer d'accés principal és perpendicular aquest, el carrer de l'Escorxador Nou, un carrer de preferència per a vianants amb bancs i arbrat. Per tant, aquest equipament docent sí que disposa d'un accés adequat que permeta la concentració de persones a l'entrada i a l'eixida.

L'entorn es molt vital, pròxim de l'Institut, de Correus i de l'eix comercial existent a l'avinguda d'Antoni Almela. Està connectat a la infraestructura ciclista existent a aquesta avinguda i hi ha estacionament de bicicletes en l'accés del centre.

L'accés no presenta problemes de convivència entre les persones vianants i els vehicles ja que és un entorn lliure de cotxes. No obstant això, cal destacar que els cotxes poden circular per davant de l'accés del centre però travessant el carrer per a vianants amb una cota superior, que funcionaria com un pas de vianants sobre elevat, fet que li confereix una major seguretat per al pas de les persones vianants.

Hi ha oferta d'estacionament de vehicles en bateria en l'avinguda d'Antonio Almela i als dos costats de l'accés de l'Escola, en el mateix carrer Tribunal de les Aigües. En aquest cas, l'estacionament és en cordó.

La plaça d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda més pròxima es troba situada en l'accés de Correus, en l'avinguda d'Antonio Almela.

A aquesta avinguda, seguint l'itinerari principal per a arribar a l'Escola, trobem dos passos de vianants. Un d'ells està sobre elevat, fet que li confereix una major seguretat. No obstant això, no està adaptat a les necessites de les persones amb diversitat funcional. També trobem a aquest pas de vianants, un fanal d'enllumenat que dificulta el pas a les persones que volen creuar el pas de vianants.

Al carrer d'accés hi ha baixa intensitat de circulació de vehicles i la parada d'autobús més pròxima es situa al carrer 1 de maig, a menys de 250 metres de distància.

El **Centre de Formació de Persones Adultes Municipal Enric Valor** es troba al carrer Picasso, 16, encara que l'accés es situa a Beata Amat. Aquest és un carrer de preferència per a vianants, lliure de cotxes amb presència d'arbrat i bancs. Per tant, sí que disposa d'un espai d'accés adequat.

Trobem estacionament de vehicles pròxim, al carrer de Joanot Martorell en cordó i no hi ha aparcament per a persones amb mobilitat reduïda. L'espai d'estacionament més pròxim se situa a l'accés del CEIP Batallar, al carrer de Joanot Martorell.

En trobar-se l'accés en un carrer de preferència per a vianants, no existeixen problemes de convivència entre les persones vianants i els vehicles. No obstant això, al carrer de Joanot Martorell, trobem un pas de vianant no adaptat, on els cotxes estacionats esdevenen un problema per a la visibilitat de la persona vianant.

El carrer d'arribada permet la circulació de bicicletes i trobem estacionament per aquestes al carrer Beata Amat. Aquest tampoc presenta una intensitat de trànsit de vehicles elevada.

L'entorn és molt vital amb gran concentració d'equipaments al voltant de la plaça Tirant lo Blanc. La parada d'autobús més propera es situa al carrer del metge doctor Fleming.

	Espai d'accés adequat	Passos de vianants adaptats pròxims	Obstacles que dificulten la visibilitat o el pas pròxims	Presència d'arbrat i bancs a l'accés	Transport públic pròxim * (a menys de 250 metres)	Entorn vital	Baixa intensitat de trànsit de vehicles a l'accés	Problemes de convivència vianants vehicles a l'accés	Oferta d'aparcament lliure pròxim	Oferta d'aparcament PMR pròxim	Admet trànsit de bicicletes fins l'accés	Estacionament de bicicletes pròxims
Escola de Música	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ
Centre Formació Persones Adultes	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ

Taula 5.11. Característiques de l'entorn d'altres centres educatius. Font: Elaboració pròpia
*Transport públic interurbà però realitza un itinerari circular al voltant del municipi

Equipaments esportius



Imatge 5.18. Accés al Poliesportiu Municipal a l'avinguda Cooperativa Agrícola Verge de l'Oreto



Imatge 5.19. Accés al Poliesportiu Municipal al carrer Pablo Iglesias Posse

El **Poliesportiu Municipal de l'Alcúdia** es troba a l'avinguda Cooperativa Agrícola Verge de l'Oreto. Presenta dos accessos diferenciats. El primer es situa a la mateixa avinguda i el segon al carrer Pablo Iglesias Posse.

L'accés principal, situat a l'avinguda Cooperativa Agrícola no disposa de bancs per a facilitar l'estada i els únics arbres que trobem es situen al llarg de l'avinguda. L'amplària de la vorera permet la concentració de persones. Per tant, sí que es disposa d'un espai d'espera amb les mínimes condicions necessàries.

No obstant això, l'accés es situa en l'avinguda Cooperativa Agrícola, una via distribuïdora del trànsit urbà, amb dos sentits de circulació i elevat trànsit. Per altra banda, el pas de vianants pròxim presenta problemes de visibilitat per a la persona vianant i no està adaptat. Per tant, sí que existeixen problemes de convivència entre els vehicles i les persones vianants.

Aquesta avinguda no permet la circulació de bicicletes i no hi ha estacionament de bicicletes pròxim.

Hi ha oferta d'estacionament de vehicles i dues places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda.

No disposa de cap parada de transport públic a menys de 250 metres de distància de l'accés.

L'entorn no és vital ja que no hi ha comerços, ni densitat d'equipaments i tampoc un elevat flux de persones vianants.

El segon accés al Poliesportiu, on es troba la Piscina Municipal, es situa al carrer Pablo Iglesias Posse, una via distribuïdora de trànsit del municipi, amb alta intensitat de vehicles.

L'itinerari fins arribar a aquest accés no està dissenyat per a afavorir els desplaçaments sostenibles, a peu o amb bici, ja no hi ha voreres ni vies ciclistes, ni passos de vianants adaptats per a arribar. L'accés es situa en un pàrquing, sense voreres mínimes per a facilitar l'espera, ni amb bancs. Els arbres que trobem formen part dels elements divisoris de la circulació motoritzada i no aporten habitabilitat ni milloren les condicions de les persones que puguem esperar a l'entrada i a l'eixida d'aquest equipament. Per tant, sí que existeixen problemes de convivència entre els vehicles i les persones vianants.

L'elevat trànsit del carrer d'arribada no permet el trànsit de bicicletes i no hi ha estacionament d'aquestes pròxim.

No es disposa d'una parada d'autobús pròxima, a menys de 250 metres.

Hi ha molt d'espai d'estacionament de vehicles en l'accés de l'equipament i trobem dues places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda.

L'entorn tampoc és vital.



Imatge 5.20. Accés al Club de Tennis al carrer Gil Albert



Imatge 5.21. Accés al Piscina Coberta de l'Alcúdia a l'avinguda de Montortal, 33

El **Club de Tennis** de l'Alcúdia es situa al carrer Gil Albert en el polígon industrial La Creu, situat al nord del municipi, allunyat del nucli urbà del municipi, en un entorn poc vital. Al costat d'aquest equipament trobem l'Àgora Jove.

Aquest equipament està desconnectat de la xarxa per a vianants del municipi i no és possible accedir a ell a través d'un itinerari segur amb voreres amb l'amplària suficient i amb passos de vianants.

El carrer d'arribada a l'equipament és un pàrquing amb nombrós espai d'aparcament per a vehicles en semibateria i una plaça d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda. Les voreres són mínimes i no permeten la aglomeració de persones a l'entrada i a l'eixida, facilitant la seua estada. No hi

ha bancs, ni arbres a aquest accés. Hi ha diferents elements de mobiliari urbà (fanals d'enllumenat i contenidors) que dificulten el pas de les persones vianants. Per tant, no hi ha un espai d'accés adequat.

No obstant, aquest carrer d'arribada és limítrof amb un espai verd. Aquest presenta unes condicions ambientals i paisatgístiques prou deficientes, que podrien ser millorades.

No hi ha espai d'estacionament de bicicletes pròxim i l'elevat trànsit del carrer Ismael Tomás Alacreu, carrer d'arribada a l'equipament, no permet circular amb bicicletes amb bones condicions de seguretat. Aquest carrer d'accés presenta un elevat trànsit de vehicles, sobretot durant el dia, quan hi ha més treballadores i treballadors de les diferents empreses del polígon industrial.

No obstant, el carrer d'accés, el carrer Gil Albert no presenta elevat trànsit, ja que funciona només com a espai d'estacionament de vehicles.

No hi ha cap parada d'autobús pròxima.

La **Piscina Coberta de l'Alcúdia** es situa a l'avinguda de Montortal, 33, en una de les principals vies de penetració al municipi des del sud, amb elevat trànsit de vehicles motoritzats i per tant, amb problemes de convivència persona vianant-vehicle.

No existeix una xarxa per a vianants adequada que connecte aquest equipament amb el nucli urbà, amb passos de vianants sense guàls, adaptats i amb voreres amb una amplària suficient. Als passos de vianants existents, trobem diferents obstacles a la visibilitat de la persona vianant.

La principal deficiència que s'observa és el fet que en aquest carrer la via ciclista s'ha dissenyat per damunt de la vorera, reduint en excés l'espai destinat per al vianant. Hi ha un punt negre en el recorregut, on directament no hi ha vorera, en el creuament amb la Séquia Reial del Xúquer.

No hi ha un accés adequat a l'equipament al carrer, ja que encara que la vorera té una amplària suficient, la via ciclista discorre per damunt, reduint al mínim l'espai per al vianant. Al carrer d'accés no trobem bancs que permeten l'estada.

Hi ha espai suficient d'estacionament de vehicles pròxim i no hi ha espai per a l'estacionament de persones amb mobilitat reduïda.

Hi ha espai per a l'estacionament de bicicletes a l'interior de la parcel·la de l'equipament però no a l'exterior i està connectat a la xarxa d'infraestructura ciclista del municipi.

No hi ha cap parada d'autobús pròxima i l'entorn es caracteritza per ser poc vital.

	Espai d'accés adequat	Passos de vianants adaptats pròxims	Obstacles que dificulten la visibilitat o el pas pròxims	Presència d'arbrat i bancs a l'accés	Transport públic pròxim * (a menys de 250 metres)	Entorn vital	Baixa intensitat de trànsit de vehicles a l'accés	Problemes de convivència vianants vehicles a l'accés	Oferta d'aparcament lliure pròxim	Oferta d'aparcament PMR pròxim	Admet trànsit de bicicletes fins l'accés	Estacionament de bicicletes pròxims
Poliesportiu (accés principal)	SÍ	NO	SÍ	NO	NO	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ - 2	NO	NO
Poliesportiu (Segon accés)	NO	NO	SÍ	NO	NO	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ - 2	NO	NO
Club de Tennis	NO	NO	SÍ	NO	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ - 1	NO	NO
Piscina Coberta de l'Alcúdia	NO	NO	SÍ	NO	NO	NO	NO	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ

Taula 5.12. Característiques de l'entorn dels equipaments esportius. Font: Elaboració pròpia
*Transport públic interurbà però realitza un itinerari circular al voltant del municipi

Equipaments sanitaris i assistencials



Imatge 5.22. Accés al Centre de Salut al carrer Magúncia, s/n



Imatge 5.23. Accés al Centre de Dia P.M.D. 'L'Alcúdia' al carrer de Magúncia, 3

El **Centre de Salut** se situa en el carrer de Magúncia, el la zona est del municipi, a l'altra costat de l'avinguda de Guadassuar. La distància entre aquest equipament i la major part dels residents és major de 250 metres, és a dir, 4 minuts caminant. Disposa de una parada de transport públic pròxima.

L'itinerari per a arribar a l'equipament sanitari des del nucli urbà presenta deficiències pel que fa a l'accessibilitat de la persona vianant, amb manca de passos de vianants, aquests no es troben adaptats per a les persones amb diversitat funcional, en alguns punts la vorera és massa estreta i es troben diferents obstacles que obstaculitzen el pas o la visibilitat de les persones vianants. Per una banda, els cotxes estacionats prop dels passos de vianants obstaculitzen el pas de les persones al creuar-los i per altra, a l'avinguda Guadassuar es produeixen problemes de convivència entre les persones i els

cotxes, sobretot degut a la concentració de tendes vinculades a l'exposició, reparació i venda de vehicles motoritzats, les quals generen problemes d'aparcament al carrer. El punt amb major deficiències per arribar al Centre de Salut des del nucli urbà se situa a l'avinguda Guadassuar.

Malgrat que l'accés a aquest equipament es realitza a través d'un pati amb arbrat, l'espai d'accés al carrer no és adequat i no hi ha ni arbres ni bancs que puguin facilitar l'espera. Els passos de vianants pròxims no estan adaptats i els cotxes estacionats prop obstaculitzen la visió de la persona vianant. L'entorn és poc vital, encara que el parc de Nieder-Olm és molt pròxim a l'accés. Hi ha espai d'estacionament de vehicles pròxim, però no hi ha oferta d'aparcament PMR ni estacionament de bicicletes. Cal destacar que l'accés es produeix per un pati, convertit en un pàrquing d'estacionament, generant problemes de convivència entre els vehicles i les persones. L'accés a aquest pàrquing només està permès per a vehicles autoritzats.

L'accés admet trànsit de bicicletes encara que l'avinguda de Guadassuar, pel elevat trànsit que suporta, suposa una via on la circulació amb bicicleta pot resultar insegura.

El **Centre de Dia** se situa també en el carrer de Magúncia, 3, al costat del Centre de Salut, a una distància de més de 250 metres de la major part de la població resident en l'Alcúdia. No obstant això, disposa d'un autobús específic que dona servei a les veïnes i els veïns del municipi.

L'itinerari per arribar a aquest equipament presenta les mateixes deficiències que hem analitzat en el Centre de Salut, ja que se situen un al costat de l'altre.

L'espai d'accés no és adequat, amb voreres insuficients que no permeten la concentració de persones, ni amb arbrat ni bancs. Els passos de vianants pròxims no estan adaptats i els cotxes estacionats pròxims d'aquests obstaculitzen la visió de les persones en creuar-los.

L'entorn és poc vital. Hi ha espai d'estacionament de vehicles pròxim al carrer i no hi ha espai d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda. Tampoc estacionament de bicicletes pròxim. L'accés admet trànsit de bicicletes encara que l'avinguda de Guadassuar, pròxima al Centre de Dia i itinerari principal per arribar, presenta elevat trànsit i per tant, no suposa una via segura per a la circulació amb bicicleta.

La **Llar del Jubilat** es troba a la plaça Tirant lo Blanc, un entorn per a vianants amb presència d'arbrat i bancs que poden facilitar l'espera. Els passos de vianants que envolten la plaça Tirant lo Blanc no estan adaptats i molts d'ells presenten problemes de visibilitat. Hi ha espai d'estacionament pròxim al carrer

per a vehicles motoritzats, estacionament per a bicicletes i oferta d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda pròxima, davant de la Casa de la Cultura.

L'entorn és molt vital amb gran concentració d'equipaments i serveis. L'accés permet el trànsit de bicicletes ja que es tracta d'un entorn per a vianants.

Hi ha transport públic pròxim (a menys de 250 metres).

La **Creu Roja** de l'Alcúdia se situa al carrer de Santiago de Les, 23. No disposa d'un espai d'accés adequat amb voreres adequades que puguin facilitar l'espera, ni amb arbrat ni amb bancs. Els passos de vianants pròxims no estan adaptats i trobem diferents obstacles a la visibilitat de la persona caminant (contenedor a la cantonada).

Hi ha espai d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda a la porta i espai d'estacionament de vehicles lliure al carrer. No hi ha estacionament de bicicletes.

Degut que el trànsit de vehicles no és intens, s'admet la circulació de bicicletes.

Hi ha transport públic pròxim. La parada més pròxima es troba al carrer doctor Fleming.

L'entorn és poc vital. Trobem pròxim el parc de la Generalitat.

El **Centre d'Atenció SENAD** se situa a la urbanització Ismael Tomás Alacreu, en un habitatge en planta baixa. No disposa d'un espai d'accés adequat amb arbrat i bancs. A l'entorn no hi ha passos de vianants. Es disposa d'espai d'estacionament lliure en bateria i hi ha espai d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda.

L'entorn es caracteritza per ser poc vital i no hi ha transport públic pròxim. El trànsit al carrer d'arribada és baix i per tant, el carrer admet el trànsit de bicicletes.

S'observen discontinuïtats en l'itinerari per a vianants per la manca de passos de vianants i per l'existència de voreres molt estretes. No existeix un itinerari per a vianants adequat que comuniqui aquesta urbanització amb el nucli urbà. També es generen problemes amb els cotxes estacionats, ja que en alguns casos, aquests estacionen damunt de la vorera.

El **Servei Social Municipal** se situa en el carrer Grup de Dansa, en un carrer per a vianants, amb arbrat i bancs on el vehicle privat no pot accedir. L'entorn és molt vital. Per tant, no es produeixen problemes de convivència entre els vehicles i les persones vianants a l'accés.

El carrer d'arribada a aquest equipament, el carrer Calvo Acacio presenta un trànsit de vehicles moderat i, per tant, permet el trànsit de bicicletes. També hi ha estacionament per aquestes i espai d'estacionament de vehicles pròxim. No obstant això, no hi ha espai de estacionament per a persones amb mobilitat reduïda pròxim.

Els passos de vianants pròxims, situats al carrer Calvo Acacio no estan adaptats i presenten problemes de visibilitat per a la persona vianant. Existeix una parada de transport públic pròxima a l'avinguda d'Antonio Almela.

	Espai d'accés adequat	Passos de vianants adaptats pròxims	Obstacles que dificulten la visibilitat o el pas pròxims	Presència d'arbrat i bancs a l'accés	Transport públic pròxim * (a menys de 250 metres)	Entorn vital	Baixa intensitat de trànsit de vehicles a l'accés	Problemes de convivència vianants vehicles a l'accés	Oferta d'aparcament lliure pròxim	Oferta d'aparcament PMR pròxim	Admet trànsit de bicicletes fins l'accés	Estacionament de bicicletes pròxims
Centre de Salut	NO	NO	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	NO
Centre de Dia	NO	NO	SÍ	NO	SÍ**	NO	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	NO
Llar del Jubilat	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Creu Roja de l'Alcúdia	NO	NO	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 1	SÍ	NO
Centre d'Atenció SENAD	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	NO
Servei Social Municipal	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ

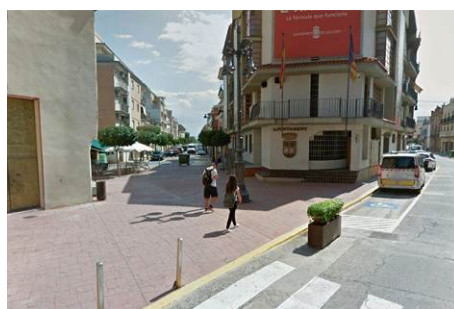
Taula 5.13. Característiques de l'entorn dels equipaments sanitaris i assistencials.

Font: Elaboració pròpia

*Transport públic interurbà però realitza un itinerari circular al voltant del municipi

**Disposa d'autobús específic

Equipaments administratius



Imatge 5.24. Entorn de l'Ajuntament de l'Alcúdia, Jutjat de Pau i Policia Local al carrer Pintor Vergara, 28



Imatge 5.25. Entorn de la Casa del Llaurador. Agència de Desenvolupament Local a la plaça del País Valencià, 8

L'Ajuntament de l'Alcúdia se situa en la plaça de l'Ajuntament al carrer Pintor Vergara. L'entorn s'ha millorat en els últims anys, ja que s'ha restringit la circulació i l'estacionament de vehicles i s'ha transformat en un espai per a vianants. Per tant, l'accés a aquest equipament és un espai adequat, amb arbrat i bancs per a facilitar l'espera. No es produeixen problemes de convivència entre els diferents modes de transport. L'entorn és molt vital. No obstant això, els passos de vianants pròxims no estan adaptats i els cotxes estacionats obstaculitzen la visió de les persones vianants.

Hi ha espai d'estacionament de vehicles pròxim al carrer Pintor Vergara i dos espais d'estacionament per a mobilitat reduïda. També hi ha una bona cobertura amb el transport públic.

El carrer d'accés permet la circulació de bicicletes i a més, hi ha espai d'estacionament.

La **Casa del Llaurador** o Agència de Desenvolupament Local se situa en la plaça del País Valencià en un entorn per a vianants amb arbrat i bancs i amb molta vitalitat. A l'entorn no es produeixen problemes de convivència entre els vehicles i les persones vianants.

No obstant, les terrasses situades en la façana dels edificis poden esdevenir un problema per al pas de les persones invidents. Tanmateix, les pilones i els cossiols situats als carrers Major i Colom suposen també un obstacle per al trànsit de les i els vianants. A més, aquests elements de mobiliari urbà situats al carrer, delimiten l'espai per on ha de circular el vehicle i per on ha de circular les persones i per tant, encara que el carrer presenta plataforma única, amb tot el paviment al mateix nivell, es genera la mateixa segregació de l'espai que amb un carrer amb voreres i calçada.

El trànsit de vehicles motoritzats és baix i està restringit en la plaça, encara que als carrers d'arribada són carrers d'ús compartit on tant vehicles com bicicletes i persones vianants conviuen. No hi ha espai d'estacionament de bicicletes.

La parada de autobús més pròxima se situa en el carrer Pintor Vergara. Per últim, cal dir que no hi ha espai d'estacionament de vehicles pròxim encara que sí que hi ha espai d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda.

	Espai d'accés adequat	Passos de vianants adaptats pròxims	Obstacles que dificulten la visibilitat o el pas pròxims	Presència d'arbrat i bancs a l'accés	Transport públic pròxim * (a menys de 250 metres)	Entorn vital	Baixa intensitat de trànsit de vehicles a l'accés	Problemes de convivència vianants vehicles a l'accés	Oferta d'aparcament lliure pròxim	Oferta d'aparcament PMR pròxim	Admet trànsit de bicicletes fins l'accés	Estacionament de bicicletes pròxims
Ajuntament de l'Alcúdia	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 2	SÍ	SÍ
Casa del Llaurador	SÍ	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	NO	SÍ - 1	SÍ	NO

Taula 5.14. Característiques de l'entorn dels equipaments administratius
*Transport públic interurbà però realitza un itinerari circular al voltant del municipi

Equipaments religiosos



Imatge 5.26. Entorn de l'Església de Sant Andreu Apòstol al carrer de l'Església, 5



Imatge 5.27. Accés al Cementeri Municipal

L'ermita de Sant Antonio Abad se situa en la plaça de l'Ajuntament. Les característiques de l'accés són les mateixes que les de l'Ajuntament ja que els dos equipaments es troben en el mateix espai per a vianants.

L'església de Sant Andreu Apòstol se situa en la plaça de l'Església al nucli antic del municipi. L'espai d'accés a aquest equipament és adequat ja que es tracta d'un espai per a vianants, lliure de cotxes, amb bancs. No obstant, s'observa una mancança d'arbrat que permeta crear ombra.

No hi ha espai d'estacionament pròxim, ni tampoc espai d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, ni estacionament de bicicletes. L'entorn és vital ja que es trobem pròxims a l'eix comercial format pel carrer Sant Francesc, Major i Joan Baptiste Osca.

La parada d'autobús més propera se situa en el carrer Pintor Vergara. Per altra banda, els carrers d'arribada són carrers d'ús compartit que permeten el trànsit de bicicletes.

El Cementeri Municipal es troba a l'avinguda Matamons, en el camí que comunica l'Alcúdia amb Benimodo.

El carrer d'arribada presenta greus problemes a l'accessibilitat de les persones vianants. De camí al cementeri des del nucli urbà, es troben les vies del ferrocarril. A aquest encreuament les voreres no continuen, no hi ha passos de vianants, ni cap tipus de mesura que permeti garantir la seguretat de les persones vianants i els ciclistes. Una vegada creuades les vies, es disposa d'una vorera amb una amplària adequada i amb arbrat per a realitzar l'itinerari fins al cementeri.

L'espai d'accés a aquest és adequat ja que es tracta d'un espai arbrat. No obstant, s'observa una manca de bancs que puguin facilitar l'espera.

El carrer d'arribada presenta prou de trànsit de vehicles motoritzats, fet que pot dissuadir el trànsit de bicicletes. Tampoc hi ha espai d'estacionament per aquestes a l'accés del cementeri.

Hi ha espai d'estacionament per a vehicles motoritzats pròxim però no per a persones amb mobilitat reduïda.

L'entorn no és vital i no trobem cap parada de transport públic pròxima.

El **Calvari Parroquial** se situa al Carrer del Calvari, molt pròxim a la plaça de Tirant lo Blanc, un entorn molt vital amb gran concentració d'equipaments i serveis del municipi. L'espai d'accés es adequat amb voreres amb una amplària suficient per a garantir la concentració de persones i amb arbrat. Tanmateix, s'observa la manca de bancs.

Els passos de vianants pròxims no estan adaptats i s'observen problemes de visibilitat per a la persona vianant pels cotxes estacionats pròxims. Cal dir que al carrer del Calvari no hi ha vorera en un dels seus costats.

El carrer d'arribada permet el trànsit de bicicletes però no trobem espai d'estacionament per a aquestes. Existeix oferta d'aparcament lliure pròxim per a vehicles motoritzats en el carrer de Calvo Acacio i també espai d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda.

La parada d'autobús més pròxima se situa en l'avinguda d'Antonio Almela.

	Espai d'accés adequat	Passos de vianants adaptats pròxims	Obstacles que dificulten la visibilitat o el pas pròxims	Presència d'arbrat i bancs a l'accés	Transport públic pròxim * (a menys de 250 metres)	Entorn vital	Baixa intensitat de trànsit de vehicles a l'accés	Problemes de convivència vianants vehicles a l'accés	Oferta d'aparcament lliure pròxim	Oferta d'aparcament PMR pròxim	Admet trànsit de bicicletes fins l'accés	Estacionament de bicicletes pròxims
Ermita de Sant Antoni Abad	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 2	SÍ	SÍ
Església de Sant Andreu Apòstol	SÍ	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	NO	NO	SÍ	NO
Cementeri Municipal	SÍ	NO	NO	SÍ	NO	NO	NO	SÍ	NO	NO	SÍ	NO
Calvari Parroquial	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ - 1	SÍ	NO

Taula 5.15. Característiques de l'entorn dels equipaments religiosos. Font: Elaboració pròpia
*Transport públic interurbà però realitza un itinerari circular al voltant del municipi

Equipaments de proveïment i subministrament



Imatge 5.28. Mercat Municipal, encreuament carrers Joan d'Àustria i Verge d'Oreto



Imatge 5.29. Entorn oficina de Correus a l'avinguda d'Antonio Almela, 51

El **Mercat Municipal de l'Alcúdia** és un dels principals pols d'atracció de mobilitat al nucli urbà per la quantitat de comerços que concentra. L'accés se situa en l'encreuament dels carrers Joan d'Àustria i Verge d'Oreto. Disposa d'un espai d'espera a la porta adequat amb presència d'arbrat i bancs.

Malgrat que el carrer Verge de l'Oreto, és a dir, un dels carrers d'arribada al mercat, presenta dos sentits de circulació i per tant, problemes de seguretat per a la persona vianant, no es pot considerar que hi haja una gran intensitat de trànsit de vehicles a l'accés del Mercat. Aquest se situa en un entorn molt vital, pròxim a l'Ajuntament i a l'eix comercial del nucli antic.

El carrers d'arribada admeten trànsit de bicicletes i hi ha estacionament d'aquestes en la porta. No hi ha oferta d'aparcament PMR pròxim.

Els passos de vianants pròxims no estan adaptats. Els cotxes estacionats pròxims als passos presenten problemes de visibilitat per a la persona vianant quan el creua. Per altra banda, també s'observa una mancança de passos de vianants en els principals carrers d'arribada a aquest equipament de subministrament d'aliments i altres productes.

Les parades d'autobús més pròximes se situen en l'entorn de la plaça de l'Ajuntament i en l'avinguda d'Antoni Almela.

Aquest mercat genera flux d'usuaris durant els matins, ja que obri de 7-14h, principalment els dissabtes i els divendres, ja que aquest dia es quan se celebra el Mercat Ambulant en l'entorn del Mercat Municipal. Els usuaris arriben, principalment a peu, probablement aquest mode és majoritari degut al tipus de població principal que el mercat atrau, mestresses de casa i gent gran, entre els quals no hi ha un hàbit estès de l'ús del cotxe. També genera maniobres de càrrega i descàrrega al seu entorn.

Cal també destacar que els divendres es produeix el **Mercat Ambulant** en l'entorn del Mercat Municipal. Aquest es realitza de 8-15h i suposa l'ocupació dels carrers del voltant i la supressió de l'estacionament de vehicles. L'àrea utilitzada pel mercat ambulant ocupa els carrers Joan d'Àustria, Verge d'Oreto, Blasco Ibáñez, Doctor Peses, Monestir del Puig i Miracle Martí.

Les persones que acudeixen a aquest mercat es desplacen majoritàriament a peu generen un flux continu de vianants.

L'oficina de **Correus**, se situa en l'eix comercial situat a l'avinguda d'Antonio Almela, pròxima a l'Escola de Música i a l'Institut. Disposa d'un accés adequat que permet l'espera amb arbrat i bancs. Els passos de vianants pròxims presenten guals però no estan adaptats a les persones amb diversitat funcional. La privatització de l'espai públic per part de les terrasses dels bars pròxims suposen un obstacle per a la persona vianant, ja que envaeixen d'una manera excessiva l'amplària de la vorera.

Malgrat que l'avinguda d'Antonio Almela presenta trànsit de vehicles intens, no es genera massa conflicte en la convivència entre les persones vianants i els vehicles. Hi ha espai d'estacionament de vehicles pròxim i reserva d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda.

L'avinguda permet la circulació de bicicletes en una via ciclista per damunt de la vorera, la qual redueix espai per al trànsit de persones. Hi ha espai d'estacionament de bicicletes pròxim i hi ha dotació de transport públic pròxim.

Les persones que acudeixen a aquest equipament ho fan generalment a peu.

	Espai d'accés adequat	Passos de vianants adaptats pròxims	Obstacles que dificulten la visibilitat o el pas pròxims	Presència d'arbrat i bancs a l'accés	Transport públic pròxim * (a menys de 250 metres)	Entorn vital	Baixa intensitat de trànsit de vehicles a l'accés	Problemes de convivència vianants vehicles a l'accés	Oferta d'aparcament lliure pròxim	Oferta d'aparcament PMR pròxim	Admet trànsit de bicicletes fins l'accés	Estacionament de bicicletes pròxims
Mercat Municipal	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ
Correus	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	NO	SÍ	SÍ - 1	SÍ	SÍ

Taula 5.16. Característiques de l'entorn dels principals equipaments comercials. Font: Elaboració pròpia

*Transport públic interurbà però realitza un itinerari circular al voltant del municipi



Imatge 5.30. Entorn supermercat a l'avinguda Antonio Almela, 65A



Imatge 5.31. Entorn supermercat a l'avinguda Ausiàs March, 15

Els **supermercats** o centres de distribució d'aliments són altres generadors de flux de mobilitat important al municipi.

En l'avinguda d'Antonio Almela, eix urbà distribuïdor del trànsit urbà d'una gran part del nucli urbà, trobem un supermercat Consum amb aparcament privat per a clients i en el tram nord, un Mercadona, també amb pàrquing. Aquesta via on s'ubiquen es troba actualment prou congestionada ja que suporta un elevat trànsit de vehicles del municipi. Per aquesta raó, els efectes sobre la mobilitat que generen aquests equipaments pot vindre a agreujar la situació existent. Els usuaris a aquests dos supermercats arriben, a peu, ja que es troben dins del nucli urbà, prop de moltes residències i també amb vehicle privat.

Pròxim al Mercadona i al nucli urbà, en l'avinguda Comte Serrallo, hi ha un supermercat Vidal, amb espai d'estacionament de vehicles propi. Les persones usuàries arriben tant a peu com amb vehicle privat.

En l'avinguda de Carlet, fora del nucli urbà, en el polígon industrial La Creu, trobem el supermercat Lidl, amb aparcament privat propi. A aquest equipament, en situar-se en un dels polígons industrials, rep un cert flux d'usuaris que arriben en vehicle privat motoritzat.

En l'àrea més cèntrica del municipi, trobem dos supermercats. A l'entorn del Mercat Municipal hi ha un supermercat Masymas amb dos accessos per a persones vianants: un d'ells pel carrer del Monestir del Puig i l'altre per l'avinguda d'Ausiàs March. No disposa de pàrquing privat propi. La major part de les persones usuàries arriben, principalment a peu. Actualment, a aquest supermercat per a realitzar les operacions de càrrega i descàrrega de productes, els vehicles pesats ocupen pràcticament tot el carrer del Monestir del Puig, obstaculitzant el pas tant de les persones vianants com dels vehicles. S'observa també una mancança d'espai reservat regular per a les diferents operacions de càrrega i descàrrega de productes.

En el carrer Major, via de preferència per a vianants trobem un altre supermercat Consum. Aquest no disposa de pàrquing privat. Pràcticament la totalitat dels seus usuaris arriben a peu per a realitzar les diferents compres.

Per últim, al carrer Mestre Serrano, a l'oest del municipi, a l'altre costat de les vies del tren, trobem el supermercat Coarval. Aquest està vinculat a la Cooperativa Agrícola Verge de l'Oreto, amb preus més assequibles per a les persones cooperativistes. Disposa d'espai d'aparcament lliure a l'accés. Els usuaris arriben a peu i amb vehicle privat. L'itinerari principal per arribar es produeix a través de l'eix Pintor Vergara i Santa Bàrbara i travessa les vies del ferrocarril. Aquest encreuament suposa una barrera amb importants deficiències, ja que no hi ha passos de vianants, voreres o altres mesures de pacificació del trànsit.

Les **farmàcies** es troben distribuïdes d'una manera prou homogènia pel nucli urbà.

Les **benzineres** se situen en els límits del nucli urbà, en els polígons industrials situats al nord, sud i oest del municipi. En la zona sud, en el polígon industrial Camí Reial, trobem la benzinera La Florida en l'avinguda de Montortal, una de les principals vies de penetració del municipi des del sud en direcció a Alberic. L'entorn d'aquest servei no està adequat per al trànsit de les persones vianants, ja que es produeix una interrupció de la vorera que impedeix accedir d'una manera segura al municipi des del sud travessant la séquia Reial del Xúquer.

A aquest polígon també trobem altra benzinera en la zona sud del polígon que també presenta deficiències per al trànsit de les persones vianants.

En el polígon industrial La Creu, situat al nord del municipi, hi ha una benzinera en l'avinguda Comte Serrallo, una de les vies penetracions al municipi des del nord, en direcció València. En l'oest del municipi, en direcció Guadassuar, hi ha una altra benzinera.

En el polígon industrial nº 15, en l'avinguda Cooperativa Verge de l'Oreto, a l'oest del municipi, a l'altre costat de les vies del tren, trobem la benzinera Canso.

Aquests serveis de proveïment i subministrament generen un important flux de vehicles motoritzats i se situen allunyades del nucli urbà en els polígons industrials, en les àrees perifèriques del municipi, en les proximitats de les ronda de circulació que envolta el municipi. Com a excepció, més apropada al nucli urbà, en la rotonda de l'Olivera, trobem la benzinera El Serrallo en les confluències de l'avinguda Guadassuar i d'Antonio Almela, generant problemes de continuïtat i permeabilitat entre aquestes dues avingudes. S'observa també una mancança de passos de vianants i de voreres que permeten un adequat trànsit de les persones vianants.

5.1.3 Activitat comercial

Comerç i mobilitat estan directament vinculats en tant que aquest es desenvolupa a les plantes baixes d'un municipi i, per tant, en relació directa amb l'espai públic.

Segons el Portal del Comerç Sostenible del municipi, l'Alcúdia té 337 activitats enregistrades dedicades al comerç detallista, que es distribueixen entre comerços tradicionals i d'alimentació, supermercats, vestit i calçat, llar, resta de comerç no vinculat a l'alimentació, grans magatzems, hipermercats, magatzems populars i comerç mixt. D'aquests, predomina el dedicat a l'alimentació, al comerç mixt i a la resta de comerç no vinculat a l'alimentació. A les àrees comercials de l'Alcúdia predomina el comerç de proximitat.

Aquest ús comercial es concentra principalment a les zones residencials del nucli urbà. No obstant això, també trobem alguns grans centres de distribució d'alimentació i benzineres als polígons industrials del municipi. Aquests són grans atractors de mobilitat en el municipi i, generalment, de desplaçaments amb vehicle privat motoritzat.

Pel que fa a la distribució comercial dins del nucli urbà, s'observa una concentració de serveis i comerços en els següents **eixos comercials**:

- Avinguda d'Antonio Almela.
- Carrer Calvo Acacio, Joan Baptiste Osca, carrer Major i plaça del País Valencià.

Destaca la concentració d'entitats bancàries en l'entorn de la plaça del País Valencià.

Aquest conjunt de comerços generen un important flux de compradores i compradors, visitants, treballadores i treballadors durant el matí i per la vesprada, quan els establiments estan oberts. La major part dels desplaçaments es realitzen a peu, encara que s'observen mals hàbits de mobilitat en relació a

l'ús del vehicle motoritzat per a realitzar gestions de curta durada i a infraccions en matèria d'aparcament.

Per altra banda, els principals serveis de proveïment i subministrament que trobem al municipi de l'Alcúdia són els que apareixen en la següent taula:

Equipaments comercials	adreça
p1. Mercat municipal	Carrer d'en Joan d'Àustria, 2 Horari: Dimarts-Dissabte 7-14h
p2. Magatzem Municipal	Carrer Sucrers
p3. Correus	Avinguda Antonio Almela, 51
p4. Mercat ambulant	Carrers Joan d'Àustria, Verge d'Oreto, Blasco Ibàñez, Doctor Peset, Monestir del Puig i Miracle Martí Horari: Divendres (8-15h)
p5. Farmàcies	Carrer Santa Rosa, 20 Carrer Germanies, 9 Carrer Bollene, 5 Avda Antoni Almela, 72 Carrer Major, 21
p6. Supermercats	Carrer Mestre Serrano, 1 (Coarval) Avinguda d'Antoni Almela, 5 (Mercadona) Avinguda Ausiàs March, 15 (Masymas) Avinguda d'Antoni Almela, 65A (Consum) Carrer Major, 16 (Consum) Avinguda Comte Serrallo, 4 (Vidal) Avinguda de Carlet, 72 (Lidl)
p7. Benzineres	Camino Mas (Petromax Levante) Avinguda Montortal (La Florida) Avinguda Cooperativa Agrícola Verge de l'Oreto, 30 (Canso Carburants) Carrer República Argentina (Campsa Express) Avinguda de Guadassuar, 4 (E.S. El Serrallo) Avinguda Comte Serrallo, 26 (Petromax)

Taula 5.17. Serveis de proveïment i subministrament al municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

5.1.4 Activitat industrial

Un dels altres punts de convergència d'importants fluxos d'usuaris per als desenvolupament d'activats de caràcter laboral al municipi de l'Alcúdia són els polígons industrials. Aquests generen un important trànsit, tant de camions com de vehicles de les treballadores i els treballadors, així com problemes d'aparcament.

Al municipi l'espai industrial es troba ben delimitat en tres polígons industrials: La Creu, nº15 i Camí Reial.

El polígon industrial La Creu s'ubica al nord del municipi i està delimitat per la carretera comarcal CV-50 a l'oest, el riu Magre al nord, el carrer de la Bollène a l'est i els carrers Federico Garcia Lorca i Patraix al sud. Queda travessat per l'avinguda Comte Serrallo, via de penetració al municipi. Actualment, en aquest polígon destaca l'empresa Istobal s.a., Paiarrop s.l., Imecal s.a. i Viferma s.l. Al polígon, també trobem dos equipaments: el Club de Tennis i l'Àgora Jove.

El polígon industrial Camí Reial s'ubica al sud del municipi i està delimitat per la Séquia Reial del Xúquer al nord, pel carrer Argenters al sud i per l'avinguda de Montortal a l'oest, via de penetració al municipi. En aquest polígon, destaca l'empresa Mipesa s.l. i Paperval Plastics s.l. Se situa també el magatzem municipal i la Piscina Coberta de l'Alcúdia.

El polígon industrial nº 15 se situa a l'oest del municipi. Està delimitat per les vies del tren a l'oest i pel carrer Pablo Iglesias Posse al sud. A aquest polígon destaca la indústria agroalimentària Cooperativa Agrícola Verge de l'Oreto. Com a equipaments, trobem el Poliesportiu Municipal i el CEIP Heretats.

A les diferents empreses i magatzems d'aquests polígons industrials treballen principalment persones residents en el municipi, però també altres procedents d'altres poblacions. Aquest fet provoca l'augment dels viatges dins del municipi per raons laborals, en relació a altres poblacions. La situació d'aquests, envoltant el nucli urbà i amb continuïtat amb la trama urbana, genera interferències entre els diferents modes de transport però també situen gran nombre de llocs de treball de persones residents a poca distància de les residències. Aquesta proximitat creada entre els llocs de treball i els llocs de residència podria aprofitar-se per a fomentar desplaçaments sostenibles (a peu o amb bicicleta). No obstant això, els mals hàbits en matèria de mobilitat provoquen un ús abusiu del vehicle privat motoritzat per a accedir-hi a aquests.

Per altra banda, la inclusió d'espais dotacionals del municipi en les zones de treball també genera una important concentració de desplaçaments cap a les diferents àrees industrials.

Aquestes àrees industrials generen una demanda regular de desplaçaments que cal ajustar des de l'oferta. També és necessari tindre en compte que aquests viatges es concentren de matí, coincidint amb l'horari laboral i es redueixen a la nit. La proximitat dels diferents polígons industrials al nucli urbà també permet anar a dinar a migdia al domicili familiar, amb la qual cosa el nombre de viatges al treball es duplica.

5.1.5 Activitat agrícola

El sector agrícola és de vital importància al municipi de l'Alcúdia. Hi ha 1.483 hectàrees de superfície agrícola, en les quals, existeixen 805 explotacions agràries i 523 unitats de ramaderia. La major part està dedicada al cultiu d'arbres fruitals i sobretot, al cultiu del caqui i de cítric.

Destaca la Cooperativa Agrícola Verge de l'Oreto situada a l'oest del municipi en l'avinguda del mateix nom, molt pròxima al C.E.I.P. Heretats. Aquesta és un motor socioeconòmic de la zona i dóna treball a unes 250 persones.

El treball vinculat a l'Horta genera un flux intens de trànsit de vehicles de diferents tipus, tant els destinats a les activitats agràries com al transport de la producció fins a la Cooperativa i altres magatzems dedicats als productes agrícoles. Per tant, l'entorn agrícola, la Cooperativa agroalimentària i els magatzems suposen una important concentració de desplaçaments, sobretot en vehicles agrícoles, des del nucli urbà que interfereix amb el trànsit de vianants i altres vehicles.

Cal destacar que, durant els mesos en els quals s'intensifica la campanya de la taronja, es produeix un flux intensiu de tractors que tenen com a destinació la Cooperativa, que interfereixen amb els vehicles de les persones que tenen com a destinació el centre escolar. Aquests vehicles agrícoles ocupen molt d'espai d'estacionament al carrer, llavors les famílies que arribem amb cotxe troben dificultats per a estacionar prop del centre escolar.

Per altra banda, a la Cooperativa accedeix gran nombre de treballadores i treballadors des del nucli urbà, en especial i depenent de la campanya, de dones, que poden anar a la Cooperativa, inclús per la nit o a la matinada. Aquestes es desplacen principalment a peu o amb bicicleta i, per tant, és necessari assegurar una bona connexió per a vianants amb el nucli urbà i evitar barreres i altres perills possibles.

Un dels principals camins agrícoles del municipi el configura el camí de la Muntanya, situat al sud, pròxim a la séquia Reial del Xúquer. Aquest concentra un elevat flux de trànsit de vehicles agrícoles, ja que a través d'aquest s'accedeix a un 70% de la superfície total del municipi. També presenta un flux elevat de vehicles agrícoles el camí de Benimodo, situat al nord.

5.1.6 Transport

De les parades de transport públic presents al municipi de l'Alcúdia és l'estació de metro de l'Alcúdia la que atrau un major nombre d'usuaris. El metro és la infraestructura de transport públic més potent de la qual disposa el municipi, encara que presenta deficiències, tant per la freqüència com pel temps del viatge. Disposa de dues parades, a més de l'estació del nucli urbà principal, existeix un baixador prop del nucli pedani de Montortal.

5.2 ESPAI PÚBLIC

Les característiques de l'espai públic determinen les possibilitats de relació entre les persones. La seua qualitat es relaciona estretament amb la seua funció de suport i condicionant per als desplaçaments no motoritzats, ja que un espai públic de qualitat serà un incentiu per a desplaçar-se a peu. No obstant això, és

la seua funció com a suport per a les relacions socials i l'intercanvi, el principal indicador de qualitat de l'espai públic.

L'anàlisi de l'espai públic ha revelat que es tracta d'un municipi, en el qual, el vehicle motoritzat i les seues infraestructures han colonitzat l'espai públic, convertint-lo en un element omnipresent del paisatge urbà i impactant sobre la seguretat i la comoditat dels desplaçaments a peu.

No obstant això, l'Alcúdia compta amb una sèrie de places, espais verds, carrers arbrats, carrers d'ús compartit, carrers per a vianants, espais d'aigua i camins d'Horta que constitueixen un punt de partida molt favorable del que parteix el municipi en relació amb el gaudi de l'espai públic. També es destaca l'escala del municipi, de menudes dimensions, properes a l'escala humana en una extensa proporció del seu teixit urbà.

Però, encara que el municipi presente condicions favorables als desplaçaments actius, aquestes no garanteixen la qualitat de l'espai públic, en la que intervenen altres elements com, per exemple, el repartiment de l'espai disponible entre la superfície dedicada als vianants i la superfície dedicada a la circulació i estacionament de vehicles.

Així, en el seu casc antic, zona 1, on els carrers són molt estrets i malgrat que, s'han realitzat millores en un conjunt d'ells, trobem vies on la concepció motoritzada de l'espai ha relegat a la persona vianant a un espai quasi inexistent amb voreres inferiors als 0,9 metres d'amplària.

Però també trobem en els carrers d'eixample, zona 2, on els carrers són més amples, eixa mateixa falta d'equitat en el repartiment de l'espai, on s'ha prioritzat que el vehicle tinga espai de sobra i, on les voreres no arriben a les amplàries mínimes per al creuament de dues persones sense obstaculitzar la vorera.

És només en les noves zones 3 Fira Gastronòmica i 5 Serrallo on s'aprecia un repartiment més equitatiu de l'espai públic on en cadascuna de les illes podem trobar carrers interiors d'ús exclusiu per a vianants amb arbrat i altres elements de suport.

L'estructura d'aquests espais que donen suport a la mobilitat a peu segura i còmoda s'han classificat per tipologies, responnent a la funcionalitat i usos potencials, així com a la presència del verd urbà i altres elements de valor ambiental i paisatgístic. Dins de la classificació destaquen aquells espais lligats al trànsit de persones, és a dir, aquells espais públics on la mobilitat de les persones es produeix d'una manera segura, còmoda i agradable.

Han sigut analitzats els principals espais públics que donen suport a la mobilitat a peu i altres espais públics més propicis a l'estada, classificats segons les característiques dels elements que conformen la xarxa:

- Places
- Carrers d'ús compartit i els carrers per a vianants.
- Espais verds i carrers arbrats
- Camins d'Horta
- Espais d'aigua

Aquest anàlisi de l'espai públic del municipi en el plànol 7 ESPAI PÚBLIC.

5.2.1 Places

Les places són els espais de relació per excel·lència, llocs oberts on les persones poden interactuar quan realitzen les seues activitat quotidianes, principalment les referents al manteniment de la vida i a la cura d'altres persones. Són espais que permeten enfortir les xarxes socials i d'ajuda mútua. Són també els espais de joc, oci i trobada que fan possible que les persones d'una comunitat puguen conviure, es coneguen i aprenquen de la diversitat.

El nucli urbà de l'Alcúdia compta en l'actualitat amb les places que es recullen en la següent taula:

Places	Superfície (m²)
Plaça de Tirant lo Blanc	2.250
Plaça de la Constitució	645
Plaça de l'Església	598
Plaça del País Valencià	832
Plaça de Lope de Vega	406
Plaça de Cervantes	712
Plaça del Peregrí de Monteagut	120
Plaça del Doctor Angel Nogales	218
Plaça de l'Ajuntament	383
Plaça de l'Estació	1.253

Taula 5.18. Places al nucli urbà de l'Alcúdia



Imatge 5.32. Plaça de Tirant lo Blanc



Imatge 5.33. Plaça de l'Ajuntament

En la zona 1-nucli antic, corresponent al casc antic, trobem la plaça de Tirant lo Blanc, el principal espai públic al nucli urbà de l'Alcúdia, on es concentren gran nombre d'equipaments, com la Casa de la Cultura, la Llar Social i la Biblioteca Municipal, entre altres.

També, a aquesta zona, hi trobem la plaça de l'Església i la plaça de la Constitució, situades al voltant de l'Església de Sant Andreu. A l'eix comercial format pel carrer de Sant Francesc i el carrer Major se situa la plaça del País Valencià.

Altres placetes que podem trobar al casc antic són: la plaça Dr. Àngel Nogales, plaça Cervantes o plaça de Lope de Vega.

En la zona 2-eixample, en les immediacions de l'Estació de Tren, trobem una xicoteta plaça amb diferents elements de joc, bancs i arbrat.

La qüestió del repartiment de l'espai no és exclusiu del carrer, tenint també el seu reflex en el disseny i configuració de les places. Enfront d'exemples com la plaça Cervantes o la del doctor Angel Nogales, convertides en borses d'aparcament, trobem altres exemples com la plaça Tirant lo Blanc, de la Constitució, de l'Església, del País Valencià, de Lope de Vega, del Peregrí Monteagut, de l'Ajuntament o de l'Estació on s'equilibren els usos de l'espai públic, trobant elements d'ombra, àrees de joc, materials triats amb cura, bancs, i escassa o inexistent presència de vehicles estacionats.

Pel que fa a l'existència de places al municipi, s'observa una mancança d'espais oberts al nucli urbà de l'Alcúdia on les seues veïnes i els veïns puguen conviure i puguen facilitar la seua trobada. Aquests espais són necessaris per a poder enfortir les xarxes socials.



Imatge 5.34. Plaça del doctor Angel Nogales, utilitzada com a borsa d'estacionament de vehicles



Imatge 5.35. Plaça de Cervantes, utilitzada com a borsa d'estacionament de vehicles

5.2.2 Carrers d'ús compartit i carrers per a vianants

Actualment, el nucli antic de l'Alcúdia (zona 1-nucli antic) compta amb una sèrie de **carrers d'ús compartit** on el trànsit de persones vianants i ciclistes i vehicles conviuen. Aquests trams corresponen a l'eix format pel carrer de Sant Francesc, Major i Joan Baptiste Osca. També s'inclou el carrer de Sant Antoni i el carrer de Sant Roc.

Aquests han sigut executats en els darrers anys i són carrers de convivència per a vianants i vehicles privats motoritzats amb plataforma única, és a dir, on la calçada i la vorera es troben a la mateixa altura. En ells hi ha bancs per a facilitar l'estada, papereres i cossiols.

Pel que fa als **carrers per a ús exclusiu** de vianants, aquests es concentren al voltant del parc de la Fira Gastronòmica (zona 3) i a la urbanització Serrallo (zona 4). A aquestes zones d'ampliació del municipi, s'ha realitzat una segregació dels itineraris per a vianants i per als vehicles privats motoritzats, deixant carrers interiors en les diferents illes, d'ús exclusius per a vianants.

També trobem carrers d'ús exclusiu per a vianants al carrer de l'Escorxador Nou, a un tram del carrer d'Ovidi Montllor i al carrer de les Escoles. Aquests trams són els carrers d'arribada a tres equipaments quotidians que generen un important flux de persones usuàries: l'Escola de Música, l'Institut i el CEIP Les Comes.

Altres carrers d'ús exclusiu per a vianants es troben al voltant del parc de la Generalitat, del parc de la Diputació i al voltant de la plaça Tirant lo Blanc. Els trams dels carrers situats al casc antic i pròxims a aquests espais de trobada són: carrer Grup Dansa, Beata Amat, Dos de Maig i un tram del carrer de Marià Benlliure. A aquests carrers se situen els accessos del CEIP Batallar, la Casa de la Cultura i del Centre de Formació de Persones Adultes Enric Valor.

Transversals als carrers d'ús compartit de l'eix format pel carrer Sant Francesc i carrer Major, hi ha xicotets trams de carrers d'ús exclusiu per a vianants. Aquests són: el carrer del Papa Lino, de l'Església, de l'Anguileta i del rei en Jaume I.

Cal destacar que en molts dels carrers d'ús compartit del casc antic, resolts amb plataforma compartida, la presència de pilones configura funcionalment una separació entre les persones vianants i els vehicles, confinant a les persones vianants a bandes de circulació molt estretes i donant via lliure als vehicles motoritzats.



Imatge 5.36. Carrer d'ús compartit en un nucli antic (carrer Joan Bautiste Osca)



Imatge 5.37. Carrers d'ús exclusiu per a vianants en la urbanització Serrallo

5.2.3 Espais verds i carrers arbrats

La presència de vegetació és un element fonamental per a dotar l'espai públic de qualitat. Aquest regula la incidència solar, protegeix dels vents forts, redueix el soroll que arriba a l'interior dels habitatges i a les persones que transiten per les voreres, recull part de la contaminació en forma de pols en suspensió sobre les seues fulles i reté els primers moments de pluja donant temps a buscar refugi. A més, regulen la humitat i controlen l'efecte d'illa de calor en evitar la incidència solar sobre el paviment.

La presència d'**espais verds** en el teixit urbà és un dels aspectes fonamentals a l'hora de definir la xarxa principal de mobilitat d'un municipi. A més de la seua contribució en temes de qualitat ambiental i de foment de la biodiversitat, acompanyen en la majoria dels casos espais d'estada principals, on es desenvolupen una sèrie d'activitats relacionades que els fan imprescindibles per al bon estat de la vida social de la població.

El municipi de l'Alcúdia compta en l'actualitat, amb els espais verds que es recullen en la següent taula:

Espais verds	Direcció	Superfície (m²)
Parc de la Generalitat	Carrer de Joan XXIII	4.454
Parc de les Corts Valencianes	Carrer de la Florida	5.924
Parc de la Potable	Carrer de Lope de Vega	1.898
Parc de la Urbanització Ismael Tomás	Carrer Ismael Tomás	2.240
Parc de la Diputació	Carrer de Calvo Acacio	2.133
Parc del Patinatge	Plaça de Tirant lo Blanc	2.635
Parc de la Fira Gastronòmica	Carrer Fra Junípero Serra	7.650
Parc de la Creueta	Avinguda Montortal	17.200
Parc de Nieder Olm	Carrer Bollène	3.727
Parc de la Petanca	Carrer Arquitecte Gayetà Borso	2.587
Zona verda sector El Serrallo	Carrer del Periodista Vicent Ventura	2.480
Parc de l'antiga Frudesa		
Parc de la Noria	Avinguda d'Àusias March	1.163
Parc de la República	Carrer Heretats	13.750
Parc del Calvari	Carrer de Calvo Acacio	2.500
Parc de Gossos a la Ronda Sud	Carrer d'Argenters	6.181
Zona verda del Sector 5 - 1	Carrer Ismael Tomás Alacreu	1.700
Zona verda del Sector 5 - 2	Carrer Riu Magre	6.485
Zona verda al carrer Pablo Neruda	Carrer Pablo Neruda	3.129
Zona verda al carrer de Pissarro	Carrer de Pissarro	2.344

Taula 5.19. espais verds al municipi de l'Alcúdia

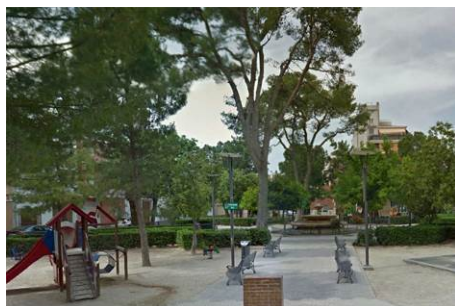
Els espais verds de l'Alcúdia es reparteixen d'una manera prou heterogènia al llarg del municipi, encara que es concentren en les àrees de recent construcció, zona 3-fira gastronòmica i zona 4-serrallo, on s'introdueix un principi de segregació dels itineraris per a vianants i per als vehicles i on es generalitza la introducció de verd urbà i la creació d'àrees de descans i gaudi de la ciutadania. En aquestes àrees trobem el parc de l'antiga Frudesa i el parc de la Fira Gastronòmica, un dels espais verds amb major superfície del municipi.

En la zona 1-nucli antic els principals espais verds que trobem són el parc de la Diputació, situat al carrer Calvo Acacio, enfront de l'antic asil-hospital i equipat amb elements de joc per a xiquetes i xiquets; el parc del Patinatge, en la plaça Tirant lo Blanc i l'espai verd situat al Calvari Parroquial.

En la zona 2-eixample, els principals espais verds que hi trobem són el parc de la Generalitat, al nord; el parc de la Nòria amb la característica nòria antiga d'aigua i el parc de les Corts Valencianes, ambos situats als dos costats de l'avinguda d'Antonio Almela, pròxims a l'accés sud del municipi; el parc de Nieder Olm, pròxim al Centre de Salut; el parc de la Petanca, en les immediacions del CEIP Les Comes i el parc de la Potable al carrer de Lope de Vega, a l'oest del municipi.

En la zona 8, corresponent al polígon industrial nº 15, trobem un dels majors espais verds del municipi, el parc de la República amb 13.750 m², espai previ d'accés del CEIP Heretats.

En la zona 7, corresponent al polígon industrial Camí Reial, hi ha un parc de gossos en el carrer d'Argenters i La Creueta, a l'avinguda de Montortal. En la urbanització Ismael Tomás hi ha un espai verd amb el mateix nom i, per últim en el polígon industrial La Creu destaquen els espais verds al voltant de l'Àgora Jove i el Club de Tennis.



Imatge 5.38. Parc de la Diputació



Imatge 5.39. Parc de la Fira Gastronòmica

Per altra banda, els **carrers arbrats** o l'arbrat viari permet interconnectar la xarxa d'espais verds del municipi, afavorint una infraestructura verda que articule el municipi i que permeta contribuir a la salut, al confort i a l'habitabilitat d'aquest.

En les vies de penetració del nucli urbà, trobem carrers arbrats a l'avinguda de Carlet i Comte Serrallo al nord i a l'avinguda de Montortal al sud. Dins de l'interior del nucli urbà, el principal eix verd el trobem a l'avinguda d'Antonio Almela. Dins del casc antic, destaquen com a carrers arbrats: Calvo Acacio, Verge de l'Oreto i l'avinguda d'Ausiàs March. A la continuació del carrer Calvo Acacio, al carrer Joan Baptiste Osca trobem arbrat de port petit.

Aquests han sigut executats en els darrers anys i són carrers de convivència per a vianants i vehicles privats motoritzats amb plataforma única, és a dir, on la calçada i la vorera es troben a la mateixa altura. En ells hi ha bancs per a facilitar l'estada, papereres i cossiols.

Per altra banda, en les zones de recent urbanització situades en la zona 4-serrallo, al nord del municipi, a l'oest de l'avinguda Comte Serrallo i a la zona 3-fira gastronòmica, al sud-est, on l'arbrat viari se situa en els carrers per a vianants, on el trànsit de vehicles està restringit.



Imatge 5.40. Arbrat a l'avinguda d'Antonio Almela



Imatge 5.41. Arbrat a l'avinguda Comte Serrallo

Cal afegir, que aquests espais verds i carrers arbrats no arriben a formar itineraris verds que permeten relacionar i interconnectar el diferent verd urbà, generant una xarxa d'espais verds interrelacionats com a infraestructura verda.

5.2.4 Camins d'Horta

Segons el PGOU de l'Alcúdia, revisat l'any 2.002, al terme municipal es poden distingir 50 partides rurals, normalment delimitades per camins d'Horta o camins rurals que separen unes partides d'unes altres i excepcionalment per barrancs o séquies. Aquests adquireixen especial importància perquè representen el nexa de comunicació entre les diferents partides rurals, els terrenys de cultiu i el nucli urbà. La majoria d'aquests camins prenen el nom de la partida que recorren. Presenten paviments d'asfalt o de terra i una amplària variable.

A continuació es detallen els camins rurals existents en el municipi que conflueixen en el nucli urbà.

Camins

Camí Vell d'Alzira

Camí del Mas

Camí Realengo

Camí de Plagamell

Camí de la Muntanya

Camí Benimodo

Camí Les Dayes

Camí Isla

Camí Carlet-Algemesí

Camí Teular

Camí dels Burros

Taula 5.20. Principals camins al municipi de l'Alcúdia

El **camí Vell d'Alzira** comunica el municipi de l'Alcúdia amb Alzira i Guadassuar a través de diferents partides rurals. L'accés a aquest camí es realitza en la zona

sud del municipi, en el polígon industrial Camí Reial i travessa l'autovia del Mediterrani per un pas sota les vies.

El **camí del Mas** situat al sud del municipi, amb accés des del polígon industrial Camí Reial i travessa també l'Autovia del Mediterrani per un pas sota les vies. Aquest camí connecta amb el camí Vell d'Alzira i comunica el municipi amb el nucli pedani de Montortal, amb Alzira i amb el municipi de Guadassuar.

El **camí de Realengo** se situa també en la zona sud. L'accés a aquest des del nucli urbà és el mateix que el del camí Vell d'Alzira, travessant l'autovia del Mediterrani sota les vies. Es comunica amb el camí Vell d'Alzira i amb el camí del Mas, enllaçant el nucli urbà de l'Alcúdia amb el nucli pedani de Montortal.

El **camí de la Muntanya** és un dels principals camins rurals del municipi, situat al sud, pròxim a la séquia Reial del Xúquer. Aquest concentra un elevat flux de trànsit de vehicles agrícoles, ja que a través d'aquest s'accedeix a un 70% de la superfície total del municipi.

El **camí de Plagamell** situat també al sud, connecta amb el nucli pedani de Montortal. El seu accés se situa pròxim a l'Hort de Manús i a la séquia Reial del Xúquer.

El **camí de Benimodo** també presenta un elevat flux de vehicles agrícoles. Aquest se situa al nord del municipi i connecta el nucli urbà de l'Alcúdia amb el cementeri i amb Benimodo, travessant el barranc de Prada.

El **camí de Les Dayes** relaciona la zona nord del nucli urbà de l'Alcúdia amb la zona sud del municipi de Carlet.

El **camí Carlet-Algemesí** se situa en la part nord-est del municipi, pròxim al riu Magre. Aquest discorre pròxim al llit en el seu recorregut fins a Carlet i paral·lel al riu fins a Algemesí. També comunica amb el municipi de Guadassuar.

Al **camí Isla** s'accedeix pel polígon industrial La Creu, en la zona nord del municipi i connecta amb el camí Carlet-Algemesí.

El **camí Teular** se situa en l'àrea nord-est del municipi. Comunica el nucli urbà amb el riu Magre i amb el camí Carlet-Algemesí. Travessa l'autovia del Mediterrani per un pas per damunt les vies.

El **camí dels Burros** comunica amb el municipi de Guadassuar, travessant la séquia Reial del Xúquer. S'accedeix a aquest camí per la part nord-est del municipi, a través del carrer República Argentina.

Aquests camins rurals són utilitzats principalment per vehicles agrícoles, encara que, en menor mesura, també són emprats com a vies ràpides de comunicació per als vehicles motoritzats entre els diferents pobles, generant problemes d'inseguretat viària entre els mateixos vehicles i amb persones vianants i ciclistes.



Imatge 5.42. Accés al camí Carlet-Algemesí en el polígon industrial La Creu, direcció Carlet l

5.2.5 Espais d'aigua

En parlar dels espais d'aigua començarem enumerant els principals elements hidrogràfics i els seus llits naturals que travessen el terme municipal, per a després incidir sobre els artificials.

El llit natural més important, tant per les seues dimensions com per ser l'únic curs d'aigua permanent, és el del **riu Magre**. L'ecosistema constituït pel seu llit, que si bé en l'actualitat presenta un aspecte bastant degradat, té un important valor ecològic, didàctic i d'esbarjo, si s'aconsegueix regenerar la vegetació potencial de ribera. També resulta necessari la millora en la qualitat de les aigües abocades a aquest i que podria també suposar una millora en la recuperació de la fauna autòctona d'aquest ecosistema aquàtic.

S'han realitzat diferents accions i iniciatives per part de l'Ajuntament de l'Alcúdia per a condicionar el llit del riu Magre i millorar les connexions de la senda cap al riu al seu pas pel municipi.

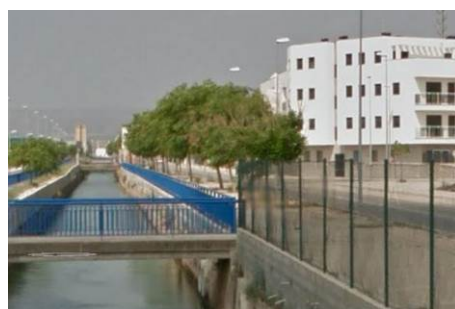
La resta de llits naturals són els barrancs que baixen de la part occidental o que provenen del nord, en direcció cap a la plana costanera. Aquests barrancs estan completament secs la major part de l'any, i només en èpoques de fortes pluges porten quantitats molt variables d'aigua. Mereix esment **el barranc de Prada** que és continuació del denominat riu Sec o barranc de Benimodo, el qual travessa tot el terme municipal i rep les aportacions d'altres barrancs.

D'altra banda, el terme municipal de l'Alcúdia disposa d'importants canals artificials, que han permès que la major part del terme siga de regadiu. El principal canal que creua el terme és la **séquia Reial del Xúquer**, que discorre obert per la part sud del municipi.

Aquesta infraestructura està acompanyada al seu pas pel municipi per diferents construccions de suport. Per a travessar-la existeixen diferents passos, tant per a vianants com per a vehicles.



Imatge 5.43. Riu Magre



Imatge 5.44. Séquia Reial del Xúquer

5.3 MOBILITAT A PEU

Les persones es mouen per diferents motius i escullen els seus recorreguts per on es troben més segurs, confortables i moltes vegades, per on troben més possibilitats de relacionar-se amb altres persones.

Ja s'ha comprovat a l'inici del document que les dimensions del nucli urbà de l'Alcúdia són idònies per als desplaçaments a peu. Aquesta qüestió és imprescindible per a considerar quins desplaçaments són més realitzables a peu, en aquest cas tots els desplaçaments interns al nucli urbà, que inclou les tres zones industrials i la zona 4 Ismael Tomás, es poden realitzar potencialment a peu.

Es considera que per a distàncies inferiors a 3 km, moure's a peu és el mitjà de desplaçament més eficient. És molt més eficient que qualsevol mitjà de transport motoritzat i, naturalment, molt més saludable.

La velocitat aproximada de desplaçament a peu, per grups d'edat, és la següent:

Velocitats aproximades de desplaçament a peu	
edat	m/s
menys de 15 anys	1,58
16 a 30 anys	1,57
31 a 60 anys	1,40
més de 60 anys	1,16

Taula 5.21. Font: Ajuntament de Barcelona

El nucli urbà del municipi de l'Alcúdia té una extensió aproximada de 2,5 km de llargària en direcció nord-sud i una amplària que arriba fins a 1,9 km en direcció est-oest. Així, la major part dels desplaçaments dins del nucli urbà son inferiors als 3 km, de manera que anar a peu pot substituir perfectament l'ús del vehicle privat motoritzat.

Generalment, els vianants es desplacen a una velocitat d'1,2 m/s o, el que és el mateix, de 4,3 km/h. Per tant, les dimensions del nucli urbà permeten que siga recorregut en sentit est-oest en un quart d'hora aproximadament i en direcció nord-sud, en 35 minuts aproximadament.

5.3.1 Xarxa de mobilitat quotidiana

La xarxa de mobilitat quotidiana la formen el conjunt d'espais de relació, equipaments quotidians, comerços, parades de transport públic i carrers que els connecten, i que són utilitzats per les persones que viuen en l'Alcúdia per satisfer les seues necessitats quotidianes.

Els carrers de la xarxa de mobilitat quotidiana han de permetre els recorreguts a peu, tenir continuïtat i ser útils, és a dir, que a més de fer d'enllaç, hi continguen les diferents activitats.

Existeix un eix principal de desplaçament de vianants, que travessa el nucli urbà de nord a sud, des de la rotonda de l'Olivera fins al CEIP Les Comes. Aquest eix presenta diferents realitats en el seu recorregut. El carrer Calvo Acacio concentra establiments comercials, el parc de la Diputació i diferents equipaments quotidians, com la Casa de la Joventut o la Biblioteca. El carrer Joan Baptiste Osca i el carrer Major es configuren com eixos comercials que, a més, connecten amb diferents equipaments que se situen en els carrers transversals com l'església de Sant Andreu, el col·legi Sant Andreu Apòstol o la plaça del País Valencià. Els carrers de Sant Antoni i Sant Francesc connecten amb l'Ajuntament i amb el Mercat Municipal. El carrer Verge de l'Oreto enllaça aquest eix amb el CEIP Les Comes, travessant l'avinguda d'Antonio Almela.

Destaca l'entorn de la plaça de Tirant lo Blanc on es concentren diferents equipaments quotidians com, la Llar Social, la Casa de la Cultura, la Casa de la Joventut, el CEIP Batallar, el parc del Patinatge, entre altres. Aquest espai de relació atrau un elevat flux de vianants, que arriben principalment des dels carrers perpendiculars al carrer Calvo Acacio.

L'avinguda d'Antonio Almela és un eix de concentració d'establiments comercials que a més, permet comunicar diferents equipaments quotidians situats en carrers transversals com l'Escola de Música, el CEIP Les Comes, el Mercat Municipal, l'Institut els Évols, el Centre Infantil Municipal o el Parc de la Fira Gastronòmica.

Destaca també el carrer de Santa Bàrbara, ja que connecta el nucli urbà amb el Poliesportiu i la Cooperativa i altres carrers que connecten aquests eixos principals amb altres equipaments com el centre de Salut, el CEIP Heretats o l'estació de tren.

Al plànol 8 XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA pot consultar-se la xarxa de mobilitat quotidiana existent en el nucli urbà de l'Alcúdia.

L'àrea de Medi Ambient de l'Ajuntament de l'Alcúdia disposa d'una sèrie de gràfiques amb els temps necessaris per a anar d'un lloc públic a l'altre i també el temps necessari per a anar d'un parc a l'altre. Cal destacar que les línies que uneixen els diferents equipaments a aquestes gràfiques no corresponen amb els recorreguts reals a través dels carrers del municipi.



Figura 5.1. Gràfica amb distàncies a peu i amb bicicleta als principals llocs públics del municipi



Figura 5.2. Gràfica amb distàncies a peu i amb bicicleta als principals parcs del municipi

5.3.2 Accessibilitat

Un dels objectius de l'urbanisme inclusiu és permetre una millor mobilitat a la mida de totes i tots, això vol dir que s'han d'adequar els espais públics en termes d'accessibilitat.

La mobilitat de les persones en l'espai públic està subordinada a les condicions físiques dels carrers del municipi. Pel que fa a la topografia ja s'ha indicat a l'inici del document que el sòl on s'assenta el municipi de l'Alcúdia és una extensa plana, de molt poca pendent, per la qual cosa, la conformació del seu teixit urbà no limita l'accessibilitat a l'espai destinat als vianants.

Cal destacar que el municipi de l'Alcúdia no disposa d'un Pla d'Accessibilitat.

Per a l'anàlisi de l'accessibilitat de les persones al nucli urbà de l'Alcúdia s'ha tingut en compte la zonificació del municipi en diferents teixits amb diferent caràcter morfològic. A l'Alcúdia distingim 8 zones: 1 - zona cas antic, zona 2 - eixample, zona 3 - Fira gastronòmica, zona 4 - zona Serrallo, zona 5 - zona Ismael Tomás i les zones industrials: zona 6 - la creu, zona 7 - camí reial i zona 8 - el polígon nº 15.

Voreres

S'ha realitzat una anàlisi de l'existència o no de voreres i l'amplada lliure de pas d'aquestes, classificant-les d'acord a la següent taula:

Amplada lliure	Observacions
$A < 0,9 \text{ m}$	No accessibles
$0,9 \text{ m} \leq A \leq 1,5 \text{ m}$	Millorable, no permeten el creuament de dos vianants amb comoditat
$A > 1,5 \text{ m}$	Còmodes, permeten el creuament de dos vianants amb comoditat

Taula 5.22. classificació de les voreres segons amplada útil de pas. Font: Plans de Mobilitat Urbana. Directrius tècniques per a la seva redacció. Volum II. Diputació de Barcelona 2010

D'acord amb el que disposa l'article 3 de l'Ordre de 9 juny de 2004, de la Conselleria de Territori i Habitatge, per la qual es desenvolupa el Decret 39/2004, de 5 de març, del Consell de la Generalitat, en matèria d'accessibilitat al medi urbà, en els itineraris per a vianants, per nivell adaptat, les voreres hauran de tenir una banda lliure per a vianants mínima d'1,5 metres d'amplària i, per a nivell practicable, d'1,2 metres d'amplària.

D'acord amb la classificació de voreres establerta es recullen en les següents taules els resultats de l'anàlisi realitzada per a cadascuna de les zones d'estudi i un resum en relació al total del nucli urbà.

	% $A \leq 0,9 \text{ m}$	% $0,9 \text{ m} < A \leq 1,5 \text{ m}$	% $A > 1,5 \text{ m}$
zona 1- nucli antic	65	12	23
zona 2-eixample	11,6	48,5	39,6
zona 3-fira gastronòmica	6,3	8,4	85,3

zona 4-Serrallo	0	39,6	85,3
zona 5-Ismael Tomás	0	92,8	7,2
zona 6-la creu	28,82	56,18	15
zona 7-Camí Reial	13,12	54,15	32,73
zona 8-nº15	0	19,2	80,8

Taula 5.23. classificació de les voreres segons amplada total per zones d'estudi. Font: Elaboració pròpia

Com es pot observar a la taula on s'indiquen els resultats obtinguts per zones d'estudi, aquella que compta amb un major nombre de voreres no accessibles amb una amplada inferior o igual a 0,9 metres és la zona 1-nucli antic. Açò és degut a l'existència de carrers estrets propis d'aquest teixit urbà antic. Pel que fa a voreres majors a 0,9 metres però menors o iguals a 1,5 metres, aquelles que hem considerat millorables, és a dir, que no permeten el creuament de dos vianants amb comoditat, són la zona 5-Ismael Tomás; corresponent amb una zona de teixit residencial de baixa densitat, la 2-eixample i les zones industrials: 6-la creu i 7-camí reial. Pel que fa a les zones amb una major proporció de voreres còmodes, és a dir, aquelles que permeten el creuament de dos vianants amb comoditat, destaquen la zona 3-fira gastronòmica i la 4-serrallo. Són zones de recent urbanització amb uns criteris de disseny urbà que afavoreixen el trànsit i l'estança de les persones vianants a l'espai públic respecte a la del vehicle motoritzat.

	Longitud actual (m)	%
$A \leq 0,9$ m	13.700	17
$0,9$ m < $A \leq 1,5$ m	32.970	40
$A > 1,5$ m	34.867	43

Taula 5.24. Resum classificació de les voreres segons amplada total. Font: Elaboració pròpia

En relació al còmput global que apareix a la taula resum, en el municipi de l'Alcúdia, un 17% de les voreres no són accessibles i un 40% poden ser millorables, ja que no permeten el creuament de dos persones vianants amb comoditat, encara més si aquests porten carret de la compra o una cadira de rodes, o si acompanyen a un menor o a una persona major, entre altres.



Imatge 5.45. Vorera no accessible a la plaça Cervantes

Imatge 5.46. Vorera còmoda a l'avinguda d'Antonio Almela

Passos de vianants

Per a establir els diferents nivells d'accessibilitat s'ha tingut en compte la normativa en matèria d'accessibilitat vigent en el moment d'elaboració del present document:

- Llei 1/1998, de 5 de maig, de la Generalitat Valenciana, d'Accessibilitat i Supressió de Barreres Arquitectòniques, Urbanístiques i de la Comunicació
- Decret 39/2004, de 5 de març, del Consell de la Generalitat, pel qual es desplega la Llei 1/1998, de 5 de maig, de la Generalitat Valenciana, d'Accessibilitat i Supressió de Barreres Arquitectòniques, Urbanístiques i de la Comunicació
- Ordre de 9 de juny de 2004, de la Conselleria de Territori i Habitatge, per la qual es desenvolupa el Decret 39/2004, de 5 de març, del Consell de la Generalitat, em matèria d'accessibilitat al medi urbà

Atenent a la normativa autonòmica vigent la classificació establerta és la següent:

- Pas de vianants no practicable
- Pas de vianants amb qual nivell practicable
- Pas de vianants amb qual nivell adaptat
- Pas de vianants elevat
- Pas de vianants elevat nivell practicable
- Pas de vianants elevat nivell adaptat

D'acord amb el que disposa l'article 2 de l'Ordre de 9 de juny de 2004, de la Conselleria de Territori i Habitatge, per la qual es desenvolupa el Decret 39/2004, de 5 de març, del Consell de la Generalitat, em matèria d'accessibilitat al medi urbà, un qual o pas de vianants s'ha considerat adaptat si s'ajusta als requisits funcionals i dimensionals que garantisquen la seua utilització autònoma i còmoda per les PMR, mentre que un qual o pas de vianants s'ha considerat practicable quan per les seues característiques, fins i tot sense ajustar-se a tots els requisits que el fan adaptat, permet la seua utilització autònoma per PMR.

A continuació s'exposen en les següents taules els resultats de l'anàlisi realitzada per a cadascuna de les zones d'estudi i un resum en relació al nucli urbà principal, d'acord a la classificació de passos de vianants establerta.

nombre de

	passos de vianants					
	Pas de vianants no practicable	Pas de vianants amb gual nivell practicable	Pas de vianants amb gual nivell adaptat	Pas de vianants elevat no practicable	Pas de vianants elevat nivell practicable	Pas de vianants elevat nivell adaptat
zona 1-casc antic	30	0	0	0	0	0
zona 2-eixample	76	39	4	7	10	0
zona 3-fira gastronòmica	46	3	0	0	3	0
zona 4-serrallo	6	2	0	0	1	0
zona 5-ismael tomás	0	0	0	0	0	0
zona 6-la creu	4	0	0	2	2	0
zona 7-camí reial	5	6	0	0	0	0
zona 8-nº15	4	20	0	0	0	0

Taula 5.25. Classificació dels passos de vianants per zones d'estudi (nombre de passos de vianants) Font: Elaboració pròpia

	%					
	Pas de vianants no practicable	Pas de vianants amb gual nivell practicable	Pas de vianants amb gual nivell adaptat	Pas de vianants elevat no practicable	Pas de vianants elevat nivell practicable	Pas de vianants elevat nivell adaptat
zona 1-casc antic	100%	0%	0%	0%	0%	0%
zona 2-eixample	56%	29%	3%	5%	7%	0%
zona 3-fira gastronòmica	88%	6%	0%	0%	6%	0%
zona 4-Serrallo	67%	22%	0%	0%	11%	0%
zona 5-Ismael Tomás	0%	0%	0%	0%	0%	0%
zona 6-la creu	50%	0%	0%	25%	25%	0%
zona 7-camí reial	45%	55%	0%	0%	0%	0%
zona 8-nº15	17%	83%	0%	0%	0%	0%

Taula 5.26. Classificació dels passos de vianants per zones d'estudi (percentatge respecte al total) Font: Elaboració pròpia

	%		
	Total passos de vianants no practicable	Total passos de vianants nivell practicable	Total passos de vianants nivell adaptat
zona 1- casc antic	100%	0%	0%
zona 2-eixample	61%	36%	3%

zona 3-fira gastronòmica	88%	12%	0%
zona 4-Serrallo	67%	33%	0%
zona 5-Ismael Tomás	0%	0%	0%
zona 6-la creu	75%	25%	0%
zona 7-camí reial	45%	55%	0%
zona 8-nº15	16%	84%	0%

Taula 5.27. classificació dels passos de vianants total per zones d'estudi. Font: Elaboració pròpia

	Nombre actual (Ud)	%
Pas de vianants no practicable	192	69
Pas de vianant nivell practicable	82	30
Pas de vianant nivell adaptat	4	1

Taula 5.28. Resum classificació dels passos de vianants segons nivell d'accessibilitat al nucli urbà. Font: Elaboració pròpia

D'acord amb els resultats obtinguts a la taula 5.28, es pot veure com el percentatge de passos de vianants no practicable es molt elevat en tot el municipi (69%). Si observem la taula 5.27, en relació a l'estudi realitzat per zones d'anàlisi, la zona 1-nucli antic presenta un 100% de passos no practicable, junt a la zona 3-fira gastronòmica i la zona 6-la creu també amb percentatges molt elevats de passos no practicable. Per l'altre costat, trobem que la zona 5- Ismael Tomás presenta un 0% de passos no practicable però és resultat de la manca de passos de vianants en tota la zona (0 unitats). Observant el plànol 9 INFRAESTRUCTURA PER ALS VIANANTS, es troba que la zona 2-eixample també presenta una elevada insuficiència de passos de vianants.

S'ha esmentat, en l'anàlisi de les voreres, que les zones 3-fira gastronòmica i 4-serrallo corresponen a una recent urbanització amb criteris de disseny que afavoreixen la circulació de vianants, entenem que és per aquesta raó que no es repeteix el problema de manca de passos de vianants que observarem en la zona 5-Ismael Tomás i 2-eixample, però crida l'atenció que el percentatge de passos de vianants no practicable és molt elevat (88% i 67% respectivament).

En les zones industrials (zona 6-la creu, zona 7-camí reial i zona 8-nº15), trobem el mateix problema de manca de passos de vianants, exceptuant la zona 8-nº15, i al igual que la resta de municipis no es troba cap pas de vianant adaptat.

Per tant, es considera que el disseny i ubicació dels passos de vianants és molt millorable. En primer lloc, considerar la deficiència en quantitat de passos de vianants, molt preocupant sobre tot en les zones 2-eixample i 5-Ismael Tomás; en segon lloc seria desitjable que els passos de vianants existents es milloraren convertint-los en passos de vianants adaptats, el quals, segons la taula 5.28, actualment representen un 1% (4 unitats) a tot el municipi.



Imatge 5.47. Pas de vianants amb qual practicable en avinguda Antoni Almela en zona 2 - eixample



Imatge 5.48. Pas de vianants no practicable en carrer del Tribunal de les Aigües zona 3 – fira gastronòmica

5.3.3 Dèficits de connectivitat i seguretat

En relació als principals dèficits de connectivitat i seguretat que es registren en determinats trams de la xarxa de mobilitat quotidiana, s'identifiquen els següents punts que actuen com a barrera física per a l'accessibilitat de les persones vianants. Aquests dèficits són registrats, principalment, en les interseccions dels itineraris principals, així com a les infraestructures o elements del terreny que actuen com a barrera física (línia ferroviària, autovia, riu, séquia, etc).

L'anàlisi de les condicions dels itineraris per a vianants revela la presència d'una sèrie de problemes que, con major o menor incidència, afecten al conjunt de la xarxa per a vianants, i que podem categoritzar com:

Amplada lliure

L'ample de la vorera disponible per a caminar ha de ser suficient perquè es pugui produir el creuament de dues o més persones, així com per a permetre la possibilitat del passeig acompanyat. Hi ha que tenir també en compte que aquest ample de vorera és l'ample lliure de pas, el que obliga a descomptar, la banda ocupada per elements de senyalització, mobiliari urbà o altres obstacles com terrasses, anuncis, etc.

Són nombrosos els casos al nucli urbà de l'Alcúdia l'Alcúdia que incompleixen aquesta condició, tant en carrers del nucli antic, com en les zones del municipi més noves. Aquests carrers no permeten el pas de les persones amb condicions adequades.

Encara que s'han modificat alguns carrers del casc antic urbà, que han passat a ser de plataforma única, amb convivència amb el vehicle: Sant Antoni fins carrer Papa Lino, Major, l'eix format pels carrers Sant Francesc, Major i Sant Baptiste Osca i altres carrers transversals, trobem carrers molt estrets que, a més d'allotjar trànsit de vehicles, les voreres mesuren menys de 0,9 metres.

També trobem voreres estretes en carrers de l'eixample, on s'ha prioritzat que el vehicle tinga espai de sobra, i moltes de les voreres no arriben a l'ample requerit per la llei d'accessibilitat.



Imatge 5.49. Vorera insuficient en la plaça Cervantes al nucli antic de l'Alcúdia



Imatge 5.50. Vehicle ocupant la vorera al carrer Rei en Jaume I

Per altra banda, no són poques les ocasions en les quals, les persones vianants, a més de tindre que enfrontar-se amb aquesta mancança d'espai a les voreres, han de veure com la situació s'agreuja per la insolidaritat d'algunes persones conductores i conductors de vehicles privats motoritzats que ocupen l'escàs ample disponible amb els seus vehicles.

Permeabilitat i continuïtat

La falta de permeabilitat que afecta als itineraris per a vianants de l'Alcúdia es tradueix, en moltes ocasions, en la dificultat o la impossibilitat de creuar d'un costat a l'altre la via per un pas de vianants, la qual cosa afavoreix el fet que les persones vianants hagen de creuar el carrer per llocs no senyalitzats, amb la perillositat que açò comporta.



Imatge 5.51. Manca de passos de vianants en l'avinguda Guadassuar



Imatge 5.52. Manca de passos de vianants en el carrer Joan Fuster

Cal destacar també l'existència al nucli urbà d'una inadequada solució de guals per a les persones amb mobilitat reduïda. S'ha generat un gual en la cantonada i s'ha senyalitzat incorrectament amb una marca viària d'una persona amb cadira de rodes. Aquesta estranya resolució del pas no compleix la normativa vigent en matèria d'accessibilitat ni resulta útil per a garantir l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda.



Imatge 5.53. Manca de gual al carrer del metge Fleming



Imatge 5.54. Tipologia de gual no accessible ni adaptat al carrer Mare de Déu dels Dolors

Un altre dels problemes que afecta a la qualitat dels itineraris per a vianants en l'Alcúdia ha de veure en la desaparició de la infraestructura per a vianants, fet que provoca un falta de continuïtat en els recorreguts per a vianants.

Els carrers sense vorera localitzats en el municipi es poden veure en la següent taula. S'han classificats segons si es tractaven de carrers situats en entorn urbà consolidat o al voltant d'espais no urbanitzats.

Carrers sense vorera en entorn urbà consolidat

Carrer del Calvari

Carrer del Pintor Vergara (tram entre el rector Muñoz i carrer Mare de Déu dels Dolors)
Confluència de l'avinguda de Guadassuar amb Antonio Almela (rotonda de l'Olivera)
Avinguda de Comte Serrallo (pròxim a la rotonda de l'Olivera)
Pont a l'avinguda de Montortal que travessa la séquia Reial del Xúquer

Carrers al voltant de diferents espais al municipi no urbanitzats

Carrer d'Hernán Cortés (tram entre el c/ de Fra Junipero Serra i carrer del Cardenal Cisneros)
Carrer de Fra Junipero Serra (tram entre el carrer d'Hernan Cortés i carrer Pablo Iglesias Posse).
Carrer de Pablo Iglesias Posse (tram entre el c/de Fra Junipero Serra i c/ de Marià Madramany).
Carrer del Cardenal Cisneros (tram entre el c/ d'Hernán Cortés i el carrer de Pablo Iglesias Posse).
Carrer Ismael Tomás Alacreu (accés a la urbanització Ismael Tomás).
Carrer de la Bollène (tram al polígon industrial La Creu).
Carrer Argenters (polígon industrial Camí Reial).
Carrer Gutiérrez Mellado (polígon industrial La Creu).
Avinguda de Carlet (polígon industrial La Creu)

Taula 5.29. carrers sense vorera en el municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia



Imatge 5.55. Inexistència de vorera en el carrer Calvari



Imatge 5.56. Inexistència de vorera en l'avinguda de Comte Serrallo

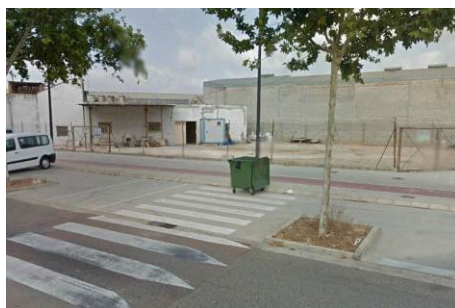
També cal destacar la manca de passos de vianants en la rotonda de l'Olivera, on els diferents passos estan molt separats entre ells, dificultant el trànsit de les persones vianants i obligant-les a realitzar recorreguts molt llargs per a arribar als seus destins o a creuar per llocs no senyalitzats.

Obstacles

La presència d'obstacles que dificulten el pas en les voreres constitueix un problema, que en moltes ocasions evidencia clarament la concepció de l'espai per als vianants com un espai residual on situar tot el que no és trànsit motoritzat. Només així, es pot entendre l'ocupació sistemàtica de la vorera per a tota classe de mobiliari urbà públic, mobiliari de terrasses de bar, a més de l'enllumenat, la senyalització vertical, etc.

Cal destacar, la incorrecta ubicació de diferents elements de mobiliari urbà en diferents carrers del municipi on enllumenat, papereres, pilones, contenidors,

cabines telefòniques o altres tipus d'elements de mobiliari urbà que obstaculitzen el pas de les persones vianants.



Imatge 5.57. Incorrecta ubicació de contenidors en l'avinguda de Comte Serrallo

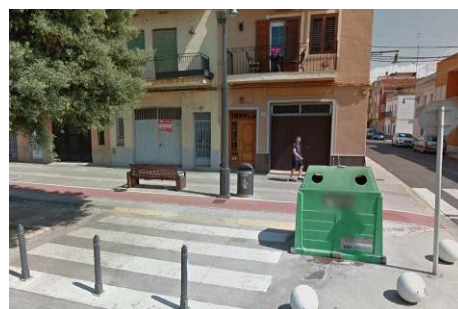


Imatge 5.58. Incorrecta ubicació de contenidors en el carrer Dos de Maig

Especial menció requereix l'avinguda Antonio Almela, on una col·lecció de tota classe d'elements se concentren en les proximitats dels passos de vianants transversals, coincidint amb el recorregut de les persones vianants.



Imatge 5.59. Incorrecta ubicació de mobiliari urbà en l'avinguda d'Antonio Almela



Imatge 5.60. Incorrecta ubicació de mobiliari urbà en l'avinguda d'Antonio Almela

Per altra banda, a un gran nombre dels passos de vianants, els cotxes estacionats pròxims o altres elements de mobiliari urbà com contenidors dificulten la visibilitat de les persones vianants, ja que, aquests impedeixen veure des de la vorera si s'apropa un vehicle, provocant que les persones vianants hagen de baixar a la calçada, amb la perillositat que açò comporta.



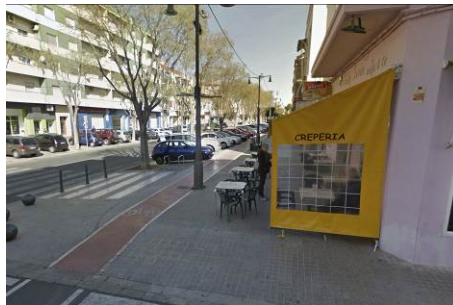
Imatge 5.61. Cotxe obstaculitzant la visibilitat en el pas de vianants en el carrer de Joanot Martorell



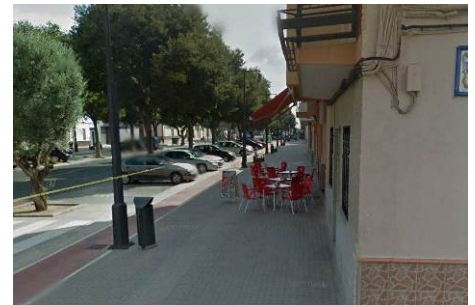
Imatge 5.62. Cotxe obstaculitzant la visibilitat en el pas de vianants en el carrer d'en Joan d'Àustria

Pel que fa a les terrasses, l'Ordenança Reguladora de l'Ocupació de la Via Pública, disposa, en el seu article 12, que, es reservarà en tots els casos d'ocupació de voreres amb taules, cadires i qualsevol tipus d'objecte que delimita l'espai públic amb una franja per al pas de vianants que no podrà ser inferior a 1,6 metres, no podent-se disposar en aquestes franges cap classe d'objecte que reduisca o dificulte el trànsit de vianants.

Malgrat el que indica l'ordenança, es poden trobar diferents llocs al nucli urbà de l'Alcúdia on, l'espai per a les terrasses no està delimitat i on no es garanteix eixe mínim pas per al trànsit de les persones vianants.



Imatge 5.63. Taules de les terrasses de bar obstaculitzant el pas en l'avinguda d'Antonio Almela



Imatge 5.64. Taules de les terrasses de bar obstaculitzant el pas en l'avinguda d'Antonio Almela

Per altra banda, encara que a l'ordenança municipal d'ocupació de la via pública, s'estableix, en l'article 14, l'obligació de col·locar tanques de protecció fixes al sòl quan s'ocupe la zona reservada a aparcament de vehicles per a terrasses, hi ha nombrosos exemples al municipi on no existeix aquesta separació, propiciant condicions de falta de seguretat per a les persones vianants.

A més, a l'article 23.4 s'estipula que quan s'ocupe la calçada serà obligatori elevar el nivell de sòl fins a l'altura de la vorera per a aconseguir que no es produïsquen discontinuïtats per al trànsit de les persones vianants entre la calçada i la vorera. No obstant això, són nombrosos els exemples on calçada i vorera no se situa al mateix nivell.



Imatge 5.65. Terrasses en la calçada en el carrer d'en Joan d'Àustria



Imatge 5.66. Terrasses en la calçada en el carrer Músic Joan Campos

Cal destacar que en molts dels carrers d'ús compartit del casc antic, resolts amb plataforma compartida, la presència de pilones suposa un obstacle que pot ocasionar caigudes, especialment perillosos per a persones amb discapacitat visual. Aquestes també configuren funcionalment una separació entre les persones vianants i els vehicles, confinant a les persones vianants a bandes de circulació molt estretes.



Imatge 5.67. Presència de pilones al carrer Major

Barreres

En altres ocasions, els obstacles se presenten en forma de barreres d'infraestructures, d'entre les quals, en el municipi de l'Alcúdia, destaca la **línia ferroviària**. La permeabilitat per al trànsit de les persones vianants s'ha resolt mitjançant 3 passos a nivell i 3 passos soterranis.

En el creuament de les vies de ferrocarril amb el carrer de Santa Bàrbara, encara ser una via molt utilitzada per anar a la Cooperativa i al Poliesportiu, no presenta segregació d'espai per a vianants i espai per a vehicles. Aquest creuament presenta una mancança de voreres i de passos de vianants i suposa un punt molt insegur per al trànsit de les persones vianants, obligant a aquestes a creuar per la calçada, en condicions d'alta perillositat.



Imatge 5.68. Creuament de les vies de ferrocarril al carrer de Santa Bàrbara

Altres punts de comunicació són els passos a nivell que trobem al carrer Mestre Serrano, pròxim a l'estació del metro i els dos passos a nivell situats al nord del municipi, pròxim al camí de Benimodo. Aquests passos tampoc suposen un pas segur per al trànsit de les persones vianants.



Imatge 5.69. Pas a nivell al carrer Mestre Serrano



Imatge 5.70. Pas a nivell al carrer Mestre Serrano



Imatge 5.71. Pas a nivell pròxim al camí de Benimodo



Imatge 5.72. Pas a nivell pròxim al camí de Benimodo

Altres punts de comunicació que travessen les vies de ferrocarril són els tres passos de vianants soterranis situats al carrer Heretats, al carrer Resalany (pròxim al pas soterrani per al trànsit de vehicles) i al carrer Mestre Serrano. Aquests tres passos també presenten deficiències a resoldre per a augmentar la seguretat i l'accessibilitat per part de les persones vianants.



Imatge 5.73. Pas soterrani en el carrer Heretats



Imatge 5.74. Pas soterrani en el carrer de Heretats



Imatge 5.75. Pas soterrani en el carrer Mestre Serrano



Imatge 5.76. Pas soterrani en el carrer de Resalany

La **séquia Reial del Xúquer** travessa el municipi de l'Alcúdia d'oest a est, per la part sud. Aquesta infraestructura artificial suposa una barrera per al trànsit de les persones vianants des del nucli urbà cap al polígon industrial Camí Reial. Per a travessar-la existeixen diferents passos sota la séquia.

En molts d'ells no hi ha una segregació adequada de l'espai per a vianants i l'espai per als vehicles motoritzats, generant problemes d'accessibilitat. La séquia no està integrada paisatgísticament en el municipi i no compta amb una zona vora séquia per al passeig de les veïnes i els veïns de l'Alcúdia.



Imatge 5.77. Pas sota la séquia. Accés al camí de Plagamell



Imatge 5.78. Pas sota la séquia. Accés a l'avinguda de Montortal



Imatge 5.79. Pas sota la séquia. Accés al camí Vell d'Alzira



Imatge 5.80. Pas sota la séquia en l'avinguda Salvador Allende

Per altra banda, **l'autovia del Mediterrani** suposa una barrera que separa el nucli urbà de l'Alcúdia amb l'entorn agrícola i els municipis veïns situats a l'oest.

La permeabilitat amb aquesta via d'important trànsit s'ha resolt mitjançant passos soterranis i passos elevats sobre l'autopista. Tots ells presenten deficiències per al trànsit de les persones vianants, ja que vehicles i persones vianants comparteixen l'espai, sense cap tipus de segregació.



Imatge 5.81. Pas sota l'autovia, direcció al camí del Mas, en el polígon industrial Camí Reial



Imatge 5.82. Pas sota l'autovia, direcció al camí Vell d'Alzira, en el polígon industrial Camí Reial



Imatge 5.83. Pas elevat sobre l'autovia, direcció al camí Teular, en les proximitats del carrer República Argentina



Imatge 5.84. Pas sota l'autovia direcció Guadassuar

El riu **Magre** és un element natural que separa el nord del municipi amb l'entorn agrícola.

Les connexions des del nucli urbà amb aquest entorn natural són deficientes, encara que recentment s'han realitzat accions i iniciatives per part de l'Ajuntament per a condicionar el llit del riu i millorar les connexions de la senda cap al riu al seu pas pel municipi de l'Alcúdia.

L'**avinguda Guadassuar**, travessia de la carretera comarcal CV-50, suposa també una barrera per al trànsit de les persones vianants, degut, principalment per l'elevat trànsit que suporta aquesta via, les velocitats dels vehicles motoritzats que circulen i l'escassetat de passos amb deficiències pel que fa a l'accessibilitat de la persona vianant per creuar-la, a més de voreres insuficients i l'existència d'una gran quantitat d'elements de mobiliari urbà que suposen un obstacle per al trànsit de les persones vianants. Cal destacar que aquesta avinguda ha de ser travessada per arribar al centre de Salut.

5.3.4 Senyalització d'orientació

La xarxa d'itineraris per a vianants ha de ser llegible, contribuint a clarificar els principals recorreguts accessibles i de qualitat, així com ajudant a la persona vianant a orientar-se en el municipi i arribar al seu destí amb facilitat.

Les indicacions sobre la distància als principals equipaments quotidians i punts d'interés aporten a la persona vianant una informació molt útil per a realitzar els seus desplaçaments.

El municipi de l'Alcúdia manca actualment d'aquest tipus de senyalització orientativa a l'espai públic.

5.3.5 Mobilitat saludable

Es parla de mobilitat saludable quan tenim en compte els efectes de la contaminació i del soroll sobre la salut de les persones i els impactes sobre el clima de les emissions amb efecte d'hivernacle. Els òxids de nitrogen, les partícules sòlides, els hidrocarburs, el monòxid de carboni i el diòxid de sofre són els principals compostos contaminants emesos pels vehicles a motor, que també generen una gran quantitat de CO₂, un dels principals gasos amb efecte hivernacle responsables del canvi climàtic.

Però també s'utilitza aquest concepte per a referir-nos a hàbits de mobilitat saludable, aquells que són beneficiosos tant per a la nostra salut física com mental. La realització dels quefers quotidians de manera activa i l'activitat física moderada regularment durant el nostre temps lliure, com caminar, córrer o

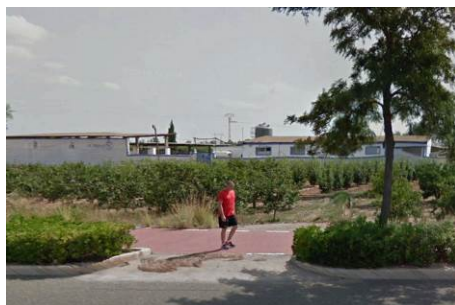
anar amb bici sols o acompanyats de familiars o amics per poder parlar, convé perquè, entre altres ens ajuda a:

- Sentir-nos millor, amb més energia, i a relaxar-se, reduir l'estrès, dormir millor i tonificar els músculs.
- Prevenir i tractar l'excés de pes perquè regula la gana i augmenta el nombre de calories que es gasten cada dia.
- Reduir el risc de patir malalties cardíagues, embòlies, diabetis i hipertensió arterial.

En el municipi de l'Alcúdia és usual que al llarg de l'any els seus habitants realitzen recorreguts a peu o amb bicicleta pels diferents camins rurals del terme municipal o per itineraris interns i perimetrals al mateix nucli urbà, generant-se de forma espontània **rutes saludables** o com s'anomena localment "**del colesterol**".

Encara que la via ciclista que comunica el nucli urbà de l'Alcúdia amb el municipi veí de Carlet seguint la CV-50, avinguda de Carlet, està reservada per al trànsit de bicicletes, és molt utilitzada per les veïnes i els veïns del municipi per a caminar generant problemes de convivència amb el trànsit de bicicletes.

Una altra via ciclista que també és transitada com a recorregut per a caminar i córrer és la existent en la ronda est, entre l'autovia del Mediterrani i la urbanització Ismael Tomás.



Imatge 5.85. Persona corrent per la via ciclista direcció a Carlet



Imatge 5.86. Persona corrent per la via ciclista en la ronda est entre la urbanització Ismael Tomás i l'autovia del Mediterrani

La **senda dels Barrancs de l'Alcúdia** (SL-CV 66) és un recorregut de 8 km que requereix 2 hores i 30 minuts a peu per a recórrer-lo. En la casa de Llaurador es troba l'inici de la senda. Eixint del municipi, i envoltats de camps, es transita seguint antigues sendes i barrancs en un recorregut quasi pla fins al **corral de Rafel**. En aquesta senda, es disposa d'un total de 25 plaques informatives repartides pel seu recorregut.



Figura 5.3. Ruta i punts d'interès de la senda dels barrancs de l'Alcúdia

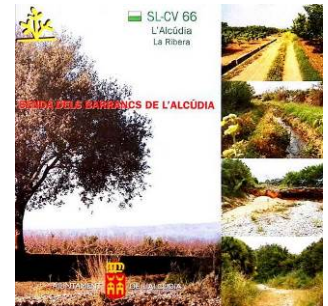


Figura 5.4. Document informatiu de la senda dels barrancs de l'Alcúdia

El **sender del riu Magre** transita per l'interior del riu Magre i està pensat per a fer excursions. Es tracta d'una ruta senzilla, sense gaire dificultat i poc de desnivell.

Una altra ruta per a vianants existent, en aquest cas circular, ix del municipi de l'Alcúdia pel polígon industrial La Creu, discorre pel **camí rural Carlet-Algemesí**, vora el riu Magre fins a arribar al nucli urbà de Carlet. Una vegada arribat a aquest municipi, es torna a l'Alcúdia per camins rurals fins a arribar a la via ciclista existent entre aquests, enllaçant amb l'avinguda Comte Serrallo.

Per altra banda, **la ruta Bernardina** (PR-CV 421) és una ruta de xicotet recorregut (15 km), que enllaça les poblacions de Carlet amb Alzira. Es tracta d'un itinerari d'unes quatre hores de duració que es realitza per camins rurals entre camps de tarongers i els diferents nuclis urbans. Aquest sender enllaça els següents punts d'interès del recorregut:

- Ermita de Sant Bernat i estació de ferrocarril de Carlet
- L'Alcúdia
- Séquia Reial del Xúquer
- Guadassuar
- Riu Verd
- Pileta del Martiri de Sant Bernat
- Alzira



Imatge 5.87. Senyalització de la ruta Bernardina en el municipi de l'Alcúdia



Imatge 5.88. Senyalització de la ruta Bernardina en el municipi de l'Alcúdia

5.3.6 Autonomia infantil

Els centres educatius són els principals atractors dels desplaçaments diaris de la infància, i el camí a l'escola és el moment que permet a xiquets i xiquetes aprendre a estar atents al que ocorre al seu entorn, a superar reptes i a adquirir responsabilitats.

Malauradament, estem assistint a una pèrdua d'ús autònom dels carrers i espais urbans per part de la infància, per diversos motius, els primers relacionats amb condicions físiques de l'entorn: vials insegurs per la intensitat del trànsit, discontinuïtats en els itineraris de vianants, entorns sense activitat i gent al carrer, etc. I també es dona altre factor, l'hàbit dels adults a agafar el cotxe per a qualsevol desplaçament quotidià, que sovint és un motiu de comoditat dels adults i que no contribueix a donar exemple als infants.

A l'Alcúdia, els centres escolars estan ben repartits, dins del nucli urbà, a excepció del CEIP Heretats, que se situa a l'altra banda de la via del metro (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana).

A més tots els centres escolars, tres públics i un privat, tenen accés des d'una zona lliure de trànsit de cotxes, be siga un parc, una plaça, o un carrer de prioritat per a vianants.

Aquesta distribució equilibrada, i el fet que no es puga arribar amb cotxe fins la porta de l'escola, contribueix a que la mobilitat a peu entre l'alumnat siga elevada. El fet d'anar a peu, és un factor que facilita que en els últims cursos puguin fer el camí a l'escola sense acompanyament adult.

En canvi, al CEIP Heretats, la mobilitat de l'alumnat és majoritàriament amb vehicle privat, els motius poden ser diversos, la llunyania (es troba un poc més lluny del centre urbà que la resta de col·legis), la barrera que suposa la via i

l'entorn poc habitat que envolta el centre educatiu. A aquest centre, serà molt difícil, que l'alumnat adquirisca l'hàbit d'anar a peu i de realitzar el desplaçament de manera autònoma.

Altre problema sobre mobilitat i autonomia infantil es detecta al nucli de Montortal, on l'alumnat d'infantil i primària té possibilitat de desplaçar-se amb el servei de bus escolar, però no disposen d'aquest servei quan passen a educació secundària. Llavors, depenen d'adults que els porten amb cotxe, o realitzen un trajecte a peu que no té condicions adequades de confort i seguretat.

Els inconvenients d'aquesta pèrdua d'autonomia són una major dependència de pares, mares o altres membres de la família que han de fer aquest acompanyament, fins i tot en edats que ja podrien ser independents. I també, la pèrdua d'oportunitats de la infància d'aprendre a orientar-se i a adaptar-se a situacions noves i a augmentar la seua autoestima.

5.3.7 Percepció de la ciutadania de la mobilitat a peu i de l'espai públic

La percepció de la mobilitat que té la població que resideix al municipi de l'Alcúdia és un factor que ha de ser tingut en compte en l'elaboració de la diagnosi, ja que condiona les tendències de repartiment modal i per tant, la distribució de la demanda. El fet d'incloure la percepció de les persones usuàries sobre el sistema general de mobilitat és determinant en el moment de definir les propostes d'actuació sobre aquest.

Les dades i les informacions a les quals fa referència aquest apartat s'obtenen a través de les respostes del Qüestionari de mobilitat i les diferents sessions celebrades Grup de Treball.

Es tracta de dades subjectives que la ciutadania expressa i que s'entenen fruit d'una percepció personal, en relació a un aspecte concret de la mobilitat.

Del qüestionari s'extreuen valoracions sobre la mobilitat a peu, i s'obté que la ciutadania valora bé com es realitza la mobilitat a peu a l'Alcúdia, i que aquest mode s'escull per proximitat, per salut i per sostenibilitat ecològica, però un 30% de la població manifesta insatisfacció quan realitza els desplaçaments a peu.

Es fa èmfasi en la necessitat de millorar l'accessibilitat als carrers, sobretot l'adaptació de passos de vianants, les voreres estretes, o també el paviment lliscant als carrers per a vianants del centre. També es detecten greus problemes en els passos a nivell de les vies del metro, no accessibles i perillosos.

Es manifesten molèsties provocades pels vehicles mal aparcats i es considera que hi ha falta de control per part de l'Ajuntament per a lluitar contra la indisciplina viària. Molesten especialment els cotxes aparcats en doble filera, obstaculitzant els passos de vianants o damunt de la vorera.

La percepció d'inseguretat es considera, en part, deguda a enllumenat deficient però també hi ha altres punts que consideren insegurs pel trànsit de vehicles motoritzats. Destaquen l'avinguda Antonio Almela, l'avinguda Guadassuar, el carrer Doctor Fleming i la rotonda de l'Olivera.

Es considera negativa la manca d'itineraris segurs per anar al Centre de salut i al Centre de dia, a l'Àgora Jove i al CEIP Heretats.

En relació a la mobilitat de la infància, es fa menció a la sobreprotecció d'aquesta.

Es detecta elevada demanda social d'espai per a caminar i passejar, s'utilitzen les rondes i la via ciclista que va a Carlet, on es produeixen interferències amb les persones ciclistes, i es manifesta falta de vinculació del nucli urbà amb el riu Magre.

Però en general consideren que l'Alcúdia és un municipi on es poden afavorir els desplaçaments a peu perquè molta gent treballa al poble i als polígons industrials que estan molt a prop.

La gran majoria de persones que han participat, sobretot al grup de treball, coincideixen en dir que l'augment de la presència dels cotxes als carrers del poble ha tingut efectes negatius en la qualitat de vida de la ciutadania: pèrdua de l'espai públic per a les persones, desaparició del comerç de proximitat, pèrdua d'autonomia dels xiquets i xiquetes i reducció de les relacions entre el veïnat, entre altres.

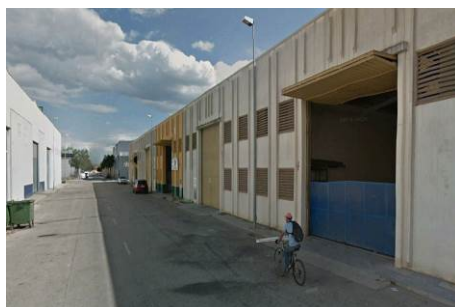
L'opinió més estesa, és que per a corregir aquestes pèrdues, cal reduir el trànsit de vehicles motoritzats al nucli urbà, i que al casc històric es destine més espai per a vianants, també espai compartit amb altres modes de desplaçament, però sobretot eliminar trànsit de pas.

La ciutadania manifesta d'una banda eixa necessitat de recuperar espai per als vianants, però costa molt que renunciï a aparcar en aquests carrers, i demana alternatives d'aparcament quan es perden places per vianalització. Expressen que cal prestar una especial atenció al casc antic per a dinamitzar-lo i revitalitzar-lo, però que això passa per poder-hi aparcar.

5.4 MOBILITAT AMB BICICLETA

Com la mobilitat a peu, la mobilitat amb bicicleta té molts avantatges: no genera emissions, no produeix soroll, ajuda a millorar la salut de la població i contribueix a recuperar els carrers com a espais de convivència ciutadana tot reduint el nombre de vehicles a motor en circulació.

A l'inici del document s'indica que el municipi de l'Alcúdia s'assenta en una extensa plana al·luvial amb molt poc pendent, la qual cosa fa que la bicicleta es presente com alternativa al vehicle privat motoritzat en els desplaçaments interns i externs al municipi. És ideal per a desplaçaments quotidians inferiors als 8 quilòmetres, aproximadament.



Imatge 5.89. Ciclista al carrer Federico Garcia Lorca



Imatge 5.90. Ciclista al carrer Pintor Vergara

Els carrers del nucli urbà de l'Alcúdia no presenten pendents superiors al 6%, xifra per damunt de la qual comença a considerar-se que no és possible pedalejar còmodament al llarg de trams prolongats. El model digital del terreny (MDT) ha estat consultat mitjançant el visor de la Infraestructura Valenciana de Dades Espacials (IDEV) de l'Institut Cartogràfic Valencià.

A més, les característiques del trànsit del nucli urbà, en relació a velocitats i fluxos de circulació, permeten dissenyar espais adaptats a la circulació ciclista segons diferents esquemes de segregació i integració dels cycles amb la resta dels usuaris de l'espai públic. A més, en àmbit urbà l'Ordenança municipal de trànsit de l'Alcúdia limita la velocitat de circulació a 30 km/h.

5.4.1 Vies ciclistes de connexió externa

Pel que fa a la relació amb altres municipis veïns l'Alcúdia presenta una única connexió ciclista amb el municipi de Carlet. Es tracta de la cicloruta CR-50 de la Xarxa de Ciclorutes de la Generalitat Valenciana, que discorre paral·lel a la carretera autonòmica CV-50 i al costat oest del polígon del Serrallo.

Així mateix la cicloruta CR-50 connecta en la rotonda d'entrada sud a Carlet amb la vorera bici habilitada de la carretera CV-5461 que connecta amb el municipi de Benimodo.

La connexió ciclista de l'Alcúdia amb el municipi de Guadassuar es veu interrompuda a la rotonda de connexió amb l'autovia A-7. Si aquesta continuara al llarg de la carretera CV-50 estaria resolta la connexió amb Alzira i des d'Alzira, la connexió amb Carcaixent. Per altra banda Alzira i Algemesí estaran connectades una vegada s'executen les obres de la cicloruta CR-42.

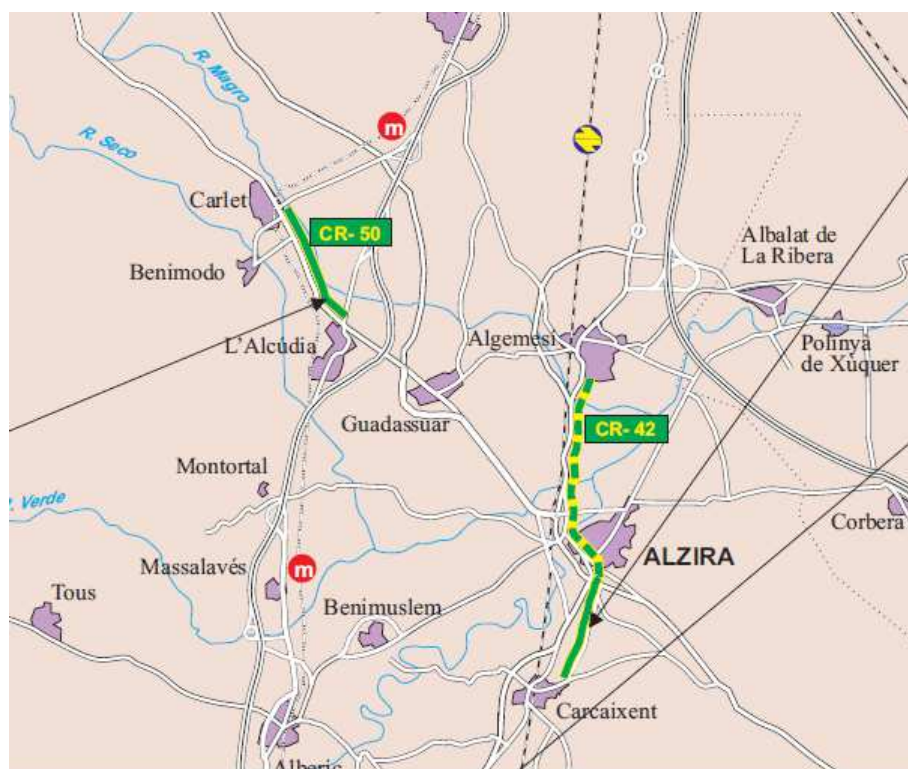


Figura 5.5. Xarxa de vies ciclistes de la Generalitat Valenciana. Font: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del territori

La cicloruta CR-50 es del tipus Pista bici i té una longitud de 890 m al seu pas pel municipi de l'Alcúdia. Aquesta presenta doble sentit de circulació i té una amplada major de 2,5 m. El seu estat de conservació és acceptable, però manca d'una adequada senyalització horitzontal i vertical. La via està protegida del trànsit de vehicles motoritzats per una franja vegetada.



Imatge 5.91. Cicloruta R-50

5.4.2 Vies ciclistes de connexió interna

El municipi de l'Alcúdia compta amb una infraestructura ciclista composta de diferents vies ciclistes urbanes, a més de la cicloruta CR-50 de titularitat autonòmica, en molts dels casos sense connexió entre elles, és a dir que no conformen xarxa, i que sumen una longitud de més de 8 km. En la següent taula es resumeixen les característiques de les vies ciclistes que componen aquesta infraestructura ciclista:

Via ciclista	Tipus	Longitud	Sentits	Amplada	Estat de conservació	Senyalització reglamentària	Mesures de protecció viària	Encreuaments / connexions resoltes
CR-50	Pista bici	890 m	Doble	> 2,5 m	Acceptable	No	Si	No
Avinguda Ronda Europa	Carril bici	525 m	Doble	< 1,5 m	Millorable	No	No	No
Ronda Solidaritat	Carril bici protegit	1.040 m	Doble	< 2,5 m	Millorable	No	Si	No
Carrer República Argentina	Carril bici protegit	370 m	Doble	< 2,5 m	Millorable	No	Si	No
Carrer República de Bolívia	Vorera bici	330 m	Doble	< 1,5 m	Millorable	No	No	No
Carrer Traginers	Vorera bici	495 m	Doble	< 2,5 m	Acceptable	No	No	No
Avinguda Comte Serrallo	Vorera bici	805 m	Doble	< 1,5 m	Acceptable	No	No	No
Avinguda Antoni Almela costat est	Vorera bici	1.195 m	Únic	< 1,5 m	Acceptable	No	No	No
Avinguda Antoni Almela costat oest	Vorera bici	1.110 m	Únic	< 1,5 m	Acceptable	No	No	No
Avinguda Montortal	Vorera bici	500 m	Doble	< 2,5 m	Millorable	No	No	No
Carrer Mestre Serrano	Vorera bici	340 m	Doble	< 2,5 m	Acceptable	No	No	No
Carrer Josep Miquel Borràs	Vorera bici	340 m	Doble	< 1,5 m	Acceptable	No	No	No
Carrer Pablo Iglesias Posse	Vorera bici	140 m	Doble	< 1,5 m	Acceptable	No	No	No
Carrer Pavelló	Vorera	270 m	Doble	< 1,5 m	Acceptable	No	No	No

	bici
Total	8.350 m

Taula 5.30. Característiques de les vies ciclistes que conformen la infraestructura ciclista a l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Pel que fa al tipus de via ciclista destaca la presència de voreres-bici. La vorera-bici no s'ha de considerar com una opció generalitzada, sinó com una possibilitat més per a trams particulars de la xarxa ciclista. Aquest tipus de via ciclista condueix a un greuge comparatiu amb els vianants i a freqüents conflictes i disfuncions de les voreres i de les pròpies vies ciclistes. A més les interseccions amb el trànsit motoritzat poden ser encara més conflictius que amb la resta de tipus de seccions alternatives.

En realitat el fet d'optar per aquest tipus de via ciclista, la vorera-bici, fa que es desvie l'atenció sobre el problema de fons de la bicicleta en la ciutat, que no és altre que el domini que exerceix el vehicle privat motoritzat a l'espai públic. Si no es traça i dissenya la xarxa ciclista analitzant l'espai del cotxe no s'arriba a solucions que contribuïssin a moderar el trànsit i, conseqüentment, a la promoció indirecta de la bicicleta.

El doble sentit de circulació el trobem en totes les vies ciclistes existents al municipi de l'Alcúdia, a excepció dels bici-vorera unidireccional existents a l'avinguda Antoni Almela.

Les vies ciclistes bidireccionals presents al municipi, a excepció de la cicloruta R-50, tenen menys de 2,5 m d'amplada. Destaquen les amplades inferiors als 1,5 m de les vies ciclistes de l'avinguda Ronda Europa, avinguda Comte Serrallo, carrer Josep Miquel Borràs, carrer Pablo Iglesias Posse i carrer Pavelló tenen amples. S'aconsella una amplada mínima de 2,50 m per a les vies ciclistes bidireccionals, 2,20 m per alguns casos concrets. Per a les vies ciclistes unidireccionals s'aconsella una amplada mínima de 1,50 m - 1,20 m.

Pel que fa a la senyalització de seguretat vial cap via ciclista a l'Alcúdia compta amb les marques viàries i els senyals verticals adequats. La senyalització de seguretat vial forma part indissoluble de la infraestructura ciclista i serveix per a regular i orientar els comportaments en la circulació.



Imatge 5.92. Trobada de la bici vorera del Carrer Mestre Serrano amb la del carrer Pablo Iglesias Posse



Imatge 5.93. Encreuament del carril Bici vorera de l'Avinguda Antoni Almela amb un carrer perpendicular a l'Avinguda

En el moment d'elaboració del Pla de Mobilitat estan realitzant-se obres de millora de les voreres bici existents que donen accés als polígons industrials de la Creu i Camí Reial i estan construint-se noves vies de penetració a aquests. Pel que fa a les noves vies ciclistes es tracta de carrils bici bidireccionals amb amplada inferior als 2,5 m, sense les marques viàries i les senyals verticals reglamentàries, amb mesures de protecció viària respecte al trànsit de vehicles motoritzats. Els encreuaments d'aquestes noves vies i les connexions amb les vies ciclistes existents no estan adequadament solucionades.

La major part de les vies ciclistes presents al municipi de l'Alcúdia són de caràcter perifèric al nucli urbà i es troben desconnectades. Les vies ciclistes de l'avinguda Comte Serrallo i Montortal donen cobertura a les zones industrials zona 6-la Creu i zona 7-Camí Reial. Només les voreres-bici de l'avinguda Antoni Almela travessen el nucli urbà connectant amb els principals serveis i equipaments presents al voltant d'aquest important eix per a la mobilitat quotidiana.

No existeix cap infraestructura ciclista que connecte el nucli urbà principal de l'Alcúdia amb el nucli urbà pedani de Montortal.

Les vies ciclistes de connexió externa i interna poden consultar-se al plànol 10 INFRAESTRUCTURA CICLISTA.

5.4.3 Aparcament de bicicletes

Formen part també de la infraestructura ciclista l'aparcament de bicicletes, aquest és condició imprescindible per a la mobilitat ciclista. Les bicicletes, com els cotxes, passen bona part de la seua vida útil parades, per la qual cosa és molt important disposar d'aparcaments còmodes i segurs en origen i destinació.

Cal apuntar que els aparcaments de bicicletes no són només els suports on es col·loquen les bicicletes quan no estan en ús, sinó també el conjunt d'elements de senyalització, protecció i suport que possibilita i legitima aquest servei.

La localització dels aparcaments de bicicletes inventariats a la via pública i les seues característiques es descriuen en la següent taula:

Nº	Localització	Situació	Serveis i equipaments, llocs generadors de mobilitat	Tipus de suport	Capacitat	Senyalització
1	Carrer Beata Amat	Vorera	d3	U invertida	2+2	No
2	Plaça del Tirant lo Blanc 1	Espai per a Vianants	d6, s3	Roda horitzontal	8 + 8	No
3	Plaça del Tirant lo Blanc 2	Vorera	c1	Roda horitzontal	8 + 8	No
4	Carrer Grup de Dança	Espai per a vianants	c3, c7, s6	U invertida	2 + 2	No
5	Avinguda Antoni Almela 1	Espai per a vianants	-	U invertida	2 + 2	No
6	Avinguda Antoni Almela 2	Vorera	p6	U invertida	2 + 2	No
7	Avinguda Antoni Almela 3	Vorera	-	U invertida	2 + 2	No
8	Avinguda Antoni Almela 4	Vorera	p3	U invertida	2	No
9	Avinguda Antoni Almela 5	Vorera	-	U invertida	2	No
10	Avinguda Antoni Almela 6	Vorera	-	U invertida	2	No
11	Avinguda Antoni Almela 7	Vorera	-	U invertida	2	No
12	Avinguda Antoni Almela 8	Vorera	p6	Roda horitzontal	6	No
13	Carrer del Tribunal	Espai per a vianants	-	U invertida	2 + 2	No
14	Parc de la Fira Gastronòmica 1	Vorera	-	U invertida	2+2+2	No
15	Parc de la Fira Gastronòmica 2	Vorera	-	U invertida	2+2+2	No
16	Parc de la Fira Gastronòmica 3	Vorera	-	U invertida	2+2+2	No
17	Parc de la Fira Gastronòmica 4	Vorera	-	U invertida	2+2+2	No
18	Parc de la Fira Gastronòmica 5	Vorera	-	U invertida	2+2+2	No
19	Parc de la Fira Gastronòmica 6	Vorera	-	U invertida	2+2+2	No
20	Carrer Pissarro	Vorera	d9	U invertida	2 + 2	No
21	Plaça dels Tres Arbres	Vorera	p6	U invertida	2 + 2	No

Taula 5.31. Característiques dels aparcaments de bicicletes que conformen la infraestructura ciclista a l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Els aparcaments de bicicletes al nucli urbà de l'Alcúdia aquests es troben de manera localitzada al voltant de la plaça Tirant lo Blanc, l'avinguda Antoni Almela i el parc de la Fira Gastronòmica facilitant l'aparcament de les persones que acudeixen als equipaments i serveis que es troben a prop en aquests espais.

Pel que fa a la situació de l'aparcament aquests es localitzen principalment en voreres o en altres espais per a vianants. S'aconsella que els aparcaments per a bicicletes se situen en espais dedicats als vehicles privats motoritzats (calçada) i amb marge d'espai suficient per si es decideix ampliar l'aparcament.

Predomina el tipus d'aparcament de bicicletes d'U-invertida o universal que és el que s'aconsella instal·lar a la via pública ja que aquest permet l'aparcament de tot tipus de bicicletes de forma segura amb dimensions de quadre i rodes diverses, és a dir, ofereix la possibilitat de lligar el quadre i les dues rodes mitjançant cadenats. A més són senzills, robusts, duradors i relativament barats d'instal·lar i mantindre.

Els aparcaments de bicicletes a l'Alcúdia no estan senyalitzats amb la senyal vertical reglamentària S-17. Aquesta indicació és important perquè la reserva indica que cap altre vehicle pot aparcar-se en aquests aparcaments. De forma que si altres vehicles (com ara motocicletes) es troben en aquests suports, es poden sancionar.



Imatge 5.94. Aparcament de tipus roda horitzontal a la Plaça Tirant lo Blanch



Imatge 5.95. Aparcament de bicicletes de tipus U invertida al parc de la Fira Gastronòmica

La localització dels aparcaments de bicicleta pot consultar-se també al plànol 10 INFRAESTRUCTURA CICLISTA.

5.4.4 Percepció de la ciutadania de la mobilitat amb bicicleta

En el cas de la mobilitat amb bici un 40% les persones que manifesten que no se senten satisfetes. El fet de moure's amb bicicleta, com el fet d'anar a peu, també s'escull principalment per ser un mode saludable, sostenible i ecològic.

Sobre la bicicleta, en general es pensa que l'Alcúdia és una ciutat còmoda per a la bici i que el problema és una falta de cultura i d'hàbit d'ús quotidià d'aquest mode de transport.

La proximitat dels polígons industrials s'entén com un aspecte favorable per a promoure l'ús de la bicicleta, i pel que fa al nucli urbà, l'escala i les característiques del carrer possibiliten que gran part del poble siga d'ús compartit.

D'altra banda, hi ha cert descontent per la inexistència d'una infraestructura ciclista apropiada, la falta de connexió amb altres municipis de la comarca, la falta d'aparcaments i, la percepció d'inseguretat per robatori, però sobretot, destaca l'opinió general que l'ús de la bicicleta està més vinculat a fer esport, més que com a mode de transport per a realitzar els desplaçaments quotidians.

5.5 MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

Al municipi de l'Alcúdia no hi ha serveis de transport públic urbà que cobrisquen les necessitats específiques de mobilitat interna. Els serveis de transport públic analitzats a l'Alcúdia són de caràcter interurbà, de connexió amb altres municipis, i estan enfocats a respondre a les necessitats de mobilitat comarcal i regional encara que puguen cobrir puntualment també les necessitats de mobilitat interna.

El taxi permet ser utilitzat per a ambdós tipus de mobilitat interna i interurbana.

També hi ha que tindre en compte en l'anàlisi els serveis de transport públic escolar.

L'oferta de transport públic pot consultar-se al plànol 11 SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC.

5.5.1 Metro

El metro, juntament amb el ferrocarril, és un dels mitjans de transport públic col·lectiu de més alta capacitat i dels més sostenibles, ja que el consum d'energia i les emissions per persona són les més reduïdes del conjunt de mitjans.

La gestió de les línies ferroviàries i tramviàries que recorren per València i la seua àrea d'influència és de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), encara que funcionen sota la marca Metrovalencia.

La Línia 1 'Bétera – Vilanova de Castelló' de Metrovalencia connecta la comarca del Camp del Túria amb la de la Ribera Alta a través de la comarca de l'Horta i la seua capital València.

Existeix informació actualitzada a l'espai web de MetroValencia sobre expedicions, horaris, sistema tarifari, etc. Així mateix Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana disposa en el seu portal de transparència d'informació actualitzada sobre dades de viatgers, entre altres temes principals de la seua activitat i gestió.

A més l'Ajuntament de l'Alcúdia prèvia sol·licitud a Metrovalencia en relació a l'elaboració del Pla de Mobilitat ha rebut dades de viatgers de l'any 2018.

Oferta

La línia 1 'Bétera – Vilanova de Castelló' de Metrovalencia travessa de nord a sud la part occidental del terme municipal de l'Alcúdia i fa dues parades en l'estació de l'Alcúdia i en el baixador de Montortal, aquesta darrera sempre que se sol·licite.



Figura 5.6. Plànol Xarxa Metrovalencia 2018. Font: www.metrovalencia.es

Parades i cobertura

L'estació de l'Alcúdia es troba en la part occidental del nucli urbà de l'Alcúdia, al carrer de L'Estació. L'accés a l'estació se situa en una plaça per a vianants, amb arbres, bancs i elements de joc infantil. Hi ha espai d'aparcament per a vehicles pròxim i espai d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda. Els passos de vianants pròxims no estan adaptats i els cotxes estacionats prop d'aquests obstaculitzen la visibilitat de la persona vianant. No hi ha estacionament per a bicicletes. Per accedir a l'andana hi ha una rampa i unes escales. Hi ha una marquesina per a protecció climàtica i diversos seients per a facilitar l'espera.

El baixador de Montortal es troba a l'altre costat de l'autovia A-7. Malgrat que la distància entre el nucli urbà de Montortal i el baixador es podria cobrir a peu i amb bicicleta, no existeix la infraestructura adequada ni per a vianants ni per a ciclistes. Les persones que caminen o les persones ciclistes han de compartir l'espai destinat als vehicles motoritzats.



Imatge 5.96. Pas sota l'autovia A-7 de connexió del nucli urbà de Montortal amb aquesta i amb el baixador de la línia 1 de Metrovalencia



Imatge 5.97. Baixador de la línia 1 de Metrovalencia

Aquest baixador presenta unes escales i una rampa per accedir a l'única andana on hi ha instal·lada una marquesina per a protecció climàtica i diversos seients per a l'espera. El baixador no disposa d'aparcament per a vehicles motoritzats, ni per a bicicletes, tampoc per a persones amb mobilitat reduïda.

Pel que fa a cobertura de les parades per accedir-hi a peu s'ha considerat una distància a recórrer fins a l'estació de 400 metres, que són uns 6 min caminant. Tenint en compte aquesta regla, la línia 1 dona cobertura a 3.147,94 persones, és a dir a un 25,98% de la població que hi resideix a l'Alcúdia.

La pedania de Montortal queda inclosa dins de la secció 2.5, secció i districte situat al nord de l'Alcúdia, allunyat de les parades de metro de la línia 1 de Metrovalencia. Per tant, s'ha de tenir en compte que malgrat en la Taula 4.8, s'observa que només un 0,59% de la secció 2.5 està coberta pel servei de metro, el 100% dels 136 habitants empadronats en la pedania viuen a una distància

inferior de 400 metres de la parada de metro de Montortal.

districte	secció	superfície km ²	superfície coberta	habitants	densitat habitants/km ²	habitants coberts	% població coberta
1	1	0,108	0,00816	1.226	11.351,85	92,5	0,76%
1	2	0,172	0,143	1.272	7.395,35	1.051,16	8,67%
1	3	0,087	-	-	-	-	-
2	1	0,095	0,09358	1.516	15.957,9	1.488,86	12,28%
2	2	0,111	-	-	-	-	-
2	3	0,113	-	-	-	-	-
2	4	0,114	0,0373	1.360	11.929,82	444,24	3,66%
2	5	0,179	0,01165	1.093	6.106,14	71,18	0,59%
2	6	0,155	-	-	-	-	-
total						3.147,94	25,98%

Taula 5.32: Cobertura de les parades de la línia 1 de Metrovalència. Font: Elaboració pròpia

El recorregut de la línia 1 de Metrovalència al seu pas per l'Alcúdia, la situació de les estacions i la cobertura del servei apareixen al plànols 11 SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC i 12 COBERTURA DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC.

Durada i freqüència

La duració del trajecte entre l'estació de l'Alcúdia i l'estació d'Angel Guimerà a València és d'un 56 minuts aproximadament. Malgrat que la distància entre l'Alcúdia i València és d'uns 35 km, aquest temps de trajecte és degut a que el servei efectua 20 parades entre aquestes dues estacions.

L'any 2009 FGV preveia posar en marxa la línia 7, un servei anomenat Metro Ribera, que incrementaria les freqüències de pas que passarien a ser de 15 minuts entre les estacions de Vilanova de Castelló i Palmaret.

La línia 1 de Metrovalència realitza en dia feiner des de l'Alcúdia 23 expedicions en sentit València i 22 en sentit Vilanova de Castelló, des de les 06:28 del matí fins les 22:36 de la nit eixida des de l'estació de l'Alcúdia en sentit València. Això suposa una freqüència d'uns 40 minuts per sentit. No augmenta la freqüència de pas en hores punta.

Aquesta línia en dies feiners no lectius i dissabtes realitza des de l'Alcúdia 26 expedicions en sentit València i 25 en sentit Vilanova de Castelló, així que augmenta el nombre d'expedicions i la freqüència es manté pel que fa als dies laborables. I en diumenge i dies festius realitza des de l'Alcúdia 16 expedicions en sentit València i 16 expedicions en sentit Vilanova de Castelló i una freqüència de 60 minuts.

Malgrat que el metro és la infraestructura de transport públic més potent de la

qual es disposa, el temps de viatge fins a la ciutat de València el fa dissuasiu, provocant una preferència generalitzada pel vehicle privat motoritzat.

Una altra opció, per tal d'anar des de l'Alcúdia a la ciutat de València, és la línia C-2 de rodalies de Renfe que travessa la comarca, mitjançant la connexió amb vehicle privat amb una estació pròxima (Algemessí o Alzira). Aquestes estacions disposen d'espai d'estacionament de vehicles. Aquesta és una opció interessant per a les gestions de vesprada a la ciutat de València, i permet fins i tot més flexibilitat que la utilització del metro, tenint una major freqüència i serveis de nit.

Tarifes

L'estació de l'Alcúdia es troba en zona tarifària C. Un bitllet senzill a València des d'aquesta estació costa 2,80 euros i el bitllet d'anada i tornada costa 5,30 euros, amb bonometro de tres zones un viatge costa 1,40 euros. Mentre que el baixador de Montortal es troba en zona tarifària D. Un bitllet senzill a València des d'aquest baixador costa 3,90 euros el bitllet d'anada i tornada costa 7,40 euros, amb bonometro de quatre zones un viatge costa 2,00 euros.

Per tant el cost de fer un viatge amb metro dins de la zona C, on es troba l'estació de Carlet i el baixador de Benimodo des de l'estació de l'Alcúdia costaria 1,50 euros amb bitllet senzill i 2,90 euros amb bitllet d'anada i tornada. Amb bonometro d'una zona costaria 0,72 euros.

Existeixen a més abonaments i títols integrants. A l'espai web de Metrovalencia es troba informació sobre els títols integrants de Metrovalencia, EMT i Metrobus.

metrovalencia **tarifes**

SENZILL

1 viatge per les zones de validesa. D'utilització immediata (fins a 2 hores després d'adquirir-la). Per a 1 o fins a 4 persones, si viatgen juntes.

ANADA I TORNADA

2 viatges per a 1 persona per les zones de validesa. Viatge d'anada immediat (2 h) després d'adquirir-lo; la tornada fins a les 23:59 h de l'endemà.

BONOMETRO

10 viatges per les zones de validesa, recarregable fins a 30 viatges. Per a 1 o fins a 15 persones, si viatgen juntes.

GENT MAJOR

Abonament personalitzat per a majors de 65 anys. Viatges il·limitats per tota la xarxa durant 30 dies des de la primera validació.

MOBILITAT

Abonament personalitzat per a persones amb una discapacitat del 64% o superior. Viatges il·limitats per tota la xarxa durant 30 dies (mensual) o 365 dies (anual) des de la primera validació.

Títols propis de metrovalencia

TARGETA TuIN

	1 zona	2 zones	3-4 zones	Aeroport
Preu per viatge	0,72 €	1,04 €	1,40 €	2,00 €
Límit mensual*	41,00 €	53,00 €	63,00 €	72,00 €

TARGETA TuIN

Targeta-moneder per a viatjar per tota la xarxa. Es valida d'entrada i eixida (amb tramvia només d'entrada). Per a 1 o fins a 60 persones, si viatgen juntes. Càrrega/recàrrega mínima 10 €.

* Límit consum mensual Targeta TuIN

La TuIN carregada en una targeta personalitzada de FGV té un límit de consum en el mes natural (segons les zones recorregudes) a partir del qual els següents viatges són gratuïts per al seu titular.

	1 zona A, B, C o D	2 zones AB, BC o CD	3 zones ABC o BCD	4 zones ABCD
SENZILL	1,50 €	2,10 €	2,80 €	3,90 €
ANADA I TORNADA	2,90 €	4,00 €	5,30 €	7,40 €
BONOMETRO	7,60 €	11,00 €	14,70 €	21,00 €
GENT MAJOR	—	—	—	9,70 €
MOBILITAT MENSUAL	—	—	—	9,70 €
MOBILITAT ANUAL	—	—	—	87,30 €

El preu del títol no inclou el del suport (Targeta Mòbils)

BO TRANSBORD

10 viatges per les zones de validesa, inclos un transbord entre operadores, recarregable fins a 30 viatges. Per a 1 o fins a 15 persones, si viatgen juntes.

T-1, T-2, IT-3

Viatges il·limitats per a 1 persona per la zona A durant 24, 48 o 72 hores des de la primera validació.

ABONAMENT TRANSPORT (AT)

Abonament personalitzat sense límit de viatges per les zones de validesa durant 30 dies des de la primera validació.

ABONAMENT TRANSPORT (AT) JOVE

Títol amb descompte del 15% sobre l'Abonament Transport, per a clients entre 14 i 30 anys amb el Carnet Jove.

Títols integrats metrovalencia + EMT + MetroBus

	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones
Bo Transbord (Metrovalencia+EMT+MetroBus)	9,00 € (només Zona A)	15,50 € (només AB)		
T1 (Metrovalencia+EMT)	4,00 € (només Zona A)			
T2 (Metrovalencia+EMT)	6,70 € (només Zona A)			
T3 (Metrovalencia+EMT)	9,70 € (només Zona A)			
AT (Metrovalencia+EMT+MetroBus)*	45,00 € (A, B, C)	58,30 € (AB, BC, CD)	68,70 € (ABC, BCD)	79,10 € (ABCD)
AT Jove (Metrovalencia+EMT+MetroBus)*	38,25 € (A, B, C)	49,55 € (AB, BC, CD)	58,40 € (ABC, BCD)	67,25 € (ABCD)

*El AT i AT Jove no són vàlids en la zona D de Metrovalencia, excepte Aeroport

Targeta Mòbils

Personalitzada (títols integrats)	5,00 €
Personalitzada (Metrovalencia)	4,00 €
Anònima (de plàstic)	2,00 €
Anònima (de cartó)	1,00 €

Informació vàlida des de l'1 d'abril de 2018 fins a canvi de tarifes.

És obligatori validar el títol de transport abans d'accedir al tren o tramvia. L'import de cada títol comprén IVA i AOV (assegurança obligatòria de viatgers).

El suplement per viatjar sense títol de transport és de 100 €



900 46 10 46
www.metrovalencia.es

f /metrovalencia.fgv
@metrovalencia

Figura 5.7. Sistema tarifari Metrovalencia. Font: www.metrovalencia.es

No existeix coordinació ni integració tarifària entre el servei de metro i d'autobús.

Bicicletes

En totes les línies de Metrovalencia es pot viatjar amb bicicleta els dies laborables només en els trams de superfície, excepte si van plegades. En dissabtes, diumenges i festius pots viatger amb bicicleta per tota la xarxa.

Demanda

Les dades de persones viatgeres registrades l'any 2018 per Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana en la línia 1 de Metrovalencia són les següents:

	L'Alcúdia	Montortal
Gener	6.559	51
Febrer	6.308	61
Març	7.053	68
Abril	6.224	49
Maig	7.022	50
Juny	6.070	51
Juliol	5.646	73
Agost	4.443	31
Setembre	6.282	44
Octubre	6.805	101
Novembre	6.920	82
Desembre	6.507	87
Total any 2018	75.839	748

Taula 5.33. Dades de viatgers de la línia 2 registrades l'any 2016. Font: www.fgv.es

De l'anàlisi d'aquestes dades es pot extreure que un 99% de les persones que van fer ús de la línia 1 de Metrovalencia en el municipi de L'Alcúdia ho fan en l'estació de L'Alcúdia, mentre que al baixador de Montortal només van fer ús un 1 %.

5.5.2 Autobús

L'autobús és el transport públic col·lectiu a motor per excel·lència. La capacitat d'aquest mitjà de transport fa que, tot i tractar-se d'un vehicle a motor, el consum d'energia i les emissions per passatger siguin molt més menudes que la d'un vehicle privat.

La Ruta 3 Alberic-Massalavés-l'Alcúdia-València pertany a l'eix que connecta els municipis de la Ribera Alta amb Alberic i València de la concessió de transport públic regular permanent de viatgers per carretera CVV-208 Bicorp-Sumacàrcer-València. L'empresa concessionària que presta els serveis és Tomás

Granero s.a.(TOGSA). La concessió està caducada des de 2013, igual que la pràctica totalitat de les concessions autonòmiques. Aquesta ruta sorgeix de la necessitat de reestructurar el nivell de servici actual mentre dure el procés de reestructuració del mapa de concessions de transport públic de la Comunitat Valenciana.

La Ruta 1 Catadau - Alzira pertany a l'eix que connecta els municipis de la Ribera Alta amb Alzira i el seu hospital de la concessió de transport públic regular permanent de viatgers per carretera CVV-212 Catadau - Alzira. L'empresa concessionària que presta els serveis és Autobuses Buñol s.l. Aquesta concessió també està caducada des de 2013.

Ruta 3 Alberic-Massalavés-l'Alcúdia-València (concessió CVV-208 Bicorp-Sumàrcarcer-València)

La Ruta 3 Alberic-Massalavés-l'Alcúdia-València discorre per l'interior del municipi de l'Alcúdia. Part del seu itinerari pel terme municipal de l'Alcúdia discorre per la autovia A-7. Des d'aquesta pren l'eixida 375 L'ALCÚDIA (sud) direcció València, i continua per les vies urbanes avingudes de Montortal, d'Antoni Almela i Comte Serrallo per a incorporar-se de nou a l'autovia al nord del nucli urbà.

Aquesta ruta efectua al municipi de l'Alcúdia 4 parades, 2 en sentit València i 2 en sentit Alberic.

ordre	situació	senyalització vertical	senyalització horitzontal	marquesina
1	Avinguda Antoni Almela 119			X
2	Avinguda Antoni Almela 9			x

Taula 5.34. Parades de la Ruta 3 en el municipi de l'Alcúdia en sentit València. Font: Elaboració pròpia

ordre	situació	senyalització vertical	senyalització vertical	marquesina
1	Avinguda Antoni Almela 12			x
2	Avinguda Antoni Almela 136			x

Taula 5.35. Parades de la Ruta 3 en el municipi de l'Alcúdia en sentit Alberic. Font: Elaboració pròpia

Les quatre parades d'autobús situades en l'avinguda Antoni Almela compten amb infraestructura per a l'espera. Aleshores les persones usuàries troben resguard de la climatologia gràcies a la instal·lació d'unes marquesines amb seient per a seure mentre arriba l'autobús.

La fàcil identificació de les parades dificulta la seua ocupació per vehicles que

puguen interrompre la prestació del servei.



Imatge 5.98. Parada d'autobús a l'avinguda Antoni Almela

L'empresa concessionària no ha facilitat informació sobre els vehicles amb els que es presta el servei. En relació amb l'accessibilitat, es desconeix si els vehicles estan adaptats.

Pel que fa a la cobertura de les parades per accedir-hi a peu s'ha considerat una distància a recórrer fins a la parada de 400 metres, que són uns 6 min caminant. Tenint en compte aquesta regla, la Ruta 3 dona cobertura a 9.299 persones, és a dir a un 76,73% % de la població empadronada a l'Alcúdia.

En la distribució censal, la pedania de Montortal queda inclosa dins de la secció 2,5, secció i districte situat al nord de l'Alcúdia. S'ha de tindre en compte que, el 0% dels 136 habitants empadronats en la pedania tenen cobertura de servei de la ruta 3.

districte	secció	superfície km ²	superfície coberta	habitants	densitat habitants/km ²	habitants coberts	% població coberta
1	1	0,108	0,108	1.226	11.352	1.226	10,12%
1	2	0,173	0,111	1.272	7.352,6	814	6,72%
1	3	0,088	0,059	1.142	12.977,27	764	6,30%
2	1	0,095	0,090	1.516	15.957,89	1.428	11,78%
2	2	0,111	0,083	1.695	15.270,27	1.265	10,44%
2	3	0,114	0,108	1.575	13.815,8	1.493	12,32%
2	4	0,114	0,114	1.360	11.929,82	1.360	11,22%
2	5	0,179	0,099	1.093	6.106,14	605	4,99%
2	6	0,155	0,043	1.240	8.000	344	2,84%
	total	1,137	0,815	12.119	10.658,75	9.299	76,73%

Taula 5.36. Cobertura de les parades de la Ruta 3. Font: Elaboració pròpia

L'itinerari de la Ruta 3, la situació de les parades i tipologia, i la cobertura del servei apareix als plànols 11 SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC i 12 COBERTURA DELS

SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC.

Des del passat 1 de juny de 2018 la Ruta 3 ha passat de realitzar en dia feiner 3 expedicions en sentit València i 2 expedicions en sentit Alberic, amb només 1 expedició en sentit València a les 7.10 h del matí i 1 expedició en sentit Alberic a les 14.30 h de la vesprada. A més s'ha suprimit el servei d'autobús durant els mesos de juliol i agost, quan fins ara es mantenien 2 expedicions en sentit València i 1 expedició en sentit Alberic, durant el mes de juliol.

L'Ajuntament de l'Alcúdia va presentar escrit a la Direcció general d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat, de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, manifestant el seu malestar per la reducció progressiva que a ha patit el servei en els darrers anys. L'escrit indica que en l'any 2004 aquest servei d'autobús comptava en dia feiner amb 5 expedicions en sentit València i 6 en sentit Alberic, mentre que en dissabte comptava amb 2 expedicions en sentit València i 2 expedicions en sentit Alberic i en diumenge 1 expedició en sentit València i 1 expedició en sentit Alberic.

Pel que fa a l'estudi de la demanda l'empresa TOGSA S.A. no ha facilitat a l'equip redactor dades de viatgers anuals.

Ruta 1 Catadau - Alzira (CVV-212 Catadau – Alzira)

La Ruta 1 Catadau - Alzira discorre per l'interior del municipi de l'Alcúdia. Part del seu itinerari pel terme municipal de l'Alcúdia discorre per la carretera autonòmica CV-50. Des d'aquesta pren l'eixida 375 L'ALCÚDIA (sud) direcció València, i continua per les vies urbanes avingudes de Montortal, d'Antoni Almela i Comte Serrallo per a incorporar-se de nou a l'autovia al nord del nucli urbà.

Aquesta ruta efectua 4 parades al municipi de l'Alcúdia, 2 en sentit Alzira i 2 en sentit Catadau.

ordre	situació	senyalització vertical	senyalització horitzontal	amb marquesina
1	Avinguda Antoni Almela 12			x
2	Carerr Primero de Mayo 2		x	x

Taula 5.37. Parades de la Ruta 1 en el municipi de l'Alcúdia en sentit Alzira. Font: Elaboració pròpia

ordre	situació	senyalització vertical	senyalització horitzontal	amb marquesina
1	Carrer Primero de Mayo 3		x	
2	Avinguda Antoni Almela 9			x

Taula 5.38. Parades de la Ruta 1 en el municipi de l'Alcúdia en sentit Catadau. Font: Elaboració pròpia

Les dues parades d'autobús situades en l'Avinguda Antoni Almela i la situada al carrer Primero de Mayo costat par compten amb infraestructura per a l'espera. La parada situada en el costat imparell del carrer Primer de Maig no compta amb aquesta infraestructura.



Imatge 5.99. Parada d'autobús al carrer Primer de maig

Les dues parades situades al carrer Primer de Maig compten amb senyalització horitzontal. Aquesta senyalització dificulta l'ocupació per vehicles que puguen interrompre la prestació del servei.

L'empresa concessionària no ha facilitat informació sobre els vehicles amb els que es presta el servei. En relació amb l'accessibilitat, es desconeix si els vehicles estan adaptats.

Pel que fa a la cobertura de les parades per accedir-hi a peu s'ha considerat una distància a recórrer fins a la parada de 400 metres, que són uns 6 min caminant. Tenint en compte aquesta regla, la Ruta 1 dona cobertura a 7.561 persones, és a dir a un 62,4% % de la població empadronada a l'Alcúdia.

En la distribució censal, la pedania de Montortal queda inclosa dins de la secció 2,5, secció i districte situat al nord de l'Alcúdia. S'ha de tindre en compte que, el 0% dels 136 habitants empadronats en la pedania tenen cobertura de servei de la ruta 1.

districte	secció	superfície km ²	superfície coberta	habitants	densitat habitants/km ²	habitants coberts	% població coberta
1	1	0,108	0,10786	1.226	11.351,85	1.223	10,09%
1	2	0,173	0,024533	1.272	7.352,6	181	1,5%
1	3	0,088	0,058743	1.142	12.977,27	764	6,30%
2	1	0,095	-	1.516	-	-	-
2	2	0,111	0,10172	1.695	15.270,27	1.551	12,8%
2	3	0,114	0,10783	1.575	13.815,79	1.493	12,3%
2	4	0,114	0,046358	1.360	11.929,82	552	4,55%
2	5	0,179	0,09907	1.093	6.106,14	605	4,99%
2	6	0,155	0,14943	1.240	8.000	1.192	9,84%
total		1,137	0,695544	12.119	10.658,75	7.561	62,4%

Taula 5.39. Cobertura de les parades de la Ruta 1. Font: Elaboració pròpia

L'itinerari de la Ruta 1, la situació de les parades i tipologia, i la cobertura del servei apareix al plànol als plànols 11 SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC i 12 COBERTURA DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC.

La Ruta 1 realitza en dia feiner 3 expedicions en sentit Alzira i 3 expedicions en sentit Catadau. En dissabtes, diumenges i festius no hi ha servei.

Alfarp	Llombai	Catadau	Carlet	Benimodo	L'Alcúdia	Guadassuar	Alzira (E. Autobuses)	Hospital De La Ribera
07:10	07:12	07:15	07:25	07:35	07:40*	07:55	08:00	08:10
					08:45			09:05
10:10	10:12	10:15	10:25	10:35	10:40*	10:55	11:00	11:10
					11:45			12:05
					12:50			13:10
15:10	15:12	15:15	15:25	15:35	15:40*	15:55	16:00	16:10
					16:50			17:10
					17:55			18:15

HORARIOS DE PASO APROXIMADOS.
* Solo paradas en MERCADONA Y CONSUM dentro de Alcúdia

Hospital De La Ribera	Alzira (E. Autobuses)	Guadassuar	L'Alcúdia	Benimodo	Carlet	Catadau	Llombai	Alfarp
08:10			8:30					
09:15	09:25	9:30	9:45*	9:50	09:55	10:05	10:08	10:10
11:10			11:30					
12:05			12:25					
13:10	13:20	13:25	13:40*	13:45	13:50	14:00	14:03	14:05
16:15			16:35					
17:20			17:40					
18:15	18:25	18:30	18:45*	18:50	18:55	19:00	19:03	19:05

HORARIOS DE PASO APROXIMADOS.
* Solo paradas en MERCADONA Y CONSUM dentro de Alcúdia

Figura 5.8. Horaris de la Ruta 1. Font: <http://www.bunyo.com>

Pel que fa a l'estudi de la demanda l'empresa Autobuses Buñol s.l. no ha facilitat a l'equip redactor dades de viatgers anuals.

Destino	BONO 20 VIAJES	BONO 40 VIAJES	BONO 30 VIAJES	BILLETE SIMPLE	BILLETE IDA Y VUELTA
UNIVERSIDAD				2,35 €	4,40 €
CHESTE	47,70 €	90,10 €		2,65 €	5,00 €
CHIVA	53,10 €	100,30 €		2,95 €	5,55 €
VENTAS BUÑOL				3,70 €	6,95 €
BUÑOL	72,90 €	126,35 €		4,05 €	7,60 €
ALBORACHE	78,30 €	135,70 €		4,35 €	8,20 €
MACASTRE	83,70 €	145,10 €		4,65 €	8,75 €
YATOVA	91,80 €	153,00 €		5,10 €	9,60 €
TURIS	64,80 €			3,60 €	
GODELLETA	55,80 €			3,10 €	
ALMUSAFES			56,00 €	2,25 €	
BENIFAYO			60,00 €	2,40 €	
ALGINET	50,40 €			2,80 €	
CARLET	63,00 €			3,50 €	
MONSERRAT	45,90 €			2,55 €	
MONTROI	53,10 €			2,95 €	
REAL	56,70 €			3,15 €	
LLOMBAI	70,20 €			3,90 €	
CATADAU	73,80 €			4,10 €	
ALFARP	76,50 €			4,25 €	
CARCAIXENT			105,00 €	4,15 €	7,05 €
ALCIRA			95,00 €	3,80 €	6,45 €
GUADASUAR			80,00 €	3,20 €	5,45 €
RIOLA			95,00 €	3,80 €	6,45 €
POLIÑA			88,00 €	3,50 €	5,95 €
BENICULL			85,00 €	3,40 €	5,80 €
ALBALAT			83,00 €	3,30 €	5,60 €
ALGEMESI			74,00 €	2,95 €	5,00 €

Figura 5.9. Tarifes de l'empresa Autobuses Buñol s.l. Font: <http://www.bunyo.com>

Ruta l'Alcúdia - Hospital d'Alzira

En l'any 2008 l'Ajuntament de l'Alcúdia va posar en marxa un servei d'un autobús gratuït per a connectar l'Alcúdia amb l'Hospital d'Alzira, i que ampliava l'oferta de connexió amb l'hospital de referència comarcal de la Conselleria. El nou servei complementari era fruit d'un conveni entre l'Ajuntament de l'Alcúdia i l'empresa que presta el servei.

Es tracta d'una ruta circular i fa 6 parades a l'interior del nucli urbà de l'Alcúdia.

ordre	situació	senyalització vertical/	senyalització horitzontal	amb marquesina
1	Carrer Primer de Maig 3		x	
2	Avinguda Antoni Almela 9			x
3	Avinguda Antoni Almela 136			x
4	Carrer Pintor Vergara 28	x		
5	Carrer del Metge Fleming 30			
6	Carrer de Magúncia (Centre de Salut)			

Taula 5.40. Parades de la ruta l'Alcúdia -Hospital d'Alzira en el municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Com ja s'ha vist amb anterioritat, només compten amb infraestructura per a l'espera les parades situades a l'Avinguda Antoni Almela. A la resta de parades les persones usuàries no troben resguard de la climatologia gràcies a la instal·lació d'unes marquesines amb seient per a seure mentre arriba l'autobús.

En una ruta com aquesta que acosta a les persones que habiten a l'Alcúdia al Centre de Salut, persones majors i amb dificultats per a moure's, la comoditat en l'espera resulta encara de major importància.

A més a més la falta d'elements per a la identificació de les parades afavoreix la seua ocupació per vehicles que puguen dificultar la prestació del servei.



Imatge 5.100. Parada d'autobús al carrer Pintor Vergara

L'empresa concessionària no ha facilitat informació sobre els vehicles amb els que es presta el servei. En relació amb l'accessibilitat, es desconeix si els vehicles estan adaptats.

Pel que fa a la cobertura de les parades per accedir-hi a peu s'ha considerat una distància a recórrer fins a la parada de 250 metres, que són uns 4 min caminant. Tenint en compte aquesta regla, la Ruta l'Alcúdia-Hospital de la Ribera dona

cobertura a 8.589 persones, és a dir a un 70,87% de la població empadronada a l'Alcúdia.

En la distribució censal, la pedania de Montortal queda inclosa dins de la secció 2.5, secció i districte situat al nord de l'Alcúdia. S'ha de tindre en compte que, el 0% dels 136 habitants empadronats en la pedania tenen cobertura de servei de la ruta l'Alcúdia-Hospital d'Alzira.

districte	secció	superfície km ²	superfície coberta	habitants	densitat habitants/km ²	habitants coberts	% població coberta
1	1	0,108	0,08481	1.226	11.351,85	962	7,94%
1	2	0,173	0,06791	1.272	7.352,60	500	4,12%
1	3	0,088	0,08782	1.142	12.977,27	1.142	9,42%
2	1	0,095	0,05991	1.516	15.957,89	953	7,87%
2	2	0,111	0,05714	1.695	15.270,27	871	7,19%
2	3	0,114	0,11338	1.575	13.815,79	1.570	12,96%
2	4	0,114	0,10051	1.360	11.929,82	1.197	9,88%
2	5	0,179	0,08377	1.093	6.106,14	512	4,22%
2	6	0,155	0,11058	1.240	8.000	882	7,28%
	total	1,137	0,76583	12.119	10.658,75	8.589	70,87%

Taula 5.41. Cobertura de les parades de la ruta l'Alcúdia – Hospital d'Alzira. Font: Elaboració pròpia

L'itinerari de la ruta l'Alcúdia - Hospital d'Alzira, la situació de les parades i tipologia, i la cobertura del servei apareix als plànols als plànols 11 SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC i 12 COBERTURA DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC.

La ruta realitza en dia feiner 5 expedicions d'anada i 5 expedicions de tornada. En dissabtes, diumenges i festius no hi ha servei.

Alcúdia	Hospital de Alzira
07:40*	08:10
08:45	09:05
10:40*	11:10
11:45	12:05
12:50	13:10
15:40*	16:10
16:50	17:10
17:55	18:15

HORARIOS DE PASO APROXIMADOS

Hospital de Alzira	Alcúdia
08:10	08:30
09:15	09:45*
11:10	11:30
12:05	12:25
13:10	13:40*
16:15	16:35
17:20	17:40
18:15	18:45*

HORARIOS DE PASO APROXIMADOS
* Solo paradas en MERCADONA Y CONSUM dentro de Alcúdia

Figura 5.10. Horaris de la ruta l'Alcúdia – Hospital d'Alzira. Font: <http://www.bunyal.com>

Pel que fa a l'estudi de la demanda l'empresa Autobuses Buñol s.l. no ha facilitat a l'equip redactor dades de viatgers anuals.

Les persones que agafen l'autobús de la Ruta 1 Catadau - Alzira a l'Alcúdia per a anar a l'Hospital d'Alzira viatgen de manera gratuïta gràcies al conveni signat entre l'Ajuntament de l'Alcúdia i l'empresa que presta el servei.

5.5.3 Taxi

El municipi de l'Alcúdia compta amb servei de taxi. Aquest es troba fora de l'àrea de prestació conjunta de València. L'administració a qui competeix el servei de taxi a l'Alcúdia és la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, perquè el municipi té menys de 20.000 habitants i no està integrat en un àrea de prestació conjunta.

L'Ajuntament de l'Alcúdia no ha facilitat informació sobre les llicències de taxi actives. També es desconeix quantes d'aquestes llicències corresponen a vehicles adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda.

S'han identificat al municipi 3 parades de taxi en el carrer Calvo Acacio front a la plaça de la Diputació, avinguda Antoni Almela 119 junt a la parada d'autobús, avinguda Antoni Almela 9 junt a la parada d'autobús.

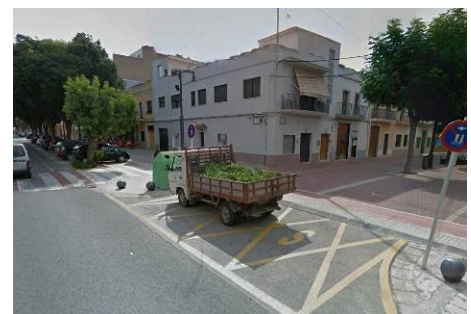


Imatge 5.101. Parada d'autobús al carrer Calvo Acació

5.5.4 Transport escolar

A més el municipi de l'Alcúdia compta amb servei de transport escolar gestionat per la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport als tres centres públics d'educació primària CEIPS Heretats, Les Comes i Batallar, que cobreixen els desplaçaments dels menors empadronats en el nucli urbà de Montortal i altres àrees residencials disseminades i que es distribueix entre aquests tres centres. Cada centre compta amb una zona reservada per a l'estacionament de l'autobús.

Queden fora de ser atesos els alumnes de secundària empadronats en el nucli urbà de Montortal i altres àrees residencials disseminades, que amb dotze anys han de cobrir la distància que els separa a peu o amb bicicleta o que depenen dels seus pares o altres familiars o persones properes que els porten en vehicle privat motoritzat. Segons conversa mantinguda amb el cap d'estudis del IES Els Èvols aquesta mancança provoca absentisme entre l'alumnat de Montortal.



Imatge 5.102. Parada d'autobús al carrer Calvo Acació

5.5.5 Transport especial

L'àrea de serveis socials de l'Alcúdia oferia fa anys un servei de transport gratuït per a acostar a la població major i amb problemes de mobilitat al Centre de Salut. El servei va deixar de funcionar per jubilació de la persona que conduïa el vehicle.

5.5.6 Percepció de la ciutadania de la mobilitat amb transport públic

Pel que fa a la mobilitat transport públic, s'obté una mala valoració per part de la ciutadania que ha emplenat el qüestionari. Sobre el servei d'autobús que va a València un 61% expressa baix grau de satisfacció, en el cas de l'autobús que connecta amb l'Hospital d'Alzira és un 58%, i del metro el 56%.

L'avantatge més valorat per a escollir desplaçar-se amb transport públic és que no s'ha d'aparcar, és la resposta majoritària, en un 56,8%, seguida d'altres motius com la consciència ambiental, la tranquil·litat, i l'economia 28%

Sobre la comunicació amb València, és generalitza el descontent per la llarga durada del trajecte amb metro, i el poc servei que ofereix l'autobús.

Es valora molt positivament la connexió amb bus amb l'Hospital d'Alzira, però es demanda connexió amb municipis veïns.

5.6 MOBILITAT EN VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

La mobilitat amb vehicle privat motoritzat està molt present al municipi de l'Alcúdia i això es veu reflectit, d'una banda per l'elevada quota de repartiment modal (54% de desplaçaments) com s'ha indicat al capítol 4 PAUTES DE MOBILITAT A L'ALCÚDIA, i d'altra pel disseny dels carrers que, fins fa pocs anys, reproduïen tots la secció amb calçada central dedicada per complet al vehicle. Els cotxes estan presents a la gran majoria de carrers en les seues dues vessants d'ocupació, per l'espai destinat a circulació i per l'espai destinat a estacionament lliure a la via pública.

5.6.1 Jerarquització de la xarxa viària

En aquest apartat es descriu la situació actual pel que fa a la jerarquització de la xarxa viària del municipi de l'Alcúdia.

Es realitza una diferenciació de la xarxa viària interna i externa del municipi tot fent la classificació de les vies segons les tipologies següents:

- Accessos i vies interurbanes
- Vies principals urbanes (xarxa primària)

- Vies secundàries urbanes (xarxa secundària col·lectora)
- Vies veïnals (xarxa secundària veïnal o local)

Accessos i vies interurbanes

Autovia A-7

És una via de titularitat estatal que canalitza els recorreguts de llarga distància a l'eix mediterrani des de la frontera amb França, fins a Múrcia, i de Màlaga fins a Algesires. Pertany a la Xarxa de carreteres de l'Estat.

Des del municipi hi ha tres punts de connexió amb l'autovia A-7, però només la connexió central (A-373) permet la incorporació a l'autovia en sentit nord i en sentit sud. La connexió nord (A-371) només permet incorporació cap al nord, i d'igual manera només permet l'accés al municipi des del nord. La connexió sud (A-375) només permet la connexió des de i cap el sud.

També hi ha connexió del nucli de Montortal amb l'A-7, cap al nord i cap al sud, i des de l'autovia hi ha eixida des dels dos sentits (A-376)

Des del nord s'accedeix al nucli urbà de l'Alcúdia per sobre del pont del riu Magre, i penetra en la trama urbana per l'Avinguda Comte Serrallo. Mentre que la connexió sud amb l'autovia és l'avinguda Montortal. I la connexió des de l'est es fa pel carrer República de Bolívia.

Carretera autonòmica CV-50

Pertany a la xarxa de carreteres de la Generalitat Valenciana que comunica Tavernes de la Valldigna amb Llíria per l'interior. Entre mig comunica amb Alzira, Alcúdia, Carlet, Catadau, Llombai, Real, Montroi, Torís, Godelleta, Xiva, Xest, Vilamarxant, Benaguassil i Benissanó.

Dins del nucli urbà, la CV-50 es dona lloc a dues travessies urbanes: l'Avinguda de Carlet i l'Avinguda Guadassuar.

Vies principals

Les vies principals, o xarxa primària, la componen les vies arterials, les rondes i altres vials que són les principals distribuïdores del trànsit al nucli urbà, totes elles són vies de doble sentit de circulació.

Vies arterials	Avinguda Carlet Avinguda Comte Serrallo Avinguda Guadassuar Avinguda Montortal
Rondes	Ronda Europa

	Ronda Solidaritat Ronda Nord Carrer Llibertat Carrer Argenters Carrer Gutierrez Mellado (tram nord) Carrer Mestre Serrano Carrer Josep Miquel Borràs Avinguda Pablo Iglesias Posse (vora séquia Reial del Xúquer)
Altres vies	Avinguda Salvador Allende Avinguda Cooperativa Verge de l'Oreto Carrer República Argentina

Taula 5.42. Vies principals o xarxa primària motoritzada al nucli urbà de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Les vies arterials són l'avinguda de Carlet, avinguda de Guadassuar, avinguda del Comte Serrallo i avinguda Montortal. Són la prolongació de la xarxa de connexió exterior que serveix d'enllaç amb el viari del nucli urbà. El seu disseny conserva les característiques del viari interurbà, cosa que planteja dificultats d'integració i compatibilitat amb els usos més urbans que en ella es poden produir i dificulta que hi haja major presència de modes no motoritzats. Aquestes vies suporten majors intensitats de trànsit que la resta de viari urbà.

Pel que fa a les rondes, la ronda Europa i la ronda de la Solidaritat són vies de circumval·lació que rodegen el nucli urbà de l'Alcúdia pel nord-est, envoltant la zona industrial zona 6-la Creu. Els vials que conformen la ronda sud són carrer Llibertat i carrer Argenters.

Al nord-oest, la ronda exterior queda configurada per Ronda nord, carrer Mestre Serrano i carrer Josep Miquel Borràs (aquest últim vial envolta la zona 8-nº 15 on s'ubica el CEIP Heretats, Cooperativa i Pabelló poliesportiu).

Aquest conjunt de rondes tracten d'evitar el trànsit de pas nord sud per dins del poble, i sobretot són les que suporten la distribució del trànsit de vehicles pesants. Les seues interseccions es resolen amb rotondes. El seu disseny i les intensitats de trànsit que suporten plantegen dificultats per a la comptabilització del seu ús amb els modes no motoritzats.

A continuació es descriuen els eixos o itineraris principals que conformen aquesta xarxa primària, que serien les vies arterials principals i l'avinguda que acull el trànsit intern o de travessia, l'avinguda Antonio Almela.

Avinguda de Carlet

L'avinguda de Carlet correspon al tram de carretera autonòmica CV-50 que travessa el nucli urbà principal, fins arribar a la rotonda de l'Olivera (on trenca la direcció i la modifica lleugerament, i canvia de nomenclatura a Avinguda

Guadassuar). És la via de connexió amb el municipi de Carlet. El tram que discorre junt el límit del polígon industrial nord, dona accés a algunes empreses d'aquest, i la tipologia de vial és de carretera de doble sentit de circulació, amb voral a cada costat. Al lateral est, discorre una carril bici separat de la calçada per una banda de vegetació arbustiva i arbrat. Aquest carril bici comunica Carlet amb l'Alcúdia, però s'interromp quan s'acaba el polígon industrial i l'avinguda creua el carrer Patraix, després del qual s'endinsa en zona residencial. Des del carrer Patraix fins la rotonda de l'Olivera, l'avinguda de Carlet és un vial amb dos carrils de circulació, un en cada sentit, estacionament en cordó en un costat (oest), voreres a ambdós costats amb alineació d'arbrat i edificació residencial de planta baixa més dues altures.



Imatge 5.103. Avinguda de Carlet

Avinguda Guadassuar

L'avinguda Guadassuar és la continuació de la cv-50 per dins del municipi, des de la rotonda de l'Olivera fins la següent rotonda on conflueix el carrer 1r de maig. Es tracta d'un vial de dos carrils de circulació, un en cada sentit. La secció des de la rotonda fins el carrer d'Algemesí consta de voreres a ambdós costats, amb amplàries irregulars, espai d'estacionament en semibateria a un costat, i a l'altre un vial de servei que en algun punt és estacionament en bateria. Aquest tram està edificat a ambdós costats, combina residencial amb supermercats, tallers, gimnàs, establiments de venda de vehicles, etc, i configura una façana poc heterogènia i desordenada. El següent tram només té vorera amb arbrat i façana urbanitzada al costat oest, mentre que a l'est no està urbanitzat.

Aquesta avinguda té dos encreuaments amb semàfor, per a cotxes i per a vianants, a les interseccions amb els carrers Cal·lígraf Palafox i Músic Joan Campos.



Imatge 5.104. Avinguda de Guadassuar



Imatge 5.105. Avinguda de Guadassuar

Avinguda Comte Serrallo

Es tracta d'un vial de caràcter principalment industrial, tot i que hi ha edificació residencial en la part més pròxima al centre del nucli urbà. Consta de dos carrils de circulació, un per cada sentit, arbrat en alineació a ambdós costats en calçada, entre espais d'estacionament en bateria, voreres amples als dos costats i vorera-bici a la vorera lateral nord-oest.



Imatge 5.106. Avinguda Comte Serrallo

Avinguda Antonio Almela

És l'avinguda que recull el major trànsit intern i que fa la funció de ronda límit de la zona 2 - eixample. Naix en la rotonda de l'Olivera i discorre cap al sud-est fins a l'alçada del carrer Primer de Maig on dibuixa una corba cap a l'oest i arriba fins una rotonda, en la confluència amb l'avinguda Ausiàs March. Manté una secció homogènia en tota la seua longitud, amb dos carrils de circulació, una en cada sentit, estacionaments en bateria a ambdós costats, arbrat situat en calçada entre els espais d'estacionament, i voreres amples amb vorera-bici unidireccional en cada costat. Alguns dels passos de vianants que la travessen són passos elevats i per tant elements reductors de la velocitat. El caràcter és residencial amb tipologies distintes d'unifamiliars i de plurifamiliars amb comercial en planta baixa.



Imatge 5.107. Avinguda Antonio Almela

L'avinguda d'Antonio Almela, així com la rotonda de l'Olivera, es configuren com eixos principals distribuïdors per a accedir al municipi. Aquesta avinguda enllaça en la rotonda de l'Olivera amb l'avinguda Comte Serrallo i des d'aquesta amb l'autovia direcció València. Així mateix, connecta també amb el municipi de Carlet, a través de l'avinguda del mateix nom. A través de la rotonda de l'Olivera s'accedeix a l'avinguda de Guadassuar i al municipi del mateix nom. Connecta amb el polígon industrial La Creu. A aquesta rotonda també s'accedeix al carrer de Calvo Acacio, via de penetració al nucli antic. Al sud, l'avinguda connecta amb la Ronda Sud i amb l'avinguda de Montortal, direcció Alberic i amb l'autovia direcció Albacete. Aquest eix també permet l'accés cap a la Cooperativa, al Poliesportiu i als principals camins d'horta situats a l'oest del municipi (camí de la Muntanya). També comunica amb el polígon industrial Camí Reial. Concentra gran nombre de comerços i equipaments i trànsit de vehicles pesats (menys de 6 tones). Pel sud connecta amb el centre del municipi a través de l'avinguda d'Ausiàs March i Verge de l'Oreto.

Vies secundàries

Les vies secundàries, o xarxa secundària col·lectora, són el viari que penja de la xarxa principal, connecta branques d'aquesta entre sí i són la via més important d'accés a les distintes zones del municipi:

- Carrer Ismael Tomás Alacreu
- Avinguda Patraix
- Carrer Doctor Fleming
- Carrer Pintor Sorolla
- Carrer Major
- Carrer Sant Francesc
- Carrer Verge de l'Oreto
- Carrer Calvo Acacio
- Carrer Juan Bautista Osca, carrer de Magíncia
- Carrer del Xúquer

- Carrer Pintor Vergara
- Carrer Santa Bàrbara
- Avinguda Ausiàs March
- Carrer Primer de Maig
- Carrer Hernán Cortés
- Ronda Sud (Iglesias Posse)
- Camí Vell d'Alzira

Aquestes presenten característiques distintes entre elles, en funció de la zona del nucli on s'ubiquen. Cal destacar però, que hi ha diferències pel que fa al trànsit, ja que algunes són de dos sentits de circulació i altres d'un sol sentit.

A l'eix format pels carrers **Pintor Vergara-Santa Bàrbara** es genera un flux de desplaçaments importants que travessa el nucli antic d'est a oest des de l'avinguda d'Antonio Almela cap a la Cooperativa i cap al camí de la Muntanya. L'**avinguda Ausiàs March**, via de penetració al nucli antic des del sud. Connecta amb l'avinguda d'Antonio Almela. Degut a la pacificació de l'entorn de l'Ajuntament, no funciona com a via de penetració fins al carrer Pintor Vergara per als desplaçaments en vehicle motoritzat.

El carrer de **Calvo Acacio**, via de penetració al nucli antic, des de l'est. Enllaça amb l'avinguda d'Antonio Almela per la rotonda de l'Olivera.

L'eix format pels carrers **Pintor Sorolla-carrer Major-Sant Francesc-Verge de l'Oreto**. Aquest eix travessa el nucli antic de nord a sud, des de l'avinguda d'Antonio Almela cap al cementiri i genera un trànsit de travessia pel nucli antic, en direcció sud, del cementiri cap a l'avinguda i amb l'eix Pintor Vergara-Santa Bàrbara. El carrer Verge de l'Oreto també funciona en direcció nord, des de l'avinguda cap a Pintor Vergara. El carrer Pintor Sorolla funciona tant d'eixida dels vehicles que accedeixen al municipi pel carrer Calvo Acacio, com d'entrada al nucli antic.



Imatge 5.108. Carrer Santa Bàrbara



Imatge 5.109. Avinguda Ausiàs March

Vies terciàries

Les vies terciàries, o xarxa secundària veïnal o local, són la resta de carrers que conformen la xarxa i que tenen la funció de garantir l'accés del veïnat a les vies secundàries i principals, així com a les vies de connexió del nucli urbà principal amb l'exterior.

Entre el viari assenyalat, existeixen carrers pavimentats amb plataforma única i de prioritat de vianant però no tenen, en general, restricció al trànsit, tret d'algunes excepcions en carrers estrets on s'evita el pas de vehicles amb la col·locació de mobiliari urbà.

Trànsit de travessia pel centre urbà

El vial que més trànsit acull i que travessa el nucli urbà és l'Avinguda Antonio Almela, que envolta el centre històric i l'eixample d'aquest. Però existeixen eixos que també són utilitzats per travessar la zona 1-casc antic i la zona 2-eixample, utilitzats per usuaris del vehicle privat que no utilitzen les rondes, que segueixen triant el camí més curt i tradicional. Açò ocorre perquè l'eixample ha donat continuïtat als traçats de la trama de carrers del nucli antic. Aquests són:

- carrers Pintor Vergara-Santa Bàrbara
- carrers Pintor Sorolla-Major- Sant Francesc -Verge del l'Oreto
- carrers Colom i Sant Antoni
- carrers Mare de Déu dels Dolors-Jaume Roig-Joan XXIII
- carrers Germanies-Sant Vicent-Juan de Torrella

Tota aquesta informació es pot consultar al plànol 13 INFRAESTRUCTURA PER ALS VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS.

5.6.2 Sentits de circulació

Pel que fa als sentits de circulació, a l'Alcúdia hi ha ja molts carrers que només són d'un sentit de circulació, però en queden alguns de la xarxa secundària i terciària que mantenen els dos sentits.

La introducció de sentits únics és una eina freqüent per a intervenir i reordenar la xarxa viària dins del marc d'una mobilitat més sostenible, sempre i quan comporten estretament de carrils de circulació i ampliació de voreres. De vegades també s'obté més espai per a estacionament. Tanmateix, no es deu aplicar aquesta mesura amb l'objectiu de fer més fluid el trànsit de vehicles, perquè tindria conseqüències negatives en la mobilitat a peu i amb bici.

Els sentits de circulació també poden consultar-se al plànol 13 INFRAESTRUCTURA PER ALS VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS on a més de la

classificació establerta, es detallen els sentits de circulació de tots els carrers del nucli urbà principal.

5.6.3 Gestió del viari

La gestió del viari es realitza amb la senyalització i disseny d'aquest, des de limitacions de velocitat, tipologia de carrers i règim de prioritats, sentits de circulació, restricció al trànsit motoritzat, etc. La manera de gestionar-lo té gran incidència en el comportament dels diferents usuaris de la via pública, i afecta a la convivència entre els diferents modes de desplaçament. També té conseqüències en la seguretat vial dels carrers.

Senyalització de limitació de velocitat

L'Alcúdia té una limitació de velocitat per a tot el nucli urbà regulada a l'Ordenança municipal de trànsit de 30km/h, i disposa de la senyalització pertinent que ho indica.

També se senyalitzen els carrers de prioritat de vianants amb la senyal s-28 reglamentària o senyal de carrer residencial. Aquesta senyalització comporta l'aplicació de normes especials:

- velocitat limitada a 20km/h
- la prioritat la té el vianant i el vehicle ha de concedir-la
- l'estacionament de vehicles queda delimitat en llocs designats per senyals o marques vials
- els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació però no han de disturbar els conductors
- el joc i l'esport està autoritzat en aquest carrer

S'ha detectat en aquests carrers de prioritat de vianants en el nucli antic la col·locació d'una senyal que limita la velocitat a 10km/h (fa més restrictiva encara la velocitat que indicaria la senyal de carrer residencial s-28).



Figura 5.11. senyal S-28 del codi de circulació



Imatge 5.110. senyal de limitació de velocitat de 10 km/h

Els carrers de prioritat per a vianants es poden consultar al plànol 7 ESPAI PÚBLIC.

Regulació semafòrica

La regulació semafòrica d'interseccions només es dona en l'avinguda Guadassuar. A la intersecció amb els carrers Cal·lígraf Palox, del Metge Ferran i Bollène es troba el pas de vianants per a poder accedir al Centre de Salut. L'altra resol la intersecció de l'avinguda amb els carrers del Músic Joan Campos i d'Algemesí.

La localització de de les cruïlles semaforitzades pot consultar-se al plànol 13 INFRESTRUCTURA PER ALS VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS.

5.6.4 Senyalització d'orientació

Pel que fa a la senyalització orientativa al nucli urbà, és escassa i se situa només als accessos al nucli i vials més importants, com a la rotonda de l'olivera, carrer Calvo Acacio, carrer Ausiàs March, avinguda Antonio Almela i avinguda de Carlet.

La falta de senyalització urbana d'orientació que indique els equipaments i serveis públics pot provocar la desorientació de conductors vinents d'altres poblacions que els busquen, no troben un itinerari que els porte directament i generen un increment de la circulació de vehicles.



Imatge 5.111. Senyalització d'orientació de serveis i equipaments a l'avinguda Antonio Almela



Imatge 5.112. Senyalització d'orientació de serveis i equipaments a l'avinguda de Carlet

5.6.5 Trànsit de vehicles pesants

La situació dels polígons industrials, que envolten el nucli urbà pel nord, sud i oest, genera un cert trànsit de vehicles pesants pel municipi.

Pel que fa als accessos a l'autovia del Mediterrani, l'únic accés que permet totes les circulacions possibles, tant al sud com al nord, és el central que dona servei també a la relació Carlet-Alzira, mentre que l'accés nord només permet la circulació des de, i cap a, València; l'accés sud per la seua part, permet l'entrada des d'Alberic i l'eixida cap el sud, però no cap al nord.

Els vehicles pesants de transport de mercaderies tenen limitada la circulació pel nucli urbà si superen les 3,5 tones. Els camions que entren i eixen dels polígons industrials comuniquen amb l'autovia a través de les vies arterials o per les rondes, però en diversos punts d'accés al nucli urbà troben la senyalització que limita l'accés i circulació de camions de gran tonatge.



Imatge 5.113. Senyal de limitació de circulació de vehicles de més de 3,5 tones



Imatge 5.114. Senyal de limitació de circulació de camions, limita als de menys de 6t

Els vehicles pesants relacionats amb el transport de mercaderies de la Cooperativa discorren per l'Avinguda Cooperativa Verge de l'Oreto, giren per la ronda sud (o Iglesias Posse) i passen per sota de la infraestructura de les vies de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, continuen per Pablo Iglesias Posse i giren pel pas sobre la séquia per l'Avinguda Montortal, des d'aquesta accedeixen a l'autovia A-7 en sentit sud. Els camions que han d'enllaçar amb l'A-7 en sentit nord, han de fer el recorregut per les rondes (carrers Argenters i Llibertat) fins arribar a les rotondes que donen accés a l'autovia.



Imatge 5.115. Accés a la Cooperativa des del pas soterrani al carrer Pablo Iglesias Posse

Els vehicles amb una càrrega superior a les 6 tones que isquen del polígon industrial Camí Reial, situat al sud, comparteixen el mateix recorregut que els dels vehicles del polígon industrial nº 15. Si volen anar cap al sud per l'autovia del Mediterrani, han de d'envoltar el polígon pel carrer d'Argenters, després creuar la séquia, fins al carrer de la Llibertat fins a la rotonda. A partir d'ací, enllacen amb una rotonda a partir de la qual, poden agafar l'autovia i anar tant cap al sud com cap al nord.

Els vehicles amb una càrrega superior a les 6 tones que isquen del polígon industrial La Creu i vullguen anar cap al nord per l'autovia del Mediterrani, només han de creuar el pont per damunt del riu Magre i agafar l'autovia. No obstant això, si volen anar cap al sud, han d'agafar la Ronda Est, després el carrer República d'Argentina fins a la rotonda. A partir d'aquest punt, es pot agafar l'autovia tant cap al nord com cap al sud.

Pel que fa a les limitacions de circulació de vehicles pesats al municipi, trobem les següents regulacions:

- Avinguda d'Antonio Almela. Els vehicles pesats no poden estacionar en cap lloc de l'avinguda. No està permès la circulació de vehicles pesats amb una càrrega superior a 6 tones.
- Avinguda Guadassuar. No presenta cap classe de restricció a la circulació ni estacionament de vehicles pesats.
- Avinguda de Carlet. No presenta cap classe de restricció a la circulació ni estacionament de vehicles pesats.
- Avinguda de Comte Serrallo. No presenta cap classe de restricció a la circulació ni estacionament de vehicles pesats.
- Carrer de Primer de Maig. No està permès la circulació de vehicles pesats amb una càrrega superior a 6 tones.
- Ronda Sud. No està permès la circulació de vehicles pesats amb una càrrega superior a 3,5 tones.

En conclusió, per l'existència de diferents rondes que envolten el nucli urbà i que permeten la connexió amb l'autovia, resulta necessari l'eliminació del trànsit de travessia que circula per l'interior del nucli urbà, especialment de l'avinguda d'Antonio Almela, l'avinguda Guadassuar i l'avinguda de Carlet.

5.6.6 Demanda de circulació en vehicle privat motoritzat

L'anàlisi de la demanda actual en vehicle privat motoritzat s'ha realitzat en base a la quantificació de les intensitats de circulació en diferents vies principals de la xarxa viària dels nuclis urbans de l'Alcúdia, mitjançant:

- Aforaments automàtics recollits per la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat i el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.

- Aforaments manuals direccionals d'una hora de durada realitzats per l'equip redactor.

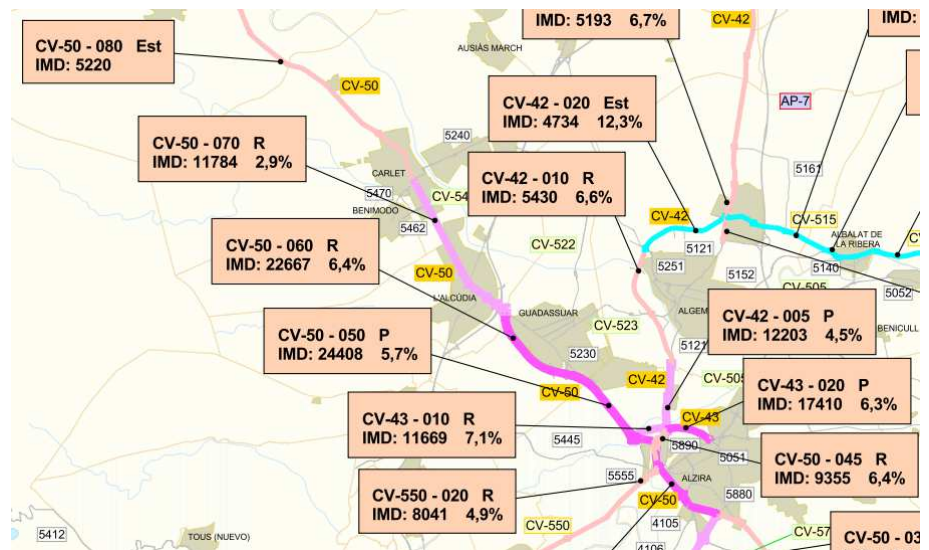
Intensitats de circulació

Com s'ha comentat, l'anàlisi del flux de vehicles motoritzats s'ha elaborat en base a aforaments, ja siguen existents com realitzats ex professo.

Aforaments automàtics

La Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient publica cada any la intensitat mitjana diària (d'ara endavant, IMD), i els percentatges de pesants de la xarxa bàsica i local de carreteres de la Comunitat Valenciana.

El tram de la carretera autonòmica CV-50 que travessa el terme municipal és el CV50-070R, el IMD d'aquest tram és de 11.784 amb 2,9% de vehicles pesants.



Imatge 5.116. Extracte del mapa de trànsit de l'any 2021 de la zona nord de carreteres de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

D'acord al mapa de trànsit de la Direcció General de Carreteres corresponent a l'any 2020, al terme municipal de l'Alcúdia discorren es comptabilitzen els següents IMD:

Pk inici	Pk fi	Longitud	IMD total	IMD lleugers	IMD pesants
366+300	373+590	7,01 m	77.500	62.500	15.000
373+590	377+100	3,94 m	46.952	34.789	12.163

Taula 5.43. IMD als trams de l'autopista A-7 al terme municipal de l'Alcúdia.

Aforaments manuals

L'equip redactor ha realitzat aforaments manuals direccionals d'una hora de durada a les principals vials d'accés al nucli urbà i per tant els que registren unes IMD més elevades.

En la següent imatge es presenten ubicats les localitzacions dels aforaments manuals en el nucli urbà.



Imatge 5.117. Punts de realització d'aforaments.

Els aforaments es van realitzar en horari de matí, dintre el període de 7:30h a 9:30h. Els resultats d'aquests aforaments s'han expandit a mobilitat total diària (vehicles/dia) emprant com a patró per aquesta expansió horària els aforaments de la Generalitat Valenciana de 24h. En aquests aforaments s'han comptabilitzat tant el volum de vehicles com la direcció executada pel vehicle. A més, aquests comptatges permeten distingir la tipologia de vehicles (turisme, camions, motocicletes i bicicletes).

Vies arterials		
Avinguda Carlet		>10.000 veh/dia
Avinguda Comte Serrallo		>6.000 veh/dia

	Avinguda Guadassuar	>10.000 veh/dia
Rondes	Ronda Europa	6000-4000 veh/dia
	Ronda Solidaritat	>6.000 veh/dia
Altres vies	Carrer República Argentina	6000-4000 veh/dia
	Avinguda Antonio Almela	>6.000 veh/dia
	Carrer Hernán Cortés	<4000 veh/dia
	Carrer 1er de maig	<4000 veh/dia

Tabla 5.115. Resultats aforaments.

Dins del nucli urbà, la CV-50 dona lloc a dues travessies urbanes: l'Avinguda de Carlet i l'Avinguda Guadassuar. Ambdues avingudes tenen una IMD de més de 10.000 veh/dia.

L'eix d'accés nord des de la AP-7, l'avinguda Comte Serrallo, compta amb més de 6.000 veh/dia. També tenen està intensitat de circulació la Ronda Solidaritat, al nord del nucli urbà i l'avinguda Antonio Almela, que travessa el nucli urbà de nord a oest.

Altres rondes com la Ronda Europa i el carrer República Argentina tenen una intensitat de circulació d'entre 4000 i 6.000 veh/dia.

5.6.7 Percepció de la ciutadania de la mobilitat amb vehicle privat motoritzat

En general, també els usuaris i usuàries del vehicle privat mostren certa insatisfacció pel que fa a la mobilitat motoritzada, però si en el cas del cotxe és un 46%, en la motocicleta o ciclomotor el grau d'insatisfacció s'eleva al 61%.

El vehicle privat motoritzat és escollit per rapidesa en més del 50% dels casos, seguit d'haver de compaginar amb altres gestions o per falta d'infraestructura adequada de transport públic o bicicleta. Finalment també s'escull per comoditat i llibertat de moviment.

S'admet que l'hàbit d'agafar el cotxe per a desplaçaments dins del poble, i distàncies que són curtes, està molt estès. Destaquen la Casa de Cultura com un espai cèntric on part de la població arriba amb cotxe.

5.7 APARCAMENT

5.7.1 Oferta d'aparcament

Estacionament en la via pública lliure

Per a determinar l'oferta d'aparcament al nucli urbà del municipi de l'Alcúdia s'han tingut en compte les places comptabilitzades en cadascuna de les seccions censals per a poder realitzar una anàlisi comparatiu amb la demanda d'aparcaments.

S'han quantificat les places d'aparcament a la via pública que s'han classificat en estacionament en cordó, tant permanents com alterns cada 6 mesos, en semibateria i en bateria. També s'han analitzat les places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i les places d'aparcament destinades a vehicles oficials (VO). Per altra banda, s'ha quantificat l'estacionament privat fora de la via pública, és a dir, en edificació.

Per a l'estacionament a la via pública es considera una plaça d'aparcament en cordó per cada 5 m lineals, una plaça d'aparcament en semibateria per cada 4 m lineals i una plaça d'aparcament en bateria per cada 2,5 m lineals.

Per al càlcul del nombre de places d'estacionament per tipologia i per secció censal, s'han quantificat els metres d'estacionament de vehicles al municipi. Aquests metres no tenien en compte els metres lineals de guals existents a la via pública. A continuació, amb dades facilitades per l'Ajuntament, s'han quantificat els metres lineals de guals per secció censal. Per a poder reduir el guals al metres de les diferents tipologies d'estacionament de vehicles per secció censal, s'han obtingut els diferents percentatges d'ocupació de la via pública per part dels diferents tipus d'estacionament. A continuació, aquests percentatges obtinguts s'han aplicat als metres totals de guals per secció censal per a obtenir els metres lineals a reduir segon la tipologia de l'estacionament. D'aquesta manera, s'han quantificat les places d'estacionament per tipologia i per secció censal, tenint en compte els metres lineals ocupats pels guals en la via pública.

Districtes	Seccions	Metres lineals d'aparcament en cordó	Metres lineals d'aparcament en cordó semestral	Metres lineals d'aparcament en semibateria	Metres lineals d'aparcament en bateria
1	1	1.101,87	245,53	-	27,97
1	2	2.636,62	1.458,13	32,20	729,79
1	3	2.934,54	354,34	87,17	-
2	1	2.103,15	660,77	32,80	245,5
2	2	2.799,90	432,50	-	314
2	3	3.641,05	160,50	91,09	484,54
2	4	3.287,66	191,56	381,92	397,92
2	5	5.115,12	-	8,23	452,08
2	6	1.560,63	381,14	-	982,63
	total	25.180,54	3.884,47	633,41	3.634,43

Taula 5.44. Càlcul dels metres lineals d'aparcament per tipologia i per secció censal a la via pública.
Font: Elaboració pròpia

Districtes	Seccions	% d'aparcament en cordó	% d'aparcament en cordó semestral	% d'aparcament en semibateria	% d'aparcament en bateria
1	1	80,11	17,85	-	2
1	2	54,29	30	0,66	15
1	3	86,9	10,5	2,58	-
2	1	69,13	21,72	1,08	8
2	2	78,95	12,2	-	8,85
2	3	83,18	3,67	1,23	11
2	4	77,2	4,5	8,97	9,34
2	5	91,7	-	0,15	8,11
2	6	53,4	13	-	33,6
	total	75,5	11,65	1,9	10,9

Taula 5.45. Tipus d'aparcament per tipologia i per secció censal a la via pública. Font: Elaboració pròpia

Districtes	Seccions	Places d'aparcament en cordó	Places d'aparcament en cordó semestral	Places d'aparcament en semibateria	Places d'aparcament en bateria	Places d'aparcament PMR	Places d'aparcament VO	Places d'aparcament total
1	1	192	43	-	11	6	-	252
1	2	475	263	7	263	10	-	1018
1	3	491	60	17	-	2	-	570
2	1	384	121	8	90	2	8	613
2	2	504	78	-	113	5	-	700
2	3	662	29	22	176	10	-	899
2	4	612	36	87	148	4	-	887
2	5	987	-	2	175	6	-	1170
2	6	286	70	-	361	4	-	721
	total	4.593	700	143	1.337	49	8	6.830

Taula 5.46. Places d'aparcament per tipologia i per secció censal a la via pública. Font: Elaboració pròpia

Aquesta quantificació de places d'estacionament per tipologia i per secció censal no inclou les places d'aparcament existents als tres polígons industrials existents al municipi, ja que se situen en el perímetre de les àrees urbanes on habita la població, en els extrems del municipi.

Per tant, s'han comptabilitzat en tot el nucli urbà principal un total de 6.830 llocs d'estacionament en la via pública, incloses les places d'aparcament per a PMR i VO. El cent per cent d'aquestes places són gratuïtes, ja que la zona blava al municipi de l'Alcúdia és inexistent.

L'oferta més baixa d'estacionament es troba, com cal esperar, en la secció 1-1 i en la part est de la secció 1-2, corresponent a la trama urbana més antiga del municipi.

També s'observa una oferta baixa d'estacionament en via pública al voltant de la Escola Infantil Municipal en la zona sud-est del municipi, una àrea urbana més nova amb una estructura urbana que prioritza al vianant del cotxe. Aquesta oferta baixa d'estacionament de vehicles també es produeix en la secció censal 2-5 a l'oest de l'avinguda Comte Serrallo en una zona també de recent urbanització amb unes característiques semblants a la descrita anteriorment.

La resta d'oferta d'estacionament a la via pública es reparteix d'una forma prou homogènia entre les diferents seccions censals, amb la possibilitat d'estacionar en cordó als dos costats del carrer en pràcticament tots els carrers sense cap tipus de restricció.

L'elevada concentració d'espai d'estacionament lliure en la secció 1-2, pròxima al nucli antic, a l'oest d'aquest, es basa principalment en l'existència de borses d'aparcament en bateria pròxim a la Cooperativa i al C.E.I.P. Heretats a l'altre costat de les vies del tren.

L'elevada concentració d'espai d'estacionament lliure en la secció 2-5 es basa en que aquesta inclou la urbanització Ismael Tomás amb aparcament lliure en cordó als dos costats, en tots els seus carrers i també perquè s'han comptabilitzat les places d'estacionament en bateria d'un tram de l'avinguda Comte Serrallo.

El 75,5% de l'estacionament es produeix en cordó i aquest normalment ocupa els dos costats del carrer. L'aparcament en bateria es concentra principalment en l'avinguda d'Antonio Almela.

L'estacionament en cordó semestral es concentra en el carrer doctor Fleming i en la part oest del municipi, entre el nucli antic i les vies de ferrocarril.

Per a conèixer com l'entrada i eixida als aparcaments privats afecta a l'ocupació de la via pública s'han obtingut el nombre i els metres lineals de **guals** per secció censal del registre municipal. Aquestes dades s'han utilitzat per poder quantificar el nombre de places d'estacionament a la via pública. D'aquesta manera, s'obté la següent distribució:

Districtes	Seccions	Metres	Nombre de
------------	----------	--------	-----------

		lineals de guals	guals
1	1	176,73	62
1	2	478,52	161
1	3	551,69	196
2	1	265,33	90
2	2	356,14	117
2	3	401,9	136
2	4	295,54	106
2	5	195,88	60
2	6	242,02	83
total		2.963,75	1.011

Taula 5.47. Nombre i metres lineals de guals per secció censal al municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

S'observa que a la secció censal 1-1, corresponent al nucli antic, és on hi ha menys presència de guals ja que la tipologia edificatòria és de planta baixa més una planta o dues, sense la possibilitat d'estacionar un vehicle a l'interior de l'habitatge i amb uns carrers molt estrets.

L'oferta més elevada d'estacionament de vehicles als **polígons industrials** es situa al polígon La Creu, situat al nord del municipi, amb 2.305 places d'estacionament. Aquest fet es produeix perquè aquesta àrea inclou l'aparcament en bateria situat a l'avinguda Comte Serrallo. L'aparcament es produeix, sobretot en cordó als dos costats del carrer. L'aparcament de PMR es situa a la porta del Club de Tennis.

L'oferta al polígon industrial Camí Reial, al sud de la Séquia Reial del Xúquer és de 1.717 places. Predomina, sobretot, l'aparcament en cordó als dos costats del carrer i inclou l'aparcament en bateria a l'avinguda de Montortal i al carrer Argenters.

L'oferta al polígon industrial nº15, a l'oest del municipi, a l'altre costat de les vies del tren és de 417 places d'estacionament. Aquestes es concentren sobretot, al perímetre de la zona i als carrers de nova construcció. L'estacionament en bateria es concentra en l'avinguda Cooperativa Agrícola Verge de l'Oreto. Les places d'estacionament PMR es situen als accessos del Poliesportiu Municipal i al CEIP Heretats.

En total, hi ha 4.439 places d'estacionament en la via pública en els polígons industrials del municipi de l'Alcúdia.

Polígon industrial	Places d'aparcament en cordó	Places d'aparcament en semibateria	Places d'aparcament en bateria	Places d'aparcament PMR	Places d'aparcament totals
La Creu	1.812	26	466	1	2.305

Camí Reial	1.184	78	455	-	1.717
Nº 15	415	-	-	2	417
total	3.411	104	921	3	4.439

Taula 5.48. Places d'estacionament als polígons industrials per tipologia. Font: Elaboració pròpia

Estacionament en la via pública regulat

Pel que fa a la dotació d'aparcament d'estacionament VO, la totalitat d'aquestes places es concentren al voltant de l'Ajuntament, amb 5 places per a la Policia Local i 3 per a ús de l'Ajuntament.

L'oferta d'estacionament per a **persones amb mobilitat reduïda** (PMR) es distribueix d'una forma prou homogènia per tot el municipi i aquestes places d'estacionament estan ubicades en llocs de màxima afluència, com equipaments i comerços.

L'oferta existent és de 49 places d'estacionament PMR.

Segon el Decret 39/2005, de 5 de març, del Consell de la Generalitat Valenciana en matèria d'accessibilitat al medi urbà, a les zones d'estacionament de vehicles en espais públics, es reservaran permanentment i tan prop com siga possible dels accessos per a vianants, places senyalitzades com cal per a vehicles que transporten persones amb mobilitat reduïda.

Pel que fa a les especificacions tècniques de disseny i traçat de les places reservades en zones urbanes, les places d'estacionament de PMR existents al municipi de l'Alcúdia presenten deficiències.

Moltes d'elles no estan senyalitzades amb un senyal vertical en un lloc visible amb la prohibició d'aparcar-hi vehicles de persones que no es troben en situació de mobilitat reduïda. Per altra banda, l'accés a moltes d'elles resulta complicat ja que no existeix continuïtat entre la vorera i la calçada mitjançant un gual, nivell practicable o adaptat i tampoc disposen en calçada d'un espai d'aproximació lliure d'obstacles i amb l'amplària adequada que permeta accedir al vehicle estacionat.



Imatge 5.118. Placa d'estacionament PMR amb deficiències de disseny i traçat al carrer de l'Estació



Imatge 5.119. Placa d'estacionament PMR amb deficiències de disseny i traçat al carrer de Joan XXIII

Les zones per a càrrega i descàrrega estan analitzades al següent apartat.

La localització i tipologia de l'aparcament Al nucli urbà de l'Alcúdia pot consultar-se al plànol 14 INFRAESTRUCTURA PER A L'APARCAMENT DELS VEHICLES PRIVATS MOTRITZATS.

Estacionament fora de la via pública

Per a l'estacionament fora de la via pública, és a dir en edificació, s'ha establert un mínim basat en el nombre de guals existents per secció censal. Per tant, s'ha considerat que, com a mínim, en cada gual existent pot estacionar un vehicle a l'interior de l'habitatge.

S'ha de tindre en compte, que aquesta quantificació és una aproximació ja que no té en compte el fet que és possible que el gual siga utilitzat per a l'entrada d'un taller o que en aquest estacione més de un vehicle.

Districtes	Seccions	Places d'estacionament fora de la via pública
1	1	62
1	2	161
1	3	196
2	1	90
2	2	117
2	3	136
2	4	106
2	5	60
2	6	83
	total	1.011

Taula 5.49. Places d'estacionament per secció censal fora de la via pública, en edificació. Font: Elaboració pròpia

5.7.2 Demanda d'aparcament

Per al càlcul de la demanda d'aparcament dels residents al municipi de l'Alcúdia s'ha pres com a metodologia, el càlcul de la demanda d'aparcaments per seccions censals en base a l'estructura de la població empadronada en cada secció. Llavors, es parteix de la base de l'índex de motorització ponderat (IMP), amb la finalitat d'esmenar el marge d'error que provoca el fet d'aplicar un índex de motorització global a tot el municipi, ja que cada secció censal és molt diversa quant a la població que allotja.

Les dades necessàries per al càlcul de l'IMP són el nombre de població empadronada en cada secció censal compresa entre els 18 i 70 anys i el nombre de turismes i furgonetes. Totes les dades necessàries per al càlcul han sigut proporcionades per l'Ajuntament de l'Alcúdia.

El mètode per al càlcul de l'IMP suposa la divisió entre el nombre de turismes i furgonetes en circulació i la població entre els 18 i 70 anys.

Població total	Població de 18 a 70 anys	Turismes i furgonetes en circulació	IMP
12.119	8.397	6.379	0,76

Taula 5.50. Demanda d'aparcaments. Font: Elaboració pròpia

El municipi de l'Alcúdia està dividit en 2 districtes i 9 seccions censals. El nucli pedani de Montortal, malgrat que es localitza fora del nucli urbà principal del municipi, queda inclòs en la secció censal 2.5.

El resultat del càlcul al nucli urbà del municipi de l'Alcúdia ha estat el que es detalla en la taula annexa:

Districte	Secció	Habitants	Població de 18 a 70 anys	Demanda d'aparcament amb IMP
1	1	1.226	810	615
1	2	1.272	836	635
1	3	1.142	808	614
2	1	1.516	1.043	792
2	2	1.695	1.189	904
2	3	1.575	1.106	840
2	4	1.360	942	716
2	5	1.093	773	587
2	6	1.240	890	676
total		12.119	8.397	6.379

Taula 5.51. Demanda d'aparcaments per seccions censals. Font: Elaboració pròpia



Imatge 5.120. Aparcament lliure en cordó al carrer Mare de Déu dels Dolors.



Imatge 5.121. Aparcament lliure en bateria en l'avinguda d'Antonio Almela

Per tant, el total de demanda d'aparcament al municipi de l'Alcúdia és de 6.379 places.

5.7.3 Ajust de l'oferta i de la demanda d'aparcament

Al nucli urbà hi ha una oferta d'estacionament de vehicles en la via pública de 6.830 places, comptabilitzant les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i per a vehicles oficials (VO). Pel que fa a l'estacionament fora de la via pública, és a dir, en edificació, hi ha un total de 1.011 places d'estacionament. Per tant, hi ha un total de 7.841.

L'oferta existent als tres polígons industrials és de 4.439 places d'estacionament.

A la taula annexa es comparen l'oferta de places resultants amb la demanda al nucli urbà del municipi de l'Alcúdia, per a calcular el balanç (dèficit o superàvit) en cada secció censal:

Districtes	Seccions	Oferta d'aparcament a la via pública al nucli urbà	Oferta d'aparcament fora de la via pública al nucli urbà	Oferta d'aparcament total al nucli urbà	Demanda d'aparcament	Balanç
1	1	252	62	314	615	-301
1	2	1018	161	1.179	635	544
1	3	570	196	766	614	152
2	1	613	90	703	792	-89
2	2	700	117	817	904	-87
2	3	899	136	1.035	840	195
2	4	887	106	993	716	277
2	5	1170	60	1.230	587	643
2	6	721	83	804	676	128
	total	6.830	1.011	7.841	6.379	1.462

Taula 5.52. Balanç de l'oferta i la demanda d'aparcament per seccions censals al nucli urbà. Font: Elaboració pròpia

Dels resultats obtinguts a la taula precedent, la primera xifra a considerar és la del balanç global entre l'oferta i la demanda d'aparcament del municipi, que resulta positiva. N'hi ha un superàvit de 1.462 places d'estacionament, sense tindre en compte les places d'estacionament dels polígons industrials que podrien funcionar com a aparcament dissuasiu.

Si passem a analitzar el que ocorre en cada secció censal, en la secció censal 1-1, corresponent al centre del municipi, hi ha un dèficit de 301 places d'estacionament. Aquesta àrea, al voltant de la plaça de l'Església i de la plaça de la Constitució és la que presenta major problemes d'estacionament.

Inclou l'eix comercial format pel carrer Sant Francesc, Sant Antoni, carrer Major i carrer de Joan Bautiste Osca, eix de preferència per a vianants amb gran concentració de comerços. Per tant, aquesta zona desplaça a gran nombre de compradors i compradores, visitants, treballadors i treballadores.

No obstant això, aquesta secció és limítrof a la secció-censal 1-2, a l'oest del municipi, amb un superàvit de 544 places d'estacionament. Per tant, podríem cobrir les necessitats d'estacionament de la secció 1-1 amb el superàvit d'aquesta secció.

En les seccions 1-3, 2-3, 2-5 i 2-6, situades al nord i al nord-est del municipi observen un superàvit de places d'estacionament. Cal dir que l'elevada xifra de superàvit a la secció censal 2-5 inclou l'aparcament situat a la urbanització Ismael Tomás Alacreu, allunyat del nucli del municipi i amb 451 places

d'estacionament. Si no compten les places existents a la urbanització, l'oferta a la secció censal 2-5 disminueix a 779 places, superior a la demanda de 587 places. Per tant, continua havent superàvit a aquesta secció censal.

Pel que fa a la secció censal 2-1, situada al sud del municipi, àrea que comprèn pràcticament tota l'avinguda Ausiàs March i l'entorn del parc de les Corts Valencianes, trobem un dèficit de 89 places d'estacionament. La secció 2-1 es troba pròxima a la secció 2-4, a l'est d'aquesta, amb un superàvit de 277 places d'estacionament.

Altra secció amb dèficit es la secció 2-2 (-87). Aquesta àrea es situa al sud-est del municipi i és pròxima a la secció 2-6 amb un superàvit de 128 places. Per tant, pot cobrir la seua demanda amb les places sobrants d'aquesta secció amb superàvit.

D'aquesta manera, totes les seccions censals poden cobrir les seues necessitats d'estacionament.

Per altra banda, encara que a la secció 2-5 s'observa un superàvit de places d'estacionament, aquesta àrea es situa pròxima a l'empresa Istobal, amb un gran nombre de treballadors/res que es desplacen fins a aquesta zona durant el dia. Pròxim a aquesta àrea de gran flux, s'observen vehicles mal estacionats en els carrers per a vianants de l'àrea residencial situada a l'oest de l'avinguda Comte Serrallo.



Imatge 5.122. Vehicles mal estacionats en carrer del Periodista Vicent Ventura

Al tram nord de l'avinguda Guadassuar, corresponent a les seccions censals 2-3 i 2-5, s'observa aparcament sobre la vorera on hi ha una concentració de tallers i comerços de venda de vehicles. També s'observa com l'espai d'aparcament lliure es utilitza per a exposar vehicles en venda. A aquesta avinguda es presenten problemes d'aparcament evidents amb cotxes mal estacionats, mals hàbits i tipologies de distribució de l'espai públic prou estranyes, que dificulten l'adequat ús del carrer per part de la persona vianant.



Imatge 5.123. Vehicles mal estacionats en l'avinguda de Guadassuar



Imatge 5.124. Vehicles en venda situats en espais d'aparcament lliure

L'avinguda d'Antonio Almela, junt l'eix comercial del centre, concentra la major part dels establiments i comerços del municipi. Aquesta avinguda disposa d'un gran nombre de places d'estacionament en bateria. Durant el dia, s'observa una major ocupació d'aquestes per part de treballadors/res i compradors/res dels comerços. Durant la nit, l'avinguda s'allibera de cotxes i hi ha oferta suficient per a les persones residents.



Imatge 5.125. Vehicles mal estacionats en carrer Sant Andreu



Imatge 5.126. Vehicle mal estacionat en l'avinguda de Carlet

També caldria afegir mals hàbits generalitzats d'estacionament de vehicles sobre la vorera per a realitzar gestions de curta durada.



Imatge 5.127. Vehicle mal estacionat sobre pas de vianants en el carrer d'Algemesí

Si es té en compte l'oferta d'aparcament existent als diferents polígons industrials, el balanç entre oferta i demanda existent és el següent:

Seccions	Oferta d'aparcament a la via pública al nucli urbà	Oferta d'aparcament fora de la via pública	Oferta d'aparcament total als polígons industrials	Oferta total	Demanda d'aparcament	Balanç
total	6.830	1.011	4.439	12.280	6.379	5.901

Taula 5.53. Balanç de l'oferta i la demanda d'aparcament per seccions censals tenint en compte l'oferta existent als polígons industrials al municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Dels resultats obtinguts, s'observa que hi ha un superàvit de 5.901 places d'estacionament.

Malgrat que els polígons industrials es situen a les afores del municipi en els límits del nucli urbà, aquesta reserva de places d'estacionament pot cobrir el dèficit d'estacionament en les zones més pròximes.

S'ha de tindre en compte que part de l'oferta existent als polígons es utilitza per les i els treballadors de les empreses durant el dia, quan es produeix l'activitat i que per la nit, aquesta oferta s'allibera per a les persones residents.

5.7.4 Percepció de la ciutadania sobre l'aparcament

En general sempre apareix l'aparcament del vehicle a motor com una qüestió a resoldre, i es tendeix a pensar que no hi ha prou.

Però centren el problema de l'aparcament en el casc històric. Es pensa que si es treu aparcament en el centre, la gent va a carrers adjacents, i que aquests s'omplien de seguida. Pensen que la falta d'aparcament al centre pot ser un problema per a l'arribada de gent, i que açò pot anar en detriment de la vitalitat d'aquest espai. I conclouen que és bo augmentar espais de prioritat per a

vianants, però que cal buscar alternatives d'aparcament al voltant del nucli central.

En concret, el col·lectiu de comerciants són els que major preocupació mostren en relació a l'aparcament en el centre.

Les persones que han participat han identificat alguns espais que necessiten canvis, com la plaça Cervantes.

5.8 DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES

La distribució urbana de mercaderies és fonamental en el desenvolupament econòmic d'un municipi. Tanmateix, és un dels principals generadors de congestió de trànsit que afecta directament la mobilitat local.

La càrrega i descàrrega de mercaderies incrementa el soroll i la contaminació, disminueix la velocitat mitjana de circulació, produeix friccions entre altres mitjans de transport i ocupa més espai públic que altres xarxes arribant a interrompre les xarxes del vehicle privat motoritzat, del transport públic, dels vianants i les bicicletes. Per tant, l'estudi de les diferents activitats econòmiques existents permetrà planificar la distribució de la càrrega i descàrrega.

5.8.1 Oferta de zones de càrrega i descàrrega

Pel que fa a l'oferta existent, el municipi de l'Alcúdia compta en l'actualitat espais de càrrega i descàrrega de mercaderies, únicament podent realitzar aquest tipus d'operació en els llocs habilitats per aquest efecte.

La ubicació de la reserva d'espai per a càrrega i descàrrega queda contemplada en la taula següent:

Ubicació
Carrer Joan Baptiste Osca, 4
Carrer Joan Baptiste Osca, 12
Carrer Major, 17
Carrer Colón, 1
Avinguda Guadassuar, 23 (Mercadona)
Avinguda Àusias March, 24
Carrer Calvo Acacio, 7

Taula 5.54. Càrrega i descàrrega existent en el municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

En aquesta taula s'observa com el reduït nombre de places existents es concentren en el nucli antic, coincidint amb els eixos de major activitat comercial: carrers Calvo Acacio, Joan Baptiste Osca, Major i Colón.

L'altra reserva d'espai se situa al voltant d'una gran superfície d'alimentació (Mercadona) amb accessos per l'avinguda Guadassuar i per l'avinguda d'Antonio Almela. També trobem altre reserva d'espai per a càrrega i descàrrega a l'avinguda d'Ausiàs March.

En relació a la informació de l'horari establert, hi trobem diferències en funció del que indica la senyalització vertical de cadascuna de les reserves d'estacionament habilitades per a càrrega i descàrrega al municipi. Per exemple, trobem diferent informació a les reserves d'estacionament per a càrrega i descàrrega que es troben a l'avinguda Ausiàs March, en relació a les existents al carrer Joan Baptiste Osca. Aquesta mancança de coherència a l'hora d'informar als usuaris de l'horari permès per a realitzar aquestes operacions pot generar conflictes, en el moment de les operacions de càrrega i descàrrega a la nit i al migdia quan hi poden aparcarment lliurement altres vehicles.



Imatges 5.128. Senyal vertical amb horaris diferents per a les operacions de càrrega i descàrrega a l'avinguda d'Ausiàs March i al carrer Joan Baptiste Osca



Imatges 5.129. Senyal vertical amb horaris diferents per a les operacions de càrrega i descàrrega a l'avinguda d'Ausiàs March i al carrer Joan Baptiste Osca

La localització de les reserves d'estacionament per a càrrega i descàrrega existents al municipi de l'Alcúdia es troben al plànol 15 INFRAESTRUCTURA PER A LA DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES.

La reserva d'estacionament per a realitzar les operacions de càrrega i descàrrega al municipi és escassa. Aquest fet provoca que s'estacione el vehicle dalt d'alguna vorera propera a l'establiment, aparcant en doble filera, ocupant la calçada o estacionant en un gual privat, fins i tot, entorpint i obstaculitzant el trànsit de les persones vianants.

Cal destacar, els problemes existents a l'avinguda d'Antonio Almela, amb una gran quantitat de comerços i cap espai reservat per a càrrega i descàrrega on és molt usual trobar vehicles de mercaderies en espais no autoritzats.



Imatge 5.130. Vehicle de repartiment estacionat en mig de la calçada, obstaculitzant el pas als vianants, al carrer del Monestir del Puig

5.8.2 Demanda de zones de càrrega i descàrrega

Per a conèixer la demanda de reserves d'estacionament per a càrrega i descàrrega, s'ha analitzat la ubicació dels principals eixos comercials i serveis de subministrament existents al municipi. Aquests es poden consultar en el plànol 4 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES.

Es pot observar com l'avinguda d'Antonio Almela, el tram situat més al nord de l'avinguda Guadassuar, el carrer de Calvo Acacio, Joan Baptiste Osca, Major i la plaça del País Valencià són els principals carrers on es concentren comerços i, per tant, acullen la major part de les operacions de càrrega i descàrrega necessàries. També hi trobem altres espais amb una major necessitat d'espai per a repartiment de mercaderies. Aquests apareixen en la següent taula:

Equipament comercial	Adreça
Mercat municipal	Carrer d'en Joan d'Àustria, 2
Magatzem Municipal	Carrer Sucrers
Correus	Avinguda d'Antonio Almela, 51
Farmàcies	Carrer Santa Rosa, 20 Carrer Germanies, 9 Carrer Bollene, 5 Avinguda d'Antoni Almela, 72 Carrer Major, 21
Supermercats	Carrer Mestre Serrano, 1 (Coarval) Avinguda d'Antoni Almela, 5 (Mercadona) Avinguda Ausiàs March, 15 (Masymas) Avinguda d'Antoni Almela, 65A (Consum) Carrer Major, 16 (Consum) Avinguda Comte Serrallo, 4 (Vidal) Avinguda de Carlet, 72 (Lidl)

Taula 5.55. Equipaments comercials al municipi de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

6 EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

El tipus de mobilitat que es realitza en un territori i les característiques de les infraestructures que la suporten, té afeccions directes sobre l'entorn i el medi ambient.

Els principals problemes deriven d'una mobilitat motoritzada que utilitza combustibles fòssils i que genera unes emissions nocives per a l'entorn ambiental, per a la salut les persones i també la salut de la flora i la fauna: emissions de partícules i gasos contaminants, soroll i excés d'il·luminació, etc.

A més, aquesta mobilitat motoritzada requereix un elevat consum energètic que implica pèrdua i destrucció de recursos fòssils. I en canvi, genera un residu difícil de gestionar i reciclar i que resulta contaminant.

Finalment, les infraestructures necessàries per a suportar grans càrregues de mobilitat de vehicles motoritzats, esdevenen barreres que fragmenten el territori i que afecten negativament en la seua biodiversitat, que minven la quantitat de sòl fèrtil i destrueixen el paisatge.

6.1 CONTAMINACIÓ AMBIENTAL I CONSUM ENÈRGETIC

6.1.1 Marc estratègic i de planificació

Marc normatiu nacional en matèria de qualitat de l'aire

- Reial Decret 39/2017, de 27 de gener, pel qual es modifica el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire
- Reial decret 678/2014, d'1 d'agost, pel qual es modifica el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire
- Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire
- LLei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera

Marc normatiu autonòmic en matèria de qualitat de l'aire

- DECRET 161/2003, de 5 de setembre, del Consell de la Generalitat, pel qual es designa l'organisme competent per a l'avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient a la Comunitat Valenciana i es crea la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica (RVCCA), en el marc de la qual es realitza anualment l'Avaluació de la

qualitat de l'aire de les diverses zones en les quals se sectoritza la Comunitat Valenciana

Pla Nacional de Millora de la Qualitat de l'Aire

Amb data 12 d'abril de 2013 el Consell de Ministres va acordar l'aprovació del Pla Nacional de Millora de la Qualitat de l'Aire 2013-2016 (Pla AIRE). El Pla AIRE 2 va ser aprovat el 14 de desembre de 2016 pel Consell de Ministres i dona continuïtat al Pla AIRE.

Pacte de les Alcaldies pel Clima i l'Energia

El municipi de l'Alcúdia es va adherir l'any 2011 al Pacte de les Alcaldies pel Clima i l'Energia, iniciativa europea coordinada per la Diputació de València. L'objectiu d'aquest pacte és promoure l'aplicació en l'àmbit local de polítiques de creixement responsables amb el medi ambient que s'orienten a reduir l'emissió de gasos d'efecte hivernacle com a element clau per a mitigar les causes que estan provocant el canvi climàtic i l'escalfament global.

Per a poder obtenir reduccions significatives d'aquestes emissions, els governs locals deuen adoptar polítiques actives que fomenten l'ús i gestió racional de l'energia en els edificis i instal·lacions municipals, la promoció de les energies renovables, la conscienciació ciutadana i la planificació del creixement local sota criteris de sostenibilitat.

Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible

Com a conseqüència de l'adhesió al Pacte de les Alcaldies pel Clima i l'Energia, l'Ajuntament de l'Alcúdia va redactar la seua estratègia o Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible (PACES). El document rebia el nom de: *L'Alcúdia: ciutat energèticament eficient. El camí cap a la sostenibilitat. Document de síntesi març 2012*, i va ser aprovat al plenari d'abril de 2012.

En setembre de 2016 l'Ajuntament va prendre la decisió de revisar el PACES per adaptar-se als nous objectius de reducció d'emissions de CO₂ adoptats per la Unió Europea.

Els treballs d'adaptació del PACES als compromisos de 2030 consisteixen en:

1. Realitzar un nou inventari d'emissions de gasos d'efecte hivernacle
2. Preparar l'avaluació de riscos i vulnerabilitats davant el Canvi Climàtic (ERVCC)
3. Dissenyar una nova estratègia o pla d'acció per reduir les emissions de CO₂ en un 40% per al 2030

6.1.2 Emissions a l'atmosfera

S'entén per emissió a l'atmosfera, l'abocament de substàncies a l'aire per focus d'emissió fix o mòbil.

El sector del transport és una de les principals fonts d'emissió de contaminants a l'atmosfera i la major part prové dels mitjans de transport rodats. Els vehicles emeten més de 1.000 substàncies químiques a l'atmosfera, generalment complexes, que hi romanen en forma de gas, aerosols i partícules. Els principals contaminants atmosfèrics provinents de la combustió dels vehicles són el monòxid de carboni (CO), el diòxid de carboni (CO₂), el diòxid de sofre (SO₂), les partícules en suspensió totals (PST), els òxids de nitrogen (NO_x), els compostos orgànics volàtils (COV) i el plom (Pb); tot i que aquest últim metall pesant cada cop es troba en menor quantitat.

També perjudiquen la salut de les persones les partícules PM₁₀, que són petites partícules sòlides o líquides disperses en l'atmosfera, el diàmetre de les quals és inferior a 10 µm, i que, algunes d'elles estan produïdes per la combustió dels automòbils.

Pel que fa a mesuraments de contaminants a l'atmosfera, per una banda es recorre a la **Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica (RVCCA)**, que és la xarxa d'estacions que permet realitzar un seguiment dels nivells dels més importants contaminants atmosfèrics a les principals àrees urbanes. Per al cas que ens ocupa, l'estació més pròxima es troba al municipi d'Alzira, a una distància de 8km.

Els contaminants analitzats són el diòxid de sofre (SO₂), el monòxid de nitrogen (NO), diòxid de nitrogen (NO₂), els òxids de nitrogen totals (NO_x) el monòxid de carboni (CO), l'ozó (O₃), el benzè (C₆H₆) i altres hidrocarburs, como el Toluè i Xilè. De les partícules s'analitzen les concentracions de les partícules en suspensió amb diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀), a 2,5 micres (PM_{2.5}), i a 1 micra (PM₁). També es du a terme l'anàlisi de metalls com l'arsènic, níquel, cadmi, plom i hidrocarburs aromàtics policíclics sobre la fracció PM₁₀.

L'estació d'Alzira es troba a la Zona ES1009: JÚCAR – CABRIEL (A. COSTERA). Els valors recollits l'any 2017 són els següents:

PARÁMETRO	VALOR LÍMITE ANUAL	VALOR LÍMITE DIARIO	VALOR LÍMITE HORARIO	OTROS PARÁMETROS ESTADÍSTICOS	ALZIRA (% DATOS VÁLIDOS)	
Dióxido de azufre (SO ₂)		Nº de superaciones de 125 µg/m ³ (3 sup/año)			0	95 %
				Nº de superaciones de 350 µg/m ³ (24 sup/año)	0	96 %
Dióxido de nitrógeno (NO ₂)	40 µg/m ³				15	93 %
				Nº de superaciones de 200 µg/m ³ (18 sup/año)	0	
Partículas en suspensión (PM ₁₀)		Nº de superaciones de 50 µg/m ³ (35 sup/año)			0	62 %
	40 µg/m ³				19	
				PERCENTIL 90,4 (50 µg/m ³)	30	
Partículas en suspensión (PM ₁₀) tras descuento		Nº de superaciones de 50 µg/m ³ (35 sup/año)			0	62 %
	40 µg/m ³				17	
				PERCENTIL 90,4 (50 µg/m ³)	28	
Partículas en suspensión (PM _{2.5})	25 µg/m ³				12	15 %

PARÁMETRO	VALOR LÍMITE ANUAL	VALOR LÍMITE DIARIO	VALOR LÍMITE HORARIO	OTROS PARÁMETROS ESTADÍSTICOS	ALZIRA (% DATOS VÁLIDOS)	
Monóxido de carbono (CO)				10 mg/m ³ MÁX 8-hor MEDIAS MÓVILES DIARIAS	0,7	99 %
Plomo (Pb)	0,5 µg/m ³				0,01	28 %
Arsénico (As)	6 ng/m ³				0,30	
Cadmio (Cd)	5 ng/m ³				0,02	
Niquel (Ni)	20 ng/m ³				2,10	
Benzo(a)pireno (BaP)	1 ng/m ³				0,112	
Ozono (O ₃)				Nº DE SUPERACIONES DE 180 µg/m ³ UMBRAL DE INFORMACIÓN	0	8 %
				VALOR OBJETIVO PARA LA PROTECCION DE LA SALUD DE 120 µg/m ³ (Nº Superaciones < 25)	2015-17	
					2	
				VALOR AOT40 18000 µg/m ³ valores horarios de mayo a julio	2015,16,17	
				2013-17	12.205	
					2013,14,15,16,17	

Figura 6.1. Avaluació de la qualitat de l'aire en la Comunitat Valenciana. Zona ES1009: JÚCAR – CABRIEL (A. COSTERA. Any 2017). Font: Direcció General del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental. GVA

Les caselles en color verd de l'informe històric de l'any 2017, indica que tots els valors obtinguts estan per sota del valor límit (atenent als tres valors límit, anual, diari i horari).

Si mirem el moment actual, els valors consultats amb el mesurament a temps real de l'estació d'Alzira, en febrer de 2018 indica que la contaminació és molt baixa i la qualitat de l'aire és excel·lent. En cap dels elements contaminants se supera el valor límit.

MEDIAS HORARIAS: (Valores disponibles hasta las 13:00h - hora solar.)

ESTOS DATOS SON PROVISIONALES, PUESTO QUE ESTÁN PENDIENTES DE UN PROCESO DE VALIDACIÓN.
LA AUSENCIA DE DATOS PUNTUALES PUEDE DEBERSE A ACTUACIONES TÉCNICAS.
MAS INFORMACIÓN EN: "Incidencias de la RVVCCA" en el apartado de "Información de interés"

HORA SOLAR	SO2 (µg/m³)	CO (mg/m³)	NO (µg/m³)	NO2 (µg/m³)	NOx (µg/m³)	O3 (µg/m³)	Veloc. (m/s)	Direc. (grados)	Temp. (°C)	H.Rel. (% H.R.)	Pres. (mb)	R.Sol. (W/m²)	Precip. (l/m²)	HORA SOLAR
00:00	4	0.1	6	29	37	12	0.2	229	8	76	1026	1	0	00:00
01:00	3	0.1	4	21	27	13	0.4	200	7.2	78	1026	1	0	01:00
02:00	3	0.1	3	21	26	27	0.9	207	8.1	73	1025	1	0	02:00
03:00	3	0.1	3	17	22	31	0.9	205	7.6	73	1025	1	0	03:00
04:00	3	0.1	4	19	25	28	0.8	196	7.6	71	1025	1	0	04:00
05:00	3	0.1	4	18	24	29	0.9	200	7.4	72	1024	1	0	05:00
06:00	3	0.1	4	20	27	27	0.9	195	7.3	70	1024	1	0	06:00
07:00	3	0.1	6	27	35	23	0.9	196	7.4	69	1025	1	0	07:00
08:00	5	0.1	8	36	49	19	1	199	8.4	64	1025	45	0	08:00
09:00	5	0.3	10	39	55	29	1	192	11.6	52	1026	191	0	09:00
10:00	6	0.1	8	24	35	43	1.1	207	14.4	43	1026	487	0	10:00
11:00	7	0.2	7	21	31	56	0.9	187	18	35	1025	639	0	11:00
12:00	6	0.1	5	14	21	72	0.6	201	21.9	26	1025	749	0	12:00
13:00													0	13:00

Figura 6.2. Valors de la contaminació atmosfèrica del dia en curs en base horària (Alzira, febrer 2019). Font: Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica

Valor I. Calidad	Calidad	Contaminación	Color Asociado
0-50	EXCELENTE	MUY BAJA	AZUL
51-100	BUENA	BAJA	VERDE
101-150	MEJORABLE	ELEVADA	AMARILLO
>150	DEFICIENTE	MUY ELEVADA	ROJO

Figura 6.3. Valors Índex de Qualitat. Font: Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica

D'altra banda, l'adhesió del municipi al **Pacte de les Alcaldies pel Clima i l'Energia** obliga als municipis a realitzar inventaris d'emissions, i aquestes es recullen al **Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible (PACES)** del municipi, *L'Alcúdia: ciutat energèticament eficient. El camí cap a la sostenibilitat. Document de síntesi març 2012*. D'aquest document s'obtenen les següents dades:

Any	Gasoil (CO2(t))	Gasolina (CO2(t))
2003	5,899,08	2,002,47
2009	5,368,17	1,347,21

Taula 6.1. Evolució de les emissions per font del transport privat. Font: Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible de l'Alcúdia (PACES)

Entre el 2003 i el 2009 s'experimenta una reducció d'emissions de CO₂, però cal tenir en compte que els dos darrers anys d'aquest període van ser anys de crisi econòmica i que en general es van reduir els desplaçaments amb vehicle privat. En tot cas, la proporció de les emissions de CO₂ del municipi, provocades pel transport privat, suposen el 27,6% del total, per darrere de les emissions provinents dels edificis residencials (38,7%), però més que les emissions del sector industrial (26,5%).

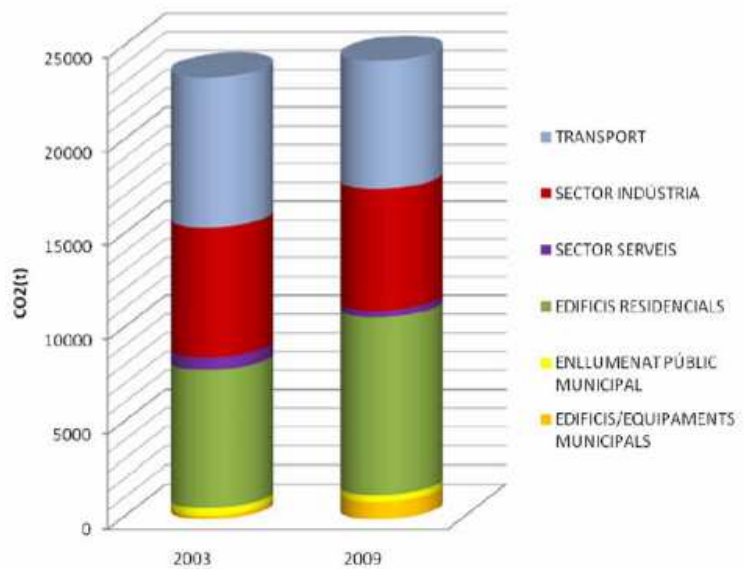


Figura 6.4. Evolució de les emissions de CO₂(t) del municipi. Font: Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible de l'Alcúdia (PACES)

	2003 CO ₂ (t)	2009 CO ₂ (t)	% respecte 2003
Edificis/equipaments municipals	207,56	935,38	350,65
Enllumenat públic municipal	390,81	352,85	-9,71
Edificis residencials	7.293,85	9.419,85	29,15
Sector serveis	676,12	340,28	-49,67
Sector indústria	6.900,13	6.463,23	-6,33
Flota municipal	75,25	105,15	39,73
Transport privat	7.901,55	6.715,36	-15,01

Taula 6.2. Evolució de les emissions de CO₂ per sector del municipi. Font: Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible de l'Alcúdia (PACES)

Si s'analitzen aquestes emissions pel tipus de font, les proporcions són similars, ja que un 29% són degudes als combustibles del transport.

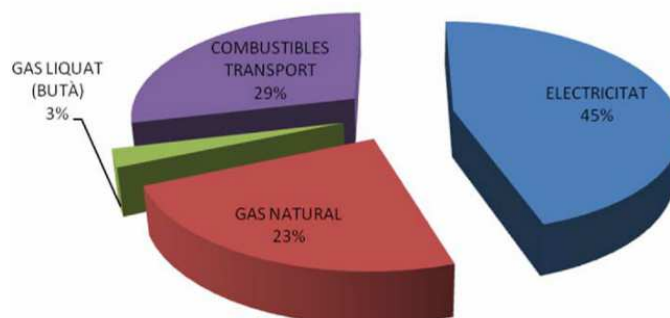


Figura 6.5. Emissions de CO2 per tipus de font. Any 2009. Font: Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible de l'Alcúdia (PACES)

6.1.3 Consum energètic

Al PACES s'indiquen les següents dades sobre consum d'energia municipal:

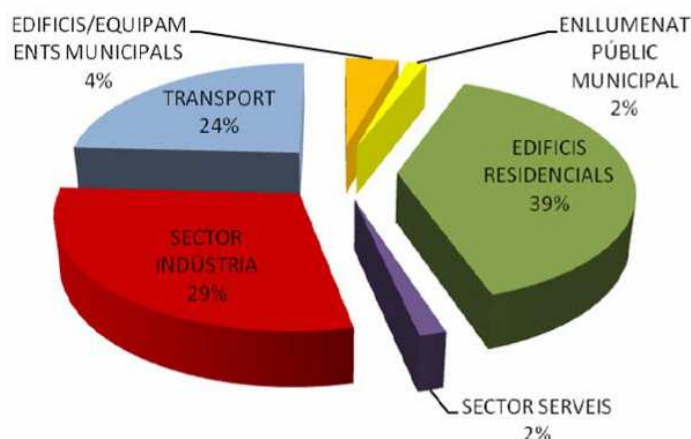


Figura 6.6. Evolució del consum d'energia a l'Alcúdia per sectors a l'any 2009. Font: Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible de l'Alcúdia (PACES)

D'acord a aquestes dades el transport suposava un 24%, quasi la quarta part del consum d'energia l'any 2009. En tot cas, la proporció del consum energètic del municipi, es troba per darrere del consum d'energia provinents dels edificis residencials (39%), i del consum industrial del sector industrial (29%).

	2003	2009	
	MWh	MWh	% respecte 2003
Edificis/equipaments municipals	952,90	4.702,74	405,72
Enllumenat públic municipal	1.463,70	1.664,37	13,71
Edificis residencials	29.588,28	41.966,32	41,83
Sector serveis	2.532,30	1.651,20	-34,79

Sector indústria	32.463,44	31.461,99	-3,08
Transport	30.419,62	25.952,85	-14,68

Taula 6.3. Consum d'energia a l'Alcúdia per sector en 2003 i 2009. Font: Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible de l'Alcúdia (PACES)

Entre el 2003 i el 2009 s'experimenta una reducció del consum energètic, tal i com passava amb l'emissió de gasos a l'atmosfera, però com ja s'ha apuntat aquest descens pot estar relacionat amb el període de crisi econòmica que va provocar que es reduïren els desplaçaments amb vehicle privat.

Pel que fa a la flota de vehicles municipals, el PACES indica que durant el període 2003-2009 s'ha aconseguit que es consumisca Bio dièsel, i a més, es consumisca més litres de Bio dièsel que de Gasolina.

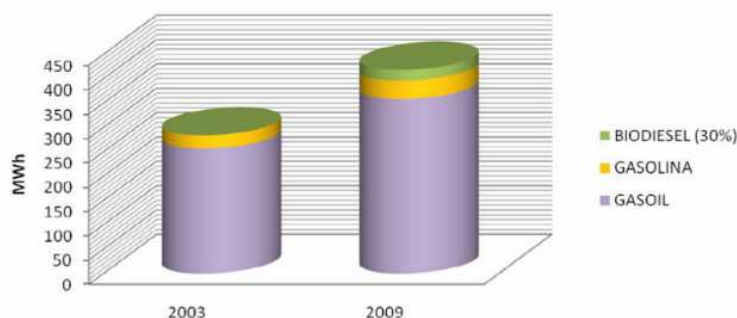


Figura 6.7. Evolució del consum d'energia per tipus de combustible de la flota de vehicles municipal. Font: Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible de l'Alcúdia (PACES)

També al PACES es destaca, aquesta vegada negativament, l'evolució creixent del consum d'energia en aquests anys, en els quals augmenta en un 39,44% el consum de gasoil i un 42,71% el de gasolina, degut al creixement de la flota de vehicles municipal als darrers anys.

6.1.4 Accions per reduir emissions a l'atmosfera i consum energètic

El PACES centra el seu estudi en les emissions de CO₂ i en el consum energètic, i inclou un llistat d'accions per tal de reduir-les. Per a cada acció es mesura de cascuna les tones/any d'emissions de CO₂ que s'aconsegueix reduir, així com els kWh/any d'estalvi energètic. Entre aquestes, hi ha un paquet d'accions relacionades amb la mobilitat que es detallen a continuació:

Sector àmbit d'actuació	Acció	Reducció CO2 (t/any)	Estalvi energètic (kWh/any)
Transport - Flota municipal	Millora de l'eficiència de la flota incorporant vehicles híbrids, elèctrics o basats en tecnologies que en redueixen les emissions	1,625	6.147
	Ús del bio dièsel com a únic combustible per a tot el parc de vehicles actual dièsel del municipi.	24,63	
Transport privat i comercial	Substitució del 25% de la flota de vehicles privats per vehicles de tecnologia híbrida o elèctrics	129,78	496.438
	Fomentar l'ús del bio dièsel amb la realització de campanyes informatives i/o negociant preus més competitius	621,69	
	Donar ajudes per a l'ús del transport públic a l'alumnat universitari mitjançant abonaments de transport públic	590,2	2.040.480
	Promoure els plans de transport al treball fomentant el desplaçament en transport públic i cotxe compartit	769,48	2.881.980
Sensibilització ciutadania	Desenvolupar campanyes d'educació ambiental dirigides a la ciutadania en matèria de consum energètic responsable (organització de jornades, dia de la reducció de les emissions..)	616,64	2.908.720
Formació i educació	Organitzar cursos de conducció eficient dirigits als treballadors municipals i a la ciutadania en general.	233,33	892.866

Taula 6.4. Accions en matèria de mobilitat per a reduir les emissions del CO2 i el consum energètic.
Font: Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible de l'Alcúdia (PACES)

6.2 CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

El Real Decret 1367/2007 que desenvolupa la Llei de Soroll 37/2003, per a sectors del territori amb predomini de sòl residencial, fixa un objectiu de qualitat acústica aplicable a àrees urbanitzades existents de 65 dBA per al màxim nivell sonor diürn i de 55 dBA per al nivell sonor nocturn,

L'Ajuntament de l'Alcúdia no compta amb estudis o auditories ambientals sonores per tal d'esbrinar si a l'actualitat el municipi de l'Alcúdia es queda per sota d'aquests nivells o si pateix contaminació acústica, i en quines vies es localitza. Cal tindre un coneixement ampli i real dels nivells de soroll existents al municipi per tal de plantejar les accions pertinents de cara a la millora de la qualitat de vida de la població.

6.3 CONTAMINACIÓ LUMÍNICA

Un nombre gran de lluminàries presents a la infraestructura viària, comporta afeccions al medi natural, fauna avícola nocturna, artròpodes, insectes i mamífers voladors; a més de problemes de salut per a la població i pèrdua de qualitat del cel nocturn.

Per altra banda, no hi ha que oblidar que un enllumenat deficient provoca percepció d'inseguretat que moltes persones manifesten i que les dissuadeix de caminar per alguns espais urbans, o també de circular amb bicicleta, i que en alguns casos, desemboca en l'elecció del vehicle privat motoritzat i un major ús d'aquest per a desplaçaments urbans.

En el marc de les accions plantejades per a acomplir els objectius d'estalvi energètic del Pacte de les Alcaldies pel Clima i l'Energia, el PACES incloïa, l'any 2012, una acció de optimitzar el consum d'energia de l'enllumenat públic municipal amb la millora de l'eficiència energètica de la instal·lació d'enllumenat.

6.4 SEGURETAT VIÀRIA

L'anàlisi de l'accidentalitat al municipi de l'Alcúdia es realitza en base a diligències relacionades amb accidents i incidències de trànsit, corresponents als anys 2017 i 2018, proporcionades per la Policia Local de L'Alcúdia. En l'any 2018 es van recollir 97 diligències en àmbit urbà, dues menys que a l'any 2017.

La Policia Local de l'Alcúdia distingeix només dos tipus d'intervencions relacionades amb els accidents de trànsit: accidents de trànsit amb ferits i accidents de trànsit (només danys).

A partir dels fets descrits en aquestes diligències s'ha establert una classificació per als diferents tipus d'accidents ocorreguts en aquest bienni.

Accidents entre vehicles amb ferits	Col·lisions de dos o més turismes, xocs i eixides de la Calçada amb ferits
Accidents entre vehicles sense ferits	Col·lisions de dos o més turismes, xocs i eixides de la calçada sense ferits
Accidents entre turismes i ciclomotors amb ferits	Col·lisions amb ferits entre turismes i ciclomotors
Accidents cap a bicicletes amb ferits	Atropellaments de turismes a bicicletes
Accidents cap a vianants amb ferits	Atropellaments de turismes a vianants
Altres incidències	Accidents o altres incidències no relacionades directament amb problemes de mobilitat dins del nucli urbà com: colps entre turismes durant maniobres d'aparcament, accidents causats per irresponsabilitats dels conductors (consum d'alcohol o drogues, fugues de la policia, ús del mòbil, etc.), atropellaments a animals, etc.

Taula 6.5. Tipologia d'accidents en àmbit urbà corresponents als anys 2018 i 2019. Font: Elaboració pròpia

El nombre total d'accidents amb ferits augmenta lleugerament per a l'any 2018 (20 accidents) pel que fa a l'any 2017(14 accidents).

	2017	2018
Accidents entre vehicles sense ferits	63	63
Accidents entre vehicles amb ferits	7	12
Accidents entre turismes i ciclomotors amb ferits	2	4
Accidents cap a bicicletes amb ferits:	1	3
Accidents cap a vianants amb ferits:	4	1
Altres incidències:	22	14
Total	99	97

Taula 6.6. Distribució tipus d'accidents en àmbit urbà corresponents als anys 2018 i 2019. Font: Elaboració pròpia

S'ha realitzat un mapeig de l'accidentalitat per a aquest bienni 2017-2018 on es pot observar l'acumulació de punts en diferents enclavaments de la ciutat i estudiar si els tipus d'accidents que es donen depenen de les característiques de l'espai.

La localització dels accidents per tipus per a aquest bienni 2017-2018 es troben al plànol 16 ACCIDENTALITAT.

Per a l'elaboració d'aquest plànol, han estat descartades entre una tercera i quarta part del total de les diligències per falta de dades suficients sobre la seua localització. L'any 2018 no han estat tinguts en compte 32 dels accidents ocorreguts (26 sense ferits i 6 amb ferits). L'any 2017 no han estat tinguts en compte 21 dels accidents ocorreguts, tots sense ferits.

L'avinguda Antoni Almela per la seua importància com a eix de mobilitat de la ciutat, acumula un gran flux de vehicles, vianants i bicicletes, per açò el nombre d'accidents entre vehicles sense ferits, d'accidents cap a vianants i ciclistes amb ferits és molt elevat.

L'avinguda Guadassuar presenta una secció de via interurbana, la qual cosa fa que es registren un gran nombre d'accidents entre turismes i entre turismes i ciclomotors amb ferits.

Entre els encreuaments de la xarxa viària destaca per major concentració d'accidents l'encreuament entre el carrer Pintor Vergara i el carrer Verge de l'Oreto. El carrer Pintor Vergara és un carrer estret d'un sentit de circulació de la xarxa primària, pel que el flux és elevat. El carrer Verge de L'Oreto també pertany a la xarxa primària però és més ample i amb dos sentits de circulació.

També sobresurt l'encreuament entre Doctor Fleming amb Juan XXIII. El carrer Doctor Fleming és un carrer amb dos sentits de circulació que pertany a la xarxa primària. El carrer Juan XXIII amb un sentit de circulació. Ambdós carrers tenen la mateixa amplada. L'amplària de l'espai destinat per a la circulació dels vehicles d'aquests carrers incentiva el augment de velocitat.

Pel que fa als accessos al nucli urbà destaquen al plànol d'accidentalitat les rotondes són punts amb un ample nombre d'accidents entre vehicles, normalment relacionades amb l'excés de velocitat.

Altre punt conflictiu d'accés al nucli urbà amb accidents entre vehicles sense ferits és el pas des de l'Avinguda Antoni Almela sobre la Sèquia Reial del Xúquer.

Pel que fa a les darrers dades publicades per la Direcció General de Trànsit (DGT), corresponents a la fitxa municipal de l'any 2015, no s'ha registrat en el municipi de l'Alcúdia cap víctima mortal ni amb ferits hospitalitzats en vies urbanes des de l'any 2014. Pel que fa al nombre d'accidents amb víctimes en vies urbanes és pot observar com en els darrers anys la tendència ha estat a la baixa des de l'any 2010.

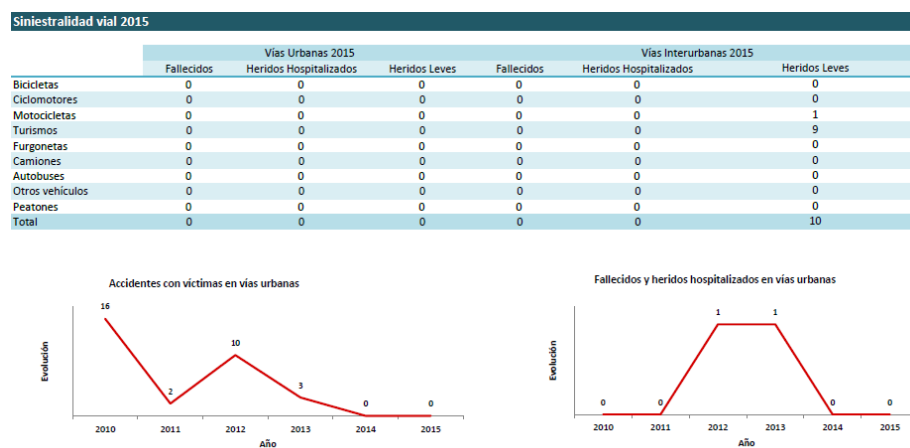


Figura 6.8. Siniestralitat. Font: Fitxa municipal Direcció General de Trànsit

Les conclusions a les que s'arriba després de bolcar la localització de les diligències policials és que hi ha encreuaments conflictius d'eixos secundaris dins la trama urbana, punts d'accés al nucli que no funcionen massa bé i avingudes principals o rondes amb un alt nombre d'incidents.

Si volem comparar la situació actual amb la d'una dècada enrere, a l'estudi 'L'Alcúdia: cap a una mobilitat sostenible', elaborat l'any 2005, s'indica que la Policia Local de L'Alcúdia va enregistrar l'any 2004 un total de 104 accidents, 45

amb ferits i 59 sense ferits. Les localitzacions que destacaven per nombre d'accidents eren l'avinguda Antoni Almela (4 amb ferits i 7 sense ferits), l'avinguda de Carlet (6 amb ferits i 2 sense ferits), el carrer Pintor Vergara (2 amb ferits i 4 sense ferits), el carrer Joan d'Àustria (2 amb ferits i 3 sense ferits) i la rotonda del Serrallo (1 amb ferits i 5 sense ferits).

A l'estudi s'indica que és freqüent que als accidents hi haja ciclomotors implicats. L'any 2017 i l'any 2018 els accidents entre turismes i ciclomotors amb ferits representen un percentatge molt baix pel que fa al total d'accidents enregistrats.

L'estudi ja recomanava l'any 2015 fer un seguiment més ampli de la tipologia dels accidents, del tipus de vehicle implicat, i de la responsabilitat dels ciclomotors, i estudiar en particular els punts on es produeixen més accidents, per a adoptar mesures especials de prevenció.

7 DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A L'ALCÚDIA

La recopilació de tota la informació recollida als anteriors capítols ha sigut el punt de partida per a realitzar una diagnosi del model de mobilitat i de l'espai públic del municipi de l'Alcúdia, i de les seues tendències. La diagnosi s'organitza de la mateixa manera que ha estat analitzada aquesta informació. Els àmbits de mobilitat o sectors d'estudi relacionats en que s'organitza la diagnosi són els següents:

- Diagnosi territorial
- Diagnosi socioeconòmica
- Diagnosi estratègica i de la planificació
- Diagnosi de les pautes de mobilitat
- Diagnosi dels entorns dels equipaments quotidians
- Diagnosi de l'espai públic i la mobilitat a peu
- Diagnosi de la mobilitat amb bicicleta
- Diagnosi de la mobilitat amb transport públic
- Diagnosi de la mobilitat amb vehicle privat motoritzat
- Diagnosi de l'aparcament
- Diagnosi de la distribució urbana de mercaderies
- Diagnosi dels aspectes ambientals relacionats amb la mobilitat
- Diagnosi des aspectes socials

A la diagnosi es ressalten totes les carències, les situacions conflictives i els punts febles o crítics en relació als diferents àmbits o sectors d'estudi, així com les fortaleeses presents.

També s'indiquen les aportacions de la ciutadania recollides mitjançant els mecanismes de consulta i participació habilitats: el Qüestionari de mobilitat i el Grup de treball, on estan representats tècnics municipals, polítics, col·lectius i associacions i persones a títol personal implicades.

Les conclusions obtingudes es dirigeixen, d'una banda, a indagar sobre les possibles solucions que donen resposta als problemes identificats i que s'adeqüen a l'entorn concret i el context de l'Alcúdia; i d'altra, a detectar obstacles i limitacions per a la definició d'uns objectius específics que es pugen assolir des del Pla de Mobilitat.

7.1 DIAGNOSI TERRITORIAL

Condicionants físics

Problemes	Fortaleses
<ul style="list-style-type: none"> - El nucli de Montortal està a 2km del nucli principal, connectat per camins rurals, sense activitat urbana. - La infraestructura viària del metro (FGV), deixa un fragment de nucli condicionat per passos a nivell, alguns no accessibles i alguns perillosos. - La sèquia Reial del Xúquer, condiciona la connexió amb la zona industrial del sud 	<ul style="list-style-type: none"> - Ciutat de dimensions moderades i compacta, de manera que la majoria de desplaçaments urbans estan dins d'un radi d'acció de 2km (30 minuts a peu o 10 minuts amb bici). - Temperatures suaus i baixa pluviositat com a factors que afavoreixen l'ús quotidià dels modes no motoritzats

Estructura territorial

Problemes	Fortaleses
<ul style="list-style-type: none"> - Barreres en el territori: <ul style="list-style-type: none"> - L'autovia A7, condiciona la connexió amb Guadassuar - El barranc de Prada condiciona la connexió amb Montortal - Dependència administrativa i sanitària d'Alzira - Dependència administrativa de Carlet - Connexió territorial: <ul style="list-style-type: none"> - No hi ha connexió adequada amb el riu Magre - No hi ha connexió adequada amb els camins rurals - No hi ha connexió adequada amb la sèquia Reial del Xúquer 	<ul style="list-style-type: none"> - Municipis veïns a distàncies assolibles amb modes de transport no motoritzats - Bona connexió amb transport públic amb Alzira

Estructura urbana

Problemes	Fortaleses
<ul style="list-style-type: none"> - Continuïtat viària entre trama urbana antiga i eixample, que permet la penetració del trànsit rodat pel nucli històric, i permet el trànsit de travessia 	<ul style="list-style-type: none"> - Continuïtat viària entre trama urbana antiga i eixample que permet bona comunicació i connectivitat amb el nucli històric - Nucli urbà compacte i acotat que facilita els desplaçaments de proximitat entre origen i destinació - Proximitat de polígons industrials, que facilitat desplaçaments amb modes actius

Aportacions de la ciutadania

<ul style="list-style-type: none"> - La ciutadania coincideix en dir que cal una xarxa de connexió amb municipis veïns, a peu i amb bici

Oportunitats

- Estructura compacta i de dimensions moderades del nucli urbà.
- Proximitat dels polígons industrials.
- Municipis veïns a poca distància del nucli urbà.

Conclusions

Els condicionants físics ens parlen de la necessitat de millorar la connexió amb el nucli de Montortal i de la necessitat de millorar la permeabilitat en les infraestructures lineals de la via de ferrocarril i la séquia.

De l'estructura territorial i en coincidència amb la demanda ciutadana, s'obté que cal millorar la connexió amb municipis veïns i que per proximitat es pot fer amb modes sostenibles.

L'estructura urbana compacta de l'Alcúdia facilita la promoció de la mobilitat a peu i amb bici, però caldrà prendre mesures per evitar problemes de trànsit de travessia dins del nucli històric.

7.2 DIAGNOSI SOCIOECONÒMICA

Població

Problemes

- La població captiva representa el 37,9% de la població
- L'índex de dependència de l'Alcúdia té una tendència creixent
- L'índex d'envelliment és alt

Fortaleses

- El creixement vegetatiu és positiu, hi ha més naixements que defuncions

Activitat econòmica

Problemes

- L'activitat empresarial ha patit un fort descens des de 2012 fins l'actualitat
- Sector agrícola: genera mobilitat de vehicles agrícoles, al voltant de la cooperativa, interferències puntuals el trànsit urbà.

Fortaleses

- Elevat nombre de residents que treballen al municipi i realitzen desplaçaments curts
- Hi ha un lleuger repunt de l'activitat empresarial
- L'índex de dotació comercial és de 56 establiments cada 1000 habitants (prou més alt que el de la Comunitat Valenciana que és 12,7 establiments / 1000 hab.)

- Les activitats dominants són serveis i comerç, transport i hostaleria, són activitats que es poden donar dins del nucli urbà i generen major mobilitat i contribueixen a augmentar la vitalitat, i reduir la percepció d'inseguretat.

Motorització

Problemes

- Índex de motorització major que Algemés i Alzira (municipis que tenen servei de ferrocarril, millor connexió amb València).

- Índex superior al provincial i al de la Comunitat

Fortaleses

- El vehicles que augmenten l'índex de motorització no són els turismes, a l'Alcúdia hi ha una proporció de camions i furgonetes, motocicletes i ciclomotors superior a la mitjana de la comunitat

Àmbit administratiu

Problemes

- A l'Alcúdia, els aspectes més relacionats depenen de tres regidories distintes, pertanyents a diferents grups polítics.

Fortaleses

Aportacions de la ciutadania

- La ciutadania coincideix en dir que a l'Alcúdia hi ha moltes motocicletes

Oportunitats

- L'activitat econòmica (industrial, agrícola i comercial) dins del municipi permet mobilitat de proximitat i afavoreix l'ús de modes sostenibles.

- Elevat nombre de residents que treballen al municipi.

Conclusions

- Els factors de la població (creixement de població, envelliment i població captiva) evidencien la importància d'atendre i facilitar uns desplaçaments quotidians que no depenguen del vehicle privat.

- L'activitat econòmica (industrial, agrícola i comercial) dins del municipi permet mobilitat de proximitat i afavoreix l'ús de modes sostenibles.

- L'elevat índex de motorització, sobretot de motocicletes, ciclomotors i furgonetes, fa necessari prendre accions per reduir el seu ús i la seua presència a l'espai públic. La percepció de la ciutadania coincideix pel que fa a l'elevada presència de motocicletes.

-La transversalitat d'aspectes que es tracten des de la gestió de la mobilitat necessita coordinació de diferents àrees de l'Ajuntament.

7.3 DIAGNOSI ESTRATÈGICA I DE LA PLANIFICACIÓ

Plans i estratègies

Problemes	Fortaleses
<ul style="list-style-type: none"> - Xarxes de comunicacions poc operatives per a la cohesió interna del municipi de la comarca (ETCV) - El PGOU preveu un creixement que pot suposar majors distàncies per a cobrir en la mobilitat interna del municipi. L'ordenació des noves àrees urbanitzables del nord i l'est situen a la perifèria els sòls dotacionals, de manera que augmenta les distàncies per a arribar als futurs equipaments, i mentre no es complete i habite tota la urbanització, poden ser entorns solitaris - El projecte de servei d'autobús CV-111, La Ribera Alta-València, disminueix el nombre de parades dins del nucli, deixa de ser útil com transport urbà perquè es redueix la cobertura i no apropa als principals equipaments, parades metro, i sobretot deixa d'apropar al Centre de Salut. 	<ul style="list-style-type: none"> - El projecte per la reordenació del trànsit de 1997 realitzat per la Policia Local de l'Alcúdia ja proposaven fer els carrers d'un únic sentit de circulació. - S'han realitzat algunes mesures de l'estudi 'L'Alcúdia: cap a una mobilitat sostenible', de 2005. - Actualment s'està incrementant la infraestructura ciclista amb la construcció de carrils bici - El projecte de servei d'autobús CV-111, La Ribera Alta-València, comunica millor l'Alcúdia amb València i amb municipis veïns.

Marc normatiu

Problemes	Fortaleses
<ul style="list-style-type: none"> - L'ordenança reguladora de l'ocupació de la via pública amb terrasses i altres elements complementaris, permet la ubicació de mobiliari en voreres de 3,80m, i especifica deixar franja lliure de mínim 1,60m. Pot ser poc espai lliure en itineraris de major flux de vianants. - Les marquesines generen interrupcions visuals i una ocupació permanent de la via pública, que va en detriment de la qualitat del paisatge urbà. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'ordenança reguladora de l'ocupació de la via pública amb terrasses i altres elements complementaris, permet la ubicació de mobiliari en calçada, previ informe policial, mesura que resta espai al vehicle i no als vianants. - L'anterior ordenança no permet la instal·lació, en concret de marquesines, en places, carrers per a vianants ni en les voreres. (si permet ombrel·les i tendals). - L'ordenança municipal de trànsit limita la velocitat a 30km/h en tot el nucli urbà, mesura que contribueix a reduir accidents, augmentar la percepció de seguretat i reduir la contaminació ambiental.

Aportacions de la ciutadania

- La ciutadania valora positivament la limitació de la velocitat a 30km/h dins del municipi, però manifesta descontent per la falta de control d'infraccions i compliment de l'ordenança de trànsit.

Oportunitats

- La nova proposta de transport públic comarcal: projecte de servei d'autobús CV-111, La Ribera Alta-València.

Conclusions

- El planejament vigent, amb els nous creixements urbans, pot fer més complexa la mobilitat cap a equipaments quotidians i que pot contribuir a augmentar l'ús del vehicle privat motoritzat en els desplaçaments urbans.

- La nova proposta de transport públic comarcal millora la mobilitat cap a municipis veïns però té altres aspectes negatius relacionats amb la distribució de parades dins de l'Alcúdia.

- L'ordenança reguladora de l'ocupació de la via pública amb terrasses i altres elements complementaris ha de ser revisada al menys en l'àmbit dels itineraris per a vianants més importants.

7.4 DIAGNOSI DE LES PAUTES DE MOBILITAT

Pautes de mobilitat

Problemes	Fortaleses
- El 54% dels desplaçaments són amb vehicle privat motoritzat	- El 77,3% dels desplaçaments són interns, reforça la necessitat d'abordar un pla de mobilitat urbana
- El vehicle privat s'utilitza tant com el mode a peu, per a desplaçaments dins del poble	- El 55% dels desplaçaments tenen a veure amb gestions de la vida quotidiana (la majoria de proximitat), i el 45% amb treball remunerat i estudis
- En el 67% dels desplaçaments amb cotxe, va una sola persona en el vehicle	- Molts dels desplaçaments interurbans tenen destinació en municipis veïns
- Hi ha població captiva a l'Alcúdia que necessiten fer desplaçaments motoritzats i depenen d'altres persones o del transport públic, afecta a gent gran i menors de 18 anys, però també a dones.	- Quasi tots els desplaçaments a peu són inferiors a 10 minuts
- Les persones que es mouen amb cotxe tenen facilitats per a estacionar el vehicle al lloc de destinació	- En general, el 79% dels desplaçaments quotidians dels alcudians i alcudianes tenen una duració inferior als 15 minuts

<ul style="list-style-type: none"> - Un 20% de la població es mou sempre amb cotxe - En els desplaçaments per motiu de feina o d'estudis la població utilitza sobretot mitjans motoritzats. - L'autobús s'utilitza poc i per a la majoria no és transport habitual - L'hora punta desplaçaments és entre 8.00 i 9.00 del matí, coincideix amb els desplaçaments escolars. 	<p>(independentment del mode)</p> <ul style="list-style-type: none"> - La majoria de desplaçaments amb transport públic tenen com a destinació València, - El principal motiu per a moure's amb transport públic és la dificultat d'aparcament al lloc de destinació. - En els desplaçaments per motius personals, els modes de desplaçaments escollits són més diversos, augmenta la mobilitat a peu, amb bici i transport públic. - La bici és escollida en major proporció que el transport públic - Al 78% de les cases hi ha bici - El 97% sap anar amb bici
---	---

Aportacions de la ciutadania

- La ciutadania coincideix en dir que cal una millor connexió amb els municipis veïns

Oportunitats

- Més del 75% dels desplaçaments són interns, i els desplaçaments per motius personals es realitzen a peu, amb bici i transport públic.
- La bici és escollida en major proporció que el transport públic, al 78% de les cases hi ha bici i el 97% de la població sap anar amb bici.

Conclusions

- Hi ha mals hàbits d'ús del vehicle privat per a desplaçaments curts (dins del poble) i ocupats per una sola persona, que caldrà revertir.

- El transport públic i la bicicleta van a ser modes a promoure, en paral·lel a la millora de la infraestructura.

7.5 DIAGNOSI DE L'ACCÉS ALS DIFERENTS CENTRES D'ACTIVITAT

Centres d'activitat

Problemes

- Equipaments en perifèria o entorns industrials: CEIP Heretats, Poliesportiu, Piscina Coberta, Àgora Jove, Club de tennis, Centre de Salut, Centre de dia (entorns poc vitals, solitaris en vesprada-nit)

Fortaleses

- La major part d'espais que atreuen la mobilitat quotidiana es concentren al voltant del centre urbà, al voltant de la plaça de la Diputació i de la plaça del País Valencià

- Els equipaments en entorns industrials són els que més factors negatius acumulen

- Centre de salut i Centre de dia, allunyats i entorn poc vital, poc condicionat, sense un itinerari segur que hi arribe

- Mancances d'aparcament de bicicleta en la majoria d'entorns d'equipaments

- Mancances de mobiliari, arbrat en entorns equipaments

- Passos de vianants no accessibles i amb obstaculització de la visibilitat, en tot el nucli, especialment greu en proximitat equipaments

- CEIP Heretats acumula diversos problemes, sobre mobilitat motoritzada i sobre condicions de l'entorn

- I'IES els Èvols, no té infraestructura ciclista que promoga l'ús d'aquest mode entre l'alumnat, tampoc té servei de bus escolar.

- CEIP Batallar, millora carrer accés, vianants, però voreres carrers pròxims segueixen sent massa estretes

- Benzineres, magatzems, tenda Coarval i grans supermercats als polígons

- Trajecte al Cementeri, últimes millores: pas a nivell amb pas segregat per a vianants. Així i tot, manca accessibilitat.

- Els polígons industrials són altres espais d'atracció de mobilitat (sobretot laboral, però també motivada per alguns equipaments), aquests polígons es troben pegats i en continuïtat amb la trama urbana

- Equipaments culturals i educatius, molts amb entorns lliures de trànsit i amb vitalitat, pròxims a parades de transport públic, i PMR

- Els equipaments administratius es concentren al centre, amb millors condicions de l'entorn

- Comerç concentrat en el nucli urbà: Av. Antoni Almela, carrers Calvo Acacio, Joan Baptiste Osca, Major i plaça del País Valencià.

- El Centre de salut té parada d'autobús a prop (que pot desaparèixer si es modifica el servei amb el projecte de servei d'autobús CV-111, La Ribera Alta-València)

- El Centre de dia disposa de transport propi per al desplaçament d'usuaris i d'usuàries

Aportacions de la ciutadania

- La ciutadania valora positivament que l'entorn dels centres educatius siga lliure de cotxes
- Detecta mancança d'itineraris segurs per anar al centre de salut i al centre de dia, a l'Àgora Jove i al CEIP Heretats.

Oportunitats

- La major part d'espais quotidians mobilitat quotidiana es concentren al voltant del centre urbà.
- Els polígons industrials es troben en continuïtat amb la trama urbana.

Conclusions

- La major part dels equipaments i espais comercials se situen cèntrics dins del nucli urbà. Però alguns s'ubiquen a la perifèria o en àrees industrials, la qual cosa suposa majors distàncies de recorregut i entorns poc vitals. Caldrà

intervindre en millorar la mobilitat a peu, amb bici i amb transport públic cap a aquests espais. La ciutadania opina el mateix.

- Es detecten mancances i factors negatius en els espais públic previs a l'accés a alguns equipaments que caldrà tenir en compte, per a dotar-los de major habitabilitat, confort i seguretat.

7.6 DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC I LA MOBILITAT A PEU

Qualitat de l'espai públic i mobilitat a peu	
Problemes	Fortaleses
<ul style="list-style-type: none"> - Manca del Pla d'Accessibilitat - Pocs itineraris adequats per a vianants, - Molts encreuaments sense passos de vianants o sense resoldre accessibilitat - Passos de vianants amb obstacles, faroles, contenidors, papereres, en Av Antoni Almela - Passos de vianants molt separats en l'avinguda Comte Serrallo - Vorerres molt estretes al centre i a alguns carrers de l'eixample - Barreres urbanes en itineraris cap els polígons industrials: av Guadassuar, via ferrocarril, séquia Reial del Xúquer - Discontinuitats dels itineraris de major ús de vianants, detectar interrupcions, (estretament de voreres, obstacles, falta de passos de vianants, etc) - La infraestructura viària de FGV representa una barrera urbana amb diversos problemes: <ul style="list-style-type: none"> - Passos a nivell perillosos, insegurs, no accessibles, alguns sense segregació de pas entre vianants i vehicles. Sense senyalització. - Especialment perillosos són els passos cap al camp de futbol i el carrer Santa Bàrbara. - El pas per sota les vies que comunica amb l'itinerari cap al CEIP Heretats no és accessible i segur. 	<ul style="list-style-type: none"> - Carrers amb ús per vianants on se situen comerços, (carrer Major, Sant Francesc, Calvo Acacio) i al voltant de les places i parcs principals (plaça Tirant Lo Blanc, plaça de la Diputació, plaça de la Constitució, plaça de l'Església) - Carrers d'ús compartit i prioritat per a vianants al centre (carrer Sant Francesc, part del carrer Major, carrer Joan Bautista Osca, carrer Sant Antoni, part del carrer Colón i carrer Sant Roc) - Noves zones residencials (sud-oest i nord) amb traçat urbà estil super-illes amb carrers per a vianants, lliures de trànsit - Ample de carrers de l'eixample que permeten coexistència de modes i d'usuaris - Proximitat de les zones industrials i continuïtat amb la trama urbana - Rotondes perifèriques, poques dins trama urbana residencial - Rotonda en Ausiàs March, resol millor la circulació de vianants - Terrasses d'establiments de restauració en calçada i no en vorera - La màxima velocitat que es permet al municipi és 30 km/h (ciutat 30)

- Pas a nivell del Cementeri, mal resolt, discontinuïtat de les voreres al creuament dels carrers Alcúdia i Mestre Serrano.
- Rotondes que compliquen la mobilitat a peu
- No hi ha xarxa d'itineraris verds, i que connecten zones verdes, pocs carrers arbrats
- Montortal:
 - Voreres estretes, no accessibles
 - Parc infantil l'altre costat del vial de trànsit mala accessibilitat i creuament poc segur

Aportacions de la ciutadania

La major part de les aportacions de la ciutadania tenen relació amb l'espai públic i l'espai destinat a la mobilitat a peu, i s'han recollit les següents:

- Les actuacions realitzades de vianalització de carrers al nucli antic, sense una estratègia clara sobre la preferència de vianants, el paper del vehicle, etc., ha generat certa incomoditat entre la ciutadania i cert rebuig a la restricció del trànsit a motor
- Oposició a la renúncia d'aparcar al nucli antic
- Demanen eliminació de barreres i resolldre accessibilitat, sobretot voreres i passos vianants, paviment lliscant
- Demanen combatre molèsties d'aparcament indegut de vehicles, invasions espai vianants
- Consideren els passos a nivell inaccessibles i perillosos
- Detecten punts percebuts perillosos en: av. d'Antoni Almela, la rotonda de l'Olivera, la rotonda pròxima a l'estanc de l'avinguda i al Consum i al carrer del Doctor Fleming.
- Demanen espais per a caminar
- Demanen reduir trànsit
- Valoren be la creació d'itineraris segurs i amables, amb menys trànsit,
- Detecten manca d'itineraris segurs per anar al centre de salut i al centre de dia, a l'Àgora Jove i al CEIP Heretats.

Oportunitats

- Elevada demanda social d'espais per a caminar. L'apropiació espontània per part de la ciutadania de la via ciclista que connecta l'Alcúdia amb Carlet com a espai per a vianants fa evident que hi ha demanda d'aquests espais per a caminar.
- Costum de caminar per la calçada, de creuar pel mig sense massa conflicte: possibilitat de desenvolupar 'espais compartits'.

Conclusions

- Destaca la falta de continuïtat i accessibilitat en els itineraris de vianants, s'interrompen perquè no hi ha passos de vianants, o perquè no són accessibles, per obstacles o encreuaments perillosos.
- A l'Alcúdia es donen factors que poden fer que la mobilitat a peu siga més fàcil i estesa: la compacitat del nucli, la proximitat dels espais de destinació, els

carrers de prioritat de vianants, la velocitat de trànsit limitada a 30km/h. A aquests factors se suma la demanda de caminar per part de la població i un costum espontani d'ús més lliure del carrer, que fa que es camine sovint per la calçada.

- En canvi, la ciutadania encara li costa renunciar a alguns desplaçaments amb cotxe i a aparcar a prop del lloc de destinació.

7.7 DIAGNOSI DE LA MOBILITAT AMB BICICLETA

Mobilitat amb bicicleta	
Problemes	Fortaleses
<ul style="list-style-type: none"> - Fragmentació de la infraestructura ciclista sense connexió, falta de criteri unitari, falta de senyalització, trams que no són adequats per a un ús segur i còmode (sobretot per l'amplària del carril) - Existència de carrils bici realitzats sobre vorera, resten espai per a vianants i no resten espai de calçada - Incorrecta solució de l'encreuament de la infraestructura ciclista amb els vials, en la major part de les interseccions - Discontinuitat de la pintura roja dels carrils bici, que s'interromp en calçada (desprotecció del ciclista) - Falta de connexió transversal en la xarxa ciclista en l'avinguda Antonio Almela, necessitat de nous encreuaments - Inexistència de xarxa ciclista ben connectada amb els diferents serveis i equipaments - Interferència entre ciclistes i vianants en el carril bici que va a Carlet - Falta de connexió amb altres municipis i nucli de Montortal. Connexió amb Guadassuar interrompuda (rotonda de connexió amb l'autovia A-7) - Manca d'aparcaments de bicicletes 	<ul style="list-style-type: none"> - La bici és escollida en major proporció que el transport públic - Carrers amb pendents inferiors al 6% - La proximitat dels polígons industrials, afavoreix la mobilitat amb bici, existeixen fragments d'infraestructura ciclista que hi arriba - Connexió carril bici fins Carlet i Benimodo - Al llarg de la carretera CV-50 estaria resolta la connexió amb Alzira i, des d'Alzira, la connexió amb Carcaixent i amb Algemesí, aquesta darrera una vegada s'executen les obres de la CR-42. - Avingudes amples on és possible segregat carril bici, i ciutat 30 on és possible integració de la circulació de bicicletes en convivència amb altres modes (vehícles motoritzats) - Diferents iniciatives per a afavorir l'ús de la bicicleta: campanya "Al cole en bici" - Potencialitat de xarxa de connexió amb camins rurals, alguns ja s'utilitzen per a mobilitat saludable - Actuacions en marxa i previstes per ser realitzades a curt termini
Aportacions de la ciutadania	

La mobilitat amb bicicleta genera demanda entre la ciutadania que fa aportacions en relació a:

- Descontent amb la xarxa ciclista actual
- Demanda de connexió amb bici amb municipis veïns
- Demanda d'aparcaments de bici
- Promoció de l'ús de la bici en els desplaçaments als polígons industrials

A més la ciutadania manifesta que:

- L'Alcúdia és una ciutat còmoda per a la bici
-

Oportunitats

- L'Alcúdia és un municipi amb factors que farien fàcil una mobilitat amb bicicleta per als desplaçaments quotidians: distàncies curtes dins del nucli urbà i distàncies molt adequades per a anar amb bici cap als municipis veïns, topografia plana i velocitat en tot el nucli urbà limitada a 30km/h, que permeten la convivència amb el vehicle motoritzat.

Conclusions

- La infraestructura ciclista actual no és adequada per a permetre desplaçaments amb llibertat i amb seguretat: té interrupcions, té trams que no permeten un ús còmode i sense conflicte entre usuaris, trams que resten i fins i tot obstaculitzen la mobilitat a peu, no té una senyalització adequada i te punts perillosos on la persona que circula amb bici queda desprotegida front al cotxe. Tampoc té una dotació suficient i adequada de punts d'aparcament.

- L'Alcúdia és un municipi amb factors que farien fàcil una mobilitat amb bicicleta per als desplaçaments quotidians: distàncies curtes dins del nucli urbà i distàncies molt adequades per a anar amb bici cap als municipis veïns, topografia plana i velocitat en tot el nucli urbà limitada a 30km/h, que permeten la convivència amb el vehicle motoritzat.

7.8 DIAGNOSI DE LA MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

Mobilitat amb metro (Ferrocarrils Generalitat Valenciana)

Problemes

- Temps de viatge en metro fins arribar a València, 56 minuts aproximadament (llarg en relació a la distància)
- La freqüència és de 40 minuts per sentit
- La ubicació de la parada de metro deixa a $\frac{3}{4}$ parts de la població a una distància superior als 400m d'aquesta
- El baixador de Montortal es troba a l'altre costat de l'autovia A-7 i no existeix

Fortaleses

- Connexió directa amb València
 - Una parada al nucli urbà principal i una parada (baixador) al nucli de Montortal
 - La majoria de desplaçaments amb transport públic tenen com a destinació València, (la majoria amb metro)
 - El principal motiu per a moure's amb transport públic és la dificultat d'aparcament al lloc de destinació
-

infraestructura adequada per arribar-hi, ni per a vianants ni per a ciclistes.

- La zona tarifària de Montortal és la D i el bitllet costa més que en el nucli principal, vora un 30% més car.

- El baixador de Montortal només recull l'1% dels usuaris i usuàries de metro del municipi

- Hi ha més expedicions en dissabte (es pot suposar que es tracta d'un transport més utilitzats per a compres, gestions, oci, etc.)

Mobilitat amb autobús interurbà

Problemes

- El servei d'autobús Ruta 3 Alberic-Massalavés-l'Alcúdia-València només fa una expedició al dia en cada sentit

- El servei d'autobús Ruta 1 Catadau – Alzira, efectua 3 expedicions al dia per sentit, no hi ha servei en cap de setmana i festius i un 37,6% de la població queda fora de cobertura.

- Hi ha moltes parades que no compten amb infraestructura d'espera adequada (mobiliari, ombra, elements de senyalització)

- L'autobús s'utilitza poc i per a la majoria no és transport habitual

- Montortal no té servei de bus interurbà, tampoc té bus que aprobe a l'alumnat de secundària a l'institut (augmenta l'absentisme)

Fortaleses

- El servei de bus de la Ruta 3 Alberic-Massalavés-l'Alcúdia-València té dues parades que donen cobertura a més del 75% de la població.

- el servei d'autobús Ruta 1 Catadau – Alzira, apropa a municipis veïns (també a l'hospital d'Alzira)

- Servei autobús Ruta l'Alcúdia-Hospital d'Alzira, amplia les expedicions que van a l'hospital, i realitza una ruta circular per dins del municipi que actua com a bus interurbà, apropa a equipaments com el centre de salut, i dóna cobertura al 70% de la població.

- Servei autobús Ruta l'Alcúdia-Hospital d'Alzira, és gratuït per als habitants de l'Alcúdia

- El projecte de servei d'autobús CV-111, La Ribera Alta-València, comunica millor l'Alcúdia amb València i amb municipis veïns.

- Existeix servei de bus escolar per a l'alumnat de segon cicle d'infantil i primària, que apropa l'alumnat resident en Montortal i en residencial disseminat als centres educatius.

Mobilitat amb ferrocarril RENFE

- No hi ha estació de tren a l'Alcúdia, hi ha a Algemesí i a Alzira, però no hi ha cap servei de connexió amb transport públic. L'arribada sol fer-se amb vehicle privat

- Estació de ferrocarril de rodalies de Renfe a municipis propers, Algemesí i Alcúdia

Aportacions de la ciutadania

- La ciutadania rebutja el metro com a mode per a anar a València per l'excessiu temps de viatge
- Deficiències en la connexió de transport públic amb municipis veïns
- En general el transport públic està mal valorat

- Valoren be la connexió amb hospital i que el transport siga gratuït

Oportunitats

- Projecte de servei públic de transport de viatgers per carretera: CV-111, La Ribera Alta-València
- Gran potencial de creixement del transport públic.

Conclusions

- L'Alcúdia reclama una millor connexió amb València, el metro té un temps de viatge poc competitiu en comparació amb el cotxe, l'autobús només realitza una expedició diària i no és prou oferta, i per a la connexió a través del ferrocarril de rodalies RENFE, des de municipis pròxims, es depèn del vehicle privat.
- L'autobús interurbà s'utilitza poc per als desplaçaments altres municipis i es reclama una infraestructura millor.
- Caldrà tenir en compte la necessitat de mobilitat de l'alumnat de secundària procedent de Montortal.

7.9 DIAGNOSI DE LA MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

Mobilitat amb vehicle privat

Problemes

- Alt índex de motorització, més del 90% de les llars tenen cotxe i el 42% més d'un cotxe, factors que propicien mals hàbits de mobilitat motoritzada
 - Transit motoritzat en carrers molt estrets del nucli antic
 - Pressió de trànsit al casc antic, falta de mesures de control, de moderació i pacificació, i de dissuasió
 - Rondes que no tenen continuïtat i no funcionen bé per a extreure trànsit del nucli urbà
 - Vials centrals que suporten trànsit de Travessera: Antoni Almela, Pintor Vergara-Santa Bàrbara, Pintor Sorolla-Major-Sant Francesc-Verge de l'Oreto.
 - Punts destacats en relació a accidents:
 - Av. Antoni Almela
-

Fortaleses

- El trànsit de Calvo Acacio i Ausiàs March queda interromput per àrees de prioritat de vianants o restringides als vehicles motoritzats

- Rotonda Olivera
- Av. Carlet
- Pintor Vergara
- Joan de Austria
- Rotonda de Serrallo

- Hàbits de desplaçament poc sostenibles perquè s'utilitza el cotxe per a distàncies curtes

Vehicles pesants

Problemes

- El trànsit de vehicles pesants que prové de la Cooperativa ha de passar per carrers del poble fins creuar la séquia.

Fortaleses

- L'ordenança de trànsit limita la circulació de vehicles pesats a les rondes

Aportacions de la ciutadania

- La ciutadania manifesta descontent per:

- La falta de disciplina per part de conductors/es que estacionen en llocs no adequats i que molesten els vianants
- La falta de control d'infraccions
- La quantitat de motos que circulen pel poble
- Els mals hàbits d'ús del cotxe

Oportunitats

- Projecte de desviament de la CV-50 per fora del nucli urbà.
- Pacificació de trànsit al casc antic i ampliació de les zones de vianants o amb prioritat per a vianants.

Conclusions

- Els carrers del municipi, fins i tot els del nucli antic, tenen prou presència de vehicles circulant o aparcats, perquè gran part de la població disposa de cotxe o moto i l'utilitza diàriament. Serà necessari un treball pedagògic i de sensibilització per tal de dissuadir de l'ús tant estès del vehicle i promoure modes de desplaçament actius i sostenibles, al menys dins del poble.

7.10 DIAGNOSI DE L'APARCAMENT

Aparcament

Problemes

- Un 13% del parc de vehicles són camions
- El 75,5% de l'estacionament es produeix en

Fortaleses

- D'acord al parc de vehicles de turismes i furgonetes, a l'Alcúdia hi ha prou espai per a aparcar, hi ha un superàvit de 1.462 places

cordó i aquest normalment ocupa els dos costats del carrer	d'estacionament, sense tindre en compte les places dels polígons industrials.
- L'aparcament en bateria es concentra principalment en l'avinguda d'Antonio Almela	- Un 15% del parc de vehicles són motocicletes i ciclomotors
- Oferta baixa en el nucli antic i en zona sud-est entorn l'Escola Infantil Municipal i a l'oest de l'avinguda Comte Serrallo	- Totes les seccions censals poden cobrir les seues necessitats d'estacionament, compensant dèficits amb els llocs disponibles en àrees pròximes:
- Dèficit en Secció 1-1, corresponent al centre del municipi, i altres zones secció 1-2, secció 2-2	- Superàvit a les seccions censals 1-3, 2-3, 2-5 i 2-6, al nord i nord-est del municipi.
-Atenció especial a necessitat d'aparcament diürn en zones amb gran concentració de comerços, per a persones que hi treballen, acudeixen a comprar i fer gestions. (carrers Sant Francesc, Sant Antoni, Major i Joan Bautista, Avinguda Antonio Almela.	- L'oferta d'estacionament per a mobilitat reduïda (PMR) són 49 places distribuïdes forma homogènia per tot el municipi i aquestes s'ubiquen en llocs de màxima afluència, com equipaments i comerços.
- Problemes d'estacionament indegut en àrea residencial oest av. Comte Serrallo, pròxima a l'empresa Istobal, on acudeix gran nombre de treballadors/es	
- Problemes d'estacionament indegut en av. Guadassuar, fruit de l'activitat de tallers i establiments de venda de vehicles	
- La senyalització de PMR, especificacions tècniques i disseny és deficient, no disposen de gual per a accedir a la vorera, no disposen espai de protecció i aproximació en calçada	

Aportacions de la ciutadania

- La ciutadania té la percepció que falta espai per a aparcament, en concret al centre urbà.
- Es té por de treure aparcament del centre per si resta vitalitat
- Admeten que en general hi ha mals hàbits d'aparcament

Oportunitats

- Els polígons industrials disposen de gran nombre de places d'aparcament que queden lliures per la nit, i suposen espai disponible per a residents, i poden cobrir el dèficit de les zones pròximes.

Conclusions

-Malgrat la percepció que la ciutadania té sobre que hi ha poca disponibilitat d'aparcament en via pública, la realitat es que hi ha suficients places, però distribuïdes per tot el nucli urbà. Caldrà però, tenir en compte que si el nucli urbà es destina a vianants i no es permet l'aparcament, caldrà reubicar les

places en altres llocs de la ciutat. Açò pot no tindre bona acollida des de la ciutadania que no renuncia a aparcar en el centre del poble.

7.11 DIAGNOSI DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Càrrega i descàrrega de mercaderies	
Problemes	Fortaleses
- Insuficiència d'espai destinat per a càrrega i descàrrega, aquestes operacions es realitzen sovint ocupant calçada i espais per a vianants o per a estada	
Aportacions de la ciutadania	
-No assenyalen cap aspecte positiu ni negatiu sobre distribució urbana de mercaderies	
Oportunitats	
- Concentració de serveis i comerços en diversos eixos comercials que permet l'agrupació dels espais per a càrrega i descàrrega i la seua utilització en diferents franges horàries.	

Conclusions

- Per a una adequada distribució de mercaderies caldrà incrementar el nombre d'espais reservats a la càrrega i descàrrega, i regular l'horari, sobretot en el nucli històric.

7.12 DIAGNOSI DE LES EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

Qualitat ambiental	
Problemes	Fortaleses
- El 27,6% de les emissions de CO2 a l'Alcúdia provenen del transport privat	-Els valors obtinguts a l'entorn d'Alzira (estació més pròxima a l'Alcúdia) indiquen que la contaminació és molt baixa i la qualitat de l'aire excel·lent.
- El transport suposa quasi la quarta part del consum d'energia	- Adhesió a la iniciativa europea del "Pacte de les alcaldies pel clima i l'energia", s'elabora Pla d'Acció per l'Energia sostenible de l'Alcúdia.
- No hi ha estudis acústics ni mesuraments de nivells de soroll al municipi	- La flota de vehicles municipals ha millorat la seua eficiència: vehicles híbrids, elèctrics o

tecnologies que redueixen emissions, ús bio dièsel

- Remodelació de l'enllumenat públic municipal per millorar eficiència

Seguretat viària

Problemes

- La informació d'accidents no aporta informació detallada i sistematitzada sobre modes implicats, i no diferencia atropellaments a vianants. Falta en molts casos la ubicació exacta.

- Destaca acumulació d'accidents en: av. Antonio Almela, av. Guadassuar, Pintor Vergara, Verge de l'Oreto, carrer Joan d'Àustria, carrer Bollene, Doctor Fleming amb Juan XXIII. Rotondes.

Fortaleses

Aportacions de la ciutadania

- La ciutadania manifesta mancança de control d'infraccions per part de l'administració
- Percep una sèrie de punts negres o que considera insegurs i on destaca la rotonda de l'Olivera

Oportunitats

- La reducció de l'ús del vehicle privat motoritzat al nucli urbà pot suposar una reducció dels accidents especialment els que impliquen als vianants i ciclistes. També suposa la reducció de les emissions i del consum d'energia.

Conclusions

- L'Alcúdia no presenta grans problemes de contaminació, a més ja estan en marxa mesures sobre estalvi energètic i reducció d'emissions de gasos i partícules contaminants que es contemplen en el Pla d'Acció per l'Energia sostenible de l'Alcúdia. No obstant, es té en compte que una gran part de consum energètic i emissió de CO₂ ve del transport privat motoritzat, i que les estratègies han de seguir sent la reducció del seu ús.

- En relació a la seguretat vial, aquesta es pot millorar si la informació que s'enregistra dels accidents és més completa i ajuda a identificar si hi ha problemes en el disseny o organització del viari. Amb aquesta informació es poden fer modificacions que eviten o redueixen l'accidentabilitat.

8 OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT A L'ALCÚDIA

Una vegada establida la diagnosi del model de mobilitat s'han d'establir uns objectius específics que responguen a l'entorn concret i el context de l'Alcúdia i que es puguin assolir des del Pla de Mobilitat. Els objectius fixats són els següents:

01. Assegurar un espai públic més amable, amb bones condicions de confort i habitabilitat
02. Assegurar una ciutat amb major qualitat ambiental, amb aire més net i menys sorolls
03. Fer l'espai públic i els mitjans de transport més accessibles, de manera que faciliten la mobilitat en igualtat de condicions als diferents col·lectius i perfils de la població
04. Aconseguir una ciutat més inclusiva, que faça possible una mobilitat més lliure i autònoma per a tota la ciutadania
05. Recuperar espai públic per a la ciutadania, per a un ús més social
06. Fomentar un estil de vida més actiu i saludable
07. Prioritzar la mobilitat a peu sobre la resta de modes, potenciar el mode més accessible per a tota la ciutadania
08. Aconseguir major ús quotidià de la bicicleta en àmbit urbà i en desplaçaments territorials de proximitat
09. Augmentar l'ús del transport públic en els desplaçaments a altres municipis (municipis veïns i València) i donar alternatives als desplaçaments urbans
010. Fomentar un ús més racional del vehicle privat, sobretot reduir els desplaçaments interns del municipi
011. Millorar la seguretat viària i la convivència entre els diferents modes de desplaçament
012. Integrar la mobilitat en les diferents polítiques públiques i planejament urbà

9 ÀMBITS, LÍNIES ESTRATÈGIQUES I ACCIONS

El pla d'acció s'organitza partint dels àmbits o sectors d'estudi que s'han emprat per a l'anàlisi i la diagnosi del model de la mobilitat i de l'espai públic al municipi de l'Alcúdia, i les seues tendències. Dins de cada àmbit les accions s'agrupen en línies estratègiques funció de les necessitats detectades a la diagnosi i dels objectius que es pretenen assolir.

Prèviament incorporem des de la participació les aportacions realitzades per la ciutadania mitjançant el Qüestionari de mobilitat i el Grup de treball. La participació ha contribuït a construir i validar la proposta tècnica.

9.1 ÀMBITS

Els àmbits de mobilitat o sectors d'estudi relacionats en que s'organitza el pla d'acció són els següents:

1. Espai públic i mobilitat a peu
2. Mobilitat amb bicicleta
3. Mobilitat amb transport públic
4. Mobilitat amb vehicle privat i aparcament
5. Mobilitat cap els polígons industrials
6. Connexió territorial i entorn rural
7. Organització de la mobilitat i polítiques urbanes

Àmbit 1. Espai públic i mobilitat a peu

Aquest àmbit és el que major nombre d'accions recull, ja que la mobilitat a peu a l'Alcúdia és important, perquè les dimensions del municipi permeten que la majoria de desplaçaments quotidians es puguin fer caminant.

Pel que fa a l'espai públic, l'Alcúdia presenta grans problemes en relació a l'espai necessari per a moure's a peu, que en general són les voreres, ja que hi ha moltes que no compleixen l'ample mínim per a ser accessibles, i en alguns carrers fins i tot són inexistents.

Altres gran problema en la mobilitat a peu són les discontinuïtats en les interseccions, ja que en molts casos falten passos de vianants, i en la majoria no són accessibles.

Al nucli urbà és necessària una feina de revisió de totes les interseccions per tal de garantir la continuïtat dels recorreguts a peu, en condicions adequades de seguretat i accessibilitat.

En aquest document, es prioritza que aquesta feina es realitze en la xarxa d'itineraris que més s'utilitzen diàriament i que connecten els espais d'ús quotidià dins del poble, com equipaments i serveis, places, parcs, etc.

Les línies estratègiques d'aquest àmbit se centren en millorar la mobilitat a peu, en condicions de seguretat, accessibilitat i confort, pels itineraris que s'utilitzen a diari, i resoldre els punts on es generen interrupcions o conflictes.

Àmbit 2. Mobilitat amb bicicleta

És l'àmbit que contempla accions relacionades amb millora de la infraestructura ciclista a l'Alcúdia. La creació de noves vies ciclistes se centra en les connexions cap a espais d'interès o ús quotidià en la perifèria i en polígons industrials, ja que es considera que per l'interior del nucli urbà, que és zona 30, els desplaçaments amb bicicleta són compatibles amb el trànsit en la calçada.

Àmbit 3. Mobilitat amb transport públic

Aquest àmbit contempla accions en relació a la connexió amb altres municipis, amb autobús i amb metro. També contempla algunes accions que es poden dur a terme des de l'administració local per a millorar la mobilitat urbana amb transport públic

Àmbit 4. Mobilitat amb vehicle privat i aparcament

L'àmbit que tracta la mobilitat amb vehicle privat té l'objectiu d'acotar i reduir l'ús d'aquest mode, i d'intervindre sobre la infraestructura viària per a fer-la més segura per als modes actius, a peu, bicicleta, vehicles de mobilitat personal, etc. en la línia de la pacificació del trànsit i en un nou model de gestió d'aquest.

En relació a l'aparcament, el conjunt de mesures d'aquest àmbit busca la seua reordenació, per tal d'optimitzar l'espai disponible. D'aquesta manera es resta espai de circulació i es guanya espai per a aparcament i per al vianant.

Àmbit 5. Mobilitat cap els polígons industrials

En aquets àmbit, les accions se centren en fomentar desplaçaments al treball a peu i amb bicicleta.

Àmbit 6. Connexió territorial i entorn rural

Aquest àmbit planteja l'oportunitat de recollir els camins rurals en la mobilitat quotidiana cap a altres municipis veïns i la mobilitat activa o vinculada a l'oci, amb modes no motoritzats.

Àmbit 7. Organització de la mobilitat i polítiques urbanes

És l'àmbit que planteja la necessitat que l'administració municipal reconega la importància de la gestió de la mobilitat, i que aquesta siga contemplada en les polítiques urbanes.

9.2 LÍNIES ESTRATÈGIQUES

Dins de cada àmbit o sector d'estudi les accions s'organitzen segons línies estratègiques. Les línies estratègiques plantejades apareixen en la següent taula.

Àmbit	Línia estratègica
1 Espai públic i mobilitat a peu	1.1 Crear la xarxa d'itineraris de mobilitat quotidiana
	1.2 Millorar l'entorn dels equipaments quotidians
	1.3 Crear un àrea de prioritat de vianants al casc antic
	1.4 Millorar les interseccions del nucli urbà
	1.5 Fer seguiment de la qualitat ambiental
	1.6 Permeabilitzar la infraestructura viària del ferrocarril
	1.7 Crear nous itineraris per a passeig
2 Mobilitat amb bicicleta	2.1 Millorar la infraestructura ciclista
	2.2 Fomentar la mobilitat amb bicicleta
3 Mobilitat amb transport públic	3.1 Millorar les connexions interurbanes amb transport públic
	3.2 Millorar la infraestructura urbana de transport públic
4 Mobilitat amb vehicle privat i aparcament	4.1 Reduir el trànsit amb vehicle privat motoritzat en el nucli
	4.2 Millorar el disseny de la xarxa viària
	4.3 Adequar l'espai disponible per a aparcament
	4.4 Millorar la distribució urbana de mercaderies
5 Mobilitat cap els polígons industrials	5.1 Fomentar els desplaçaments no motoritzats cap els polígons industrials
6 Connexió territorial i entorn rural	6.1 Habilitar corredors de passeig ciclo-vianants
7 Organització de la mobilitat i polítiques urbanes	7.1 Revisar ordenances i planejament
	7.2 Incorporar la mobilitat en l'organització administrativa
	7.3 Implicar la ciutadania en les polítiques sobre mobilitat
	7.4 Sensibilitzar sobre hàbits de mobilitat sostenible

Taula 9.1. Àmbits i línies estratègiques del Pla de Mobilitat de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

9.3 ACCIONS

La construcció del nou model de mobilitat i espai públic a l'Alcúdia es descriu a través de les accions definides dins de cada línia estratègica que contempla cada àmbit o sector d'estudi.

9.3.1 Organització de les accions

Les diferents accions es resumeixen en la següent taula:

Àmbit		Línia estratègica			
1	Espai públic i mobilitat a peu	1.1	Crear la xarxa d'itineraris de mobilitat quotidiana	1.1.1	Pla director de la Xarxa de mobilitat quotidiana
				1.1.2	Construcció de la Xarxa de mobilitat quotidiana
				1.1.3	Millora dels passos de vianants transversals de l'avinguda Antonio Almela
				1.1.4	Remodelació de l'avinguda Antonio Almela
				1.1.5	Millora del carrer en el nucli pedani de Montortal
		1.2	Millorar l'entorn dels equipaments quotidians	1.2.1	Adequació de l'entorn dels equipaments quotidians i serveis públics
				1.2.2	Intervenció en l'entorn del Centre de salut
		1.3	Crear un àrea de prioritat de vianants al casc antic	1.3.1	Reurbanització dels carrers de l'àrea de prioritat de vianants del casc antic
				1.3.2	Reordenació del trànsit
				1.3.3	Eliminació progressiva de pilones en els carrers de prioritat de vianants del casc antic
		1.4	Millorar les interseccions del nucli urbà	1.4.1	Adaptació dels passos de vianants a la normativa en matèria d'accessibilitat
		1.5	Fer seguiment de la qualitat ambiental	1.5.1	Realització de mesuraments acústics a l'espai públic del municipi i control periòdic del soroll dels vehicles motoritzats
				1.5.2	Realització de mesuraments d'emissions de gasos i partícules contaminants
		1.6	Permeabilitzar la infraestructura viària del ferrocarril	1.6.1	Millora dels actuals passos a nivell
1.7	Crear nous itineraris per a passeig	1.7.1	Adequació de l'entorn de la séquia Reial del Xúquer per a passeig		
		1.7.2	Adequació de la ronda Solidaritat com itinerari esportiu		
2	Mobilitat amb bicicleta	2.1	Millorar la infraestructura ciclista	2.1.1	Creació de l'anell ciclista i connexions territorials
				2.1.2	Creació de vies ciclistes estratègiques per a connexió amb

					polígons industrials i equipaments
				2.1.3	Eliminació vies ciclistes existents
				2.1.4	Dotació d'aparcament de bicicletes
		2.2	Fomentar la mobilitat amb bicicleta	2.2.1	Augment dels desplaçaments amb bicicleta a l'IES Évols
3	Mobilitat amb transport públic	3.1	Millorar les connexions interurbanes amb transport públic	3.1.1	Actualització de la comunicació i informació del servei
		3.2	Millorar la infraestructura urbana de transport públic	3.2.1	Adequació de les parades d'autobús
				3.2.2	Creació d'un servei de transport municipal de caràcter flexible
				3.2.3	Adequació de l'itinerari des de Montortal fins la parada de metro
4	Mobilitat amb vehicle privat i aparcament	4.1	Reduir el trànsit amb vehicle privat motoritzat en el nucli	4.1.1	Impulsar el desviament de la CV-50 per fora del nucli urbà
				4.1.2	Establir canvis de sentits de circulació
		4.2	Millorar el disseny de la xarxa viària	4.2.1	Millora de la senyalització de zona escolar
				4.2.2	Remodelació d'interseccions i de rotondes
		4.3	Adequar l'espai disponible per a aparcament	4.3.1	Reurbanització de carrers i incorporació de noves places d'aparcament
				4.3.2	Reserva d'espai per a estacionaments de motocicletes i ciclomotors
				4.3.3	Senyalització d'aparcament de camions
				4.3.4	Revisió de les places PMR i adaptació a normativa d'accessibilitat
		4.4	Millorar la distribució urbana de mercaderies	4.4.1	Increment de places de càrrega i descàrrega
				4.4.2	Promoció d'alternatives de vehicles sostenibles per a distribució urbana de mercaderies
5	Mobilitat cap els polígons industrials	5.1	Fomentar els desplaçaments no motoritzats cap els polígons industrials	5.1.1	Aplicació d'incentius per a promocionar la mobilitat no motoritzada
				5.1.2	Elaboració de plans de mobilitat d'empresa
				5.1.3	Adequació de dos passos sobre la

					séquia Reial del Xúquer per a la mobilitat a peu
6	Connexió territorial i entorn rural	6.1	Habilitar corredors de passeig ciclo-vianants	6.1.1	Connexió des del nucli urbà amb el riu Magre
				6.1.2	Connexió des del nucli urbà amb camins rurals
7	Organització de la mobilitat i polítiques urbanes	7.1	Revisar ordenances i planejament	7.1.1	Modificació d'Ordenança municipal de trànsit
				7.1.2	Modificació d'Ordenança reguladora de l'ocupació de la via pública amb terrasses i altres elements complementaris
				7.1.3	Modificació del PGOU sobre sòl dotacional en les noves àrees urbanitzables
		7.2	Incorporar la mobilitat en l'organització administrativa	7.2.1	Creació d'una comissió de mobilitat municipal
				7.2.2	Millora de la informació sobre accidents
		7.3	Implicar la ciutadania en les polítiques sobre mobilitat	7.3.1	Creació de la Mesa de mobilitat o grup de seguiment
		7.4	Sensibilitzar sobre hàbits de mobilitat sostenible	7.4.1	Creació de campanyes de comunicació i divulgació
				7.4.2	Elaboració d'un projecte de mobilitat escolar en el CEIP Heretats
				7.4.3	Incorporació dels conceptes sobre mobilitat sostenible en el currículum escolar

Taula 9.2. Accions del Pla de Mobilitat de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

9.3.2 Fitxes de les accions

A continuació s'indica la informació continguda en cada fitxa i necessària per a la seua aplicació.

Objectius relacionats

Els objectius relacionats fan referència al compliment dels objectius específics descrits al capítol anterior. Cada acció pot respondre a més d'un objectiu específic.

Justificació

A la justificació és fa referència als antecedents que motiven l'acció.

Descripció

La descripció explica en què consisteix l'acció i com es desenvolupa. Quan s'estableixen criteris, aquests també són descrits en aquest apartat.

Recursos

Els recursos són els instruments necessaris per tal de dur a terme les propostes.

Redacció de plans, projectes i estudis	Elaboració i lliurament d'un document pla, projecte o estudi
Realització d'obres	Gestió i execució d'obres
Intervencions puntuals	Col·locació o retirada d'elements,
Provisió de bens	Adquisició i posada a disposició d'un be moble, equip o subministrament, de forma permanent o temporal
Modificació de normativa	Revisió o modificats d'ordenances , normes, organització administrativa, etc.
Accions de comunicació	Difusió d'aspectes del pla, accions de divulgació, campanyes de sensibilització, etc.
Gestions relacionals	Concert de reunions, coordinació de grups de treball per al debat, la reflexió o la solució de problemes o necessitats en un àmbit determinat

Taula 9.3. Recursos per a les accions del Pla de Mobilitat de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Agents que intervenen en l'execució

Les entitats, departaments o àrees que tenen competència directa en l'aplicació de l'acció, són els agents responsables de la seua posada en marxa.

Agents que intervenen en el finançament

Les entitats, departaments o àrees que participaran del finançament per a la posada en marxa de l'acció.

Cost aproximat

El valor econòmic atorgat a les accions són aproximatiu per tal que l'Ajuntament tinga una orientació dels costos que suposen i siga una informació de partida útil per a aprovar els pressupostos municipals.

Horitzó temporal

Pel que fa a la temporalització es proposen quatre horitzons temporals:

Curt termini	execució en 3 anys	Quan les accions responguen a una prioritat alta per temes de seguretat i accessibilitat, i la viabilitat tècnica i econòmica siga assolible i no presente dificultats
Mitjà termini	execució en 6 anys	Quan les accions compreguen propostes relatives a millores complementàries a les estrictes de seguretat i accessibilitat, o en general presenten dificultats per a la viabilitat tècnica i/o econòmica,
Llarg termini	execució en 12 anys	Quan les accions comporten majors dificultats tècniques, o depenen d'altres administracions de rang superior, i a més, el cost econòmic siga molt elevat, o depenga de fons de finançament extern.
Continu	-	Aplicació en tot moment i de manera continuada

Taula 9.4. Horitzons temporals per a les accions del Pla de Mobilitat de l'Alcúdia. Font: Elaboració pròpia

Accions relacionades

A les accions relacionades s'indiquen altres accions del Pla de Mobilitat que tenen relació amb l'acció que s'està descrivint, bé perquè una condiona l'altra, o perquè s'han de fer simultàniament, o perquè tenen aspectes en comú.

Indicadors relacionats

Els indicadors relacionats són instruments que serveixen per a fer un seguiment de l'aplicació del pla i de l'evolució de la mobilitat a l'Alcúdia

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA	1.1	CREAR LA XARXA D'ITINERARIS DE MOBILITAT QUOTIDIANA
ESTRATÈGICA		
ACCIÓ	1.1.1	PLA DIRECTOR DE LA XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA

Objectius relacionats

01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 011

Justificació

Aquesta és una xarxa d'itineraris que la ciutadania realitza de manera quotidiana, tant per anar a la feina, estudiar, comprar, anar al metge, acompanyar a infants, és a dir, una xarxa que tracta d'acollir els principals desplaçaments que són necessaris per al manteniment de la vida laboral, familiar, privada i comunitària, allò que anomenem mobilitat quotidiana.

Implica la creació d'itineraris per a prioritzar la mobilitat a peu, tot i que aquesta circule en convivència amb altres modes, i que connecte espais d'ús quotidià: equipaments, serveis, espais comercials, espais verds, parcs i places, rutes comercials, etc.

La xarxa de carrers ha estat escollida d'acord als itineraris que connecten equipaments i espais d'estada més importants, i aquells carrers més utilitzats, més agradables i amb més vitalitat.

Descripció de l'acció

Es proposa un Pla director de la Xarxa d'itineraris quotidians que definisca els carrers que la conformen i les característiques que han de complir. A més, cal que es definisca una jerarquia, de manera que s'identifiquen itineraris més importants i altres secundaris, i llavors, poder prioritzar les intervencions.

Aquest pla ha de contemplar la revisió dels dissenys de cada carrer que inclou, de manera que no hi haja cap itinerari amb amples que no complisquen la normativa vigent en matèria d'accessibilitat, per tal de garantir la seua utilització autònoma i còmoda per les persones amb diversitat funcional i que permeta que dues persones caminen juntes o es creuen.

Criteris generals

- Els carrers de menys de 8 metres hauran de ser de plataforma única.
- Els carrers de 8 o més metres, poden diferenciar vorera i calçada, si es considera convenient, però hauran d'adaptar-se a la resta de criteris.
- L'ample mínim de les voreres ha de respondre al nivell adaptat de la normativa vigent en matèria d'accessibilitat.
- La col·locació d'arbrat es pot donar en voreres que tinguen al menys 3m d'ample. Sempre que siga possible es dotarà d'arbrat el carrer, per a aconseguir major confort ambiental i qualitat estètica.
- El carril de circulació de vehicles motoritzats no ha de ser major de 3m.
- Els carrers han de tenir un sol sentit de circulació, i un sol carril, a excepció de les avingudes
- L'espai destinat a aparcament serà en cordó i no superarà els 2m d'amplada. L'aparcament en bateria o semi-bateria no és l'adequat en aquesta xarxa d'itineraris quotidians, ja que dificulta la visibilitat en les interseccions, obliga a treure cap a la via els contenidors de fem i complica l'accessibilitat cap a aquests. A més, augmenta considerablement la proporció d'espai ocupat per cotxes vers l'espai destinat a vianants. La percepció que s'obté és d'una presència excessiva del cotxe.
- L'aparcament podrà coexistir, si queda espai després d'haver ampliat la vorera i reduït ample de carril.
- Les mesures de pacificació del trànsit s'escolliran d'acord al carrer, i en aquells que es

requerisca major intervenció es proposa el trencament d'alineacions i creació de ziga-zagues

Interseccions

El disseny de les interseccions de la xarxa es realitzarà d'acord amb els següents criteris:

- Eliminació d'obstacles que dificulten la visibilitat entre vehicles i vianants que esperen per a creuar, retirada de places d'aparcament o mobiliari.
- Construcció d'orella que s'avance sobre la calçada, en els carrers on siga possible.
- Instal·lació de senyal vertical de pas de vianants
- Ús de paviment que no siga d'un material lliscant i no esvare.
- Eliminació de barreres urbanístiques, d'acord amb la normativa vigent en matèria d'accessibilitat (obstacles que reduïsquen l'ample de pas, escalons aïllats, interrupcions brusques de l'itinerari, paviment tàctil, etc.) entenent que aquests criteris tenen el caràcter de valors límit i s'hauran d'adoptar sempre les solucions més còmodes i accessibles per a la persona usuària, persona amb diversitat funcional o amb discapacitat permanent o temporal.

Senyalització

Es proposa la senyalització d'aquesta xarxa, mitjançant un disseny que li atorgue identitat unitària. La xarxa connecta diferents espais d'ús quotidià, equipaments i espais públics d'estada. Però a nivell de senyalització es poden identificar dues branques, la que uneix les places i espais verds entre sí, i la que connecta els equipaments.

La senyalització ha de contemplar al menys:

- Informació de la ubicació dels diferents espais que connecta
- Indicació del temps de recorregut a peu i amb bici entre aquests
- Indicació de la ubicació d'aparcaments de bicicleta

Criteris de disseny:

- Utilitzar llenguatge inclusiu i cognitivament accessible
- Utilitzar un disseny fàcilment identificable, intel·ligible
- Utilitzar un disseny accessible

Veure plànol 18, SENYALITZACIÓ DE LA XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA PROPOSADA

Verd urbà

Es proposa incrementar el verd urbà en el viari, principalment arbrat d'ombra, tot i que es considera imprescindible que la vegetació a l'àmbit urbà estiga present en tot els estrats (arbori, arbustiu, herbaci, etc.) D'acord al nou disseny i ample disponible en vorera s'ha de tenir en compte que es pot col·locar arbrat de port menut en voreres d'ample igual o superior a 3 metres i arbrat de port mitjà en voreres d'ample superior a 4 metres. S'aplicaran criteris de sostenibilitat i biodiversitat per seleccionar les espècies a plantar, que tinguin en compte l'adaptació a les condicions climàtiques, ambientals i físiques de la ciutat.

Una tria encertada de l'espècie, així com criteris adequats de marcs de plantació, dimensions d'escocell, distància a façana, etc. serà la millor garantia per assegurar l'èxit de creixement de l'arbre, així com el correcte desenvolupament de les seues funcions, i evitar problemes de manteniment.

Mobiliari

Es proposa la col·locació de mobiliari que dote de confort i habitabilitat els itineraris per a vianants (bancs, fonts, papereres, jardineres, etc., així com algun punt de bany públic). El mobiliari

seleccionat ha de complir:

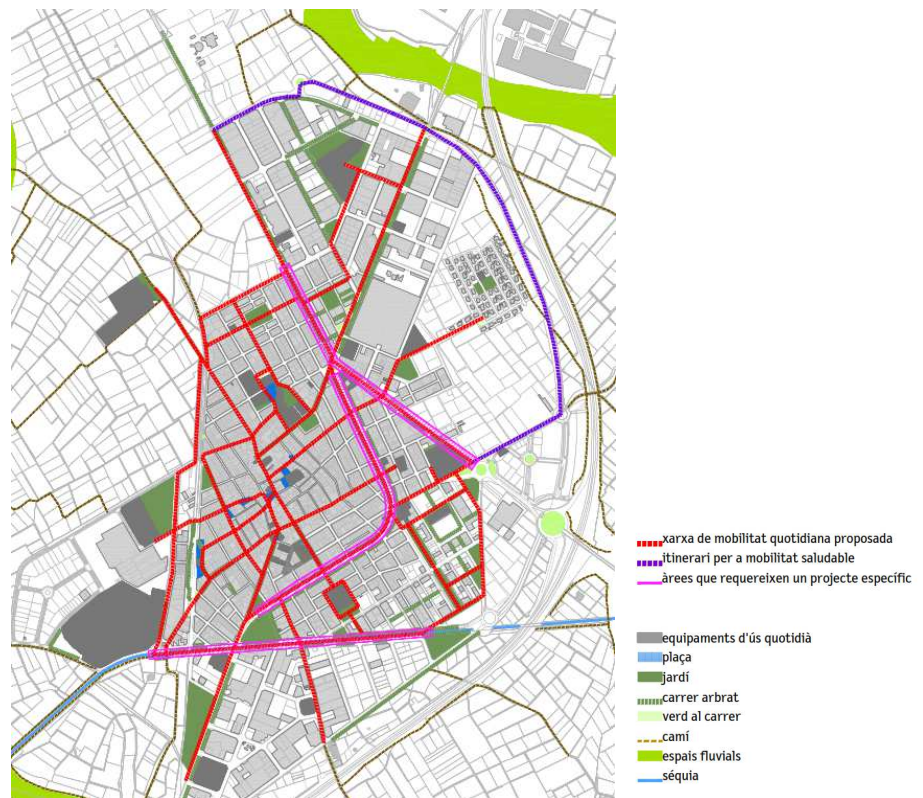
- criteris de funcionalitat, comoditat i accessibilitat. S'haurà de deixar el pas lliure a la part pròxima a façana, ubicant el mobiliari urbà a la banda exterior, pròxima a calçada, i en la mesura del possible alineat amb la resta.
- criteris d'accessibilitat d'acord a allò disposat en la normativa vigent en matèria d'accessibilitat.

Percepció de seguretat

Es proposa fer un estudi específic, amb la implicació de la ciutadania, sobretot d'aquells col·lectius més vulnerables, per a identificació dels punts en els carrers de la Xarxa de mobilitat que per característiques del disseny de l'espai propicien sensació d'inseguretat.

Es considera adient que la xarxa de mobilitat quotidiana es concrete i jerarquitze amb la participació i consens de la ciutadania.

Veure plànol 17, XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA PROPOSADA.



Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis.
Gestions relacionals.

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament
Entitats de l'entorn social (esportives, dones, gent gran, etc.).

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament.

Cost aproximat

Elaboració Pla Director: 30.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 1.1.2

Indicadors relacionats

100 Elaboració de Pla director de la xarxa de mobilitat quotidiana

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.1	CREAR LA XARXA D'ITINERARIS DE MOBILITAT QUOTIDIANA
ACCIÓ	1.1.2	CONSTRUCCIÓ DE LA XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA

Objectius relacionats

01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 011

Justificació

Aquesta acció fa referència a la intervenció que modifica el disseny dels carrers (fora del casc antic), que es prolonguen fins arribar a equipaments i espais públics d'ús quotidià.

La xarxa de mobilitat quotidiana està formada per carrers, alguns dels quals estan inclosos dins de l'Àrea del casc antic, i seran tractats en la línia estratègica següent, on es determinen les accions que els modifiquen.

Descripció de l'acció

Realitzar els projectes executius i les obres de remodelació dels carrers de la xarxa (exterior al casc antic), d'acord amb les especificacions i criteris establerts en el Pla director de la Xarxa de mobilitat.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

Cost aproximat

Elaboració de projecte executiu participat: 20.000 euros
PEM aproximat d'execució: 6.400.000 euros

Horitzó temporal

Curt i mitjà termini

Accions relacionades

Acció 1.1.1

Indicadors relacionats

- 001 Desplaçaments interns a peu x 100/desplaçaments interns totals
- 101 Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana millorada x 100/ Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana total
- 104 Nombre de passos de vianants adaptats x 100 / total passos de vianants
- 105 Longitud de carrers arbrats x 100 / Xarxa viària total
- 701 Nombre d'accidents amb vianants ferits en zona urbana
- 704 Nombre d'encreuaments amb accidents en zona urbana

ÀMBIT	1	ESPÀI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.1	CREAR LA XARXA D'ITINERARIS DE MOBILITAT QUOTIDIANA
ACCIÓ	1.1.3	MILLORA DELS PASSOS DE VIANANTS TRANSVERSALS DE L'AVINGUDA ANTONIO ALMELA

Objectius relacionats

01, 03, 04, 07, 011

Justificació

A l'avinguda Antonio Almela es detecten problemes en tots els encreuaments transversals, sobretot en relació a incompliment de normativa en matèria d'accessibilitat.

A més, en la majoria d'aquests passos s'ha detectat mobiliari que està obstaculitzant el pas (fanals, papereres, bancs, cabina telefònica, etc).

En relació a la seguretat, la visibilitat de la persona que espera a creuar no és bona des de la vorera, i ha d'avançar sobre la calçada.

Descripció de l'acció

Refer tots els passos de vianants de l'avinguda Antonio Almela, que travessen d'una vorera a l'altra d'aquest vial, per tal que complisquen la normativa vigent en matèria d'accessibilitat i que els creuaments de vianants es realitzen amb bones condicions de seguretat.

Construcció de l'orella que avanci l'espai d'espera sobre la calçada alineat amb l'aparcament.

En tot cas, retirada del mobiliari que actualment esdevé obstacle a la mobilitat a peu.

Recursos

Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Serveis socials, entitats i associacions de persones amb diversitat funcional

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

PEM aproximat d'execució d'obres: 50.000 euros.

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 1.1.1

Indicadors relacionats

- 001 Desplaçaments interns a peu x100/desplaçaments interns totals
- 104 Nombre de passos de vianants adaptats x 100 / total passos vianants
- 701 Nombre d'accidents amb vianants ferits en zona urbana
- 704 Nombre d'encreuaments amb accidents en zona urbana

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.1	CREAR LA XARXA D'ITINERARIS DE MOBILITAT QUOTIDIANA
ACCIÓ	1.1.4	REMODELACIÓ DE L'AVINGUDA ANTONIO ALMELA

Objectius relacionats

01, 02, 03, 04, 05, 07, 08, 010, 011

Justificació

L'avinguda Antonio Almela és un itinerari d'ús intens per a la mobilitat per a vianants, amb molta vitalitat que prové de les activitats en les plantes baixes del edificis. En aquest els vianants conviuen amb la bicicleta, i amb un trànsit també intens del vehicle privat. També és el viari principal per on circula el servei de transport públic de bus interurbà, i on se situen les parades d'aquest.

Es detecten certs aspectes a corregir, per tal de conferir major confort per als modes actius i sostenibles, en un eix que esdevé protagonista en la Xarxa de mobilitat quotidiana:

- Fer més fluida i còmoda la mobilitat a peu per les voreres, sense interferències amb el mobiliari públic i les terrasses d'establiments hostalers.
- Adequar la infraestructura ciclista
- Reduir la proporció d'espai ocupat pel vehicle privat

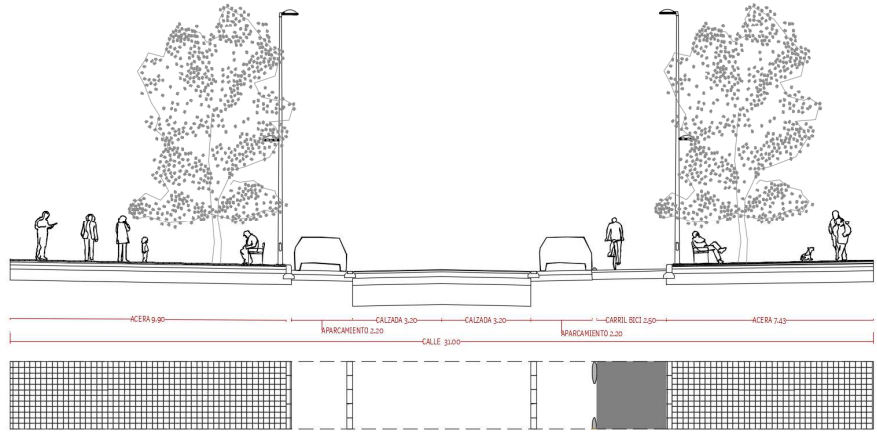
Serà d'aplicació l'article 21 de la Normativa del PATRICOVA en el qual s'estableix que qualsevol element superficial que se situe en una zona inundable a una cota superior a 30 cm no ha de provocar un increment del risc d'inundació en els usos urbans actuals o planificats. En aquest sentit si l'actuació suposa una modificació de la rasant actual del viari superior a 30 cm, serà objecte d'informe pel departament competent en matèria d'inundabilitat prèviament a l'aprovació definitiva d'aquest.

Descripció de l'acció

Elaboració d'una proposta de disseny per al futur de l'avinguda Antonio Almela. Aquesta acció recull una sèrie de criteris òptims, en vistes a un futur projecte de reurbanització d'aquest important espai públic del municipi.

Criteris:

- Reducció carrils de circulació a 3,5m
- Modificació de tipologia d'aparcament a cordó.
- Ampliació de les voreres
- Incorporació d'estrat arbustiu entre aparcament i carril bici
- Aparcament de bicicleta en calçada, (en espai lliure entre aparcament de vehicles junt l'escocell de l'arbrat actual)
- Delimitació de l'espai per a terrasses d'establiments hostalers, separant de façana mínim 2m, amb espai de protecció cap al carril bici de 0,80m
- Eliminació de barreres urbanístiques i obstacles que dificulten el trànsit de vianants
- Conservació de l'arbrat actual, i en cas de substitució, manteniment de les característiques de l'arbrat, de port gran i capçada ampla, que aporten major qualitat ambiental a l'avinguda



Proposta Avinguda Antonio Almela.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis

Agents que intervenen en l'execució

Serveis socials, Entitats de l'entorn social (esportives, dones, gent gran, persones amb diversitat funcional etc.)
Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

Cost aproximat

Elaboració de projecte executiu participat: 20.000 euros
PEM aproximat d'execució d'obres: 3.000.000 euros

Horitzó temporal

Llarg termini

Accions relacionades

Acció 1.1.1

Indicadors relacionats

- 001 Desplaçaments interns a peu x100/desplaçaments interns totals
- 101 Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana millorada x 100/ Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana total

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.1	CREAR LA XARXA D'ITINERARIS DE MOBILITAT QUOTIDIANA
ACCIÓ	1.1.5	MILLORA DEL CARRER EN EL NUCLI PEDANI DE MONTORTAL
Objectius relacionats		
01, 02, 03, 04, 05, 07, 011		
Justificació		
En el nucli de Montortal s'identifica el carrer central i únic (l'Avinguda Montortal) com principal espai de trobada i relació.		
El trànsit de pas es realitza per fora i deixa aquest carrer només per accés puntual dels residents.		
Descripció de l'acció		
Es plantegen dues intervencions:		
<ul style="list-style-type: none"> · Canviar de caràcter de l'Avinguda Montortal a espai compartit i prioritat vianant per tal que siga un espai públic d'usos quotidians. Reurbanitzar el carrer, igualant nivell i eliminant voreres, es a dir, convertint-lo en plataforma única. · Fer més segur el pas de vianants junt a parada d'autobús, que connecta amb parc infantil: elevació i senyalització del pas de vianants i senyalització de limitació de velocitat a 30km/h. 		
Recursos		
Realització d'obres		
Agents que intervenen en l'execució		
Veïnat de Montortal Oficina tècnica de l'Ajuntament		
Agents que intervenen en el finançament		
Ajuntament		
Cost aproximat	Horitzó temporal	
PEM aproximat d'execució d'obres: 80.000 euros	Curt termini	
Accions relacionades		
Acció 1.1.1		
Indicadors relacionats		
· 101 Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana millorada x 100/ Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana total		

ÀMBIT	1	ESPai PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.2	MILLORAR L'ENTORN DELS EQUIPAMENTS QUOTIDIANS
ACCIÓ	1.2.1	ADEQUACIÓ DE L'ENTORN DELS EQUIPAMENTS QUOTIDIANS I SERVEIS PÚBLICS

Objectius relacionats

01, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 010, 011

Justificació

A l'entorn de l'accés als equipaments sanitaris/assistencials, culturals, docents, administratius i esportius, és important que es donen condicions adequades d'accessibilitat, seguretat, habitabilitat i confort.

S'han detectat alguns equipaments que formen part de la xarxa d'itineraris quotidians on és prioritari adequar l'espai urbà davant l'accés.

Es tracta d'equipaments fora de l'àrea de prioritat de vianants del casc antic, i que no arriben per un carrer de plataforma única: Piscina Coberta, Poliesportiu Municipal i Àgora Jove.

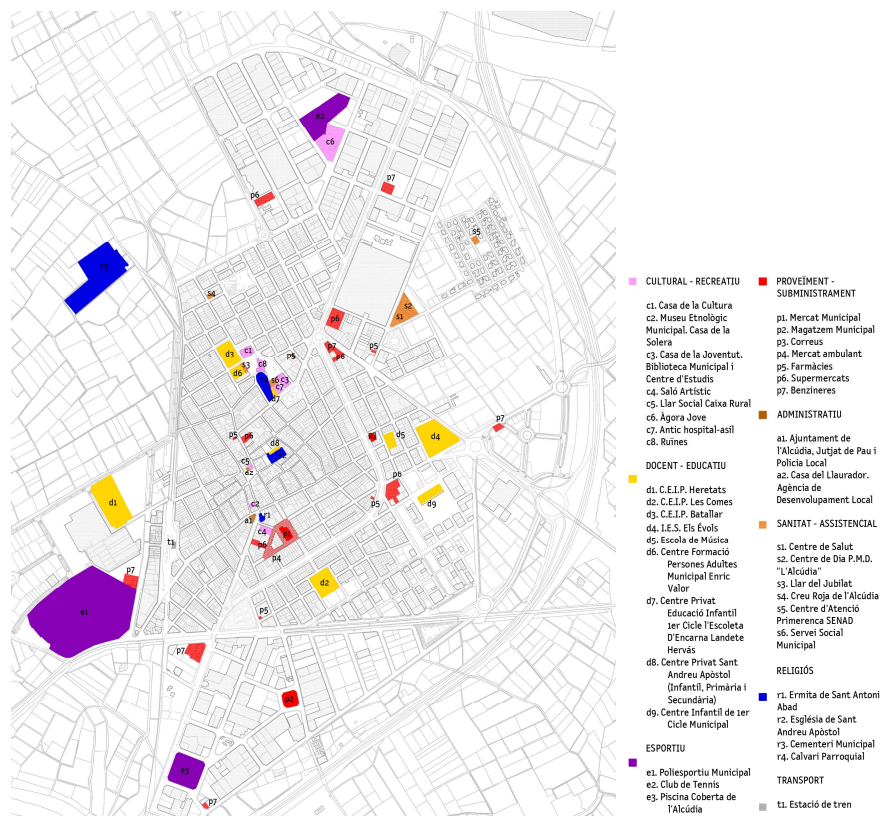
També s'ha considerat la conveniència d'incloure el Centre de Salut i Centre de dia, però aquests es tracten en una acció a banda, on es detalla la intervenció.

Descripció de l'acció

Es proposa l'adequació de l'entorn dels equipaments amb les següents intervencions:

- Ampliació de vorera o carrer pavimentat per a prioritat vianant
- Retirada d'obstacles que dificulten la visibilitat
- Retirada de places d'aparcament per a deixar una distància de seguretat lliure de cotxes
- Eliminació de barreres urbanístiques, d'acord amb normativa vigent en matèria d'accessibilitat
- Plantació d'arbrat o disposició d'elements d'ombra
- Dotació de mobiliari d'espera
- Enllumenat adequat
- Dotació d'aparcament de bicicletes
- Dotació de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda

La localització dels equipaments i serveis quotidians es pot consultar al plànol 5 EQUIPAMENTS I SERVEIS QUOTIDIANS.



Localització equips i serveis quotidians

Recursos

Realització d'obres
Intervencions puntuals
Provisió de bens

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

PEM aproximat d'execució obres: 50.000 euros/equipament

Horitzó temporal

Mitjà termini

Accions relacionades

Acció 1.1.1, 1.1.2, 1.2.2

Indicadors relacionats

- 001 Desplaçaments interns a peu x100/desplaçaments interns totals
- 002 Desplaçaments interns amb bicicleta x100/desplaçaments interns totals

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.2	MILLORAR L'ENTORN DELS EQUIPAMENTS QUOTIDIANS
ACCIÓ	1.2.2	INTERVENCIÓ EN L'ENTORN DEL CENTRE DE SALUT

Objectius relacionats

01, 02, 03, 04, 05, 07, 010, 011

Justificació

El Centre de Salut és un dels principals equipaments que genera desplaçaments quotidians, i que acull la més ampla diversitat de perfils d'usuaris i usuàries, on a més destaca l'ús majoritari de gent gran, d'infants i de dones que es responsabilitzen dels acompanyaments d'altres persones dependents.

L'arribada al Centre de salut ha de ser tractada amb especial atenció per tal que facilite l'accés en igualtat d'oportunitats a tota la població.

Descripció de l'acció

Es proposa:

- Canviar el caràcter del carrer Magúncia a prioritat vianant (entre carrer Bollene i carrer Costera) de manera que l'accés al centre de salut es realitze des d'un espai de menys trànsit i s'amplie l'espai d'espera i trobada.
- Treure aparcament dels treballadors fora de la parcel·la, llevar la tanca actual i millorar l'accés per als pacients a l'edifici.
- Ampliar la vorera del carrer Bollene que condueix a l'accés del servei d'urgències
- Crear 2 places per abaixada d'acompanyants, places que han d'estar lliures i servir per a parada i baixada de persones, però no per a aparcament.
- Senyalitzar l'espai reservat per a l'estacionament d'ambulàncies

A més, cal realitzar les intervencions considerades en l'acció 1.2.1. ADEQUACIÓ DE L'ENTORN DELS EQUIPAMENTS QUOTIDIANS I SERVEIS PÚBLICS:

- Ampliació de vorera o carrer pavimentat per a prioritat vianant
- Retirada d'obstacles que dificulten la visibilitat
- Retirada de places d'aparcament per a deixar una distància de seguretat lliure de cotxes
- Eliminació de barreres urbanístiques, d'acord amb normativa vigent en matèria d'accessibilitat
- Plantació d'arbrat o disposició d'elements d'ombra
- Dotació de mobiliari d'espera
- Enllumenat adequat
- Dotació d'aparcament de bicicletes
- Dotació de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament	
Cost aproximat	Horitzó temporal
PEM aproximat d'execució obres: 60.000 euros	Curt termini
Accions relacionades	
Acció 1.2.1	
Indicadors relacionats	
· 001 Desplaçaments interns a peu x100/desplaçaments interns totals	

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.3	CREAR UN ÀREA DE PRIORITAT DE VIANANTS AL CASC ANTIC
ACCIÓ	1.3.1	REURBANITZACIÓ DELS CARRERS DE L'ÀREA DE PRIORITAT DE VIANANTS DEL CASC ANTIC

Objectius relacionats

01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 010, 011

Justificació

S'estableix un àrea de preferència de vianants, on els diferents modes de desplaçament conviuen al mateix espai i a la mateixa velocitat. Els vianants poden circular per tot l'espai i són els vehicles els que redueixen la velocitat i s'adapten a la velocitat dels que van a peu. Els vianants conviuen i cedeixen el pas a altres usuaris (altres vianants, bicicletes o vehicles) però tenen la preferència.

Aquesta zona inclou el casc antic del municipi i està delimitada pels carrers: Lope de Vega, Ramón y Cajal, Alapont, Reis Catòlics, Joanot Martorell, Benimodo, Mariano Benlliure, Joan XIII, Jaume Roig, Verge dels Dolors, Pintor Vergara i Plaça de l'Ajuntament.

Actualment ja hi ha carrers d'aquesta àrea on s'ha intervingut i s'ha modificat el disseny convertint-los en carrers de plataforma única, aquests són l'eix format pel carrer de Sant Francesc, Major i Joan Baptiste Osca. També s'inclou el carrer de Sant Antoni i el carrer de Sant Roc.

Es tracta de completar la reurbanització en la resta de carrers que inclou l'àrea.

Dels carrers que delimiten l'àrea de prioritat de vianants del casc antic, els que es proposa que passen a ser de plataforma única són: Alapont, Jaume Roig, Joan XXIII, Lope de Vega, Mariano Benlliure, Pintor Vergara, Reis Catòlics i Ramón y Cajal; la resta limiten l'àrea però no es modifiquen.

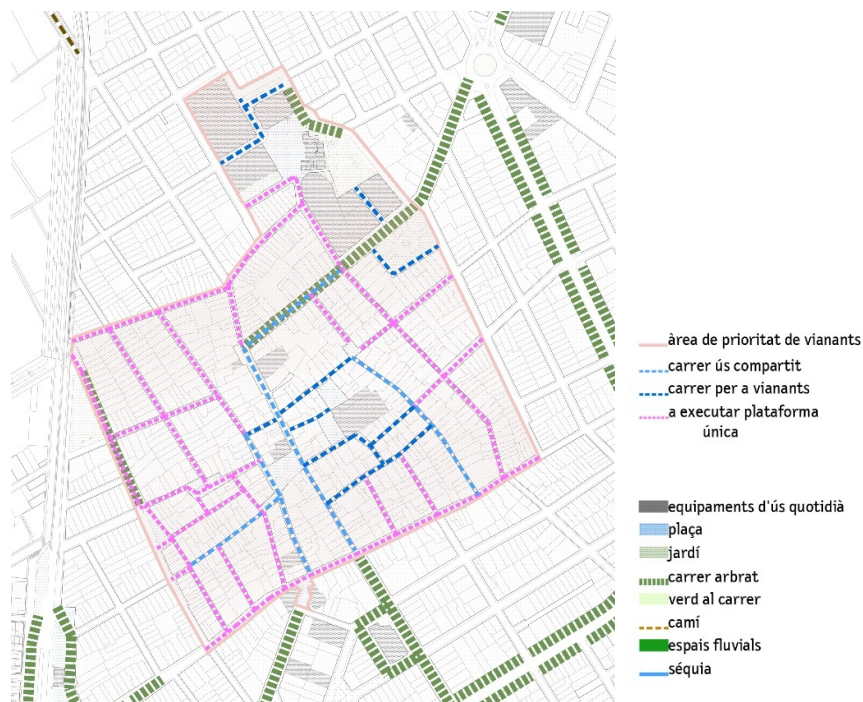
Descripció de l'acció

Es proposa la reurbanització dels carrers inclosos en l'àrea de prioritat de vianants, i la transformació del disseny a plataforma única, açò vol dir que el nivell i el paviment són continus i no hi ha diferència entre vorera i calçada.

Criteris:

- Evitar pilones o altre mobiliari per delimiten l'espai per a la circulació i la separen del trànsit de vianants, perquè la convivència siga efectiva i la velocitat de tots els modes s'unifiquen
- Eliminar l'estacionament lliure en tota la zona
- Mantindre, excepcionalment, les places de PMR que no siga possible reubicar en carrers adjacents pròxims. S'haurà d'estudiar el lloc de reubicació, en espais que no destorben el trànsit en convivència de vianants i vehicles.

Es prioritza la intervenció en la plaça Cervantes, inclosa en aquest àrea, i la continuació en carrers adjacents.



Proposta de carrers a executar plataforma única.

Respecte a la senyalització de l'àrea de prioritat de vianants, es proposen els següents criteris:

- Senyalització vertical senyal s-28 del codi de circulació o senyal de carrer residencial. Aquesta indica que els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació sense destorbar els conductors, però la prioritat la té el vianant i el vehicle ha de concedir-la. Fa explícit que el joc i l'esport està autoritzat en aquest carrer
- Senyalització vertical de la Limitació de la velocitat a 20km/h, en lloc visible per al vehicle que es troba amb l'itinerari, en concret a les portes d'entrada a aquesta àrea
- Senyalització horitzontal de la Limitació de la velocitat a 20km/h, en lloc visible per al vehicle que es troba amb l'itinerari, en concret a les portes d'entrada a aquesta àrea. Aquesta pot ser una catifa realitzada amb pintura que deixi ben clara quina és la velocitat límit, i que pot ser un recurs utilitzat a l'inici i posada en marxa d'aquesta acció, de manera que a llarg termini, no siga necessari el repintat, i la senyal que roman siga la vertical.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

Cost aproximat

PEM aproximat d'execució obres: 1.600.000 euros

Horitzó temporal

Curt i mitjà termini

Accions relacionades

Acció 1.1.1, 1.1.2, 1.2.1

Indicadors relacionats

- 001 Desplaçaments interns a peu x100/desplaçaments interns totals
 - 101 Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana millorada x 100/ Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana total
 - 103 Increment de la superfície amb prioritat per a vianants
-

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.3	CREAR UN ÀREA DE PRIORITAT DE VIANANTS AL CASC ANTIC
ACCIÓ	1.3.2	REORDENACIÓ DEL TRÀNSIT

Objectius relacionats

01,02, 03, 05, 06, 07, 010, 011

Justificació

Els carrers es defineixen de prioritat de vianants, però els vianants conviuen amb el trànsit de vehicle motoritzat. Aquesta acció planteja la necessitat de reduir el trànsit, permetre l'accés rodat de persones residents i l'accés a espais dins del casc antic, tot evitant el trànsit de travessia. D'aquesta manera s'espera dissuadir de l'ús d'aquest carrers per a la circulació amb cotxe.

Descripció de l'acció

Es tracta de reorganitzar el trànsit rodat amb les següents intervencions:

- Interrupció d'itineraris llargs i creació de bucles d'accés i eixida, desconnectats entre sí.
- Establiment de barreres físiques i col·locació de senyals de prohibició i sentits obligatoris.
- Es protegiran del trànsit, sobretot, els carrers de dins d'aquesta àrea de prioritat de vianants que també pertanyen a la Xarxa de mobilitat quotidiana.
- S'establiran una sèrie de "portes" d'accés diferenciades per a donar entrada a cadascun dels bucles, de manera que residents i usuaris identifiquen el punt d'entrada a la zona on es dirigeixen.

El disseny de les portes d'entrada constarà d'un pas de vianants elevat i una senyalització vertical i horitzontal molt clara, que indiquin al usuari de la via que està accedint a un bucle.



Exemple de disseny de porta d'accés.

- Es recomana l'ús dels senyals S-28 i S-29 que, d'acord amb el reglament general de circulació, defineixen un vial com a carrer residencial.



Senyal S-28 (esquerra) i senyal S-29 (dreta).

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Provisió de bens

Modificació de normativa	
Agents que intervenen en l'execució	
Oficina tècnica de l'Ajuntament Policia local.	
Agents que intervenen en el finançament	
Ajuntament	
Cost aproximat	Horitzó temporal
PEM aproximat d'execució: 20.000 euros	Curt termini
Accions relacionades	
Accions 1.3.1	
Indicadors relacionats	
<ul style="list-style-type: none"> · 001 Desplaçaments interns a peu x100/desplaçaments interns totals · 004 Desplaçaments interns amb vehicle privat motoritzat x 100/desplaçaments interns totals 	

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.3	CREAR UN ÀREA DE PRIORITAT DE VIANANTS AL CASC ANTIC
ACCIÓ	1.3.3	ELIMINACIÓ PROGRESSIVA DE PILONES EN ELS CARRERS DE PRIORITAT DE VIANANTS DEL CASC ANTIC

Objectius relacionats

01,02, 03, 04, 05, 07, 08, 010, 011

Justificació

Els carrers que actualment ja són de prioritat de vianants que actualment disposen de pilones són el carrer Major i Joan Baptiste Osca.

La delimitació d'un espai per a circulació de vehicles, separada de la de vianants, és una contradicció al concepte d'espai compartit, que és la tipologia d'aquest carrers. Els conductors i conductores entenen que eixe espai és propi per al trànsit de vehicles i no van a respectar que les persones que caminen ocupen tot l'espai. Llavors, aquesta separació de modes no contribueix a que la velocitat s'unifiqui i a que es produisca una convivència real.

Descripció de l'acció

Eliminació progressiva de pilones en els carrers Major i Joan Baptiste Osca.

Recursos

Intervencions puntuals

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Sense costos associats.

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Accions 1.3.1

Indicadors relacionats

- 001 Desplaçaments interns a peu x100/desplaçaments interns totals
- 101 Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana millorada x 100/ Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana total

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.4	MILLORAR LES INTERSECCIONS DEL NUCLI URBÀ
ACCIÓ	1.4.1	ADAPTACIÓ DELS PASSOS DE VIANANTS A LA NORMATIVA EN MATÈRIA D'ACCESSIBILITAT

Objectius relacionats

01, 03, 04, 05, 07

Justificació

A l'Alcúdia hi ha molts encreuaments sense passos de vianants, i molts dels existents manquen de bones condicions de seguretat, la qual cosa dificulta els desplaçaments amb autonomia de moltes persones que necessiten moure's pel municipi.

Tota la zona d'eixample presenta mancança de passos de vianants, i les zones industrials no tenen passos de vianants, tret d'alguns encreuaments aïllats

Destaca també la zona del casc antic per mancança de passos de vianants, però aquesta zona es resol amb la Línia estratègica 1.3

Aquesta acció planteja realitzar les actuacions als passos de vianants dirigides a adaptar-los a la normativa vigent en matèria d'accessibilitat, entenent que aquests criteris tenen el caràcter de valors límit i s'hauran d'adoptar sempre les solucions més còmodes i accessibles per a la persona usuària o persona amb discapacitat permanent o temporal. S'actuarà preferentment en els passos de vianants identificats com no practicables.

Descripció de l'acció

Es proposa l'eliminació de barreres urbanístiques en els passos de vianants existents, i en la construcció de nous, d'acord amb la normativa vigent en matèria d'accessibilitat, (obstacles que redueixen l'ample de pas, escalons aïllats, interrupcions brusques de l'itinerari, paviment tàctil, etc.)

Les actuacions als passos de vianants estan dirigides a aconseguir que l'ús es realitze sota bones condicions de seguretat.

Criteris:

- Eliminació d'obstacles que dificulten la visibilitat entre vehicles i vianants que esperen per a creuar, retirada de places d'aparcament o mobiliari
- Construcció d'orella que s'avance sobre la calçada, en els carrers on siga possible.
- Eliminació de mobiliari en zona de pas (evitar la col·locació de pilones)
- Instal·lació de senyal vertical de pas de vianants
- Creació de nous passos de vianants en totes aquells itineraris de vianants en els quals han de creuar una calçada i actualment no en tenen



Proposta localització actuacions pas de vianants

Recursos

Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Serveis socials, entitats i associacions de persones amb diversitat funcional

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

PEM aproximat d'execució: 300.000 euros

Horitzó temporal

Curt i mitjà termini

Accions relacionades

Acció 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3

Indicadors relacionats

- 001 Desplaçaments interns a peu x100/desplaçaments interns totals
 - 104 Nombre de passos de vianants adaptats x 100 / total passos vianants
 - 701 Nombre d'accidents amb vianants ferits en zona urbana
 - 704 Nombre d'encreuaments amb accidents en zona urbana
-

ÀMBIT	1	ESPai PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.5	FER SEGUIMENT DE LA QUALITAT AMBIENTAL
ACCIÓ	1.5.1	REALITZACIÓ DE MESURAMENTS ACÚSTICS A L'ESPai PÚBLIC DEL MUNICIPI I CONTROL PERIÒDIC DEL SOROLL DELS VEHICLES MOTORITZATS

Objectius relacionats

01, 02, 05

Justificació

No existeixen estudis en relació als nivells sonors que s'assoleixen a l'espai públic de l'Alcúdia.

El soroll és un altre factor que pot produir molèsties en les persones que caminen, passegen pels carrers o estan a les places, jardins o parcs.

Descripció de l'acció

Elaborar estudis de soroll a la via pública i, paral·lelament, realitzar periòdicament actuacions regulars de control del soroll dels vehicles motoritzats en general, i dels ciclomotors en particular, per part de la Policia Local, per tal que no es rebassen els dbA límit, establerts en la normativa vigent en matèria de nivell sonor a l'espai públic.

La periodicitat d'aquest anàlisi serà anual perquè pugui donar una informació real i actualitzada dels nivells sonors, així com aportar les recomanacions i les mesures preventives i correctores que caldria adoptar.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Mesuraments acústics: 4.000 euros/any.

Horitzó temporal

Continu

Accions relacionades

Acció 1.5.2

Indicadors relacionats

· 901 Nivell sonor equivalent diürn al nucli urbà principal

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.5	FER SEGUIMENT DE LA QUALITAT AMBIENTAL
ACCIÓ	1.5.2	REALITZACIÓ DE MESURAMENTS D'EMISSIONS DE GASOS I PARTÍCULES CONTAMINANTS

Objectius relacionats

01, 02, 05, 06

Justificació

En la línia de continuar amb els compromisos adquirits per l'Ajuntament com a signant del Pacte de les alcaldies pel clima i l'energia, entre els quals es troba la redacció del Pla d'Acció (PACES) on s'estableixen els objectius de reducció d'emissions de CO₂ per a l'Alcúdia, i on s'adquireix el compromís de realitzar inventaris d'emissions de gasos d'efecte hivernacle, avaluació de riscos, i dissenyar el pla d'accions per a reduir emissions de CO₂, es proposa la continuïtat d'aquest controls periòdics.

Descripció de l'acció

Elaborar estudis de la qualitat de l'aire, amb mesuraments d'emissions de gasos i partícules contaminants.

La periodicitat d'aquests serà anual perquè pugui donar una informació real i actualitzada dels nivells de contaminació de l'aire, així com aportar les recomanacions i les mesures preventives i correctores que caldria adoptar.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Mesuraments emissions: 4.000 euros/any.

Horitzó temporal

Continu

Accions relacionades

Acció 1.5.1

Indicadors relacionats

- 902 Emissió anual de CO₂ deguda a la mobilitat interna del nucli urbà
- 903 Emissió anual de NO_x deguda a la mobilitat interna del nucli urbà
- 904 Emissió anual de PM₁₀ deguda a la mobilitat interna del nucli urbà

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.6	PERMEABILITZAR LA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA DEL FERROCARRIL
ACCIÓ	1.6.1	MILLORA DELS ACTUALS PASSOS A NIVELL

Objectius relacionats

01, 03, 04, 07, 08, 011

Justificació

Actualment la manera de travessar la infraestructura viària en l'Alcúdia es realitza de diferents maneres, i una d'elles són els passos a nivell. Per aquests creuen els vehicles i els vianants, i en alguns casos passen pel mateix espai sense segregació entre modes. Aquesta falta d'espai destinat perquè les persones que van a peu travessen les vies, provoca problemes de seguretat i de mala accessibilitat.

Descripció de l'acció

Millorar les condicions de pas per als modes no motoritzats dels passos existents que creuen la línia ferroviària dins de la trama urbana: al final del carrer Pintor Sorolla i al final del carrer Santa Bàrbara.

Criteris:

- Segregar el pas per a mobilitat a peu, de manera que es realitze per un espai condicionat i separat dels vehicles.
- Dotar de condicions adequades d'accessibilitat d'acord a la normativa vigent en aquest matèria.
- Millorar la seguretat, mitjançant la senyalització correcta del pas a nivell, i garantint una bona visibilitat.

S'haurà de complir el que s'estableix en la Llei 7/2018 de 26 març, de Seguretat Ferroviària, en concret l'article 25.1, on s'indica que les infraestructures corresponents a línies o trams de línia de caràcter ferroviari disposaran de tancaments o sistemes equivalents, per a impedir el lliure accés, la distància del qual a la via siga suficient per a la correcta evacuació de les persones viatgeres en cas de necessitat.

Per al desenvolupament de l'acció s'atendrà al disposat en el Pla Global de Millora de les condicions de seguretat i d'accessibilitat dels passos a nivell i els passos entre andanes de la Xarxa de FGV a València, en concret al 'Pas a nivell ALD-5' i 'Estació l'Alcúdia'.

Recursos

Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

PEM aproximat d'execució: 30.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 1.1.1, 1.1.2

Indicadors relacionats

- 001 Desplaçaments interns a peu x100/desplaçaments interns totals
 - 104 Nombre de passos de vianants adaptats x 100 / total passos vianants
-

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.7	CREAR NOUS ITINERARIS PER A PASSEIG
ACCIÓ	1.7.1	ADEQUACIÓ DE L'ENTORN DE LA SÈQUIA REIAL DEL XÚQUER PER A PASSEIG

Objectius relacionats

01, 02, 03, 04, 05, 06, 07

Justificació

Existeix des de la població demanda d'itineraris per a passejar, caminar i fer esport, pròxims a l'espai habitat del nucli urbà, per tal que siguin utilitzats a diari i gaudisquen de vitalitat.

Actualment s'utilitza molt el carril bici que connecta amb Carlet, però l'elevat ús per vianants acaba interferint amb l'ús ciclista. Amb l'objectiu de treure pressió d'aquest itinerari, es proposa que es plantegen altres possibles itineraris. Un d'aquests pot ser els carrers adjacents a la séquia Reial del Xúquer.

Aquest itinerari seria atractiu com a passeig i, a més, dignificaria l'entorn d'un element patrimonial, com és la séquia.

Descripció de l'acció

Canvi de disseny i reurbanització dels carrers Pablo Iglesias Posse, Salvador Allende i Traginers, situats a ambdós costats de la séquia.

La transformació hauria de contemplar els següents criteris:

- Modificar circulació dels carrers a cada costat de la séquia de manera que cada costat tinga un sol carril i sentit
- Permetre la convivència amb la bicicleta
- Tenir un espai ample per a passeig i trànsit de vianants
- Incorporar arbrat, mobiliari i enllumenat adequat.

Durant l'elaboració del projecte es realitzaran reunions amb la Confederació Hidrogràfica del Xúquer i la Séquia reial del Xúquer per a presentació del disseny dels carrers. La Confederació Hidrogràfica donarà la pertinent autorització administrativa i serà l'entitat encarregada d'aprovar el projecte.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Sèquia Reial del Xúquer

Confederació Hidrogràfica del Xúquer

Serveis socials, Entitats de l'entorn social (esportives, dones, gent gran, persones amb diversitat funcional etc.)

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

PEM aproximat d'execució: 200.000 euros

Horitzó temporal

Llarg termini

Accions relacionades

Acció 5.1.3

Indicadors relacionats

· 001 Desplaçaments interns a peu x100/desplaçaments interns totals

ÀMBIT	1	ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU
LÍNIA ESTRATÈGICA	1.7	CREAR NOUS ITINERARIS PER A PASSEIG
ACCIÓ	1.7.2	ADEQUACIÓ DE LA RONDA SOLIDARITAT COM ITINERARI SALUDABLE

Objectius relacionats

01, 0,3, 04, 05, 06

Justificació

La demanda d'itineraris per a caminar es podria ampliar amb els nous vials que envolten el nucli urbà i que ofereixen major recorregut.

En aquests sentit, s'assenyala la Ronda Solidaritat com un espai d'oportunitat per a passeig i esport. Actualment discorre per aquest vial un carril bici que sovint s'utilitza també per a córrer.

Descripció de l'acció

Es proposa que es realitzi un estudi per a la reconversió de la ronda Solidaritat en un itinerari de major complexitat, que pugui acollir diferents usos (que contemple passeig, marxa a peu o circuits esportius, a més de circular amb bicicleta).

Es proposa que aquest estudi incorpore la implicació de la ciutadania per a valorar els usos i característiques que els futurs usuaris i usuàries demanden.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament
Serveis socials, Entitats de l'entorn social (esportives, dones, gent gran, persones amb diversitat funcional etc.)

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Estudi adequació Ronda Solidaritat: 15.000 euros

Horitzó temporal

Llarg termini

Accions relacionades

Acció 6.1.1

Indicadors relacionats

· 106 Nombre de comissions internes per a la creació de les rutes saludables

ÀMBIT	2	MOBILITAT AMB BICICLETA
LÍNIA ESTRATÈGICA	2.1	MILLORAR LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA
ACCIÓ	2.1.1	CREACIÓ DE L'ANELL CICLISTA I CONNEXIONS TERRITORIALS

Objectius relacionats

02, 03, 04, 06, 08

Justificació

A l'Alcúdia s'ha volgut de fa temps una infraestructura ciclista que convida a deixar el cotxe i utilitzar la bicicleta per als desplaçaments quotidians. Una de les propostes és la construcció d'un itinerari ciclista que circule pel perímetre i envolte tot el nucli urbà. Aquest projecte ja s'està estudiant per part de l'ajuntament i des del Pla de Mobilitat s'acull aquesta proposta, i es fa èmfasi perquè aquesta infraestructura no penalitze la mobilitat per a vianants.

La distància entre l'Alcúdia i municipis veïns, així com altres indrets d'interès del territori, és assolible per a fer el desplaçament amb bicicleta. Per a una segona fase, es plantegen diverses rutes que requereixen intervencions distintes, i que connectarien l'Alcúdia amb Guadassuar, i amb l'espai natural del riu Magre.

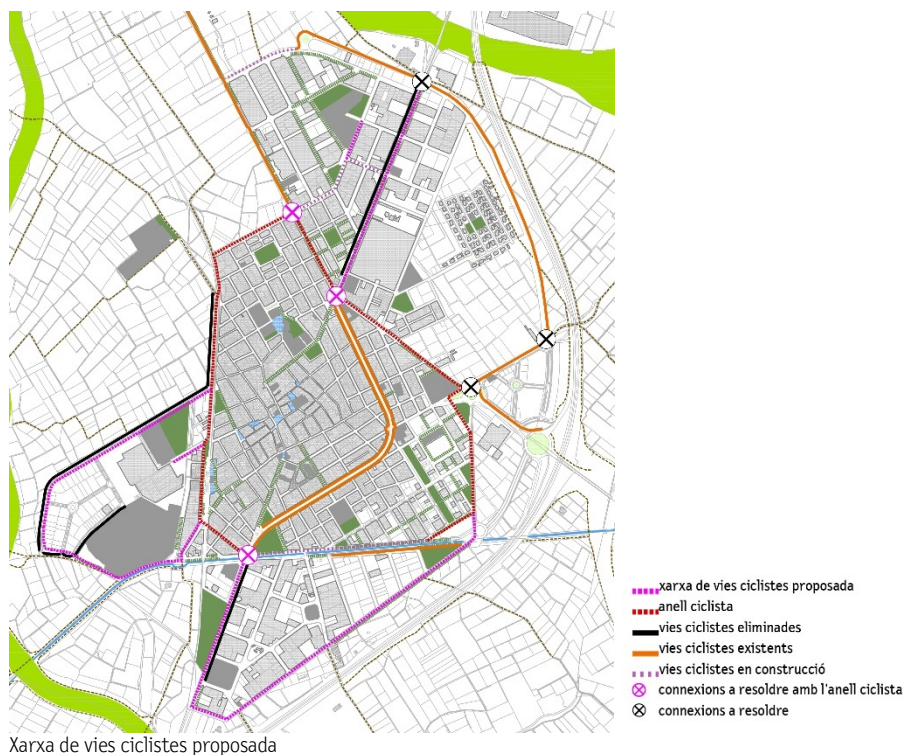
Descripció de l'acció

Primera fase

Realització del projecte que definisca l'itinerari i les característiques de l'anell ciclista de l'Alcúdia.

Realització de les obres d'execució d'aquesta infraestructura.

Veure plànol 20 XARXA DE VIES CICLISTES PROPOSADA.



Xarxa de vies ciclistes proposada

Segona fase

Estudi per a la millora de la mobilitat amb bicicleta amb indrets del territori o altres municipis.

Aquest estudi ha de contemplar com a mínim la connexió amb el municipi de Guadassuar, i valorar dues possibilitats:

- Itinerari pel carrer República Argentina, passar per sobre de l'autovia A7 pel pont Polígon 16, que connecta amb camí rural que penetra en Guadassuar pel carrer Moralarzal. En aquest cas es tracta de mesures de pacificació, en el pont i al llarg del camí rural.
- Itinerari per carrer República de Bolívia, i resolució dels encreuaments en les rodones d'accés a l'autovia A7, fins anar a buscar el carrer Moralarzal que arriba a Guadassuar. Aquest té la complexitat en les rodones, on l'encreuament resulta perillós. Aquestes són elements de trànsit on primer les comunicacions territorials i es fragmenten les connexions locals. La solució passa perquè l'administració competent aplique polítiques territorials on es resolga aquest trencament de les comunicacions locals i entre municipis veïns. Els projectes d'aquestes infraestructures deuen restaurar les connexions que la seua implantació trenca.

La senyalització dels recorreguts hauran de coordinar-se amb altres itineraris dels municipis veïns, i segons les recomanacions de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

Les actuacions per a les connexions amb Guadassuar hauran de consensuar-se amb el Servei de Planificació de la Subdirecció General de Mobilitat per a que s'alineen amb el previst a la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana. En concret, es tindrà en compte la ciclo ruta CR-50 Guadassuar - P.I. El Pla - Travessia L'Alcúdia que defineix l'Estudi de Planejament de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana.

Serà d'aplicació l'article 21 de la Normativa del PATRICOVA en el qual s'estableix que qualsevol element superficial que se situe en una zona inundable a una cota superior a 30 cm no ha de provocar un increment del risc d'inundació en els usos urbans actuals o planificats. En aquest sentit si l'actuació suposa una modificació de la rasant actual del viari superior a 30 cm, serà objecte d'informe pel departament competent en matèria d'inundabilitat prèviament a l'aprovació definitiva d'aquest.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Primera fase
Oficina tècnica de l'Ajuntament

Segona fase
Oficina tècnica de l'Ajuntament
Servicio de Planificació de la Subdirecció General de Mobilitat

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

Cost aproximat

Primera fase
PEM aproximat d'execució: 100.000 euros

Segona fase
Elaboració d'estudi: 20.000 euros

Horitzó temporal

Curt i mitjà termini

Accions relacionades

Acció 2.1.4, 6.1.1, 6.1.2

Indicadors relacionats

- 002 Desplaçaments interns amb bicicleta x 100 / desplaçaments totals interns
 - 201 Longitud itineraris per a bicicletes x 100 / xarxa viària total
 - 202 Longitud anell ciclista executat x 100/ longitud anell ciclista total
 - 204 Nombre de punts d'aparcament per a bicicletes
-

ÀMBIT	2	MOBILITAT AMB BICICLETA
LÍNIA ESTRATÈGICA	2.1	MILLORAR LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA
ACCIÓ	2.1.2	CREACIÓ DE VIES CICLISTES ESTRATÈGIQUES PER A CONNEXIÓ AMB POLÍGONS INDUSTRIALS I EQUIPAMENTS

Objectius relacionats

02, 03, 04, 06, 08

Justificació

A més de l'anell ciclista, s'han determinat certs itineraris que es consideren estratègics per a una millora en la connexió amb equipaments d'ús quotidià que es troben més allunyats del centre urbà, i alguns situats en els polígons industrials.

Aquests itineraris connectarien l'anell amb els diferents equipaments.

Descripció de l'acció

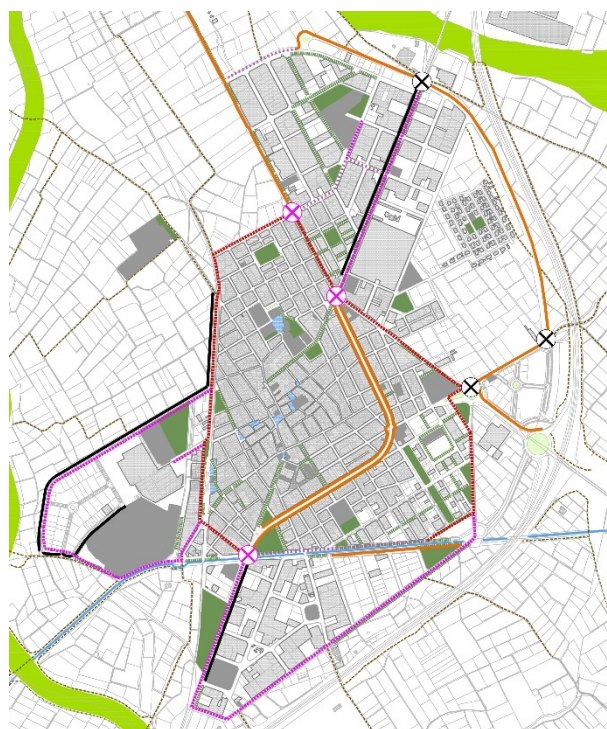
Realització del projecte d'execució i les obres de construcció dels següents trams d'infraestructura ciclista:

- Carril bici pel carrer Ismael Tomás Alacreu fins arribar a l'Àgora Jove i el Club de Tennis.
- Carril bici que connecte l'anell amb el Poliesportiu, pel carrer Muntanya
- Carril bici que connecte amb el CEIP Heretats
- Connexió des de l'anell, en Av.Guadassuar amb carril bici de l'Av. Comte Serrallo

Criteris:

- No penalitzar la mobilitat a peu (els carrils bici han d'anar preferentment en calçada per a no restar espai per a vianants)
- Protegir els ciclistes en els punts més vulnerables, que són les interseccions

Veure plànol 20 XARXA DE VIES CICLISTES PROPOSADA.



Xarxa de vies ciclistes proposada

Serà d'aplicació l'article 21 de la Normativa del PATRICOVA en el qual s'estableix que qualsevol element superficial que se situe en una zona inundable a una cota superior a 30 cm no ha de provocar un increment del risc d'inundació en els usos urbans actuals o planificats. En aquest sentit si l'actuació suposa una modificació de la rasant actual del viari superior a 30 cm, serà objecte d'informe pel departament competent en matèria d'inundabilitat prèviament a l'aprovació definitiva d'aquest.

Recursos	
Redacció de plans, projectes i estudis Realització d'obres	
Agents que intervenen en l'execució	
Oficina tècnica de l'Ajuntament	
Agents que intervenen en el finançament	
Ajuntament	
Cost aproximat	Horitzó temporal
Elaboració de projecte: 20.000 euros PEM aproximat d'execució: 150.000 euros	Mitjà termini
Accions relacionades	
Acció 2.1.1, 2.1.3, 2.1.4	
Indicadors relacionats	
· 002 Desplaçaments interns amb bicicleta x 100 / desplaçaments totals interns	

- 201 Longitud itineraris per a bicicletes x 100 / xarxa viària total
 - 203 Longitud vies ciclistes a polígons x 100/ longitud vies ciclistes a polígons total
-

ÀMBIT	2	MOBILITAT AMB BICICLETA
LÍNIA ESTRATÈGICA	2.1	MILLORAR LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA
ACCIÓ	2.1.3	ELIMINACIÓ DE VIES CICLISTES EXISTENTS
Objectius relacionats		
02, 03, 04, 06, 08, 011		
Justificació		
<p>Existeix al municipi infraestructura ciclista que no reuneix les condicions òptimes per a la circulació ciclista en condicions de seguretat i comoditat. Moltes de les vies ciclistes del municipi tenen amplex no aptes per la circulació, no disposen de senyalització adequada, no resolten les interseccions, etc.</p> <p>També ocorre que hi ha carrils bici sobre vorera, que resten espai al vianant i provoquen conflictes entre els diferents modes de desplaçament</p>		
Descripció de l'acció		
<p>Eliminació de tots aquells trams d'infraestructura ciclista que no compleixen condicions adequades per a la circulació ciclista i que recorren per vorera.</p> <p>Es tracta principalment d'eliminar la pintura aplicada sobre el paviment de vorera.</p> <p>Veure plànol 20 XARXA DE VIES CICLISTES PROPOSADA.</p>		
Recursos		
Realització d'obres		
Agents que intervenen en l'execució		
Oficina tècnica de l'Ajuntament		
Agents que intervenen en el finançament		
Ajuntament		
Cost aproximat	Horitzó temporal	
PEM aproximat d'execució: 60.000 euros	Curt termini	
Accions relacionades		
Accions 2.1.1, 2.1.2		
Indicadors relacionats		
<ul style="list-style-type: none"> · 002 Desplaçaments interns amb bicicleta x 100 / desplaçaments totals interns · 201 Longitud itineraris per a bicicletes x 100 / xarxa viària total 		

ÀMBIT	2	MOBILITAT AMB BICICLETA
LÍNIA ESTRATÈGICA	2.1	MILLORAR LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA
ACCIÓ	2.1.4	DOTACIÓ D'APARCAMENT DE BICICLETES

Objectius relacionats

02, 03, 04, 06, 08

Justificació

Es detecta mancança en la infraestructura ciclista pel que fa a punts d'aparcament de bicicletes, en tot el municipi.

L'existència d'aparcament de bicicletes és important en la proximitat d'espais que atreuen visitants, usuaris i usuàries, sobretot en l'entorn immediat d'equipaments quotidians, serveis i espais públics d'estada, places, parcs, espais verds, entorns comercials. etc.

Descripció de l'acció

Planificació de la dotació d'aparcament de bicicletes, que atenga als criteris de referència en el 'Manual de aparcamientos de bicicletas' publicat l'any 2009 per l'IDAE i altres documents publicats amb posterioritat:

- Capacitat, que determine places necessàries per cobrir necessitats en cada lloc
- Localització, distància màxima de col·locació respecte el lloc de destinació
- Durada de l'aparcament i Seguretat (per tal d'escollir tipologies més segures quan es tracte d'aparcaments de llarga durada)

Criteris tècnics:

- Es recomana la instal·lació del model de suport d'U invertida, permeten l'aparcament de tot tipus de bicicletes de forma segura
- Els aparcaments per a bicicletes s'ubicaran preferentment en la calçada o la banda d'aparcament de vehicles
- En calçada aconsellem aprofitar la proximitat a encreuaments o a passos de vianants sense semàfor situats a meitat dels carrers per a col·locar aparcaments per a bicicletes i així proporcionar major visibilitat tant a conductors com a vianants
- Cal proporcionar un espai suficient per a realitzar maniobres amb la bicicleta, sense risc de desbaratar altres bicicletes i sense la necessitat de fer grans esforços. En vorera o espais reservats per a vianants l'espai de maniobra lliure d'obstacles haurà de ser de 1,20 m d'amplada. En calçada aquest espai no serà necessari si la intensitat de cotxes és moderada i les velocitats baixes
- Senyalització reglamentària s-17 del Reglament General de Circulació, que indica el següent: 'Estacionament. Indica un emplaçament on està autoritzat l'estacionament de vehicles. Una inscripció o un símbol, que representa certes classes de vehicles, indica que l'estacionament està reservat a aquestes classes'
- En calçada o a la banda d'aparcament de vehicles tots els aparcaments de bicicletes aniran acompanyats, a més de amb la senyalització vertical reglamentària, de delimitació amb pintura per a delimitar i abalisament a les cantonades i als costats per a evitar la invasió d'aquest per part d'altres vehicles

Es prioritza la col·locació d'aparcament de bicicletes en els espais identificats com atractors de mobilitat, en especial en la proximitat dels equipaments quotidians, serveis, espais verds i places.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Realització d'obres

Provisió de bens

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

PEM aproximat d'instal·lació de barra tipus U-invertida d'aparcament de bicicleta: 15.000 euros.

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 1.2.1, 1.2.2, 2.1.1, 2.1.2

Indicadors relacionats

- 002 Desplaçaments interns amb bicicleta x 100 / desplaçaments totals interns
 - 204 Nombre de punts d'aparcament per a bicicletes
-

ÀMBIT	2	MOBILITAT AMB BICICLETA
LÍNIA ESTRATÈGICA	2.2	FOMENTAR LA MOBILITAT AMB BICICLETA
ACCIÓ	2.2.1	AUGMENT DELS DESPLAÇAMENTS AMB BICICLETA A L'IES ÉVOLS
Objectius relacionats		
02, 03, 04, 06, 08		
Justificació		
Davant el creixent hàbit d'arribada amb bici, es proposa fer un projecte concret per a potenciar la mobilitat amb bici a l'institut.		
Descripció de l'acció		
Es proposa que el projecte contemple:		
<ul style="list-style-type: none"> · Definició dels carrers d'arribada on proposar millores que augmenten la seguretat per als desplaçaments amb bici de l'alumnat · Projecte d'adequació d'aquests carrers · Incorporació d'aparcament de bicicletes dins del centre · Cursos diversos per a alumnat i famílies, d'aprenentatge a moure's amb bici per a agafar seguretat · Activitats amb la coordinació del centre educatiu i famílies i suport de l'administració per a promoció de la bici en els desplaçaments quotidians 		
Recursos		
Redacció de plans, projectes i estudis Intervencions puntuals Accions de comunicació		
Agents que intervenen en l'execució		
Comunitat educativa (Equip directiu del centre, personal docent, alumnat, famílies i AMPA) Oficina tècnica de l'Ajuntament		
Agents que intervenen en el finançament		
Ajuntament		
Cost aproximat	Horitzó temporal	
Elaboració de projecte: 20.000 euros	Mitjà termini	
Accions relacionades		
Acció 7.4.1, 7.4.3		
Indicadors relacionats		
<ul style="list-style-type: none"> · 002 Desplaçaments interns amb bicicleta x 100 / desplaçaments totals interns · 710 Nombre d'alumnes de secundària i batxillerat que accedeixen amb bicicleta a l'institut 		

ÀMBIT	3	MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC
LÍNIA ESTRATÈGICA	3.1	MILLORAR LES CONNEXIONS INTERURBANES AMB TRANSPORT PÚBLIC
ACCIÓ	3.1.1	ACTUALITZACIÓ DE LA COMUNICACIÓ I INFORMACIÓ DEL SERVEI

Objectius relacionats

03, 04, 09

Justificació

La informació del servei ha de quedar clara i no portar a confusió (com ocorre actualment amb les dues línies que comuniquen amb l'Hospital d'Alzira).

Descripció de l'acció

Actualitzar la informació del servei d'autobús dels diferents serveis que operen en el municipi.

Aquesta informació ha de ser concisa i comprensible per tota la població usuària, a tots els espais de difusió, web de les empreses concessionàries, web de l'ajuntament, marquesines, etc.

Recursos

Gestions relacionals

Agents que intervenen en l'execució

Empresa concessionària
Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Sense costos associats.

L'actualització de la informació estarà al càrrec de tècnics informàtics de l'Ajuntament i personal de l'empresa concessionària.

Horitzó temporal

Continu

Accions relacionades

Acció 3.2.1, 7.2.1, 7.3.1

Indicadors relacionats

· 301 Nombre de reunions amb les administracions competents i els operadors de transport públic per fer el seguiment del servei

ÀMBIT	3	MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC
LÍNIA ESTRATÈGICA	3.2	MILLORAR LA INFRAESTRUCTURA URBANA DE TRANSPORT PÚBLIC
ACCIÓ	3.2.1	ADEQUACIÓ DE LES PARADES D'AUTOBÚS

Objectius relacionats

03, 04, 09

Justificació

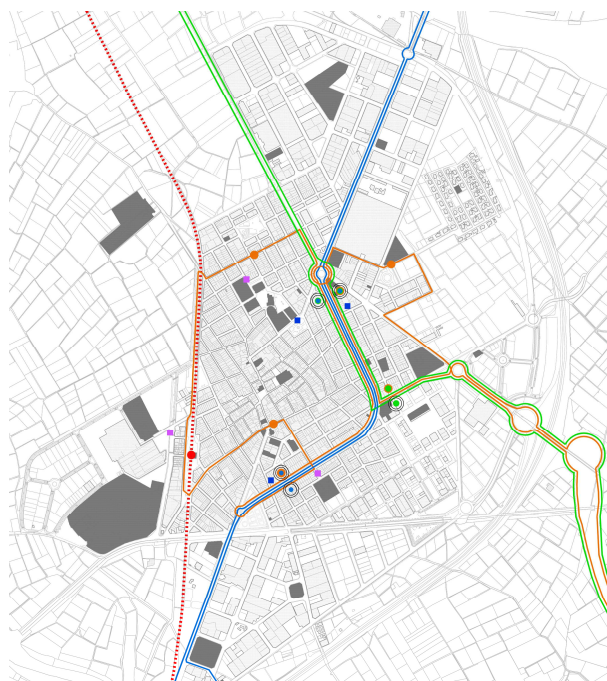
L'accés de la ciutadania de l'Alcúdia al servei de transport interurbà per carretera es realitza des de les parades ubicades a l'espai públic del municipi. Aquestes han de complir bones condicions d'habitabilitat i confort, seguretat i accessibilitat, així com disposar de la informació del servei.

Descripció de l'acció

Adequar les parades del servei de transport interurbà per carretera (autobús) amb els següents criteris:

- Dotar d'elements que proporcionen ombra i resguard per a la pluja, i de mobiliari adaptat, per a l'espera
- Garantir que queden lliures de vehicles, mitjançant senyalització o plataformes de pujada/baixada
- Evitar la col·locació de mobiliari o estacionament que dificulte la visibilitat, abans i després de la parada. Es recomana ubicar aparcament de motos i bicicletes, i en tot cas evitar l'aparcament en bateria.
- Fer coincidir el punt de parada amb la part davantera de la marquesina o amb el pal de parada
- Adaptar la informació sobre el servei, a la normativa vigent en matèria d'accessibilitat
- Adequar la informació perquè siga cognitivament accessible
- Dotar la informació de mapa del recorregut, parades, horaris, freqüències de pas i tarifes de servei
- Adequar l'espai públic on s'ubica perquè tinga bones condicions de seguretat, ben enllumenat i sense racons o amagatalls, i que permeti la correcta accessibilitat a la parada.

Veure plànol 11 SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC.



Localització parades de serveis de transport públic l'Alcúdia

Recursos

Realització d'obres
Intervencions puntuals

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Adequació de les parades d'autobús 50.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 3.1.1

Indicadors relacionats

· 305 Nombre de parades d'autobús amb marquesina i seient x 100 / parades totals

ÀMBIT	3	MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC
LÍNIA ESTRATÈGICA	3.2	MILLORAR LA INFRAESTRUCTURA URBANA DE TRANSPORT PÚBLIC
ACCIÓ	3.2.2	CREACIÓ D'UN SERVEI DE TRANSPORT MUNICIPAL DE CARÀCTER FLEXIBLE

Objectius relacionats

03, 04, 09, 010

Justificació

La posada en marxa de projecte de servei d'autobús CV-111, La Ribera Alta-València, amb el qual es perden parades dins del nucli urbà, deixa de tenir una parada a prop del Centre de Salut. Es perd així una funció de connexió amb transport públic des d'altres punts del municipi fins aquest equipament.

Descripció de l'acció

Es proposa que l'Ajuntament tinga en la seua flota de vehicles, un minibus destinat a servei de transport flexible. Un vehicle elèctric i adaptat per a diversitat funcional. Els usos poden ser els següents:

- Transport sota demanda per als usuaris i usuàries del Centre de salut, que el sol·liciten prèviament, per necessitats físiques, diversitat funcional, dependència, gent gran o amb problemes de mobilitat etc. Aquest servei tindria com a destinació el Centre de Salut.
- Servei a diari en dies lectius, per a transport escolar de l'alumnat de secundària que faria el trajecte entre Montortal i l'Institut.

Recursos

Provisió de bens

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

Cost aproximat

Creació transport municipal flexible: 50.000 euros

Horitzó temporal

Mitjà termini

Accions relacionades

7.4.1

Indicadors relacionats

- 003 Desplaçaments interns amb transport públic x 100 / desplaçaments totals interns
- 304 Nombre de viatgers anuals del servei municipal de transport flexible
- 302 Nombre de plens de la l'Ajuntament de amb l'ordre del dia el servei de transport públic

ÀMBIT	3	MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC
LÍNIA ESTRATÈGICA	3.2	MILLORAR LA INFRAESTRUCTURA URBANA DE TRANSPORT PÚBLIC
ACCIÓ	3.2.3	ADEQUACIÓ DE L'ITINERARI DES DE MONTORTAL FINS LA PARADA DE METRO

Objectius relacionats

01, 03, 04, 07, 08, 09, 010

Justificació

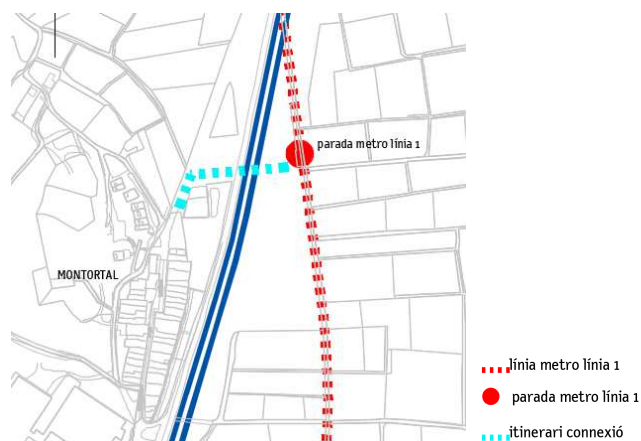
El metro pot ser una bona connexió entre Montortal i el nucli principal de l'Alcúdia (i altres municipis). L'itinerari fins arribar al baixador recorre aproximadament 200 metres, i per tant és una distància assolible per a anar a peu o amb bici, però no reuneix condicions adequades.

Descripció de l'acció

Es proposa adequar l'itinerari des de Montortal fins la parada de metro, amb les següents intervencions:

- Reducció de carril de circulació i disposició d'andana lliure de trànsit per a mobilitat a peu i amb bici, protegida del trànsit mitjançant balises
- Aplicació de mesures de pacificació del trànsit en el punt més crític, que és el pas sota l'autovia A7, en aquest punt, cal a més, la col·locació d'enllumenat adequat

A banda, es proposa que des de l'Ajuntament s'oferisca un programa d'incentius per al·l'ús del metro com a connexió amb el nucli principal: bonificacions en els viatges, bonificacions per a serveis culturals i d'oci en el municipi, etc.



Itinerari des de Montortal fins a la parada de metro

Recursos

Gestions relacionals
Realització d'obres
Intervencions puntuals

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament
Veïnat de Montortal

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

PEM aproximat d'execució: 30.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 1.1.1, 1.1.2

Indicadors relacionats

- 003 Desplaçaments interns amb transport públic x 100 / desplaçaments totals interns
 - 303 Nombre de viatgers anuals de la Línia 1 'Bétera – Vilanova de Castelló' de Metrovalencia (parada Montortal)
-

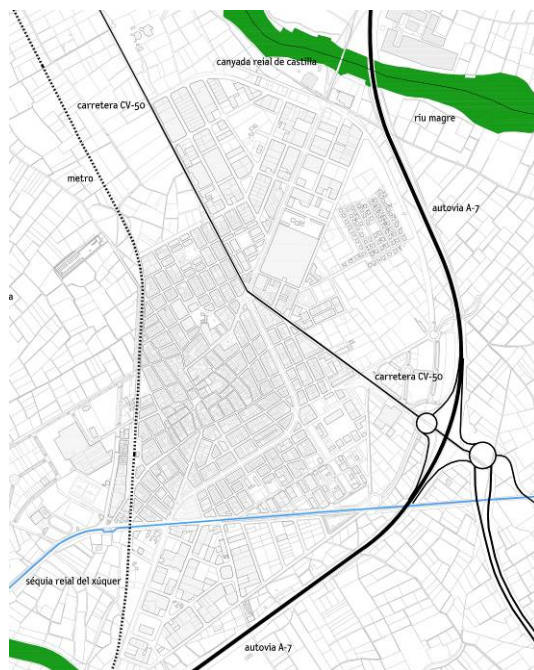
ÀMBIT	4	MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT
LÍNIA ESTRATÈGICA	4.1	REDUIR EL TRÀNSIT AMB VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT EN EL NUCLI URBÀ
ACCIÓ	4.1.1	IMPULSAR EL DESVIAMENT DE LA CV-50 PER FORA DEL NUCLI URBÀ

Objectius relacionats

01, 02, 011

Justificació

La CV-50 travessa el municipi. Es tracta de l'Avinguda de Carlet i l'Avinguda Guadassuar que esdevenen vials d'elevada intensitat de trànsit. Aquestes avingudes representen una barrera per a la connexió entre dues zones del nucli urbà.



Estructura territorial

Ja existeix un projecte de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de l'any 2006 on la variant de la CV-50, en el tram L'Alcúdia -Llombai, es transforma en una tram d'autovia que connecta amb l'A7. D'aquesta manera la CV-50 deixaria de creuar el municipi i passaria a ser via urbana.

Descripció de l'acció

Es proposa instar a les administracions competents a la revisió del projecte de desviament de la CV-50 per fora del nucli urbà i posterior execució. Qualsevol actuació que supose una variació de les condicions de la CV-50 ha de ser informada favorablement per la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat com titular de la via.

La sol·licitud es realitzarà una vegada s'aprove el projecte per a l'execució de la rotonda en la intersecció de la CV-50 i Ronda Europa, a través d'aquesta avinguda es configurarà la ronda

perimetral de l'Alcúdia. Actualment l'avantprojecte està pendent d'avaluació ambiental.

Recursos

Gestions relacionals

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament

Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

Agents que intervenen en el finançament

-

Cost aproximat

Sense costos associats

Horitzó temporal

Llarg termini

Accions relacionades

-

Indicadors relacionats

- 403 Nombre de reunions amb les administracions competents, Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat per a impulsar el desviament de la cv-50 per fora del nucli urbà.
 - 405 Intensitat mitjana diària de circulació de vehicles motoritzats en la travessera urbana de la carretera CV-50
-

ÀMBIT	4	MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT
LÍNIA ESTRATÈGICA	4.1	REDUIR EL TRÀNSIT AMB VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT EN EL NUCLI URBÀ
ACCIÓ	4.1.2	ESTABLIR CANVIS DE SENTITS DE CIRCULACIÓ

Objectius relacionats

01, 02, 03, 04, 05, 07, 08, 010, 011

Justificació

Els carrers d'un sol sentit de circulació són més segurs per al trànsit de vianants, sobretot en les interseccions. També són carrers on l'espai de circulació es pot reduir al mínim, i es pot guanyar espai en les voreres.

D'altra banda, s'han detectat carrers on es genera trànsit de travessia, que només té l'objectiu de creuar el centre del poble i evitar l'avinguda.

Alguns penetren en l'àrea de prioritat de vianants i accedeixen per portes d'entrada on s'especifica un canvi de comportament en la circulació i disminució de velocitat. Açò podria ja implicar una mesura de pacificació i dissuasió d'una circulació de pas, ja que el trànsit s'ha de fer en convivència de vianants que tenen preferència de pas.

Descripció de l'acció

Es proposa establir canvis de sentits de circulació i eliminar trànsit de travessia.

Es planteja d'una banda, aconseguir sentits únics en els carrers:

- Carrer Verge de l'Oreto
- Carrer Pintor Vergara (tram entre l'avinguda d'Antonio Almela i el carrer de Sant Vicent)
- Carrer de Santa Bàrbara (tram entre el carrer Ramón y Cajal i el carrer del mestre Enric Garcés)
- Avinguda d'Ausiàs March (tram entre el carrer de Vilar Miralles i camí Vell d'Alzira)
- Carrer de Calvo Acacio
- Carrer Primer de Maig
- Carrer Ismael Tomás Alacreu
- Carrer Federico García Lorca
- Carrer Gil Albert
- Carrer de Magúncia
- Carrer de Fra Junipero Serra
- Carrer Pissarro (tram entre el carrer Tribunal de les Aigües i Fra Junipero Serra)
- Carrer de Poeta Millo

Es reduirà o evitarà el trànsit de travessia dels carrers:

- Carrers Pintor Vergara-Santa Bàrbara
- Carrers Pintor Sorolla-Major-Sant Francesc-Verge de l'Oreto
- Carrers Colom i Sant Antoni
- Carrers Mare de Déu dels Dolors-Jaume Roig-Joan XXIII
- Carrers Germanies-Sant Vicent-Juan de Torrella

En el cas de que els canvis de sentits als carrers proposats afectaren al recorregut de l'autobús previst en el projecte del servei aprovat CV-111, la Ribera Alta-València, s'haurà de comunicar al Servei de Gestió de Transport de la Direcció General de Obres Públiques, Transport i Mobilitat

Sostenible per a procedir a la reubicació de les parades o canvis en els recorreguts, si fora necessari.

Recursos

Intervencions puntuals

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Polícia local

Servei de Gestió de Transport de la Direcció General de Obres Públiques, Transport i Mobilitat

Sostenible

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Actuacions relacionades amb els canvis de senyalització: 10.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 1.1.1, 1.1.2, 1.3.1

Indicadors relacionats

· 004 Desplaçaments interns amb vehicle privat motoritzat x 100 / desplaçaments totals interns

ÀMBIT	4	MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT
LÍNIA ESTRATÈGICA	4.2	MILLORAR EL DISSENY DE LA XARXA VIÀRIA
ACCIÓ	4.2.1	MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ DE ZONA ESCOLAR

Objectius relacionats

04, 07, 011

Justificació

La senyalització de zona escolar és un recurs que contribueix a augmentar la seguretat vial dels entorns escolars.

Encara que l'Alcúdia ha alliberat de trànsit els accessos als centres educatius, els vials que recorren al voltant continuen sent un espai de trànsit de cotxes que conviu amb les rutes escolars.

Les poques senyals que s'han trobat a les proximitats d'algun centre educatiu no són adequades, no indiquen zona escolar ni recorden la limitació de velocitat (encreuaments de l'Avinguda Antonio Almela junt a CEIP Les Comes).

Junt a senyalització de zona escolar, cal recordar la limitació de la velocitat (segons la ubicació correspondrà a 30km/h o a 20 km/h).

Junt a CEIP Heretats, sí hi ha senyal de zona escolar, que limita la velocitat a 10km/h.

Descripció de l'acció

Senyalització dels carrers que envolten els centres escolars.
Col·locació de les senyals de zona escolar, d'una manera homogènia i normalitzada
Col·locació de les senyals de limitació de velocitat

Recursos

Intervencions puntuals
Provisió de bens

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Actuacions relacionades amb els canvis de senyalització: 5.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 1.2.1

Indicadors relacionats

- 404 Nombre de rutes escolars amb senyalització de zona escolar
- 709 Nombre d'alumnes de primària que accedeixen a peu a l'escola

ÀMBIT	4	MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT
LÍNIA ESTRATÈGICA	4.2	MILLORAR EL DISSENY DE LA XARXA VIÀRIA
ACCIÓ	4.2.2	REMODELACIÓ D'INTERSECCIONS I DE ROTONDES

Objectius relacionats

03, 04, 07, 011

Justificació

A partir de l'anàlisi realitzat s'han detectat alguns punts conflictius, on el trànsit provoca problemes o fins i tot es produeixen accidents.

La rotonda de l'Olivera és un punt conflictiu detectat a partir d'anàlisi tècnic i també per les aportacions de la ciutadania.

La rotonda de l'avinguda Antonio Almela amb el carrer 1r de maig, destaca per concentració d'accidents.

La intersecció dels carrers Pablo Iglesias Posse -carrer de La Florida i – Av. Montortal, amb el pont que creua sobre la séquia Reial del Xúquer és conflictiva pel trànsit de vehicles pesants.

Descripció de l'acció

Es proposa modificar el disseny de les següents interseccions:

- Rotonda de l'Olivera:
 - Supressió del carril que permet gir sense incorporació a rotonda, reducció carrils a un sol carril de circulació intern a la rodona, amb radi suficient perquè giren els camions.
 - Reubicació passos vianants. Aproximar-los per a millorar la mobilitat a peu. Evitar passos de vianants en diagonal (no adequats per a persones invidents o amb diversitats visuals). En la cantonada de la benzina, reordenar la circulació i accés dels vehicles i habilitar un espai per al trànsit de vianants, i permetre la fluïdesa dels desplaçaments a peu.
- Rotonda en avinguda Antonio Almela amb carrer 1er de maig, on hi ha concentracions d'accidents (col·lisions entre vehicles)
 - Elevar els passos de vianants en aquests dos vials per reduir la velocitat d'incorporació d'accés a la rotonda
- Intersecció en Pablo Iglesias Posse -carrer de La Florida i – Av. Montortal-carrer Corretjers – on està el pont que creua sobre la séquia Reial del Xúquer, passen els camions que van a la cooperativa

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

Agents que intervenen en el finançament

Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

Cost aproximat

PEM aproximat d'execució: 700.000 euros

Horitzó temporal

Mitjà termini

Accions relacionades

Acció 1.3.2

Indicadors relacionats

- 405 Intensitat mitjana diària de circulació de vehicles motoritzats en la travessera urbana de la carretera CV-50
 - 701 Nombre d'accidents amb vianants ferits en zona urbana
 - 703 Nombre d'accidents mortals en zona urbana
 - 704 Nombre d'encreuaments amb accidents en zona urbana
-

ÀMBIT	4	MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT
LÍNIA ESTRATÈGICA	4.3	ADEQUAR L'ESPai DISPONIBLE PER A APARCAMENT
ACCIÓ	4.3.1	REURBANITZACIÓ DE CARRERS I INCORPORACIÓ DE NOVES PLACES D'APARCAMENT

Objectius relacionats

01, 02, 03, 05, 07, 08, 010, 011

Justificació

Al nucli urbà hi ha una sèrie de carrers que tenen suficient amplària (mínim 10 m) que permet un carril de circulació en sentit únic, espai per a estacionament en cordó a un costat o als dos costats, i voreres amb l'ample mínim acord a la normativa vigent en matèria de mobilitat.

Aquesta canvi de disseny d'aquests carrers, suposa en alguns casos, l'eliminació d'un sentit de circulació en carrers de doble sentit, en altres, només l'estretament del carril de circulació. En tot cas, es planteja l'ampliació d'aquelles voreres que no arriben a l'ample mínim accessible.

Les noves places d'estacionament compensen la pèrdua de places en l'àrea de prioritat de vianants del casc antic (veure Línia estratègica 1.2.).

Descripció de l'acció

Reurbanització dels carrers que s'enumeren a continuació, amb l'objectiu de:

- Deixar un sol sentit de circulació
- Reduir el carril de circulació al mínim permès
- Ampliar les voreres perquè complisquen la normativa vigent en matèria d'accessibilitat
- Reservar espai d'estacionament en cordó
- Evitar l'estacionament en bateria o semibateria, que dificulta la visibilitat en les interseccions i obliga a treure els contenidors de recollida de residus cap a la via, i complica l'accessibilitat.

Amb aquesta reurbanització s'aconsegueixen 354 noves places d'aparcament distribuïdes en els següents carrers:

Situació	Nombre de noves places d'aparcament
Carrer Pintor Vergara * (tram entre l'avinguda d'Antonio Almela i el carrer de Sant Vicent)	9
Primer de Maig *	47
Doctor Fleming *	55
Carrer de Santa Bàrbara * (tram entre el carrer Ramón y Cajal i el carrer del mestre Enric Garcés)	11
Carrer Pintor Sorolla *	35
Carrer de Pablo Iglesias Posse *	47
Carrer de Fra Junipero Serra * (tram entre el carrer Pablo Iglesias Posse i carrer Manuel Tarancón)	27
Carrer del Xúquer *	34
Carrer Pissarro * (tram entre el carrer Tribunal de les Aigües i Fra	11

Junipero Serra)	
Carrer de Massalavés **	27
Carrer del Tribunal de les Aigües ** (tram entre el carrer Primer de Maig i carrer Pissarro)	10
Carrer del Tribunal de les Aigües ** (tram entre el carrer Alexander Alapont i el carrer Manuel Tarancón)	31
Carrer d'Ovidi Montllor ** (tram entre el carrer Primer de Maig i carrer de Pissarro)	10
Total	354
*Carrers de doble sentit, modificats a carrers d'un sentit amb espai d'estacionament en cordó als dos costats	
**Carrers d'un sentit de circulació i espai d'estacionament a un costat, modificats a carrers amb estacionament en dos costats	

Aquestes places compensen les 328 places d'aparcament que es perden en l'Àrea de prioritat per a vianants del casc antic.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

PEM aproximat d'execució: 1.500.000 euros

Horitzó temporal

Mitjà i llarg termini

Accions relacionades

Acció 1.1.1, 1.1.2, 1.3.1, 1.3.2, 4.3.2

Indicadors relacionats

· 501 Nombre de places d'aparcament a la via pública

ÀMBIT	4	MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT
LÍNIA ESTRATÈGICA	4.3	ADEQUAR L'ESPAI DISPONIBLE PER A APARCAMENT
ACCIÓ	4.3.2	RESERVA D'ESPAI PER A ESTACIONAMENTS DE MOTOCICLETES I CICLOMOTORS

Objectius relacionats

01, 02, 010

Justificació

L'Alcúdia té un parc de ciclomotors i motocicletes elevat. Aquests vehicles, si estacionen en la via pública, en espais d'aparcament lliure per a tots els vehicles, ocupen un espai important que podria restar places d'aparcament de turismes. En canvi, si aparquen en llocs expressament reservats per a aquest tipus de vehicle, s'optimitza l'espai disponible.

Descripció de l'acció

Es proposa destinar espai per a estacionament de motocicletes i ciclomotors, en espai dissenyat exclusivament per a aquests vehicles, per tal que ocupen aquests llocs i no consumisquen places per a turismes.

Aquesta acció implica la correcta senyalització d'aquestes places. Se situaran en els espai junt a passos de vianants, on s'ha d'evitar estacionament de vehicles (turismes i furgonetes).

En tot cas, és una mesura a incorporar en l'ordenança de trànsit que aquests vehicles estacionen als llocs reservats expressament i no ocupen espais destinats a turismes.

Recursos

Intervencions puntuals

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Actuacions relacionades amb senyalització: 5.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 4.3.1

Indicadors relacionats

- 402 Nombre de motocicletes i ciclomotors/1.000 habitants
- 502 Nombre de places d'aparcament a la via pública de motocicletes i ciclomotors

ÀMBIT	4	MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT
LÍNIA ESTRATÈGICA	4.3	ADEQUAR L'ESPAI DISPONIBLE PER A APARCAMENT
ACCIÓ	4.3.3	SENYALITZACIÓ D'APARCAMENT DE CAMIONS

Objectius relacionats

01, 02, 010

Justificació

Actualment per dins del nucli no poden circular camions de més de 3,5T, i hi ha senyalització que ho limita en els vials d'accés.

Amb l'objectiu d'optimitzar l'espai d'aparcament disponible en la via pública, es proposa que els camions, de qualsevol tonatge, no puguin aparcar en zones residencials, i que es limite l'aparcament d'aquests vehicles als polígons industrials. D'aquesta manera no ocupen places que poden utilitzar turismes i furgonetes.

Descripció de l'acció

Es proposa que els camions (també els de menys de 3,5T) no puguin aparcar dins del nucli urbà residencial, exceptuant les tasques de càrrega i descàrrega de distribució de mercaderies.

Aquesta acció implica que aquesta limitació es comuniqui i se senyalitzi en els punts d'accés al nucli urbà. En aquesta, es pot indicar la disposició d'espai per a estacionar camions als polígons industrials.

En tot cas, aquesta mesura ha d'estar contemplada en l'ordenança municipal de trànsit.

Recursos

Intervencions puntuals
Provisió de bens

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
Associacions de comerciants, operadors logístics i transportistes

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Actuacions relacionades amb senyalització: 5.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 5.1.2

Indicadors relacionats

· 505 Nombre de places d'aparcament de camions senyalitzades

ÀMBIT	4	MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT
LÍNIA ESTRATÈGICA	4.3	ADEQUAR L'ESPAI DISPONIBLE PER A APARCAMENT
ACCIÓ	4.3.4	REVISIÓ DE LES PLACES PMR I ADAPTACIÓ A NORMATIVA D'ACCESSIBILITAT

Objectius relacionats

03, 04

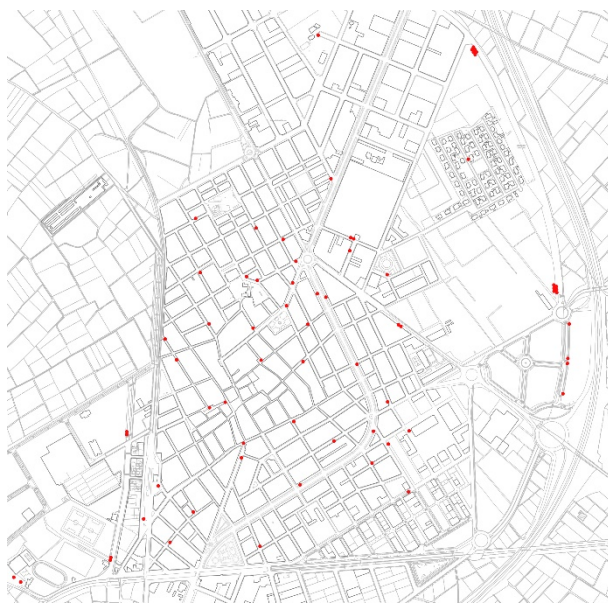
Justificació

Les diverses places reservades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), que hi ha al municipi, no reuneixen les condicions necessàries per a ser accessibles.

Cap de les places resol l'accés a la vorera des de la calçada, ni l'espai lliure d'aproximació al vehicle.

Descripció de l'acció

Adaptar les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) a la normativa vigent en matèria d'accessibilitat.



Localització de places PMR a adaptar

Recursos

Intervencions puntuals

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
Entitats i associacions de persones amb diversitat funcional

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat	Horitzó temporal
30.000 euros	Curt i mitjà termini
Accions relacionades	
Acció 1.1.1, 1.2.1	
Indicadors relacionats	
· 503 Nombre de places d'aparcament per a PMR adaptades a la via pública	

ÀMBIT	4	MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT
LÍNIA ESTRATÈGICA	4.4	MILLORAR LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES
ACCIÓ	4.4.1	INCREMENT DE PLACES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

Objectius relacionats

01, 05, 010

Justificació

Es detecta mancança d'espais reservats per a càrrega i descàrrega de mercaderies.

D'altra banda, per tal d'optimitzar l'espai d'aparcament lliure en via pública, es planteja regular millor l'horari d'aquesta activitat, de manera que es pot aconseguir:

- En l'àrea de preferència de vianants del casc antic, s'aconsegueix que els vehicles de distribució de mercaderies no circulen per aquesta zona fora d'aquests horaris:
 - de 7.00 a 10.00 hores
 - de 14.00 a 17.00 hores
- En la resta del municipi, s'aconsegueix més espai d'estacionament, que queda lliure fora d'horari de càrrega i descàrrega, i s'evita l'hora punta del matí (entre les 9.00 i les 10.00):
 - de 14.00 a 16.00 hores
 - de 20.00 a 8.30 hores

Descripció de l'acció

Es proposa reservar més espai per a places de càrrega i descàrrega de mercaderies, i revisar la regulació horària.

En qualsevol cas, les franges horàries per a la distribució urbana, hauran de ser consensuades amb veïns i comerciants.

La senyalització horitzontal de la plaça de càrrega i descàrrega haurà d'anar acompanyada de la senyalització vertical corresponent i haurà de ser contemplada en l'Ordenança municipal de trànsit de l'Alcúdia.



- espai existent de càrrega i descàrrega de mercaderies
- proposta nous espais de càrrega i descàrrega de mercaderies

Situació actual y proposta de places de càrrega i descàrrega

Recursos

Intervencions puntuals
Provisió de bens

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
Policia local
Associacions de comerciants
Operadors logístics i transportistes

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

10.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 4.3.1

Indicadors relacionats

- 601 Nombre de places d'estacionament per a càrrega i descàrrega
 - 602 Nombre de places d'estacionament per a càrrega i descàrrega x 100 / total places d'aparcament
-

ÀMBIT	4	MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT
LÍNIA ESTRATÈGICA	4.4	MILLORAR LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES
ACCIÓ	4.4.2	PROMOCIÓ D' ALTERNATIVES DE VEHICLES SOSTENIBLES PER A DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Objectius relacionats

01, 02, 05, 06, 08, 010, 011

Justificació

Les dimensions del municipi i la topografia plana, fan possible que s'adopten amb certa facilitat, vehicles de repartiment més sostenibles, com les bicicletes de càrrega.

Aquesta proposta és adequada per a tot el municipi, ja que té una limitació de velocitat 30km/h, però es sobretot recomanable per a l'àrea de prioritat de vianants del casc antic, on es necessita conviure amb altres usos urbans. A més, l'impacte ambiental i acústic d'aquests vehicles és nul.

Descripció de l'acció

Es proposa que des de l'administració es promoga una distribució urbana de mercaderies amb bicicletes de càrrega (elèctriques o convencionals).

Des de l'administració es pot potenciar a través de diferents mitjans:

- No restringir l'horari de repartiment fet amb bicicleta
- Aplicar incentius fiscals a les empreses que realitzen la distribució urbana amb bicicleta

En coordinació amb els comerciants del casc antic, i com experiència pilot:

- Aplicar incentius fiscals als comerços (inicialment del casc antic de preferència de vianants) que posen en marxa repartiment a domicili amb bicicleta.

Recursos

Modificació normativa

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
Teixit empresarial i associacions de comerciants

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Sense costos associats

Horitzó temporal

Mitjà termini

Accions relacionades

Acció 7.4.1

Indicadors relacionats

· 603 Nombre d'empreses que adopten servei de repartiment amb bici

ÀMBIT	5	MOBILITAT CAP ELS POLÍGONS INDUSTRIALS
LÍNIA ESTRATÈGICA	5.1	FOMENTAR ELS DESPLAÇAMENTS NO MOTORITZATS CAP ELS POLÍGONS INDUSTRIALS
ACCIÓ	5.1.1	APLICACIÓ D'INCENTIUS PER A PROMOCIONAR LA MOBILITAT NO MOTORITZADA

Objectius relacionats

02,06, 07, 08, 010

Justificació

Des de l'administració es pot impulsar la col·laboració amb empreses perquè implanten mesures que reduïsquen la mobilitat amb vehicle privat, i contribuïsquen a reduir emissions contaminants en el municipi. I aquestes empreses es poden veure beneficiades amb subvencions o incentius fiscals.

Aquestes mesures, a més, reduïrien l'arribada de vehicles i la necessitat d'espai d'estacionament al voltant de les empreses, als polígons industrials.

Descripció de l'acció

Implicar les empreses perquè apliquen incentius a la mobilitat activa: a peu i amb bici o amb transport públic.

Els incentius de les empreses cap als treballadors i treballadores, poden anar des de compensacions amb temps de treball (reducció de temps de treball, eixir 10 minuts abans, etc), amb punts (que després es traduïsquen amb premis relacionats amb viatges, oci, etc.) o incentius econòmics.

Recursos

Modificació normativa

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament, teixit empresarial i associacions de comerciants

Agents que intervenen en el finançament

Acció 5.1.2

Cost aproximat

Posar en marxa un programa d'incentius municipals a les empreses del polígon industrial per a incentius als treballadors: 100.000 euros

Horitzó temporal

Curt i mitjà termini

Accions relacionades

Acció 5.1.2

Indicadors relacionats

- 1001 Longitud d'itineraris per a bicicletes de connexió amb els polígons industrials
- 1002 Nombre d'empreses que implanten mesures de mobilitat sostenible al treball
- 1003 Nombre de persones beneficiades pels incentius de mobilitat sostenible al treball

ÀMBIT	5	MOBILITAT CAP ELS POLÍGONS INDUSTRIALS
LÍNIA ESTRATÈGICA	5.1	FOMENTAR ELS DESPLAÇAMENTS NO MOTORITZATS CAP ELS POLÍGONS INDUSTRIALS
ACCIÓ	5.1.2	ELABORACIÓ DE PLANS DE MOBILITAT D'EMPRESA

Objectius relacionats

02,06, 07, 08, 010

Justificació

Les empreses poden ser actors fonamentals en el foment i promoció d el mobilitat sostenible per a acudir al treball.

En aquest sentit, la primera tasca que cal fer és conèixer en detall la caracterització de la mobilitat del personal que hi treballa, per tal de fer una diagnosi que permeti establir les posteriors mesures. Açò es definiria a través de Plans de Mobilitat d'Empresa.

Descripció de l'acció

Implicar les empreses perquè redacten plans de mobilitat d'empresa o plans de mobilitat al treball, orientats a modificar els hàbits de desplaçament dels seus treballadors i treballadores.

Recursos

Gestions relacionals
Redacció de plans, projectes i estudis

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament
Teixit empresarial

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Ajudes a l'elaboració de plans de mobilitat d'empresa: 100.000 euros

Horitzó temporal

Mitjà i llarg termini

Accions relacionades

Acció 5.1.1

Indicadors relacionats

• 1004 Nombre d'empreses que redacten Plans de mobilitat d'empresa

ÀMBIT	5	MOBILITAT CAP ELS POLÍGONS INDUSTRIALS
LÍNIA ESTRATÈGICA	5.1	FOMENTAR ELS DESPLAÇAMENTS NO MOTORITZATS CAP ELS POLÍGONS INDUSTRIALS PERMEABILITZAR LA SÈQUIA REIAL DEL XÚQUER
ACCIÓ	5.1.3	ADEQUACIÓ DE DOS PASSOS SOBRE LA SÈQUIA REIAL DEL XÚQUER PER A LA MOBILITAT A PEU

Objectius relacionats

01, 03, 07, 011

Justificació

El tram de la séquia Reial de Xúquer que discorre pel nucli urbà de l'Alcúdia, actua com a límit entre l'àrea residencial i un dels polígons industrials. La comunicació entre les dues zones es realitza a través de ponts, on la mobilitat a peu no està sempre ben resolta.

En concret es detecten problemes en la continuïtat dels itineraris per a vianants en els ponts del Camí Vell d'Alzira i del carrer de la Florida.

Descripció de l'acció

Es proposa la intervenció en dos dels passos sobre la séquia Reial del Xúquer, per a millorar la mobilitat a peu entre el nucli urbà i el polígon industrial.

- Ampliació de voreres i reducció de carrils de circulació en el pont del Camí Vell d'Alzira
- Ampliació de voreres, neteja d'elements mobles com baranes i senyals que actualment obstaculitzen el trànsit de vianants i reducció de carrils de circulació en el pont carrer de la Florida-Av.Montortal

Recursos

Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
Séquia Reial del Xúquer
Confederació Hidrogràfica del Xúquer

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

PEM aproximar d'execució: 30.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 1.7.1

Indicadors relacionats

· 001 Desplaçaments interns a peu x 100 / desplaçaments totals interns

ÀMBIT	6	CONNEXIÓ TERRITORIAL I ENTORN RURAL
LÍNIA ESTRATÈGICA	6.1	HABILITAR CORREDORS DE PASSEIG CICLO-VIANANTS
ACCIÓ	6.1.1	CONNEXIÓ DES DEL NUCLI URBÀ AMB EL RIU MAGRE

Objectius relacionats

03, 04, 06, 07, 08

Justificació

La proximitat de l'espai natural de la Ribera del Magre convida a proposar una bona connexió ciclo-vianant, que enllace el nucli i els indrets on ja s'han habilitat rutes ambientals i zones d'esbarjo, jocs, etc.

L'habilitació d'un itinerari de connexió, adequat i ben senyalitzat, contribuirà a la posada en valor d'aquest espai d'interès ambiental i paisatgístic.

Ja existeix infraestructura ciclista que s'aproxima al riu, però cal resoldre la connexió entre el carril bici de l'avinguda Comte Serrallo amb el camí de Carlet-Algemesí amb les zones habilitades per a l'estada.

Ja existeix un sender senyalitzat vora riu, però cal la connexió amb el nucli urbà.

Descripció de l'acció

Es proposa la connexió des del nucli urbà, amb una ruta ambiental, pel paratge natural de la Ribera del Magre.

- Adequar el camí de Carlet-Algemesí (vora riu) per a la mobilitat a peu i amb bici, implantant elements de pacificació del trànsit.
- Senyalització adequada que informe de la ruta, les distàncies a indrets d'interès i zones d'esbarjo, característiques del camí, etc.
- Continuació de la infraestructura ciclista, que connecte el final del carril bici de Comte Serrallo fins punt d'accés a l'espai natural del riu.
- Instal·lació, en aquest punt, d'aparcament de bicicletes.

Serà d'aplicació l'article 21 de la Normativa del PATRICOVA en el qual s'estableix que qualsevol element superficial que se situe en una zona inundable a una cota superior a 30 cm no ha de provocar un increment del risc d'inundació en els usos urbans actuals o planificats. En aquest sentit si l'actuació suposa una modificació de la rasant actual del viari superior a 30 cm, serà objecte d'informe pel departament competent en matèria d'inundabilitat prèviament a l'aprovació definitiva d'aquest.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
Confederació Hidrogràfica del Xúquer

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Horitzó temporal

PEM aproximat d'execució: 150.000 euros	Mitjà termini
---	---------------

Accions relacionades

Acció 2.1.1

Indicadors relacionats

· 107 Longitud total d'itineraris per a vianants senyalitzats en zona rural

ÀMBIT	6	CONNEXIÓ TERRITORIAL I ENTORN RURAL
LÍNIA ESTRATÈGICA	6.1	HABILITAR CORREDORS DE PASSEIG CICLO-VIANANTS
ACCIÓ	6.1.2	CONNEXIÓ DES DEL NUCLI URBA AMB CAMINS RURALS

Objectius relacionats

03, 04, 06, 07, 08

Justificació

El foment d'una relació més estreta entre el nucli urbà i l'entorn rural, i el foment d'una connexió no motoritzada amb aquest entorn, passa per l'adequació de camins històrics.

Es proposen els camins Plagamell, de la Muntanya i de Benimodo, però la mesura es pot estendre a una xarxa més ampla de rutes saludables pels camins rurals del terme municipal.

El camí de Plagamell és la connexió amb el nucli de Montortal, la seua adequació implica la millora de la connexió amb l'altre nucli urbà dins del terme municipal de l'Alcúdia, a més de l'atractiu com a passeig per l'entorn rural que connecta amb l'Hort de Manús, creua la séquia Vella d'Alzira, el barranc de Prada, etc. Aquest camí, però, s'hauria de coordinar amb l'ajuntament de Guadassuar, ja que part d'aquest està en terme municipal d'aquest municipi.

El camí de la Muntanya és un dels principals camins rurals del municipi, i connecta amb la senda dels barrancs i el Corral de Rafel.

Altres camins com el de Benimodo, que passen pel cementeri municipal, podrien ser dels següents itineraris a adequar.

Serà d'aplicació l'article 21 de la Normativa del PATRICOVA en el qual s'estableix que qualsevol element superficial que se situe en una zona inundable a una cota superior a 30 cm no ha de provocar un increment del risc d'inundació en els usos urbans actuals o planificats. En aquest sentit si l'actuació suposa una modificació de la rasant actual del viari superior a 30 cm, serà objecte d'informe pel departament competent en matèria d'inundabilitat prèviament a l'aprovació definitiva d'aquest.

Descripció de l'acció

Es proposa:

- Incorporar senyalització orientativa d'aquests camins, que comence en les portes d'eixida des del nucli urbà, on s'informe de característiques del recorregut, distàncies a indrets d'interès, etc.
- Adequació dels marges, deixant ample suficient lliure de cotxes, amb paviments drenants, presència de vegetació i arbrat
- Habilitació de punts de descans amb dotació de mobiliari i elements d'ombra
- Pacificació del trànsit (limitar a velocitat 30km/h i incorporació d'elements que obliguen a rebaixar la velocitat en trams rectes)
- Correcció de punts amb mala visibilitat

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Realització d'obres

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament de l'Alcúdia
Confederació Hidrogràfica del Xúquer

Ajuntament de Guadassuar
Ajuntament de Benimodo
Mancomunitat de la Ribera Alta

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament de l'Alcúdia

Cost aproximat

PEM aproximat d'execució: 300.000 euros

Horitzó temporal

Mitjà i llarg termini

Accions relacionades

Acció 2.1.1

Indicadors relacionats

- 109 Nombre de comissions internes per a la creació de les rutes saludables
 - 107 Longitud total d'itineraris per a vianants senyalitzats en zona rural
-

ÀMBIT	7	ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I POLÍTIQUES URBANES
LÍNIA ESTRATÈGICA	7.1	REVISAR ORDENANCES I PLANEJAMENT
ACCIÓ	7.1.1	MODIFICACIÓ D'ORDENANÇA MUNICIPAL DE TRÀNSIT

Objectius relacionats

07, 08, 010, 011, 012

Justificació

La diagnosi d'aquest Pla de Mobilitat indica la necessitat de modificar alguns aspectes de l'Ordenança municipal de trànsit, en relació a la velocitat límit en l'àrea de prioritat de vianants, la circulació de bicicletes, l'estacionament de ciclomotors, motocicletes i vehicles pesants, la regulació horària de repartiment de mercaderies en les places reservades a la càrrega i descàrrega.

També es troba manca en la regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes.

En general, l'ordenança necessita d'una revisió completa, on es deixi clara la jerarquia modal, i es regulen tots els modes de desplaçament.

Descripció de l'acció

Modificació de l'Ordenança municipal de trànsit

Recursos

Modificació de normativa

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Modificació ordenança municipal: 4.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 7.1.2

Indicadors relacionats

- 705 Nombre de vehicles que superen la velocitat màxima permesa en els controls en zona urbana
- 1201 Nombre de comissions internes per a l'actualització de l'ordenança municipal de trànsit

ÀMBIT	7	ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I POLÍTQUES URBANES
LÍNIA ESTRATÈGICA	7.1	REVISAR ORDENANCES I PLANEJAMENT
ACCIÓ	7.1.2	MODIFICACIÓ D'ORDENANÇA REGULADORA DE L'OcupACIÓ DE LA VIA PÚBLICA AMB TERRASSES I ALTRES ELEMENTS COMPLEMENTARIS

Objectius relacionats

01, 03, 04, 05, 07, 012

Justificació

En itineraris on hi ha major flux de vianants, es considera insuficient l'espai mínim que s'ha de deixar lliure per al pas, que actualment és d'1,6m, i que, al menys en els carrers de la xarxa d'itineraris quotidians, l'ample lliure de pas hauria de ser major i permetre que la gent que camina ho faci d'una manera còmoda, amb acompanyants, o amb càrregues, carrets, etc. i que es puguin creuar dues persones sense interferències.

Descripció de l'acció

Modificació de l'ordenança reguladora de l'ocupació de la via pública amb terrasses i altres elements complementaris en relació a l'ample lliure per al pas en voreres i itineraris per a vianants.

S'estableix que en els itineraris de la Xarxa de mobilitat quotidiana aquest espai lliure ha de ser com a mínim de 2m.

A més, l'ordenança ha d'incorporar que les terrasses s'ubiquen separades de la façana. És a dir que l'espai lliure per al pas s'ha de situar entre la façana i el mobiliari de taules, cadires i altres elements. D'aquesta manera es facilita el trànsit i l'accessibilitat de persones invidents, quan circulen per voreres i itineraris per a vianants

Recursos

Modificació de normativa

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Modificació de l'ordenança: 2.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 7.1.1

Indicadors relacionats

· 1202 Nombre de comissions internes per a l'actualització de l'ordenança reguladora de l'ocupació de la via pública amb terrasses i altres elements complementaris

ÀMBIT	7	ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I POLÍTiques URBANES
LÍNIA ESTRATÈGICA	7.1	REVISAR ORDENANCES I PLANEJAMENT
ACCIÓ	7.1.3	MODIFICACIÓ DEL PGOU SOBRE SÒL DOTACIONAL EN LES NOVES ÀREES URBANITZABLES

Objectius relacionats

01, 03, 04, 05, 07, 010, 012

Justificació

Les noves àrees urbanitzables del Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU), situen la reserva de sòl dotacional en ubicacions llunyanes a la trama existent. L'augment de les distàncies d'aquests futurs equipaments, amb la resta de zones del nucli urbà, faran més complexa la mobilitat i l'accessibilitat per a gran part de la població.

Descripció de l'acció

Realitzar una Modificació Puntual del PGOU i corregir aquestes ubicacions perquè s'equilibren les distàncies entre els futurs equipaments i diferents punts de l'espai residencial preexistent i nou.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Modificació de normativa

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Sense costos associats

Horitzó temporal

Llarg termini

Accions relacionades

-

Indicadors relacionats

· 1204 Nombre de comissions internes per a la revisió del Pla General d'Ordenació Urbana

ÀMBIT	7	ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I POLÍTiques URBANES
LÍNIA ESTRATÈGICA	7.2	INCORPORAR LA MOBILITAT EN L'ORGANITZACIÓ ADMINISTRATIVA
ACCIÓ	7.2.1	CREACIÓ D'UNA COMISSIÓ DE MOBILITAT MUNICIPAL

Objectius relacionats

012

Justificació

La diversitat de factors que tenen a veure amb la gestió de la mobilitat urbana fa necessari un espai on es tinga present eixa lectura transversal i on es coordinen les diferents àrees de l'administració amb competències relacionades.

Descripció de l'acció

Creació d'una comissió de mobilitat municipal, des de la qual coordinar-se amb les diferents àrees de l'ajuntament que en tenen competències relacionades, personal tècnic format en matèria de mobilitat sostenible

Aquesta comissió seria l'encarregada de:

- Fer el seguiment del Pla de Mobilitat
- Vetllar perquè es compleixen els reptes plantejats en el marc del pacte d'Alcaldies pel clima i l'energia (fer el seguiment que es demana, els mesuraments d'emissions i informes periòdics, etc).
- Fer el seguiment del Pla d'Acció per l'Energia sostenible a l'Alcúdia (veure punt 6.1.2 de la diagnosi) el qual ja planteja una sèrie d'accions relacionades amb reducció d'emissions i estalvi energètic.

Recursos

Modificació de normativa

Agents que intervenen en l'execució

Oficina tècnica de l'Ajuntament
Policia Local
Teixit associatiu
Consell Medi Ambient

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Sense costos associats

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 7.3.1

Indicadors relacionats

- 1301 Nombre anual de reunions de la comissió interna de seguiment del PMS
- 1302 Nombre anual d'indicadors de seguiment i resultats del PMS avaluats x 100/indicadors totals

ÀMBIT	7	ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I POLÍTiques URBANES
LÍNIA ESTRATÈGICA	7.2	INCORPORAR LA MOBILITAT EN L'ORGANITZACIÓ ADMINISTRATIVA
ACCIÓ	7.2.2	MILLORA DE LA INFORMACIÓ SOBRE ACCIDENTS

Objectius relacionats

011, 012

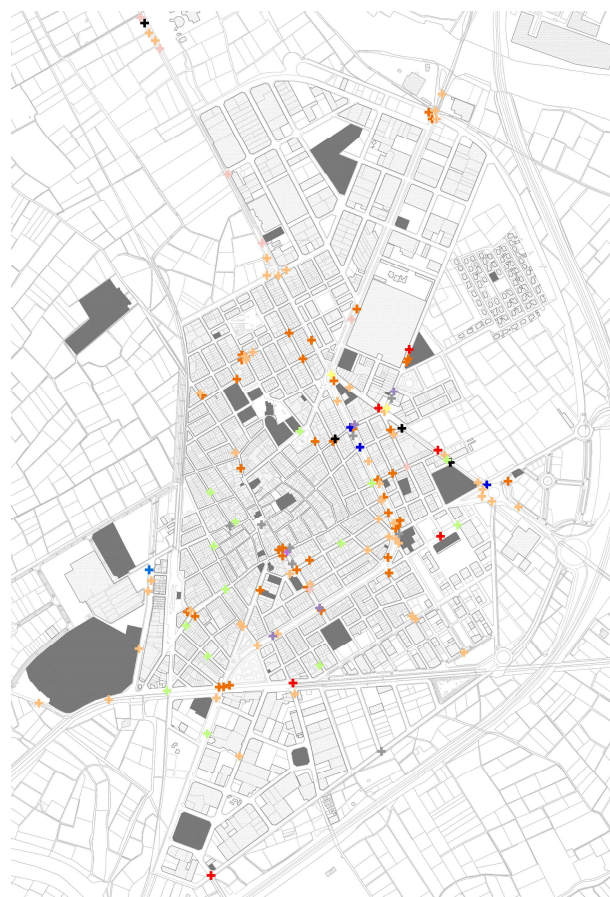
Justificació

La informació actual sobre accidents necessita de dades més detallades i sistematització per tal que permeti detectar si el problema ve donat per característiques de l'espai o disseny viari, o són fruit d'una distracció de la persona conductora, o d'una infracció.

Descripció de l'acció

Sistematitzar la recollida d'informació sobre accidents. Aquesta ha de contemplar la ubicació exacta, ha de distingir els modes de desplaçament implicats, ha de distingir entre col·lisions entre vehicles o atropellaments, ha d'indicar quins tipus de vehicles estan implicats, o si hi ha bicis i vianants implicats. A més ha de dir si hi ha ferits, i la gravetat d'aquests, o si hi ha víctimes mortals.

Veure plànol 16 ACCIDENTALITAT



- accidents enregistrats 2.018
- ✚ accidents entre vehicles amb ferits
 - ✚ accidents entre vehicles sense ferits
 - ✚ accidents entre turismes i ciclomotors amb ferits
 - ✚ accidents cap a bicicletes amb ferits
 - ✚ accidents cap a vianants amb ferits
 - ✚ altres incidències
- accidents enregistrats 2.017
- ✚ accidents entre vehicles amb ferits
 - ✚ accidents entre vehicles sense ferits
 - ✚ accidents entre turismes i ciclomotors amb ferits
 - ✚ accidents cap a bicicletes amb ferits
 - ✚ accidents cap a vianants amb ferits
 - ✚ altres incidències

Localització accidents enregistrats a 2017-2018

Recursos

Modificació de normativa

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
 Policia Local

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Sense costos associats

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

-

Indicadors relacionats

- 701 Nombre d'accidents amb vianants ferits en zona urbana
- 702 Nombre d'accidents amb ciclistes ferits en zona urbana

- 703 Nombre d'accidents mortals en zona urbana
 - 704 Nombre d'encreuaments amb accidents en zona urbana
 - 712 Pressupost assignat a la Policia local per a actualització dels sistema de recollida i gestió de dades sobre accidents / total pressupost policia
-

ÀMBIT	7	ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I POLÍTIQUES URBANES
LÍNIA ESTRATÈGICA	7.3	IMPLICAR LA CIUTADANIA EN LES POLÍTIQUES SOBRE MOBILITAT
ACCIÓ	7.3.1	CREACIÓ DE LA MESA DE MOBILITAT O GRUP DE SEGUIMENT

Objectius relacionats

O4, O12

Justificació

La Mesa de Mobilitat és un òrgan informatiu i consultiu que té la funció d'assessorar l'ajuntament en la creació de polítiques públiques en matèria de mobilitat. A més, té la missió de seguir formant-se i adquirint coneixements sobre mobilitat sostenible i generar reflexions i debat.

Descripció de l'acció

Creació de la Mesa de Mobilitat, com a òrgan de participació i de seguiment del Pla de Mobilitat, i en general de la mobilitat a l'Alcúdia.

Des d'aquesta Mesa es pot també plantejar i organitzar els continguts de la celebració de la Setmana Europea de la Mobilitat.

La composició d'aquesta Mesa pot partir del Grup de treball generat durant el procés d'elaboració del Pla de mobilitat, o del Consell ambiental, completant-lo amb més ciutadania interessada i teixit associatiu relacionat amb temes d'inclusió social i amb territori.

Recursos

Gestions relacionals
Modificació de normativa

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
Teixit associatiu
Consell Medi Ambient

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Sense costos associats

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 7.2.1

Indicadors relacionats

· 801 Nombre de sessions de la Mesa de Mobilitat

ÀMBIT	7	ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I POLÍTQUES URBANES
LÍNIA ESTRATÈGICA	7.4	SENSIBILITZAR SOBRE HÀBITES DE MOBILITAT SOSTENIBLE
ACCIÓ	7.4.1	CREACIÓ DE CAMPANYES DE COMUNICACIÓ I DIVULGACIÓ

Objectius relacionats

01, 02, 03, 04, 05, 06, 07,08, 010, 011, 012

Justificació

Es considera necessària la creació de campanyes de comunicació i divulgació sobre el que s'està fent al municipi en relació a la mobilitat, i de sensibilització i promoció d'hàbits de mobilitat sostenibles.

A partir de la diagnosi i les accions dels punts anteriors, es proposen alguns ítems per a promocionar un canvi d'hàbits de mobilitat i dels quals és necessari fer divulgació:

- Disminuir l'hàbit d'ús del cotxe per dins del poble
- Anar a peu per a distàncies inferiors a 500m
- Conèixer la zona limitada a 20km/h, de prioritat per a viannats
- Anar amb bici és fàcil a l'Alcúdia però no hi ha una cultura d'ús quotidià d'aquest mode de desplaçament.
- Reduir les infraccions de circulació i aparcament. Cal que revertir l'actitud permissiva actual i ser més contundents en l'aplicació de sancions.

Descripció de l'acció

Disseny i posada en marxa de campanyes de sensibilització i divulgació en relació a:

- Campanya per a donar a conèixer què és una zona 20, de prioritat per a vianants.
On explique que es tracta d'una zona de convivència i espai compartit, però amb prioritat per a vianants. On explique com funciona, com l'han d'utilitzar els diferents usuaris i usuàries, i els beneficis que comporta.
- Campanya per a visibilitzar les moltes infraccions d'aparcament que es donen a l'Alcúdia
On explique les incomoditats i perills que ocasionen a la mobilitat per a vianants. Com compliquen la mobilitat d'infants i majors, de persones amb mobilitat reduïda, de persones que acompanyen o tenen cura d'altres persones i porten carrets, etc. Anunciar que després de la campanya se seguirà i es farà el control pertinent per al seu compliment, i que s'aplicarà un sistema d'avisos previs a les sancions.
- Campanya Anar amb bici per l'Alcúdia és fàcil
- Es proposa una campanya que faci visible que les característiques territorials de l'Alcúdia faciliten l'ús quotidià de la bici:
 - L'Alcúdia no té cap pendent superior al 6%, i els desplaçaments es poden fer sense massa esforç.
 - Les distàncies urbanes, fins i tot a polígons industrials, són inferiors als 2,5 km, i les distàncies cap alguns municipis veïns varien entre els 2 i els 8 km, distàncies adequades per a desplaçament amb bicicleta
 - Tota la ciutat té una velocitat per al trànsit limitada a 30km/h, que és una velocitat que permet la convivència de vehicles motoritzats i actius.
 - Aquest pla, a més, proposa una zona de menor velocitat 20km/h que permet una circulació més lenta i segura, on també es conviu a les persones que caminen.

Recursos

Accions de comunicació

Agents que intervenen en l'execució	
Ajuntament	
Agents que intervenen en el finançament	
Ajuntament	
Cost aproximat	Horitzó temporal
Campanyes de promoció de la mobilitat sostenible: 50.000 euros*	Continu*
*Aquesta acció es podria integrar parcialment dins dels recursos assignats a comunicació de l'Ajuntament i aprofitar el mitjans municipals de difusió.	*Les campanyes són adequades en tot moment, especialment a l'inici d'un projecte o quan va a realitzar-se algun canvi.
Accions relacionades	
Acció 7.2.1, 7.3.1	
Indicadors relacionats	
<ul style="list-style-type: none"> · 1101 Nombre anual de campanyes de promoció de la mobilitat sostenible realitzades · 1102 Nombre anual de participants a les activitats durant les campanyes de promoció de la mobilitat sostenible 	

ÀMBIT	7	ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I POLÍTIQUES URBANES
LÍNIA ESTRATÈGICA	7.4	SENSIBILITZAR SOBRE HÀBITES DE MOBILITAT SOSTENIBLE
ACCIÓ	7.4.2	ELABORACIÓ D'UN PROJECTE DE MOBILITAT ESCOLAR EN EL CEIP HERETATS

Objectius relacionats

04, 06, 07, 010, 011, 012

Justificació

El CEIP Heretats és el centre educatiu que majors problemes presenta pel que fa a mobilitat escolar, sobretot per la massiva arribada amb cotxes. És el centre més allunyat del centre urbà i s'ha de travessar la via del tren.

Les accions contemplades en punts anteriors van en la línia de millorar el viari que arriba a aquest centre, perquè la mobilitat a peu i amb bici siga més accessible, segura i confortable. I també de millorar la seguretat i accessibilitat del pas sota les vies.

Aquesta acció se centra en la necessitat de promoure un canvi d'hàbits en la mobilitat de l'alumnat d'aquest centre.

Descripció de l'acció

Es proposa la redacció d'un projecte de camins escolars específic d'aquest centre educatiu, que presenta particularitats que no tenen la resta d'escoles del municipi.

Aquest projecte ha de ser realitzat amb la implicació de l'administració i la comunitat educativa (equip docent, alumnat, famílies i AMPA) i hauria d'incloure:

- Anàlisi i caracterització de la mobilitat del centre
- Visibilització dels problemes de l'elevada mobilitat amb cotxe
- Creació de Grup de treball amb la implicació de: Administració-AMPA-Centre educatiu. L'objectiu és el de buscar, conjuntament, propostes que reduïsquen l'elevada mobilitat amb cotxe i augmenten la mobilitat a peu, i treballar per un guany d'autonomia de la infància.
- Redacció del Pla de mobilitat escolar del CEIP Heretats

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
Comunitat educativa (Personal docent, famílies, AMPA, alumnat)

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Elaboració de projecte de camins escolar: 15.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 7.4.1

Indicadors relacionats

·707 Nombre de sessions de la de Mobilitat amb l'ordre del dia el projecte de camins escolars

segurs

·708 Nombre de centres escolars que tenen definit el seu itinerari escolàr segur

· 709 Nombre d'alumnes de primària que accedeixen a peu a l'escola

ÀMBIT	7	ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I POLÍTIQUES URBANES
LÍNIA ESTRATÈGICA	7.4	SENSIBILITZAR SOBRE HÀBITS DE MOBILITAT SOSTENIBLE
ACCIÓ	7.4.3	INCORPORACIÓ DELS CONCEPTES SOBRE MOBILITAT SOSTENIBLE EN EL CURRÍCULUM ESCOLAR

Objectius relacionats

01, 02,04, 06, 07, 010, 011, 012

Justificació

El paper del centre escolar, en concret del professorat i alumnat és fonamental perquè hi haja major coneixement sobre la necessitat que els desplaçament quotidians siguin sostenibles. És el camí per a aconseguir un canvi d'hàbits en les famílies, a través del treball directe amb l'alumnat (i indirectament amb les famílies, les qual reben els missatges a través de les activitats educatives realitzades i transmeses pels seus fills i filles).

Descripció de l'acció

Es proposa la incorporació de material didàctic per a la implantació d'aprenentatges sobre mobilitat sostenible i infància en el projecte educatiu.

Recursos

Redacció de plans, projectes i estudis
Modificació de normativa

Agents que intervenen en l'execució

Ajuntament
Centres educatius, Associacions de Mares i Pares d'Alumnes

Agents que intervenen en el finançament

Ajuntament

Cost aproximat

Elaboració material didàctic: 5.000 euros

Horitzó temporal

Curt termini

Accions relacionades

Acció 7.3.1, 7.4.1

Indicadors relacionats

- 708 Nombre de centres escolars que tenen definit el seu itinerari escolar segur
- 709 Nombre d'alumnes de primària que accedeixen a peu a l'escola
- 1107 Nombre de centres educatius amb activitats didàctiques relacionades amb la mobilitat sostenible

10 ACCIONS I INFRAESTRUCTURA VERDA

El Pla de Mobilitat de l'Alcúdia analitza els problemes de mobilitat urbana i interurbana dins del terme municipal de l'Alcúdia, sent per tant l'àmbit del pla la totalitat d'aquest.

Les línies estratègiques del pla es desenvolupen tenint en compte la influència sobre la infraestructura verda del municipi. Les accions es localitzen principalment en el sòl classificat com urbà en el pla general, però també s'inclouen algunes actuacions sobre la xarxa de camins existents, els quals discorren per sòl urbanitzable i no urbanitzable.

10.1 ESPAIS I RECORREGUTS

A continuació s'analitzen les accions que tenen un efecte sobre espais i recorreguts del terme municipal que formen part de la infraestructura verda i també sobre altres que poden incorporar-se pel seu valor actual o potencial de manteniment de la seua estructura i funcionalitat i de connexió i integració paisatgística. Especialment els recorreguts que connecten amb elements de la infraestructura verda situats en l'exterior del nucli urbà.

L'anàlisi es realitza segons els àmbits de mobilitat que organitzen les accions.

1 ÀMBIT ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU

	Accions	Elements que ja formen part de la infraestructura verda	Elements a incorporar a la infraestructura verda	Funció
1.1.1	Pla director de la Xarxa de mobilitat quotidiana	Zones verdes BIC, BRL	Carrers arbrats Itineraris no motoritzats	Manteniment estructura i funcionalitat
1.1.2	Construcció de la Xarxa de mobilitat quotidiana	Zones verdes BIC, BRL	Carrers arbrats Itineraris no motoritzats	Manteniment estructura i funcionalitat
1.1.4	Remodelació de l'avinguda Antonio Almela	Carrer arbrat	Carrers arbrats, estrats vegetals Itineraris no motoritzats	Manteniment estructura i funcionalitat
1.1.5	Millora del carrer en el nucli pedani de Montortal	-	Carrers arbrats Itineraris no motoritzats	Funció de connexió i integració dels

				espais urbans
1.2.1	Adequació de l'entorn dels equipaments quotidians i serveis públics	-	Zones verdes i espais d'estada	Manteniment estructura i funcionalitat
1.2.2	Intervenció en l'entorn del Centre de salut	-	Zones verdes i espais d'estada	Manteniment estructura i funcionalitat
1.3.1	Reurbanització dels carrers de l'àrea de prioritat de vianants del casc antic	Zones verdes BIC, BRL	Espais d'estada Itineraris no motoritzats	Manteniment estructura i funcionalitat
1.7.1	Adequació de l'entorn de la séquia Reial del Xúquer per a passeig	Reial séquia del Xúquer	Espais d'estada i carrers arbrats Itineraris no motoritzats	Funció de connexió i integració dels espais urbans
1.7.2	Adequació de la ronda Solidaritat com itinerari esportiu	Riu Magre Xarxa de séquies Vies pecuàries	Espais d'estada i carrers arbrats Itineraris no motoritzats	Funció de connexió i integració dels espais urbans

2 ÀMBIT MOBILITAT AMB BICICLETA

	Accions	Elements que ja formen part de la infraestructura verda	Elements a incorporar a la infraestructura verda	Funció
2.1.1	Creació de l'anell ciclista i connexions territorials	-	Carrers arbrats, estrats vegetals Itineraris no motoritzats	Funció de connexió i integració dels espais urbans
2.1.2	Creació de vies ciclistes estratègiques per a connexió amb polígons industrials i equipaments	-	Carrers arbrats, estrats vegetals Itineraris no motoritzats	Funció de connexió i integració dels espais urbans

3 ÀMBIT MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

Accions	Elements que ja formen part de la infraestructura verda	Elements a incorporar a la infraestructura verda	Funció
3.2.3 Adequació de l'itinerari des de Montortal fins la parada de metro	-	Carrers arbrats, estrats vegetals Itineraris no motoritzats	Funció de connexió i integració dels espais urbans

4 ÀMBIT MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT

Accions	Elements que ja formen part de la infraestructura verda	Elements a incorporar a la infraestructura verda	Funció
4.2.2 Remodelació d'interseccions i de rotondes	-	Zones verdes	Manteniment estructura i funcionalitat
4.3.1 Reurbanització de carrers i incorporació de noves places d'aparcament	-	Espais d'estada i carrers arbrats	Manteniment estructura i funcionalitat

5 ÀMBIT MOBILITAT CAP ELS POLÍGONS INDUSTRIALS

Accions	Elements que ja formen part de la infraestructura verda	Elements a incorporar a la infraestructura verda	Funció
5.1.3 Adequació de dos passos sobre la séquia Reial del Xúquer per a la mobilitat a peu	Real séquia del Xúquer	Itineraris no motoritzats	Funció de connexió i integració dels espais urbans

6 ÀMBIT CONNEXIÓ TERRITORIAL I ENTORN RURAL

Accions	Elements que ja formen part de la infraestructura verda	Elements a incorporar a la infraestructura verda	Funció
6.1.1 Connexió des del nucli urbà amb el riu Magre	Riu Magre Xarxa de séquies Vies pecuàries	Àrees de descans Espais arbrats Itineraris no motoritzats	Funció de connexió i integració dels espais urbans

6.1.2	Connexió des del nucli urbà amb camins rurals	Xarxa de séquies Vies pecuàries	Àrees de descans Espais arbrats Itineraris no motoritzats	Funció de connexió i integració dels espais urbans
-------	---	------------------------------------	---	--

10.2 MESURES

El pla de mobilitat és l'instrument de planificació on es defineixen les línies estratègiques que han de regir la mobilitat urbana i l'espai públic urbà en els propers anys. El document es redacta d'acord a la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana i les accions definides compleixen amb les determinacions establides en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), en concret en la seua Directriu 118, que estableix els principis directors en matèria d'infraestructures de mobilitat.

Els apartats que defineix aquesta directriu són els següents:

- a) Contribuir a la vertebració territorial del sistema de ciutats de la Comunitat Valenciana reforçant el sistema nodal de referència proposat per l'estratègia territorial.
- b) Vincular l'accessibilitat als nous usos al territori, tant als sòls d'ús residencial com als sòls per a l'activitat econòmica.
- c) Potenciar els sistemes de transport no motoritzats i fomentar l'ús del transport públic per a tots els col·lectius ciutadans, i adequar-lo a les demandes territorials específiques.
- d) Incloure la infraestructura verda en les polítiques de mobilitat sostenible, connectant els centres de mobilitat del transport públic amb vies verdes, itineraris paisatgístics i sendes adaptats a sistemes de transport no motoritzats i de vianants.
- e) Fomentar sistemes de transport cada vegada més eficients des del punt de vista del consum energètic i de la disminució dels nivells de soroll i emissions atmosfèriques amb efectes negatius sobre la salut i el benestar de les persones.
- f) Fomentar els teixits urbans que milloren la mobilitat no motoritzada, recuperar el carrer per al vianant i integrar en la seua trama, de forma prioritària, els equipaments i els serveis generadors d'un gran nombre de desplaçaments.
- g) Desenvolupar plans de mobilitat per a municipis, àrees urbanes integrades i àrees funcionals del territori i fomentar la creació d'ens de coordinació del transport per al desenvolupament dels esmentats plans.
- h) Prioritzar la millora de la gestió de l'actual parc d'infraestructures de mobilitat i, si és procedent, els desdoblaments de les vies actuals enfront de la construcció de noves vies.

El pla proposa un canvi de mobilitat per tal de recuperar els carrers per a les persones, fent-los més segurs i confortables per als vianants i els ciclistes, reduint la presència i l'ús del vehicle privat motoritzat i fomentant el transport col·lectiu. El transport privat a motor no només produeix contaminació ambiental i els conseqüents problemes de salut, sinó que també provoca alta accidentalitat i ocupació de l'espai públic, amb els prejudicis que sobre la ciutadania generen.

Per tant, millorarà la qualitat ambiental i reduirà els efectes nocius del canvi climàtic. La implementació de les accions que recull el pla no suposarà cap efecte negatiu sobre el medi ambient, el territori ni el paisatge.

10.3 QUALITAT DEL PAISATGE

El disseny dels espais públics i el viari ha de garantir la funcionalitat de la infraestructura verda i el manteniment de les principals vistes i perspectives que la caracteritzen.

A continuació s'indiquen algunes determinacions a adoptar per al control dels elements amb incidència en la qualitat del paisatge urbà.

1 ÀMBIT ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU

	Accions	Indicacions per a la qualitat del paisatge urbà
1.1.1	Pla director de la Xarxa de mobilitat quotidiana	Disseny amb la vegetació:
1.1.2	Construcció de la Xarxa de mobilitat quotidiana	estacionalitat, color, grandària, etc.
1.1.4	Remodelació de l'avinguda Antonio Almela	Espècies vegetals pròpies del lloc.
1.1.5	Millora del carrer en el nucli pedani de Montortal	Baix manteniment de les zones verdes.
1.2.1	Adequació de l'entorn dels equipaments quotidians i serveis públics	Estrats vegetals.
1.2.2	Intervenció en l'entorn del Centre de salut	Paviments drenants.
1.3.1	Reurbanització dels carrers de l'àrea de prioritat de vianants del casc antic	Elements de drenatge sostenible.
1.7.1	Adequació de l'entorn de la séquia Reial del Xúquer per a passeig	Potenciar punts d'interès
1.7.2	Adequació de la ronda Solidaritat com itinerari esportiu	Ajustar la il·luminació

2 ÀMBIT ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT A PEU

	Accions	Indicacions per a la qualitat del paisatge urbà
2.1.1	Creació de l'anell ciclista i connexions territorials	Espècies vegetals pròpies del lloc.

2.1.2	Creació de vies ciclistes estratègiques per a connexió amb polígons industrials i equipaments	Paviments drenants. Elements de drenatge sostenible. Potenciar punts d'interès Ajustar la il·luminació
-------	---	---

3 ÀMBIT MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

Accions	Indicacions per a la qualitat del paisatge urbà	
3.2.3	Adequació de l'itinerari des de Montortal fins la parada de metro	Espècies vegetals pròpies del lloc. Paviments drenants. Elements de drenatge sostenible. Potenciar punts d'interès Ajustar la il·luminació

4 ÀMBIT MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT

Accions	Indicacions per a la qualitat del paisatge urbà	
4.2.2	Remodelació d'interseccions i de rotondes	Aprofitar tots els espais disponibles per augmentar la presència del element vegetal Simplicitat general en els dissenys de les rotondes. Disseny amb la vegetació: estacionalitat, color, grandària, etc. Espècies vegetals pròpies del lloc. Baix manteniment de les zones verdes. Estrats vegetals. Paviments drenants. Elements de drenatge sostenible. Potenciar punts d'interès Ajustar la il·luminació
4.3.1	Reurbanització de carrers i incorporació de noves places d'aparcament	

5 ÀMBIT MOBILITAT CAP ELS POLÍGONS INDUSTRIALS

Accions	Indicacions per a la qualitat del paisatge urbà	
5.1.3	Adequació de dos passos sobre la séquia Reial del Xúquer per a la mobilitat a peu	Espècies vegetals pròpies del lloc. Estrats vegetals. Paviments drenants. Elements de drenatge sostenible. Ajustar la il·luminació

6 ÀMBIT CONNEXIÓ TERRITORIAL I ENTORN RURAL

Accions	Indicacions per a la qualitat del
---------	-----------------------------------

		paisatge urbà
6.1.1	Connexió des del nucli urbà amb el riu Magre	Espècies vegetals pròpies del lloc.
6.1.2	Connexió des del nucli urbà amb camins rurals	Estrats vegetals. Paviments drenants. Elements de drenatge sostenible. Potenciar punts d'interès i reforçar fites visuals.

11 PROGRAMACIÓ, INVERSIONS I SEGUIMENT DEL PLA DE MOBILITAT DE L'ALCÚDIA

Com ja s'ha indicat a l'inici del document el Pla de Mobilitat de l'Alcúdia és un document estratègic per a la planificació concreta en matèria de serveis públics de transport, d'infraestructures i de la resta d'accions en relació amb el condicionament de l'espai públic urbà. La dinàmica actual en la gestió municipal, que no contempla habitualment processos de planificació estratègica, pot presentar-se com un punt de feblesa de partida per a la implantació efectiva i eficient d'aquesta figura de planificació.

Altres aspectes a tindre en compte, és la difícil assumpció de compromisos d'execució d'accions en un període de temps determinat per part de l'Ajuntament, ja que, sovint, aquestes accions comporten la necessitat de finançament extern (parcialment o total) i no compromès amb administracions de rang superior. Açò provoca inseguretats respecte a la disponibilitat de recursos financers futurs.

Per això, una de les coses per fer operant el treball de planificació de la mobilitat municipal és la de coordinació que ha de cercar l'Ajuntament amb la resta d'administracions públiques implicades, perquè es poden produir situacions externes a la pròpia dinàmica local que poden condicionar el model de mobilitat dissenyat i interferir en aquest treball de planificació.

Per altra banda, el Pla de Mobilitat es presenta com un potent instrument per concertar actuacions entre les diferents àrees de l'Ajuntament i entre els diferents nivells de l'administració pública que estan disposats o bé a exercir les seves competències específiques en matèria de mobilitat de la ma del municipi o bé a fer cooperació local, cercant la millora de la integració horitzontal de polítiques sectorials i de la integració vertical de polítiques de mobilitat.

També cerca el treball transversal dins del mateix Ajuntament. La coordinació entre les diferents regidories o àrees serà necessària per tirar endavant el Pla de Mobilitat. A més s'haurà de determinar un quadre de comandament clar dins de l'Ajuntament, amb responsables polítics i perfil tècnic associat a cada actuació, que li atorgue responsabilitats clares per fer el seguiment pot comprometre seriosament l'èxit del Pla. Així el Pla de Mobilitat es presenta com un instrument engegador de la transversalitat en l'Ajuntament, de manera que els seus efectes beneficiosos poden anar més enllà del seu propi objecte contribuint de manera pràctica a millorar el funcionament intern a l'administració local.

Per tant en aquest treball de síntesi final, s'ha intentat adequar el programa d'actuació, les accions del qual han estat debatudes a través de l'ens de participació habilitat, als recursos tècnics, humans i financers disponibles i als

previsibles de manera realista per part d'administracions de rang superior i, fins i tot, d'agents privats. La definició d'un termini concret de temps per a l'execució del Pla de Mobilitat permetrà la programació d'accions concretes i executables durant el període fixat.

11.1 PROGRAMACIÓ ECONÒMIC TEMPORAL

Per tal de garantir la viabilitat pràctica del procés d'implementació del Pla de Mobilitat i d'evitar que es quede en un estudi de bones intencions, és necessari comptar amb una programació econòmic temporal. En l'elaboració d'aquest programa s'han establert unes prioritats d'inversió determinades mitjançant una avaluació multicriteri d'alternatives, en la qual s'han considerat paràmetres econòmics, com la situació econòmic financera de l'Ajuntament i altres administracions públiques de rang superior, com també altres de tipus social, ambiental, organitzatiu, etc. Aquestes prioritats d'inversió han estat concretades en una graella d'acció que conté les mesures a executar agrupades per àmbits d'estudi, programades en el temps (en el marc d'execució previst per al PMS) i amb valoració del seu possible cost. La programació es defineix per a dos escenaris temporals: curt termini (1-3 anys), mitjà termini (4-6 anys) i mitjà termini (7-12 anys). Aquesta distribució en el temps haguera estat diferent si el context econòmic financer fora més favorable. Això no vol dir que el Pla de Mobilitat no haja de ser ambiciós. En aquest context el Pla de Mobilitat ha de ser un instrument justificatiu de les necessitats locals davant de les administracions públiques i així poder demanar i obtenir la seua cooperació econòmica.




A la següent tabla pot consultar-se el cost i la prioritat d'implementació per a cada acció.

Àmbit	Línia estratègica	Acció	Cost aproximat	Curt termini			Mitjà termini		Llarg termini								
				any 1	any 2	any 3	any 4	any 5	any 6	any 7	any 8	any 9	any 10	any 11	any 12		
1 Espai públic i mobilitat a peu	1.1 Crear la xarxa d'itineraris de mobilitat quotidiana	1.1.1 Pla director de la xarxa de mobilitat quotidiana	30.000 €														
		1.1.2 Construcció de la Xarxa de mobilitat quotidiana	20.000 € 6.400.000 €														
		1.1.3 Millora dels passos de vianants transversals de l'avinguda Antonio Almela	50.000 €														
		1.1.4 Remodelació de l'avinguda Antonio Almela	20.000 € 3.000.000 €														
		1.1.5 Millora del carrer en el nucli pedani de Montortal	80.000 €														
	1.2 Millorar l'entorn dels equipaments quotidians	1.2.1 Adequació de l'entorn dels equipaments quotidians i serveis públics	50.000 €/Equipament														
		1.2.2 Intervenció en l'entorn del Centre de salut	60.000 €														
	1.3 Crear un àrea de prioritat de vianants al casc antic	1.3.1 Reurbanització dels carrers de l'àrea de prioritat de vianants del casc antic	1.600.000 €														
		1.3.2 Reordenació del trànsit	20.000 €														
		1.3.3 Eliminació progressiva de pilones en els carrers de prioritat de vianants del casc antic	Sense costos associats														

	1.4	Millorar les interseccions del nucli urbà	1.4.1	Adaptació dels passos de vianants a la normativa en matèria d'accessibilitat	300.000 €			
	1.5	Fer seguiment de la qualitat ambiental	1.5.1	Realització de mesuraments acústics a l'espai públic del municipi i control periòdic del soroll dels vehicles motoritzats	4.000 €/any			
			1.5.2	Realització de mesuraments d'emissions de gasos i partícules contaminants	4.000 €/any			
	1.6	Permeabilitzar infraestructura ferrocarril	1.6.1	Millora dels actuals passos a nivell	30.000 €			
	1.7	Crear nous itineraris per a passeig	1.7.1	Adequació de l'entorn de la séquia Reial del Xúquer per a passeig	200.000 €			
			1.7.2	Adequació de la ronda Solidaritat com itinerari esportiu	15.000 €			
2	Mobilitat amb bicicleta	Millorar la infraestructura ciclista	2.1.1	Creació de l'anell ciclista i connexions territorials	100.000 € 20.000 €			
			2.1.2	Creació de vies ciclistes estratègiques per a connexió amb polígons industrials i equipaments	20.000 € 150.000 €			
			2.1.3	Eliminació de vies ciclistes existents	60.000 €			
			2.1.4	Dotació d'aparcament de bicicletes	15.000 €			
	2.2	Fomentar la mobilitat amb bicicleta	2.2.1	Augment dels desplaçaments amb bicicleta a l'IES Évols	20.000 €			
3	Mobilitat amb transport	3.1	Millorar les connexions interurbanes	3.1.1	Actualització de la comunicació i informació del servei	Sense costos associats		

públic	3.2	Millorar la infraestructura urbana de transport públic	3.2.1	Adequació de les parades d'autobús	50.000 €					
			3.2.2	Creació d'un servei de transport municipal de caràcter flexible	50.000 €					
			3.2.3	Adequació de l'itinerari des de Montortal fins la parada de metro	30.000 €					
4	4.1	Reduir el trànsit amb vehicle privat i motoritzat en el nucli urbà	4.1.1	Impulsar el desviament de la CV-50 per fora del nucli urbà	Sense costos associats					
			4.1.2	Establir canvis de sentits de circulació	10.000 €					
	4.2	Millorar el disseny de la xarxa viària	4.2.1	Millora de la senyalització de zona escolar	5.000 €					
			4.2.2	Remodelació d'interseccions i de rotondes	700.000 €					
	4.3	Adequar l'espai disponible per a aparcament	4.3.1	Reurbanització de carrers i incorporació de noves places d'aparcament	1.500.000 €					
			4.3.2	Reserva d'espai per a estacionaments de motocicletes i ciclomotors	5.000 €					
			4.3.3	Senyalització d'aparcament de camions	5.000 €					
			4.3.4	Revisió de les places PMR i adaptació a normativa d'accessibilitat	30.000 €					
4.4	Millorar la distribució mercaderies	4.4.1	Increment de places de càrrega i descàrrega	10.000 €						

			4.4.2	Promoció d' alternatives de vehicles sostenibles per a distribució urbana de mercaderies	Sense costos associats				
5	Mobilitat cap els polígons industrials	5.1	Fomentar els desplaçaments no motoritzats cap els polígons industrials	5.1.1	Aplicació d'incentius per a promocionar la mobilitat no motoritzada	100.000 €			
				5.1.2	Elaboració de plans de mobilitat d'empresa	100.000 €			
				5.1.3	Adequació de dos passos sobre la séquia Reial del Xúquer per a la mobilitat a peu	30.000 €			
6	Connexió territorial i entorn rural	6.1	Habilitar corredors de passeig ciclo-vianants	6.1.1	Connexió des del nucli urbà amb el riu Magre	150.000 €			
				6.1.2	Connexió des del nucli urbà amb camins rurals	300.000 €			
7	Organització de la mobilitat i polítiques urbanes	7.1	Revisar ordenances i planejament	7.1.1	Modificació d'Ordenança municipal de trànsit	4.000 €			
				7.1.2	Modificació d'Ordenança reguladora de l'ocupació de la via pública amb terrasses i altres elements complementaris	2.000 €			
				7.1.3	Modificació del PGOU sobre sòl dotacional en les noves àrees urbanitzables	Sense costos Associats			
	7.2	Incorporar la mobilitat en l'organització administrativa	7.2.1	Creació d'una comissió de mobilitat municipal	Sense costos associats				
7.2.2			Millora de la informació sobre accidents	Sense costos associats					
	7.3	Implicar la ciutadania	7.3.1	Creació de la Mesa de mobilitat o grup de seguiment	Sense costos associats				

7.4	Sensibilitzar sobre hàbits de mobilitat sostenible	7.4.1	Creació de campanyes de comunicació i divulgació	50.000 €			
		7.4.2	Elaboració d'un projecte de mobilitat escolar en el CEIP Heretats	15.000 €			
		7.4.3	Incorporació dels conceptes sobre mobilitat sostenible en el currículum escolar	5.000 €			

11.2 INVERSIONS

És molt aconsellable que el programa d'actuació que acompanya el Pla de Mobilitat es tradueixca en un instrument de finançament, és a dir, en un programa d'inversions. Aquest instrument defineix les prioritats i els mecanismes de finançament de les infraestructures i serveis per a la mobilitat contingudes en el pla.

11.3 AVALUACIÓ, SEGUIMENT I REVISIÓ

En la pràctica el Pla de Mobilitat s'ha de reajustar i s'ha d'adaptar als canvis que es puguen anar produint durant la seua elaboració i posterior execució. Malgrat els esforços de definició i concreció realitzats per a confeccionar-lo, la programació de les accions no deixarà d'estar mai oberta i s'haurà d'anar concretant o reorientant a l'hora d'implementar-lo. Cal avaluar el Pla de Mobilitat regularment des de l'inici per anticipar-se als possibles problemes que puguen sorgir, millorar-ne el procediment de planificació i, havent-se aprovat, poder revisar les actuacions adoptades, si escau, i verificar l'assoliment dels resultats.

Amb aquesta finalitat caldrà redactar informes, preferentment anuals, sobre l'evolució del Pla. Aquests informes hauran de ser públics per a tota la població i posats a la disposició del Consell Municipal de Medi Ambient o del grup de seguiment específic que es cree, a fi i efecte que puguen ser debatuts i es puga procedir a proposar mesures per tal de reorientar el programa d'actuació del pla, tot canviant-ne el calendari, les prioritats d'execució, reajustant-ne el pressupost, adaptant-lo a noves possibilitats de finançament, etc. si fóra necessari.

Es determina que aquest Pla de Mobilitat siga revisat en passar 6 anys, s'avalue el que s'ha realitzat fins el moment i es valore la pertinència de elaborar-ne un de nou.

El primer ens participatiu per discutir les accions ha estat el Grup de treball del Pla de Mobilitat, sorgit del Consell Municipal de Medi Ambient, format per tècnics municipals, polítics, col·lectius i associacions i persones a títol personal implicades. Seria oportú que en aquest recaiguera també la tasca de realitzar el seguiment. Posteriorment, les conclusions les pot avaluar el Consell Municipal de Medi Ambient, el qual, si procedeix, les elevarà a la Comissió pertinent per a finalment arribar al Ple Municipal per a la seua aprovació.

11.3.1 Indicadors de seguiment

Una manera adequada de reconèixer l'assoliment de la implantació d'un sistema evolutiu, és a dir, d'un programa d'actuació, i en especial amb un determinat model de mobilitat, és realitzant un seguiment d'aspectes que es desitja potenciar o aconseguir. Els indicadors de seguiment són els instruments adequats per a açò. Aquests no representen la realitat exacta, són instruments per a interpretar-la, i per a controlar la seua evolució en relació als objectius plantejats, de forma que es puga intervenir per a corregir inèrcies no desitjades o per a intensificar certes accions.

S'han establert dues tipologies d'indicadors de seguiment. Els indicadors d'execució permeten determinar en quina proporció s'han tirat endavant les actuacions que es proposen en el Pla. Si aquests indicadors avancen amb la tendència desitjada vol dir que els responsables de les actuacions estan realitzant les tasques que tenen encomanades. Els indicadors d'eficàcia fan referència al grau d'acompliment dels objectius del PMS, és a dir, si el sistema de mobilitat s'apropa als resultats que es pretenen assolir amb el pla. Si aquests indicadors avancen en la tendència desitjada vol dir que les mesures recollides en el pla eren les correctes per assolir els resultats esperats.

Com en qualsevol procés evolutiu, el factor temps resulta determinant per a descriure el seu comportament. Quantificar l'instant no explica aquest procés. Es necessari la lectura del mateix en diferents instants per a constatar les tendències o valorar els resultats en un termini determinat i comprovar el grau de compliment d'uns objectius establerts i, poder extrapolat, si escau, el seu comportament per al termini major de dotze anys. L'avaluació temporal dels resultats es realitzarà comparant el valor de cada indicador obtingut (Escenari temporal) amb periodicitat anual o a la revisió del Pla amb l'indicador objectiu (Escenari desitjat). Com a punt de partida s'incorporarà el valor actual de cadascun dels indicadors. També s'indica per a cada indicador la font de les dades d'origen per a obtenir les dades necessàries i la metodologia de càlcul corresponent per tal de facilitar la revisió comparada dels resultats.

Al Pla de Mobilitat el seguiment dels resultats adquireix una funció intervencionista clara, dirigida a constatar el grau d'acostament a la sostenibilitat desitjada per realitzar les correccions pertinents en funció del grau d'adequació. Quan més intens siga el seguiment dels paràmetres, major serà la capacitat d'intervenció.

A continuació es presenten un conjunt d'indicadors de seguiment i resultats per tal d'avaluar l'acompliment de l'execució del Pla de Mobilitat i l'assoliment dels seus objectius.

Àmbit	Codi	Descripció	Tipus	Revisió	Unitats	Escenari actual	Escenari desitjat	Font informació
Repartiment modal	001	Desplaçaments interns a peu x 100 / desplaçaments totals interns	eficàcia	pla	% desplaçaments	35	≥ 45	Qüestionari de mobilitat quotidiana
	002	Desplaçaments interns amb bicicleta x 100 / desplaçaments totals interns	eficàcia	pla	% desplaçaments	7	≥ 8	Qüestionari de mobilitat quotidiana
	003	Desplaçaments interns amb transport públic x 100 / desplaçaments totals interns	eficàcia	pla	% desplaçaments	4	≥ 5	Qüestionari de mobilitat quotidiana
	004	Desplaçaments interns amb vehicle privat motoritzat x 100 / desplaçaments totals interns	eficàcia	pla	% desplaçaments	54	≥ 42	Qüestionari de mobilitat quotidiana
Mobilitat a peu	100	Elaboració de Pla director de la xarxa de mobilitat quotidiana	eficàcia	pla	sí/no	-	sí	Ajuntament
	101	Longitud de la xarxa de mobilitat quotidiana millorada (m) x 100 / longitud total xarxa de mobilitat quotidiana	execució	anual	% m/any	-	20	Ajuntament
	102	Longitud de voreres d'ample no accessible x 100 / Longitud total de voreres (m)	eficàcia	pla	% m	17	0	Revisió Pla
	103	Increment de la superfície amb prioritat per a vianants a l'àrea casc antic	execució	anual	m²/any	-	≥ 3,000	Ajuntament
	104	Nombre de passos de vianants adaptats x 100 / total passos vianants	execució	anual	% passos vianants/any	3	≥ 10	Ajuntament
	105	Longitud de carrers arbrats x 100 / Xarxa viària total	execució	anual	%km/any	22,73	≥ 23	Ajuntament
	106	Nombre de comissions internes per a la creació de les rutes saludables	execució	anual	comissions internes/any	-	≥ 2	Ajuntament
107	Longitud total d'itineraris per a vianants senyalitzats en zona rural	eficàcia	anual	km/any	-	≥ 1,5	Ajuntament	

Àmbit	Codi	Descripció	Tipus	Revisió	Unitats	Escenari actual	Escenari desitjat	Font informació
Mobilitat amb bicicleta	201	Longitud itineraris per a bicicletes x 100 / xarxa viària total	execució	pla	% km	12,15	27,43	Ajuntament
	202	Longitud anell ciclista executat/ longitud anell ciclista total	execució	pla	km	-	3,2	Ajuntament
	203	Longitud vies ciclistes a poligons / longitud vies ciclistes a poligons total	execució	pla	km	-	4,7	Ajuntament
	204	Nombre de punts d'aparcament per a bicicletes	execució	pla	punts	21	≥ 36	Ajuntament
Mobilitat amb transport públic	301	Nombre de reunions amb les administracions competents i els operadors de transport per fer el seguiment del servei de transport públic	execució	anual	reunions/any	-	≥ 2	Ajuntament
	302	Nombre de plens de la l'Ajuntament de amb l'ordre del dia el servei de transport públic	execució	anual	plens/any	-	≥ 1	Ajuntament
	303	Nombre de viatgers anuals de la Línia 1 'Bétera – Vilanova de Castelló' de Metrovalencia (parada Montortal)	eficàcia	anual	viatgers / any	Estació Alcúdia: 75.839 Estació Montortal: 748	Estació Alcúdia: ≥ 76.597 Estació Montort: ≥ 755	Operador de transport públic
	304	Nombre de viatgers anuals del servei municipal de transport flexible	eficàcia	anual	viatgers / any	-	≥ 2,500	Ajuntament
	305	Nombre de parades d'autobús amb marquesina i seient x 100 / parades totals	execució	pla	% parades	55%	100	Ajuntament
Mobilitat amb vehicle privat motoritzat	401	Nombre turismes/1.000 habitants	eficàcia	Pla	turismes /1.000 habitants	476,9	< 465	Ajuntament
	402	Nombre de motocicletes i ciclomotors /1.000 habitants	eficàcia	pla	motocicletes i ciclomotors/ 1.000 habitants	112,2	< 100	Ajuntament
	403	Nombre de reunions amb les administracions competents per a impulsar el desviament de la cv-50 per fora del nucli urbà.	execució	anual	reunions/any	-	≥ 1	Ajuntament

Àmbit	Codi	Descripció	Tipus	Revisió	Unitats	Escenari actual	Escenari desitjat	Font informació
	404	Nombre de rutes escolars amb senyalització de zona escolar	execució	anual	rutes senyalitzades/any	-	≥ 1	Ajuntament
	405	Intensitat mitjana diària de circulació de vehicles motoritzats en la travessera urbana de la carretera CV-50	eficàcia	pla	IMD	11.784 (2,9% vehicles pesants)	< 11.784 (2,9% vehicles pesants)	Revisió pla Aforaments Conselleria d'Infraestructures Territori i Medi Ambient
Aparcament	501	Nombre de places d'aparcament a la via pública	execució	pla	Nombre de places	6.830	7.184	Revisió Pla
	502	Nombre de places d'aparcament a la via pública de motocicletes i ciclomotors	execució	pla	Nombre de places	-	≥ 100	Revisió pla
	503	Nombre de places d'aparcament per a PMR adaptades a la via pública	execució	pla	places d'aparcament	49	≥ 59	Revisió Pla
	504	Pressupost anual assignat a la Policia local per vigilància i control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública x 100 / pressupost total Policia Local	execució	anual	%	-	≥ 2	Ajuntament
	505	Nombre de places d'aparcament de camions senyalitzades	execució	pla	Nombre de places	-	≥ 20	Ajuntament
Distribució urbana de mercaderies	601	Nombre de places d'estacionament per a càrrega i descàrrega	execució	pla	places d'estacionament	8	≥ 17	Ajuntament
	602	Nombre de places d'estacionament per a càrrega i descàrrega x 100 / total places d'aparcament	execució	pla	% places	0,12	0,25	Revisió Pla
	603	Nombre d'empreses que adopten servei de repartiment amb bicicleta	execució	pla	empreses	-	≥ 10	Revisió Pla
Seguretat viària	701	Nombre d'accidents amb vianants ferits en zona urbana	eficàcia	anual	accidents/any	1	0	Policia local
	702	Nombre d'accidents amb ciclistes ferits en zona urbana	eficàcia	anual	accidents/any	3	0	Policia local
	703	Nombre d'accidents mortals en zona urbana	eficàcia	anual	accidents mortals/any	0	0	Policia local
	704	Nombre d'encreuaments amb	eficàcia	anual	accidents /any	2	0	Policia local

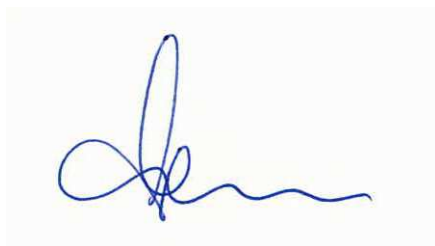
		accidents en zona urbana						
	705	Nombre de vehicles que superen la velocitat màxima	eficàcia	pla	%	-	< 5	Polícia local
	706	Pressupost assignat a la Policia Local per vigilància i control de les infraccions en seguretat viària / total pressupost Policia Local	execució	anual	%/any	-	≥ 5	Polícia local
	707	Nombre de sessions de la Mesa de Mobilitat amb l'ordre del dia el projecte de camins escolars segurs	execució	anual	sessions/any	-	≥ 2	Ajuntament
	708	Nombre de centres escolars que tenen definit el seu itinerari escolar segur	execució	pla	centres escolars	-	≥ 3	Ajuntament
	709	Nombre d'alumnes de primària que accedeixen a peu a escola	eficàcia	pla	alumnes de primària	-	≥ 300	Revisió Pla
	710	Nombre d'alumnes de secundària i batxillerat que accedeixen amb bicicleta a l'institut	eficàcia	pla	alumnes de secundària	-	≥ 70	Revisió Pla
	711	Pressupost assignat a la Policia local per al programa d'educació per a la mobilitat segura / total pressupost Policia Local	execució	anual	%/any	-	≥ 5	Polícia local
Participació ciutadana	801	Nombre de sessions de la Mesa de Mobilitat, Espai Públic i Trànsit	execució	anual	sessions/any	-	≥ 2	Ajuntament
Actuacions ambientals	901	Nivell sonor equivalent diürn al nucli urbà principal	eficàcia	pla	dba	-	< 55	Revisió Pla
	902	Emissió anual de CO2 deguda a la mobilitat interna al nucli urbà principal	eficàcia	pla	t co2/any	6.715,38	< 6.715,38	Revisió Pla
	903	Emissió anual de NOx deguda a la mobilitat interna al nucli urbà principal	eficàcia	pla	t nox/any	15	< 15	Revisió Pla
	904	Emissió anual de PM10 deguda a la mobilitat interna al nucli urbà principal	eficàcia	pla	t pm10/any	19	< 19	Revisió Pla
Accés a zones industrials	1001	Longitud d'itineraris per a bicicletes de connexió amb els polígons industrials	execució	pla	km	-	≥ 4	Ajuntament

Àmbit	Codi	Descripció	Tipus	Revisió	Unitats	Escenari actual	Escenari desitjat	Font informació
	1002	Nombre d'empreses que implanten mesures de mobilitat sostenible al treball	eficàcia	anual	empreses/any	-	≥ 3	Ajuntament
	1003	Nombre de persones beneficiades pels incentius de mobilitat sostenible al treball	eficàcia	anual	persones /any	-	≥ 250	Ajuntament
	1004	Nombre d'empreses que redacten Plans de mobilitat d'empresa	eficàcia	anual	empreses/any	-	≥ 1	Ajuntament
Promoció, educació i sensibilització per a l'ús de modes sostenibles	1101	Nombre anual de campanyes de promoció de la mobilitat sostenible	execució	anual	campanyes/any	-	≥ 2	Ajuntament
	1102	Nombre anual de participants a les activitats durant les campanyes de promoció de la mobilitat sostenible	eficàcia	anual	participants/any	-	≥ 1000	Ajuntament
	1103	Nombre de sessions de la Mesa de Mobilitat per organitzar la Setmana Europea de la Mobilitat	execució	anual	reunions/any	-	≥ 2	Ajuntament
	1104	Nombre d'activitats realitzades durant la Setmana Europea de la Mobilitat	execució	anual	activitats/any	-	≥ 5	Ajuntament
	1105	Nombre de participants a les activitats de la Setmana Europea de la Mobilitat	eficàcia	anual	participants/any	≥ 500	≥ 1000	Ajuntament
	1106	Nombre anual de guies o plànols guia de la mobilitat publicats i distribuïts entre els ciutadans	execució	anual	guies o plànols guies/any	-	≥ 1	Ajuntament
	1107	Nombre de centres educatius amb activitats didàctiques relacionades amb la mobilitat sostenible	execució	anual	centres educatius/any	-	≥ 2	Ajuntament
Creació i/o modificació de normatives existents	1201	Nombre de comissions internes per a l'actualització de l'ordenança de circulació, vianants i ciclistes	execució	pla	comissions internes	-	≥ 3	Ajuntament

	1202	Nombre de comissions internes per a l'actualització de l'ordenança reguladora de l'ocupació de la via pública amb terrasses i altres elements complementaris	execució	pla	comissions internes	-	≥ 3	Ajuntament
	1203	Nombre de comissions internes per a l'actualització de l'ordenança de prevenció de la contaminació acústica	execució	pla	comissions internes	-	≥ 2	Ajuntament
	1204	Nombre de comissions internes per a la revisió del Pla General d'Ordenació Urbana	execució	pla	comissions internes	-	≥ 2	Ajuntament
Control i seguiment	1301	Nombre anual de reunions de la comissió interna de seguiment del PMS	execució	anual	reunions/any	-	≥ 2	Ajuntament
	1302	Nombre anual d'indicadors de seguiment i resultats del PMS avaluats x 100 / indicadors totals	execució	anual	%/any	-	≥ 70	Ajuntament

Autora

Alejandra Català Roig (Arquitecta)

**Coautores**

Mariola Fortuño Bort (Arquitecta)

Manuel Pérez Bernat (Arquitecte)

Laura García Soler (Arquitecta)

Gener de 2023