

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE RAFELBUNYOL.



AUTORES DEL PROYECTO:



FECHA

Octubre de 2019

REF.

2018-189A

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN.....	1
2.- ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	1
3.- ESTUDIO DE MOVILIDAD URBANA: ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL. ESTUDIO DE LA DEMANDA.	1
3.1.- ACCESIBILIDAD EXTERNA DEL MUNICIPIO Y USOS DEL SUELO.....	2
3.1.1.- Accesibilidad externa del municipio.....	2
3.1.2.- Usos del suelo.....	3
3.1.3.- Identificación del déficit de accesibilidad.....	5
3.1.4.- Concentración zonal de actividades.....	9
3.2.- INFRAESTRUCTURA PEATONAL.	9
3.2.1.- Inventario de la red de aceras y zonas peatonales.	9
3.2.2.- Seguridad del peatón.....	10
3.2.3.- Continuidad de los itinerarios.	13
3.2.4.- Itinerarios adaptados para personas con movilidad reducida. Itinerarios escolares.	14
3.3.- INFRAESTRUCTURA CICLISTA.	15
3.4.- INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO.	16
3.4.1.- Servicios de autobuses.	16
3.4.2.- Servicios de metro.....	16
3.5.- INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO.	20
3.6.- APARCAMIENTO.	23
3.7.- INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS.	25
3.8.- ANÁLISIS DE LA DEMANDA.	26
3.8.1.- Factores determinantes de la demanda de movilidad.	26
3.8.2.- Análisis de la demanda de desplazamientos.	34
3.8.3.- Análisis de la demanda de aparcamiento.....	40
3.8.4.- Análisis de la demanda del transporte de mercancías	41
4.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD.	42
4.1.- ACCESIBILIDAD EXTERNA AL MUNICIPIO.	42
4.2.- ACCESIBILIDAD INTERNA EN EL MUNICIPIO.	46
4.3.- INFRAESTRUCTURA PEATONAL.	47
4.4.- ITINERARIOS PEATONALES.	48
4.4.1.- Itinerarios escolares.	48
4.4.2.- Itinerarios para personas con movilidad reducida.	48
4.5.- CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA.	48
4.6.- INFRAESTRUCTURA CICLISTA.	48
4.7.- INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO.	48
4.8.- INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO.	49
4.9.- APARCAMIENTOS.	49
4.10.- PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.	49
4.11.- INFRAESTRUCTURA PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS.	49
5.- CONSULTAS Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA.	49
5.1.- ENCUESTA DE MOVILIDAD.	49
5.1.1.- Análisis de las encuestas obtenidas.....	50
5.1.2.- Análisis de las participaciones públicas realizadas.	56
5.2.- TALLERES DIVULGATIVOS Y DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.	56
5.3.- PRESENTACIÓN PMUS. ENCUESTA DE OPINIÓN SOBRE LAS PROPUESTAS DEL PMUS.	58
5.3.1.- Análisis de las encuestas obtenidas.....	60
5.3.2.- Análisis de prioridades.....	64
5.3.3.- Recopilación de comentarios incluidos en la encuesta.	66
6.- DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.	68
7.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y OBJETIVOS DE LA ACTUACIÓN.	69
7.1.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA MOVILIDAD PEATONAL.	70
7.2.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA MOVILIDAD CICLISTA.	71
7.3.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.	71
7.4.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.	72
7.5.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA GESTIÓN DE APARCAMIENTOS.....	72
7.6.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	73
8.- PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.....	73
9.- PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS.....	110
10.- INDICADORES DE SEGUIMIENTO.....	110
10.1.- PROPUESTA DE SEGUIMIENTO DE LOS INDICADORES.	112

11.- NORMATIVA DE COORDINACIÓN.....113

11.1.- LEY DE MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. 113

11.2.- NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DE RAFELBUNYOL..... 113

11.3.- ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA..... 114

11.4.- PLAN BÁSICO DE MOVILIDAD METROPOLITANO DE VALENICA (PMOME). 115

11.5.- LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y PAISAJE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. INFRAESTRUCTURA VERDE. 115

11.6.- PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUBIDAD VALENCIANA (PATRICOVA)..... 116

12.- CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PLAN.....117

13.- EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.118

13.1.- INTRODUCCIÓN..... 118

13.2.- EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN 118

13.3.- ESTIMACIÓN DE MOVILIDAD. 119

13.4.- EVALUACIÓN AMBIENTAL Y BALANCE ENERGÉTICO SIN IMPLANTACIÓN DEL PLAN 120

13.5.- EVALUACIÓN AMBIENTAL Y BALANCE ENERGÉTICO UNA VEZ IMPLANTADAS LAS MEDIDAS CONISDERADAS EN EL PMUS. 120

13.6.- ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y BALANCE ENERGÉTICO. CONCLUSIÓN..... 121

1.- INTRODUCCIÓN

La Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana plantea unos objetivos en materia de movilidad sostenible, que deben ser desarrollados con ayuda de los instrumentos que en ella se contemplan.

Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito determinado, los objetivos planteados por la Ley 6/2011, facilitando además el paulatino progreso hacia patrones de movilidad más equilibrados, introduciendo el uso de modos no motorizados y de transporte público.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rafelbunyol es un instrumento de ordenación territorial a escala municipal.

Con la finalidad de redactar el PMUS el Excelentísimo Ayuntamiento de Rafelbunyol ha contratado a la empresa ARIN Ingenieros Consultores, S.L. la redacción del ***Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rafelbunyol***.

La redacción del PMUS está cofinanciada por la unión europea a través del programa operativo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) de la Comunitat Valenciana 2014-2020. Se enmarca en el eje prioritario EP4. Favorecer el paso a una economía baja en carbono en todos los sectores.

El presente documento supone el inicio del procedimiento de elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rafelbunyol.

En este documento se resumen las características generales del Plan, así como los efectos previstos sobre el medio ambiente para que el órgano ambiental competente determine la necesidad y, en su caso, el alcance del Estudio de Impacto Ambiental.

2.- ÁMBITO DE ACTUACIÓN.

Rafelbunyol se sitúa al norte de Valencia, a una distancia aproximada de la capital de 15 km. Pertenece al ámbito de la Plana litoral de Valencia.

La superficie del municipio es de aproximadamente 4,2 km².

De acuerdo con los últimos datos de población del Instituto Nacional de Estadística, en 2016 la población de Rafelbunyol era de 8.907 habitantes

De acuerdo con la ficha municipal de Rafelbunyol del portal estadístico de la Generalitat Valenciana la base económica del municipio se basa en el sector servicios, principalmente comercios, y en la agricultura con cultivo predominante de cítricos con una pequeña proporción de frutales y hortalizas

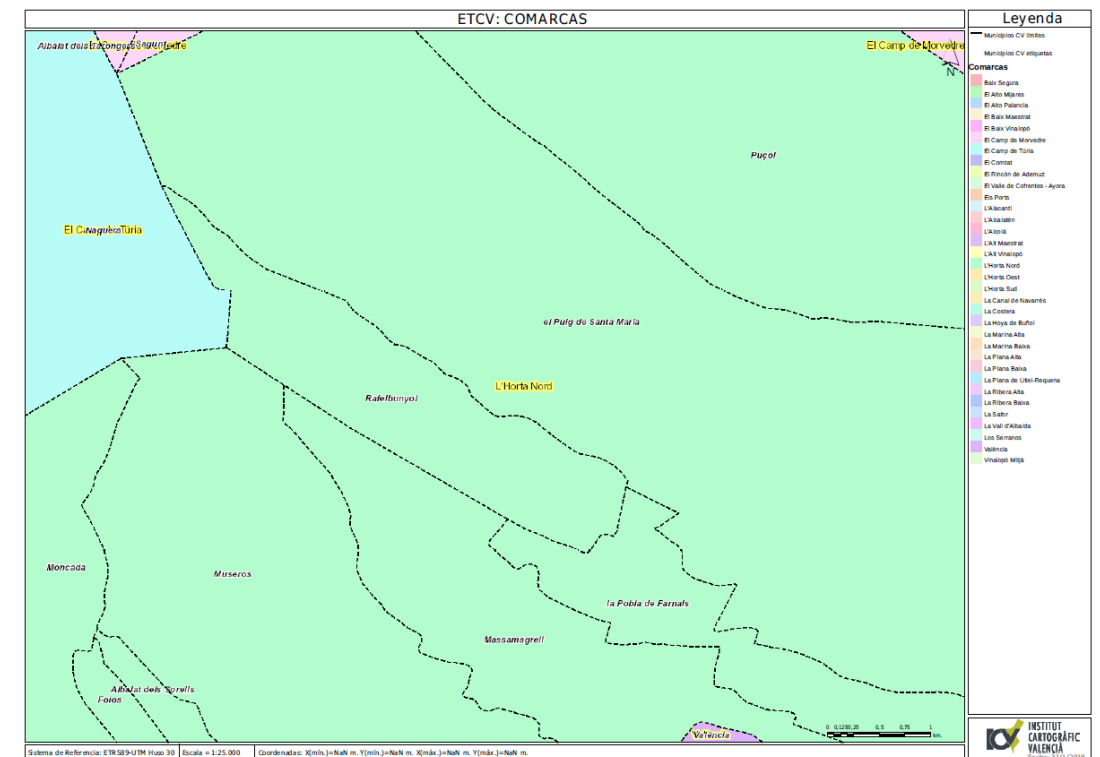
Pertenece a la comarca de l'Horta Nord, que es la tercera comarca más poblada de la provincia de Valencia.

El municipio limita con los siguientes términos municipales:

- Al norte con El Puig.

- Al sur con Museros, Massamagrell y La Pobla de Farnals.
- Al este con La Pobla de Farnals.
- Al oeste con Náquera (que pertenece a la comarca del Camp de Turia).

Se incluye a continuación imagen obtenida del Instituto Cartográfico Valenciano de la parte de la comarca que incluye el término municipal de RAfelbunyol:



El ámbito concreto de actuación incluye todo el término municipal de Rafelbunyol.

Con el PMUS se propone establecer unas prácticas racionales en los desplazamientos habituales de tal modo que se generalice el uso de transporte no motorizado y de transporte público para desplazamientos al exterior de la población.

3.- ESTUDIO DE MOVILIDAD URBANA: ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL. **ESTUDIO DE LA DEMANDA.**

En primer lugar, se ha procedido al análisis de la situación actual con respecto a la movilidad en el municipio de Rafelbunyol. Para ello se han analizado los siguientes aspectos:

- Accesibilidad externa del municipio y usos del suelo.
- Infraestructuras peatonales existentes.
- Infraestructura ciclista.
- Infraestructuras para el transporte público.

- Infraestructuras para el transporte privado.
- Aparcamiento.
- Infraestructuras para el tráfico de mercancías.

Para ello con los datos recopilados, tanto del Ayuntamiento de Rafelbunyol como de visitas realizadas a la población, se han generado diferentes planos y esquemas en los que queda plasmada la situación del municipio en cuanto a movilidad, de tal modo que esta situación nos permita determinar un diagnóstico y hacer propuestas de mejora basadas en ese diagnóstico que permitan definir las propuestas de las líneas de actuación.

Posteriormente se ha analizado la demanda de la población con respecto a la movilidad.

Con todos los datos obtenidos se determinará el diagnóstico de la situación en el municipio de Rafelbunyol con respecto a la movilidad.

3.1.- ACCESIBILIDAD EXTERNA DEL MUNICIPIO Y USOS DEL SUELO.

Se analizará la accesibilidad externa y los usos del suelo para determinar las características del ámbito de estudio y definir el marco territorial del municipio de Rafelbunyol.

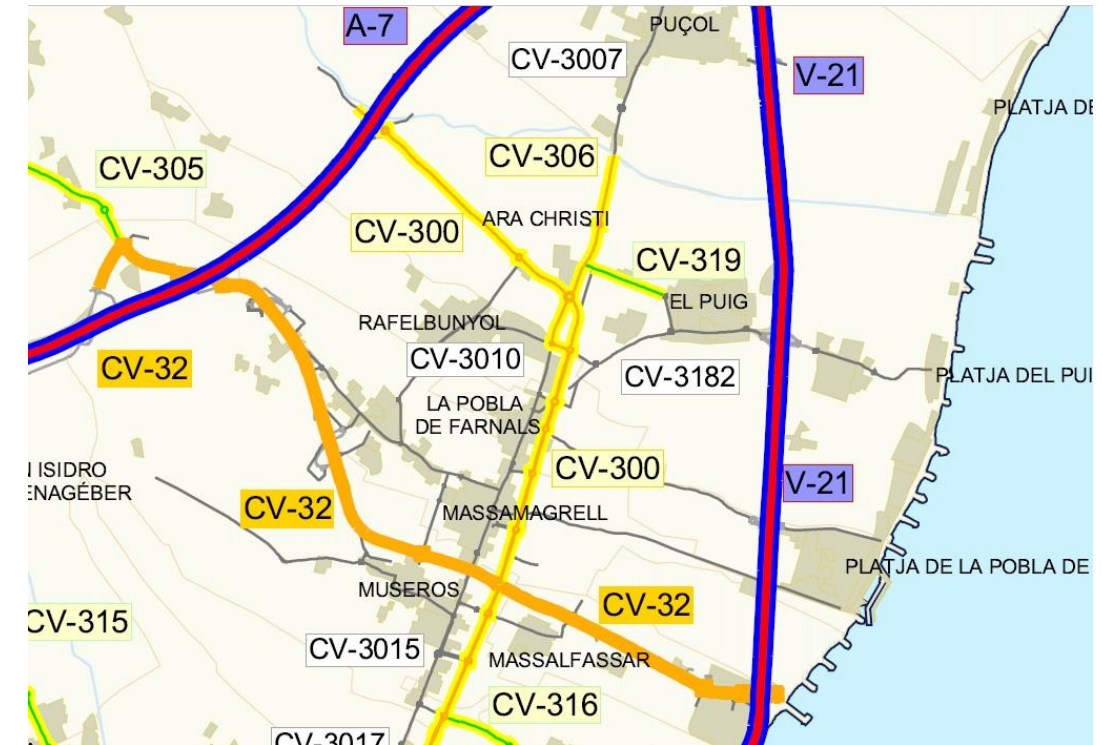
3.1.1.- Accesibilidad externa del municipio.

El municipio limita con los siguientes términos municipales:

- Al norte con El Puig.
- Al sur con Museros, Massamagrell y La Pobla de Farnals.
- Al este con La Pobla de Farnals.
- Al oeste con Náquera.

Analizamos el entorno del municipio y sus comunicaciones, tanto con la ciudad de Valencia como con otros municipios próximos para distintos modos de transporte, tanto privados como públicos.

En cuanto a la **accesibilidad con medios privados**, en la actualidad los principales puntos de acceso son por el norte y por el este, aunque también se accede desde el sur y desde el oeste.



El acceso este es a través de la vecina población de La Pobla de Farnals, desde la carretera autonómica CV-300 a través de la carretera CV-306.

La carretera CV-300 discurre desde Meliana hasta la autovía AP-7 a la altura de El Puig y es una vía de alta capacidad, distribuidora desde la ciudad de Valencia a las poblaciones al norte de la capital con dos carriles por sentido separados por una mediana central y con carriles bici en ambos laterales. Discurre aproximadamente en paralelo a la antigua carretera de Barcelona con la que además conecta.

A la altura de la población de Museros, la carretera CV-300 conecta con la también autonómica carretera CV-32 (eje de La Gombalda).

Desde el norte y el noroeste se puede acceder también a través de la carretera CV-300.

El principal acceso oeste es a través de la autovía AP-7. Desde esta autovía se puede acceder por el norte o por el sur de la población.

Por el norte se accede desde el enlace de El Puig a la carretera CV-300 que conecta con Rafelbunyol por el este mediante la CV-306 como ya se ha indicado anteriormente y por el norte mediante el denominado Carrer Fransec Climent (carretera CV-3010) desde El Puig que da acceso a la Avda de La Rambleta de Rafelbunyol. Este acceso se produce a través de un badén inundable.

Por el sur, desde la autovía AP-7, se accede desde el enlace de ésta con la carretera CV-32 a la población de Massamagrell.

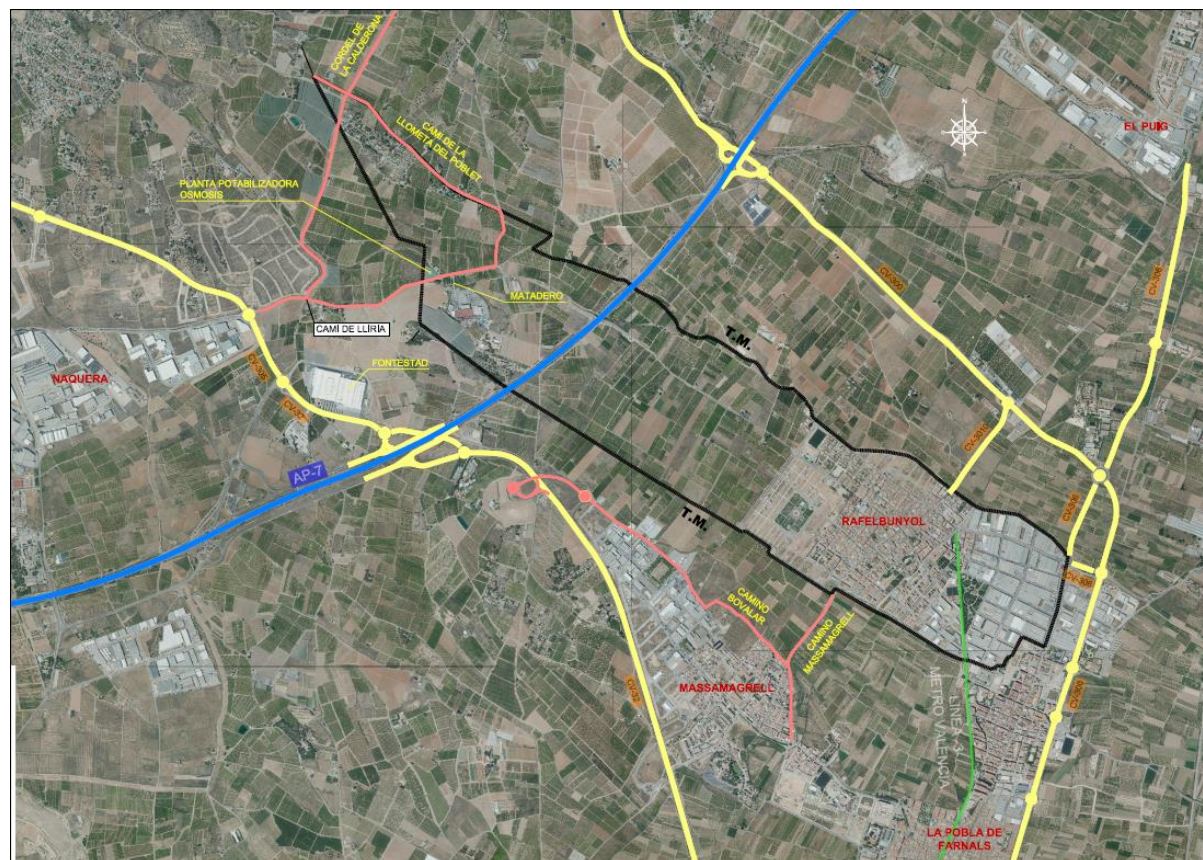
La CV-32 es una autovía con dos carriles por sentido separados por una mediana central hasta el acceso al polígono industrial de Massamagrell y desde este punto es una carretera convencional con un carril por sentido (la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio ha licitado recientemente el desdoblamiento de toda la CV-32 mediante el expediente: Redacción del proyecto de Construcción “CARRETERA CV-32, DE LA GOMBALDA: DUPLICACIÓN

DE LA CALZADA ENTRE LOS P.K. 3+525 Y 5+525. T.M. DE MUSEROS Y MASSAMAGRELL (VALENCIA)”, de fecha de presentación de ofertas 9 de enero de 2017).

A su vez la carretera CV-32 conecta, en un punto entre las poblaciones de Museros y Massamagrell, con la CV-300, pudiendo acceder a través de ésta última como ya se ha indicado anteriormente.

En cuanto a los accesos por el sur se puede acceder desde la carretera CV-32 a través de la población de Massamagrell. Desde la rotonda de acceso a Museros y Massamagrell existente entre ambas poblaciones en la CV-32 se accede a la ronda exterior del polígono de Massamagrell y al camino Bobalar y desde éste, a través del camino de Massamagrell, a la Ronda sur de la población de Rafelbunyol.

Se incluye a continuación imagen de la población en la que se grafían los accesos descritos.



En cuanto al transporte público el único modo de acceso en transporte colectivo es a través de metro. La línea 3, Aeropuerto-Rafelbunyol, tiene su parada final en la población. Esa línea está conectada directamente con la ciudad de Valencia y con todas las demás líneas de metro a través de la estación Angel Gimerà.

En cuanto a la accesibilidad externa a través de vías ciclistas, como ya se ha indicado anteriormente, existe un carril bici a lo largo de la carretera CV-300 que en la actualidad no conecta a través de ninguna vía ciclista con la población de Rafelbunyol. Se incluye a continuación imagen obtenida del plano de propuestas de conexiones interurbanas y alternativas de acceso al mar de la Diputación de Valencia en la que se aprecia lo anteriormente indicado.



Por otra parte, de acuerdo con el plano de la imagen anterior existe una propuesta de conexión (C1) de este carril bici con un tramo de carril bici existente en el municipio de Rafelbunyol.

Se ha realizado la conexión C1 del carril bici existente en paralelo a la carretera CV-300 con el existente en la calle Quadrat, aunque con un trazado ligeramente distinto al inicialmente previsto.

Además, existen otras propuestas de conexión: C2, C3 y C4 en el interior de la población de Rafelbunyol.

Está previsto realizar a muy corto plazo la conexión C2 a lo largo de la Avda Rambleta.

Por otra parte, de acuerdo con la misma planificación existe en la actualidad un carril bici en proyecto (P1) que conecta el carril bici existente en la CV-300 a la altura de Rafelbunyol y La Pobla de Farnals con el también existente que conecta El Puig de Santa María con la playa.

No se detecta tráfico ciclista de paso en el interior del municipio.

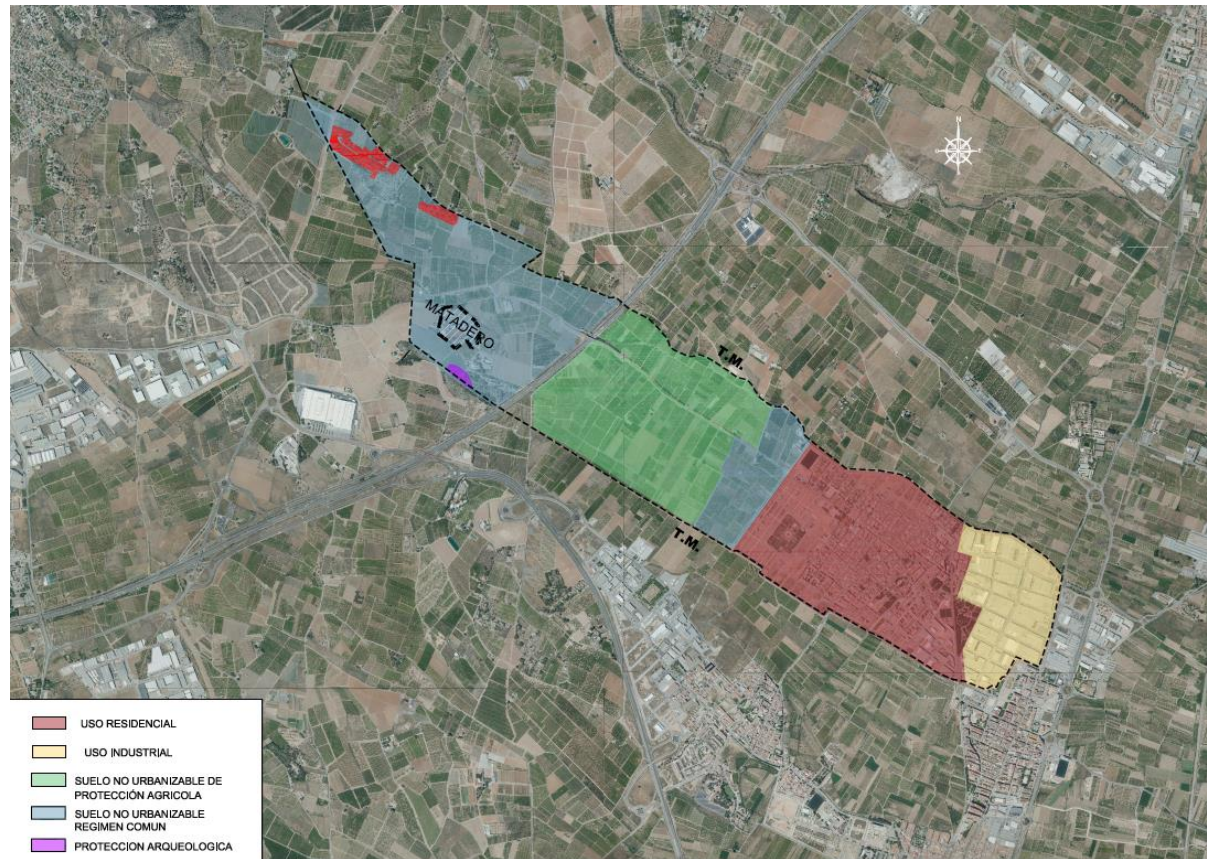
3.1.2.- Usos del suelo.

El término municipal incluye una zona urbana agrupada con suelo residencial e industrial. El resto del término municipal es suelo no urbanizable, en parte con protección agrícola y en parte no urbanizable de régimen común.

Dentro de esa zona no urbanizable de régimen común existen dos urbanizaciones residenciales de pequeño tamaño (denominadas Forriols y Lladró) calificadas como suelo urbano de segunda residencia y una zona con una industria (matadero de pollos).

También incluye una pequeña zona de protección arqueológica.

Se incluye a continuación imagen en la que se grafían los distintos usos del suelo.



En cuanto a la zona urbana, el polígono industrial está consolidado y la zona urbana residencial tiene zonas sin consolidar.

La zona urbana residencial está repartida en **casco antiguo** y **suelo urbano consolidado** y ampliación de suelo urbano.

Además, hay un sector, **sector V**, que está calificado como almacenes. Este sector está limitado por la vía del tren, y las calles Fernando Múgica y Sagunt. Dentro de este sector existen dos pasos inferiores bajo la vía de tren, uno de ellos de gálibo reducido.

Este sector tiene fundamentalmente equipamientos: piscina cubierta y zona deportiva, instituto de E.S.O., centro especial de empleo del Ayuntamiento de Rafelbunyol (CEERSA) que incluye unas instalaciones de la Conselleria de Educación para la realización de programas formativos de cualificación básica. Además, el sector incluye un almacén municipal.



Calle Sagunt, en la parte izquierda de la imagen instituto de ESO y a continuación edificio del CEERSA



En la parte izquierda de la imagen polideportivo Paco Camarasa. En la parte derecha IES Rafelbunyol.

Contiguo a este sector se encuentra el **sector III**, que se incluye dentro del suelo urbano consolidado. Este sector está limitado por la Avda de la Magdalena, la calle Sagunt, la calle Comunitat Valenciana y los términos municipales de Massamagrell y La Pobla de Farnals. Esta es una zona residencial en la que existen calles peatonales señalizadas. La distribución de la zona es en manzanas en las que la calle interior de cada dos edificios es peatonal. Este sector tiene además una zona de parque urbano coincidente con el trazado de la acequia de Moncada.



Vía peatonal con acceso restringido a garajes entre manzanas residenciales

Contiguo a este sector hacia el oeste se encuentra el **sector IV**, que no está completamente consolidado. Se trata de suelo urbano de uso residencial sin consolidar.

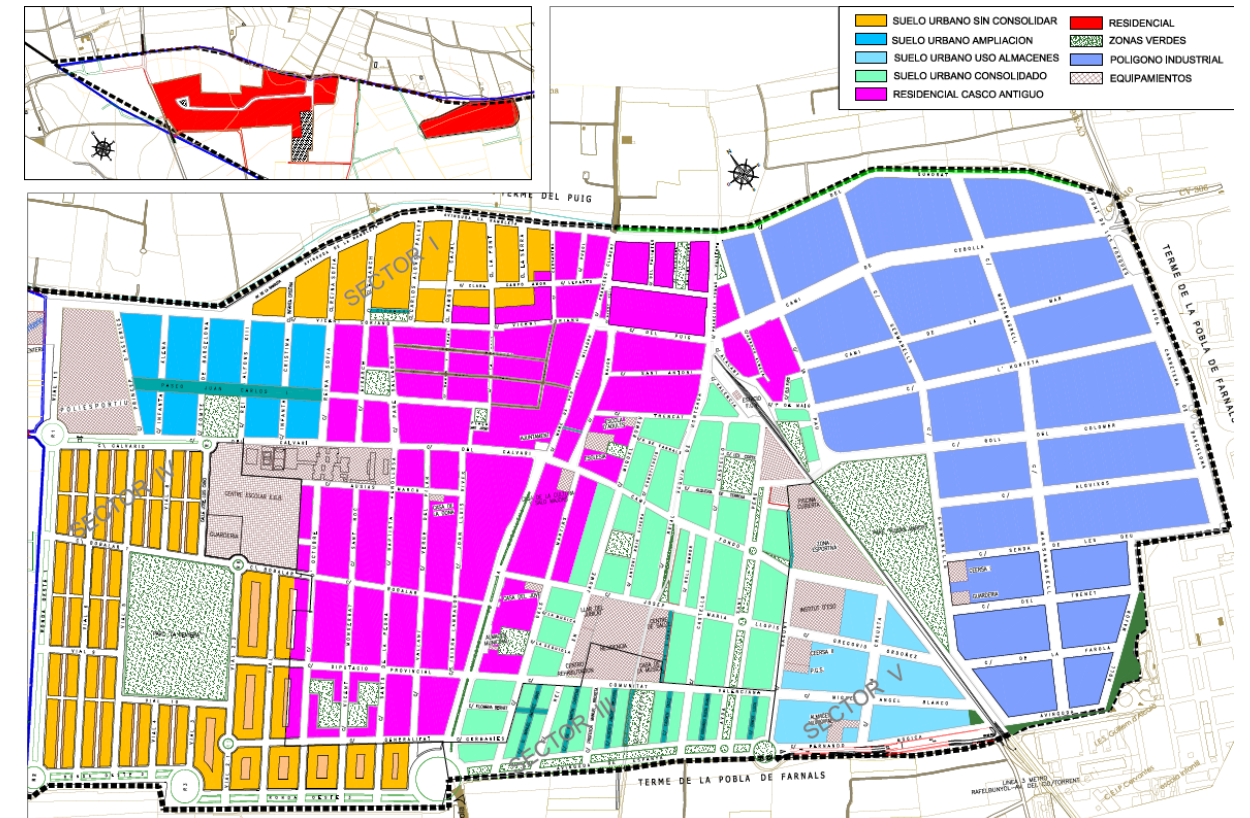
El centro escolar de EGB se encuentra en el límite entre este sector y el casco antiguo de la población.

El sector no se encuentra consolidado pero la urbanización está hecha. Se incluye un parque de gran tamaño denominado Parque de la Senyera.

Por último, existe otro sector, el **sector I**, que se encuentra en el mismo estado que el sector IV, urbanizado pero sin consolidar.

Este sector está limitado por la Avda de la Rambleta, la calle Vicent Soriano, calle Eixarch, calle Clara Campoamor y calle La Font.

Se incluye a continuación imagen en la que se han grafiado los usos del suelo urbano y a partir de la cual se pueden ver las principales zonas de reparto de población.



3.1.3.- Identificación del déficit de accesibilidad.

En este apartado se analizan las zonas del municipio en las que se detecta una accesibilidad insuficiente en la disposición de la trama urbana actual.

Un problema detectado es la falta, en general, de señalización en las rotondas de acceso a la ciudad. La señalización es escasa e insuficiente en los accesos y en algunos cruces en el interior de la ciudad, no se indican claramente los destinos a los que dan acceso los distintos ramales de las rotondas. Esto provoca dudas a los conductores a la hora de decidir su trayecto. Se incluyen a continuación imágenes de rotondas sin señales de dirección en la Avda Camí de Cebolla y en la calle Sant Pere



Por otra parte, como ya se ha indicado anteriormente, el principal acceso a la población es a través del polígono industrial desde la CV-300.

La comunicación del polígono industrial con la zona urbana residencial se produce a través de tres puntos:

- El punto situado más al norte es contiguo a la estación de metro. Es una rotonda en la intersección de la Avda Camí de Cebolla con las calles El Puig, Acequia de Moncada y Francisco Tomás y Valiente.
- El punto intermedio es un paso inferior de gálibo reducido bajo la vía del tren. Es un paso inundable.

- El punto situado más al sur se encuentra ya en el término municipal de La Pobra de Farnals y es un paso inferior también inundable.

Dado que los dos pasos inferiores mencionados son inundables, por lo que, en caso de fuertes lluvias, el acceso a la población queda reducido a la rotonda indicada anteriormente.

Además, esta situación se ve agravada por el hecho de que otro de los accesos desde el exterior a la población, el acceso norte desde la población de El Puig, es también un badén inundable.

Se incluyen a continuación imágenes de los pasos inferiores mencionados.



Paso a nivel intermedio.



Paso inferior sur en el término municipal de La Pobra de Farnals.

Por otra parte, el trayecto de acceso a la población desde el Camí Cebolla tiene continuidad a través de la calle El Puig. Esta calle es de un solo sentido de circulación, por lo que hay un cambio de sección.

Se incluyen a continuación imágenes de ambas calles y del cruce de las mismas con las calles Real Acequia de Moncada y Francisco Tomás y Valiente:



Cruce de las calles Camí de Cebolla, El Puig, Acequia de Moncada y Francisco Tomás y Valiente. Hay una minirrotonda. También accede en este punto la calle Alicante. La calle que se ve al fondo es Francisco Tomás y Valiente, y la zona central de la misma está más alta que los carriles de circulación porque coincide con el trazado de la acequia de Moncada



Sección de la calle Camí de Cebolla hacia la rotonda de la imagen anterior. Tiene dos carriles por sentido.



Sección de la calle El Puig, con un solo sentido de circulación.

En cuanto a las pequeñas urbanizaciones del oeste de la población, Forriols y Lladró, se accede desde la población a través de caminos existentes. Desde la rotonda de intersección de la Avda España con la Calle Calvario se accede al Camí Rambleta.

El Camí de la Rambleta se encuentra pavimentado en toda su longitud, pero es un camino eminentemente agrícola con accesos directos a parcelas de cultivo y que además sirve de acceso a una zona industrial en la que hay un matadero y de acceso de vehículos privados a las urbanizaciones. Carece de señalización.

Cuando acaba el camí de la Rambleta enlaza con el camí de la Llometa del Poblet para acceder hasta las urbanizaciones mencionadas.

En el enlace de los dos caminos se encuentra además la intersección de éstos con el camí de Llíria, que da acceso a la zona industrial mencionada, a una zona de recreo contigua a ésta y a una planta potabilizadora de ósmosis que sirve a las urbanizaciones Lladró y Forriols.

En algunos casos la accesibilidad se limita más por las condiciones de la calle que por la inexistencia de comunicación. Las calles Francisco Tomás y Valiente y Real Acequia de Moncada, como consecuencia de la existencia de la acequia de Moncada en la propia calle no permiten en algunos casos los giros a izquierda, puesto que la acequia es una infraestructura que se encuentra por encima de la rasante de la calle.



Calle Francisco Tomás y Valiente hacia el norte. Se aprecia el desnivel existente entre las calzadas y el paseo central bajo el que se encuentra la acequia de Moncada



Calle Real Acequia de Moncada. Se aprecia el desnivel existente entre la acequia y las calzadas. Hay un tramo, en las proximidades del cruce con la calle Camí Fondo de esta calle limitado a velocidad 30

En cuanto a la **accesibilidad ciclista** no se observa infraestructura ciclista en el interior de la zona urbana. Únicamente hay un tramo de carril bici en el límite norte de la población, en la calle del Quadrat, que no comunica con ningún otro tramo de uso ciclista exclusivo. Se incluye a continuación imagen del único tramo ciclista existente:



En lo que se refiere a **accesibilidad peatonal**, algunos pasos de peatones están adaptados, pero no de la manera más conveniente y algunos otros se encuentran en zonas en las que la seguridad de vehículos y peatones no es adecuada.

Además, las aceras tienen una anchura muy reducida y no cumplen con la normativa vigente de accesibilidad.

3.1.4.- Concentración zonal de actividades.

Una vez determinada la zona urbana, se ha dividido esta zona en los distintos usos del suelo que se dan en la misma, reflejados en el croquis incluido en 3.1. Accesibilidad externa del municipio. Usos del suelo.

Se debe conocer el reparto de usos del suelo y, dentro de este reparto, la disposición de los equipamientos principales y los servicios existentes en el municipio para conocer los desplazamientos preferentes y más frecuentes en el interior de la población. Para ello se ha tenido en cuenta:

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

Partiendo de esta información se determinarán los movimientos más importantes, tanto en el interior del municipio como aquellos que generan atracción desde los municipios próximos.

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

Entre algunos de los elementos destacados se han identificado: los centros educativos, los centros polideportivos, la estación de metro, el ayuntamiento, el centro de salud, los diferentes comercios, las zonas verdes, la iglesia, etc.

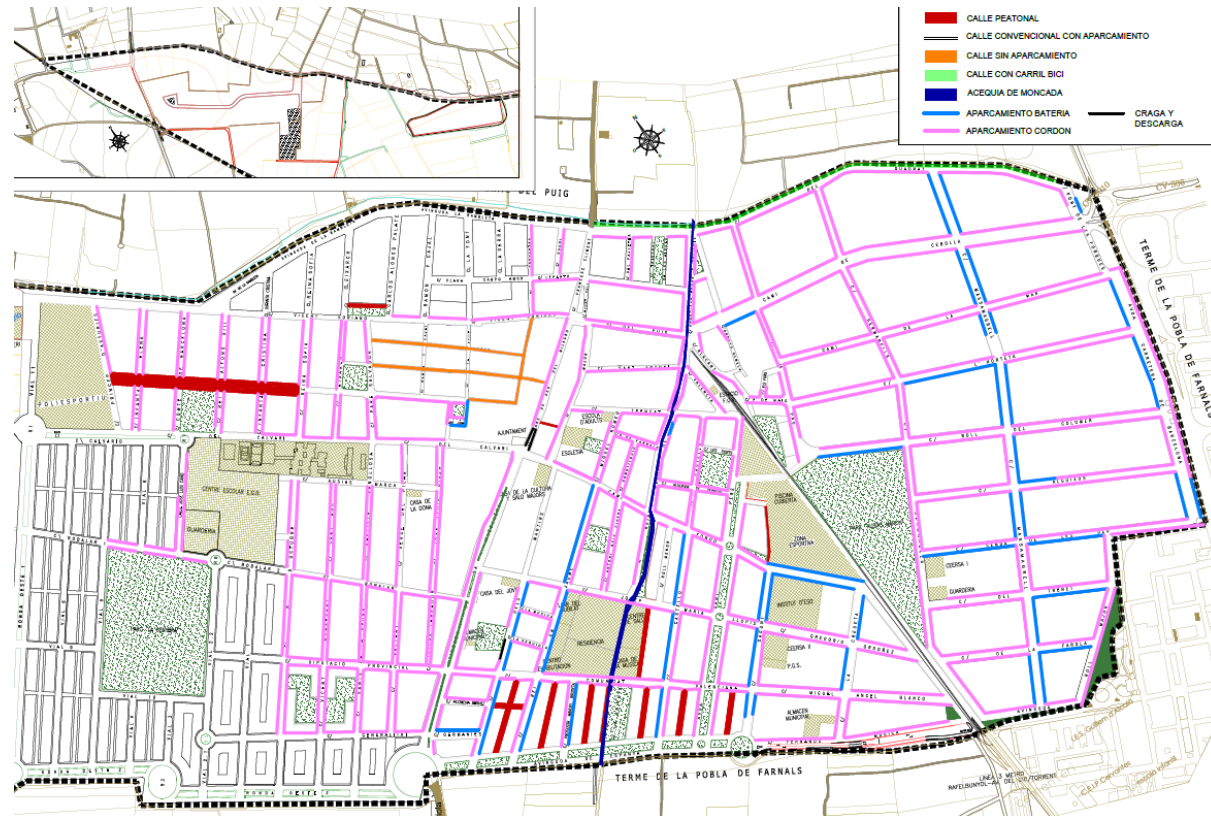
3.2.- INFRAESTRUCTURA PEATONAL.

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

3.2.1.- Inventario de la red de aceras y zonas peatonales.

Se incluye a continuación imagen de la cartografía de la zona urbana en la que se grafían las distintas tipologías de las calles del municipio:

- Las vías convencionales, con aceras laterales y espacio para aparcamiento bien en batería bien en cordón.
- Vías convencionales con aceras laterales, pero sin espacio para aparcamiento. En estas vías la anchura de las aceras no cumple la normativa de accesibilidad.
- Vías con aceras laterales y paseo central: Avda de España, Avda de la Magdalena y calle Real Acequia de Montcada.
- Calles o zonas exclusivamente peatonales. Fundamentalmente están en el sector III y coinciden con calles de división de manzanas que únicamente dan acceso a garajes. También en el entorno del centro de salud y la casa de la música. Paseo Rey Juan Carlos I, Calle Cipresos.
- Vías con carril bici.
- En el caso particular de las calles Fco Tomás y Valiente y Acequia de Montcada, calle con la acequia.



Se incluyen a continuación imágenes con distintos tipos de calles.



Calle convencional con aparcamiento en ambos laterales.



Calle convencional sin aparcamiento. Aceras de anchura insuficiente.



Calle con paseo peatonal central.



Calle peatonal con acceso exclusivo a garajes.



Calle peatonal sin acceso



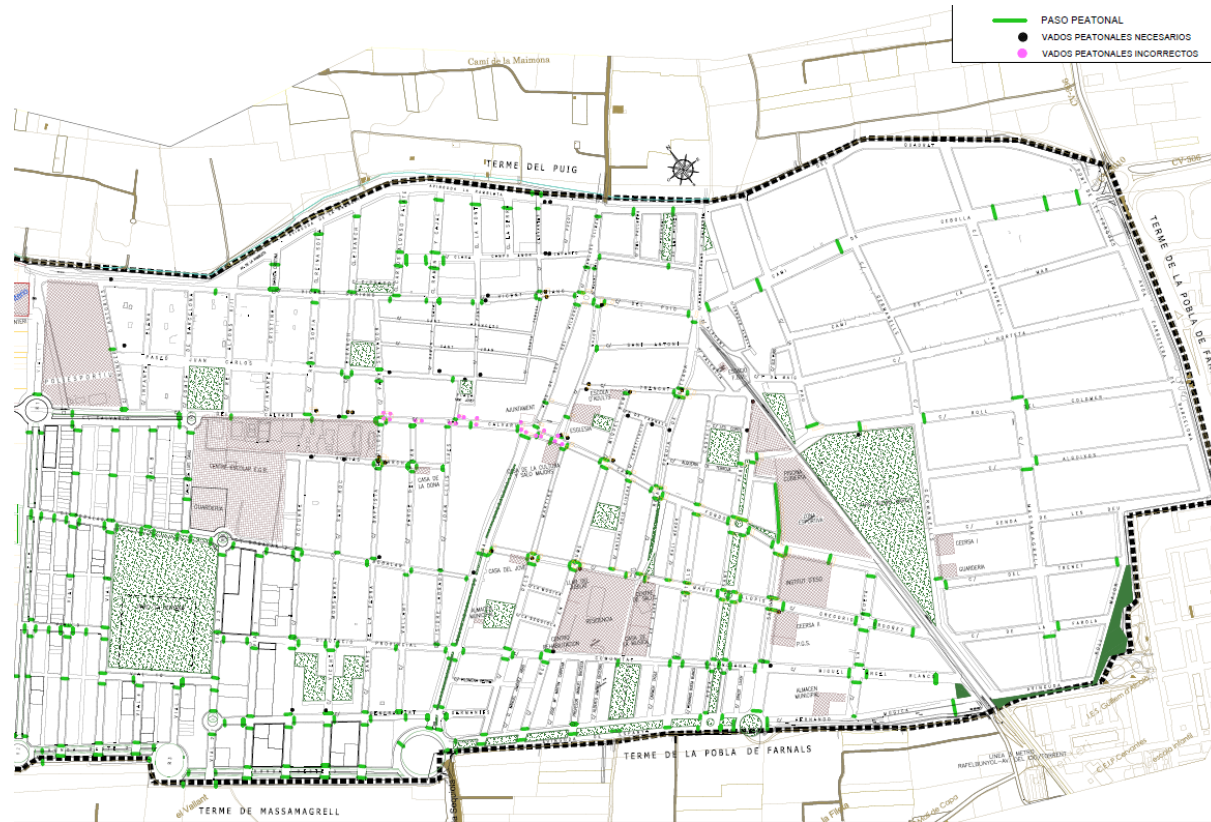
Calle con acequia de Moncada.

3.2.2.- Seguridad del peatón.

Para garantizar la seguridad del peatón se debe, por una parte, disponer de una correcta señalización dentro del viario que permita conocer a los peatones las condiciones de las vías por las que circulan.

Por otra parte, desde el punto de vista peatonal, si en los puntos de interacción de la circulación rodada con el tránsito peatonal existe una correcta disposición de elementos, queda garantizada, en la medida de lo posible, la interacción entre distintos medios de desplazamiento con unas condiciones de seguridad adecuadas, generando al peatón la sensación de tranquilidad, y se fomenta la elección de este medio como el habitual para realizar los desplazamientos.

Se incluye a continuación imagen de la cartografía de la zona urbana en la que se grafían los pasos peatonales pintados en las calles del municipio.



En la mayoría de los casos los pasos de peatones están a nivel de la calzada.

En el plano se han incluido además los vados peatonales incorrectos detectados y las zonas en las que no hay vado peatonal y sería necesaria su ejecución.

No se ha localizado ningún semáforo en toda la población.

Los pasos de peatones, en algunos casos, no son accesibles o tienen accesibilidad deficiente.

Se ha detectado algún caso en el que, con anchura de acera que no cumple la normativa vigente de accesibilidad, está permitido aparcar o, en el caso de no estar permitido, hay vehículos sobre las aceras, tal como se aprecia en las imágenes incluidas a continuación.

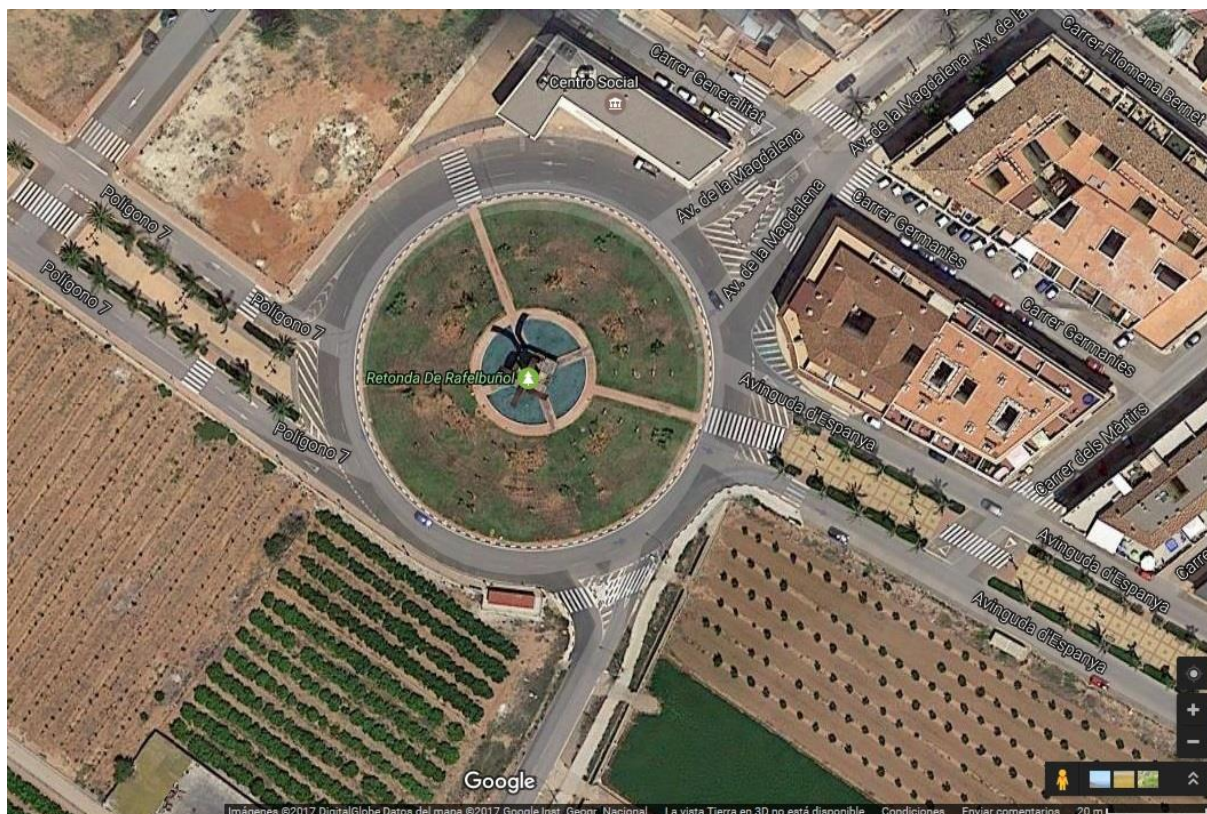


Esto supone que el peatón tenga que transitar por la calzada con el consiguiente peligro.

Se ha detectado que en algunas rotondas los pasos de peatones bordean la rotonda por el anillo, circulando así los peatones en paralelo a los vehículos sin ningún tipo de protección con respecto a éstos. Se incluyen a continuación imágenes de esta situación:



Se ha observado asimismo una rotonda con un paso de peatones en el anillo de circulación de los vehículos, en la intersección de las Avdas de España y de la Magdalena. Se incluyen a continuación imágenes:



Estas disposiciones de pasos peatonales además obligan a parar a los vehículos dentro de la rotonda para dejar paso a los peatones y no se encuentran señalizadas en la rotonda.

Se ha detectado, en el entorno del colegio y en los nuevos desarrollos urbanos todavía sin consolidar sobretudo, pasos de peatones con resaltos, tal como se observa en las imágenes que se incluyen a continuación:

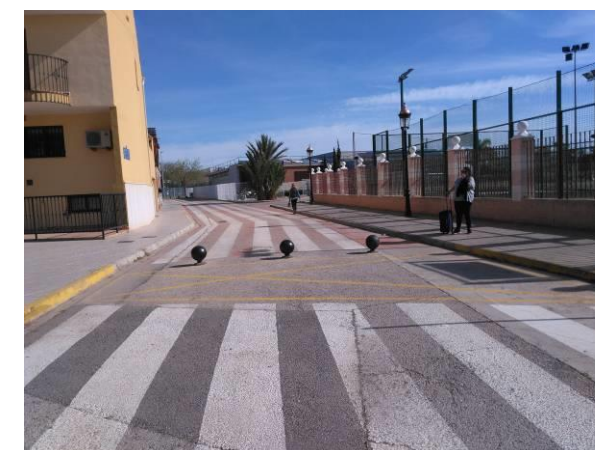


Resaltos pasos peatonales colegio



Resalto zona urbana sin consolidar

En unos pocos casos se ha detectado la existencia de bolardos para proteger zonas peatonales, por ejemplo, en la calle peatonal junto a la piscina o en el paseo central en la Avda Sant Pere, de las que se incluye a continuación imagen:



En cuanto a la permeabilidad de la vía del tren, existe un paso inferior que comunica el polideportivo con el Parque Ausiàs March que solamente es accesible cuando coincide el horario de apertura del parque con el del polideportivo.

Además existen dos pasos inferiores para tráfico tanto peatonal y ciclista como rodado, uno de ellos de gálibo reducido.

En el paso inferior de gálibo reducido, en la imagen contigua, hay aceras para peatones con protecciones, aunque son de anchura reducida.

El apoyo central divide la sección del paso inferior en dos partes independientes.



En cuanto al otro paso inferior se sitúa en el límite entre los términos municipales de Rafelbunyol y de La Pobra de Farnals.

Este paso inferior tiene una vía exclusiva para peatones y ciclistas a distinto nivel, tal como se aprecia en la imagen contigua, pero no tiene continuidad con trayectos peatonales dentro del término municipal de Rafelbunyol ni del de La Pobra de Farnals.



Se incluye a continuación imagen en la que se ha grafiado el trazado de la rampa adaptada existente en el paso inferior, que como vemos no tiene continuidad con ningún trayecto peatonal, ni en el municipio de Rafelbunyol ni en el de La Pobra de Farnals:



Ambos pasos inferiores son inundables, pero en el segundo caso el paso peatonal está elevado y queda cortado con menor frecuencia.

En resumen, con respecto a la seguridad de los pasos peatonales, en general estos no están convenientemente señalizados: no hay señalización vertical que avise al conductor de la presencia de un paso peatonal y además en muchos casos la pintura del cebreado es prácticamente inexistente.

Otro condicionante importante es la protección del peatón en algunos casos, tal como se ha indicado anteriormente, debida en algunos casos a la existencia de pasos peatonales a nivel de los vehículos en el caso de rotondas y a la anchura de las aceras en el caso particular del núcleo antiguo de la población.

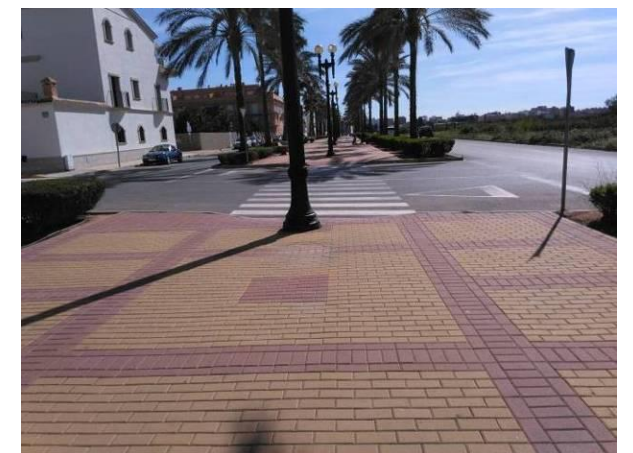
3.2.3.- Continuidad de los itinerarios.

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

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

Fundamentalmente se han detectado dos tipos de situación de elementos de la trama urbana que pueden afectar por una parte a la continuidad de los itinerarios y por otra parte a la seguridad del peatón.

Una situación en la que algunos pasos de peatones se convierten en poco accesibles es por la inserción en la acera de elementos que impiden el paso, como báculos de iluminación, contenedores, o postes de servicios telefónicos. Se incluyen a continuación imágenes:



En otros casos la situación de los contenedores en la mediana sin ningún tipo de protección en algunas calles como la Avda de la Magdalena suponen un grave peligro para la seguridad de los peatones que deben acceder a los contenedores desde la calzada sin pasos de peatones ni ninguna protección frente al tráfico, tal como se aprecia en las imágenes que se incluyen a continuación:

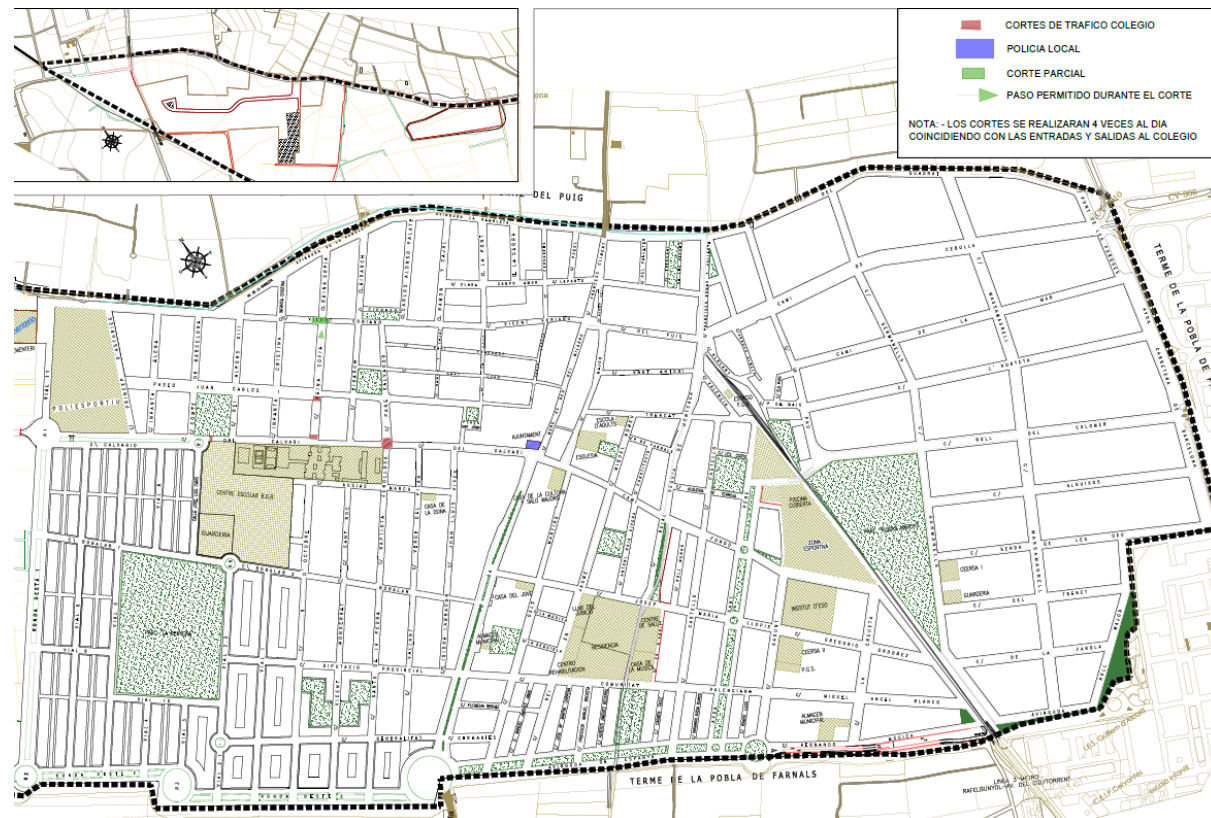


3.2.4.- Itinerarios adaptados para personas con movilidad reducida. Itinerarios escolares.

Itinerarios escolares.

En el municipio existe un único colegio que se encuentra en la calle del Calvari. En los horarios de acceso al colegio se cortan los cruces con algunas de las calles.

Se incluye a continuación imagen de la cartografía de la zona urbana en la que se ha grafiado los puntos de corte del tráfico en los horarios de entrada y salida del colegio.



En las intersecciones de la Calle Calvari con las calles Padre Salvador, Reina Sofía y rotonda de cruce con José Luís Cano se suelen ubicar agentes de la Policía Local de Rafelbunyol, con el fin de:

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

Según la información facilitada por la Policía Local, la distribución actual que dispone la Policía Local es la siguiente:

- Un agente en el paso de cebra situado en la Calle Calvari, en la glorieta de la intersección con la calle José Luís Cano.
- Otro de los agentes se dispone en la intersección de la calle Calvari con la calle Reina Sofía y otro en la intersección de la calle Calvari con la calle Padre Salvador.

Itinerarios PMR.

En las zonas de nuevos desarrollos urbanos sin consolidar los itinerarios peatonales son continuos para personas con movilidad reducida. Los pasos peatonales están a nivel de la calzada en general y las aceras están rebajadas, tanto en los paseos centrales como las aceras laterales. Se incluyen a continuación imágenes de este tipo de pasos peatonales:



En algunas avenidas de la zona más antigua también hay pasos rebajados:

En la zona más antigua de la población no existen, en general, itinerarios para personas con movilidad reducida y las aceras no se encuentran adaptadas en su mayoría para el acceso de estas personas. Se incluyen a continuación imágenes de distintas tipologías de pasos de peatones detectadas en la población en las que se aprecia la falta de accesibilidad para PMR:



Se detecta la necesidad de revisar la situación de los pasos peatonales, puesto que existen algunas aceras rebajadas para favorecer la accesibilidad, pero no existe paso de peatones en la zona en la que la acera está rebajada. Se incluye a continuación imagen del acceso a un parque público en esta circunstancia:



3.3.- INFRAESTRUCTURA CICLISTA.

En el municipio de Rafelbunyol existe en la actualidad un total de aproximadamente 650 metros de **carriles bici**. Se trata de un carril bici situado en el límite norte de la población que recorre la calle del Quadrat desde la intersección con la calle Pont de Les Forques (con el Camí de Cebolla) hasta el badén inundable de la intersección con la calle Fancesc Climent.

Es un carril bici perimetral que no está conectado a ningún otro tramo mayor de carril bici.

En el interior de la población no existen plataformas compartidas señalizadas.

No se ha detectado circulación de ciclistas en el interior de la población.

Así pues, en la actualidad no hay carriles bici con continuidad y tampoco se permite la conexión ciclista del municipio con carriles bici de otros municipios ni con el carril bici existente en la carretera CV-300.

Se incluyen a continuación imágenes del carril bici existente:



En cuanto al tramo existente se trata, como puede verse en las imágenes anteriores, de un carril bici en color rojo contiguo a la calzada derecha en el sentido de la circulación. El carril bici tiene dos sentidos de circulación. Está pintado sobre el pavimento asfáltico.

En cuanto a la **seguridad**, el carril bici se encuentra a nivel de la calzada, separado de ella por hitos reflectantes.

En cuanto a **infraestructuras para aparcamiento de bicicletas**, únicamente se han detectado dos zonas con aparcabicicletas, una en las proximidades de la Casa del Jove y otra delante del Ayuntamiento, pero en ningún caso se ha detectado ninguna bicicleta aparcada en ellas. Se incluyen a continuación imágenes:



Por otra parte, indicar que, aunque no está materializado, existe un borrador de propuesta de carriles bici en la localidad: “PER l’Horta Nord en bici”, redactado por el Área de Medio Ambiente de la Diputación de Valencia en el que se realiza la siguiente propuesta para Rafelbunyol:



En la propuesta se indica que el carril bici en Rafelbunyol será en todo caso segregado.

3.4.- INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO.

Se pretende reflejar la situación actual en relación a los diferentes medios de transporte público que se pueden encontrar dando servicio a Rafelbunyol.

3.4.1.- Servicios de autobuses.

En la actualidad, la localidad de Rafelbunyol no dispone de un servicio público urbano de autobuses, aunque sí se desplazan autobuses escolares por la población.

La relación de autobuses escolares que circulan por el interior de la población son los que se desplazan a los siguientes colegios:

- Colegio EPLA de Godella. Recogen niños en la calle Magdalena.
- Instituto de Puçol. Tienen el punto de recogida en la calle Camí de Cebolla.
- Guardería El Puig. Con parada en cruce calle Camí Fondo con Acequia Real de Montcada

En ningún caso las paradas están señalizadas.

Además, un autobús recoge a trabajadores de la empresa Fontestad (Massamagrell). El punto de recogida está en la calle Virgen del Milagro.

Con respecto al transporte interurbano de pasajeros en autobús, con fecha 10 de abril de 2019 se remite por parte de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio al Ayuntamiento de Rafelbunyol escrito referente a la aprobación definitiva del Proyecto de Servicio Público CV-102, Valencia Metropolitana Norte, que incluye dos líneas con parada en Rafelbunyol:

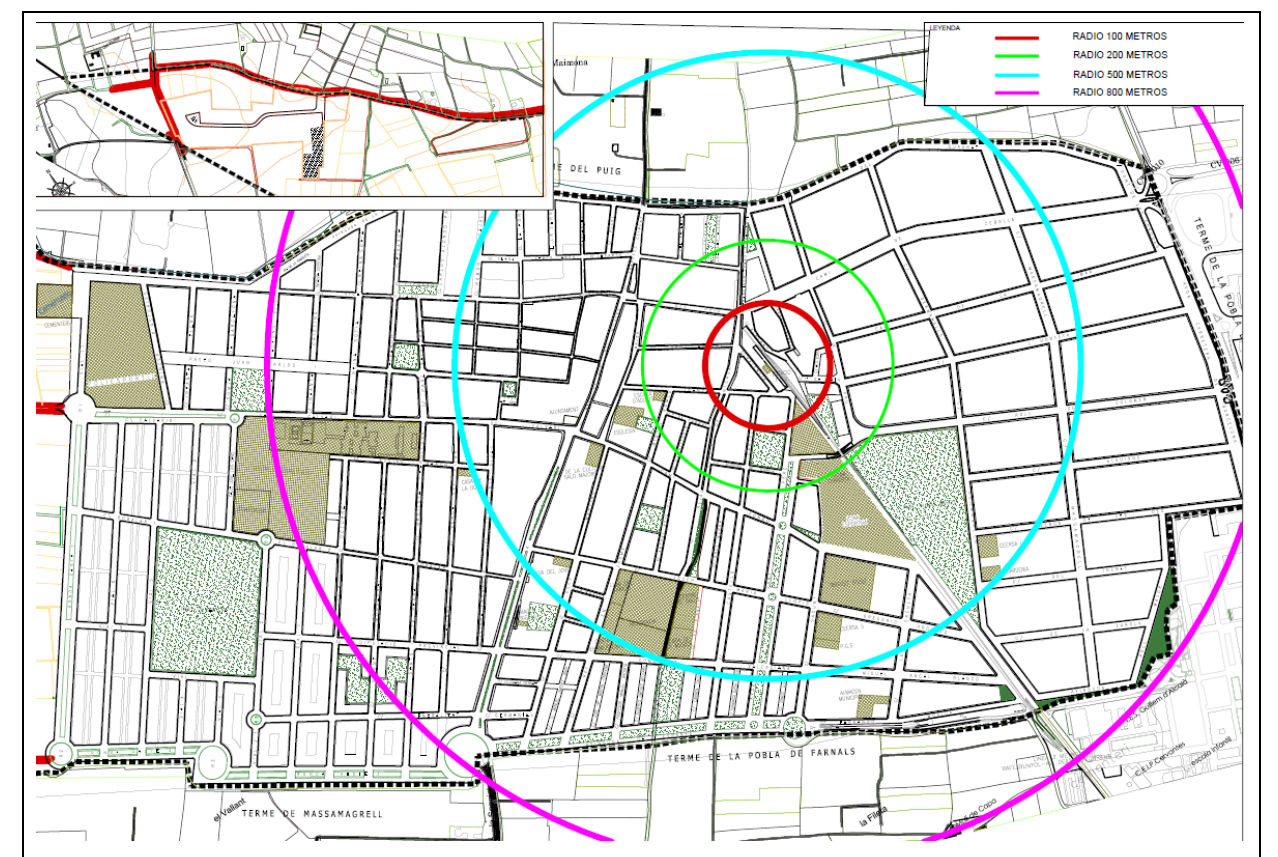
- L-5Na: Puçol-Rafelbunyol.
- L-5Nb: Valencia-Rafelbunyol

Se tendrá en cuenta el desarrollo de este proyecto para compatibilizar el recorrido y las paradas de los autobuses con los sentidos de tráfico finalmente adoptados en la población.

3.4.2.- Servicios de metro.

La línea 3 de Metrovalencia une el Aeropuerto con Rafelbunyol, que es cabecera de la línea, dando servicio al municipio de Rafelbunyol.

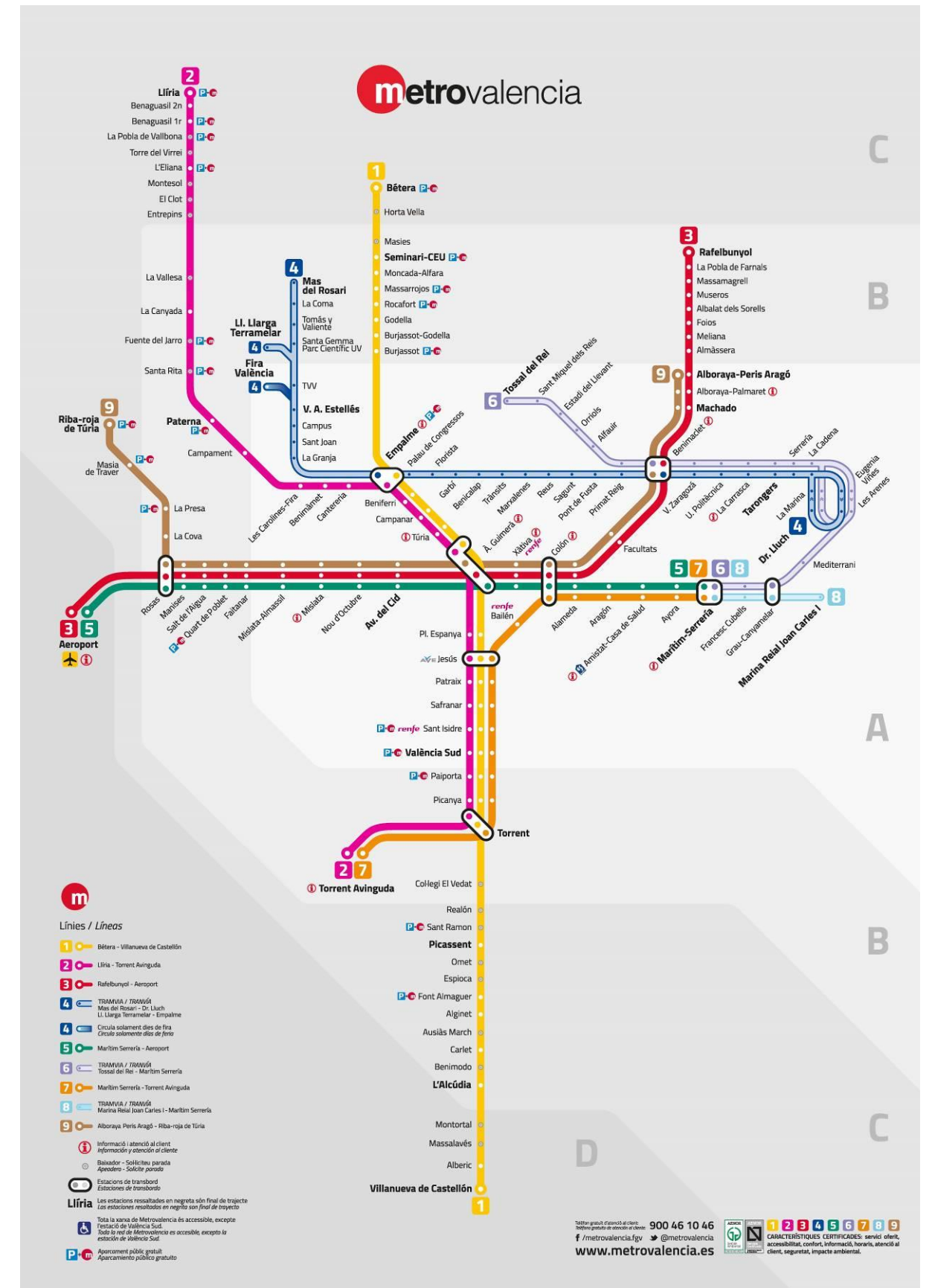
Se incluye a continuación imagen en la que se ha grafiado el radio de acción del metro que define el área de influencia de la parada de metro. Se considera un radio de 500 metros como el habitual cuando se trata de una estación.



Esta línea da servicio directo a los municipios de Manises, Quart de Poblet, Mislata, Valencia, Benimaclet, Alboraya, Almàssera, Meliana, Foios, Albalat dels Sorells, Museros, Massamagrell, La Pobla de Farnals y Rafelbunyol.

- Con las líneas 5 (Aeropuerto-Maritim-Serrerria) y 9 (Riba-roja de Turia-Alboraya-Peris Aragón) en la estación de Rosas.
- Con las líneas 1 (Villanueva de Castellón-Bétera), 2 (TorrentAVINGUDA-Llíria), 5 (Aeropuerto-Maritim-Serrerria), 9 (Riba-roja de Turia- Alboraya-Peris Aragón) en la estación de Àngel Guimerà.
- Con las líneas 5 (Aeropuerto-Maritim-Serrerria), 7 (TorrentAVINGUDA-Maritim-Serrerria) y 9 (Riba-roja de Turia- Alboraya-Peris Aragón) en la estación de Àngel Guimerà.
- Con las líneas 4 (Mas del Rosari-Dr Lluch), 6 (Tossal del Rei-Dr Lluch) y 9 (Riba-roja de Turia-Alboraya-Peris Aragón) en la estación de Benimaclet.

Se incluye a continuación imagen del plano de las líneas de Metrovalencia y sus
nes obtenida de la página web de metrovalencia:



2018_189_PMUS

Calendari de circulació Línies Metro Calendario de circulación Líneas Metro

metrovalencia

2016

FGV

GENER / ENERO

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

FEBRER / FEBRERO

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29						

MARÇ / MARZO

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

ABRIL / ABRIL

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

MAIG / MAYO

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

JUNY / JUNIO

L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

JULIOL / JULIO

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

AGOST / AGOSTO

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

SETEMBRE / SEPTIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

OCTUBRE / OCTUBRE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

NOVEMBRE / NOVIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

DESEMBRE / DICIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

 **Servici ordinari**
 Servicio ordinario
  **Servici intermedi**
 Servicio intermedio
  **Servici festiu**
 Servicio festivo

Dónde la frecuencia de paso de los trenes por la estación de Rafelbunyol es la que se indica a continuación:

FGV

Destinos: Aeroport(AE)

Horarios: Rafelbunyol Línea: 3

metrovalencia

Laborables

00	--	--	--	--	--	--
01	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--
03	--	--	--	--	--	--
04	--	--	--	--	--	--
05	05:27 AE	05:57 AE	--	--	--	--
06	06:27 AE	06:57 AE	--	--	--	--
07	07:12 AE	07:27 AE	07:42 AE	07:57 AE	--	--
08	08:12 AE	08:27 AE	08:42 AE	08:57 AE	--	--
09	09:12 AE	09:27 AE	09:42 AE	09:57 AE	--	--
10	10:12 AE	10:27 AE	10:42 AE	10:57 AE	--	--
11	11:12 AE	11:27 AE	11:42 AE	11:57 AE	--	--
12	12:12 AE	12:27 AE	12:42 AE	12:57 AE	--	--
13	13:12 AE	13:27 AE	13:42 AE	13:57 AE	--	--
14	14:12 AE	14:27 AE	14:42 AE	14:57 AE	--	--
15	15:12 AE	15:27 AE	15:42 AE	15:57 AE	--	--
16	16:12 AE	16:27 AE	16:42 AE	16:57 AE	--	--
17	17:12 AE	17:27 AE	17:42 AE	17:57 AE	--	--
18	18:12 AE	18:27 AE	18:42 AE	18:57 AE	--	--
19	19:12 AE	19:27 AE	19:42 AE	19:57 AE	--	--
20	20:12 AE	20:27 AE	20:42 AE	20:57 AE	--	--
21	21:12 AE	21:27 AE	21:59 AE	--	--	--
22	22:29 AE	22:59 AE	--	--	--	--
23	--	--	--	--	--	--

Laborables no lectivos y Sábados

00	--	--	--	--	--	--
01	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--
03	--	--	--	--	--	--
04	--	--	--	--	--	--
05	--	--	--	--	--	--
06	06:08 AE	06:48 AE	--	--	--	--
07	07:28 AE	07:48 AE	--	--	--	--
08	08:08 AE	08:28 AE	08:48 AE	--	--	--
09	09:08 AE	09:28 AE	09:48 AE	--	--	--
10	10:08 AE	10:28 AE	10:48 AE	--	--	--
11	11:08 AE	11:28 AE	11:48 AE	--	--	--
12	12:08 AE	12:28 AE	12:48 AE	--	--	--
13	13:08 AE	13:28 AE	13:48 AE	--	--	--
14	14:08 AE	14:28 AE	14:48 AE	--	--	--
15	15:08 AE	15:28 AE	15:48 AE	--	--	--
16	16:08 AE	16:28 AE	16:48 AE	--	--	--
17	17:08 AE	17:28 AE	17:48 AE	--	--	--
18	18:08 AE	18:28 AE	18:48 AE	--	--	--
19	19:08 AE	19:28 AE	19:48 AE	--	--	--
20	20:08 AE	20:28 AE	20:48 AE	--	--	--
21	21:08 AE	21:28 AE	--	--	--	--
22	22:08 AE	22:48 AE	--	--	--	--
23	23:28 AE	--	--	--	--	--

Domingos y festivos

00	--	--	--	--	--	--
01	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--
03	--	--	--	--	--	--
04	--	--	--	--	--	--
05	--	--	--	--	--	--
06	--	--	--	--	--	--
07	07:28 AE	--	--	--	--	--
08	08:08 AE	08:48 AE	--	--	--	--
09	09:28 AE	--	--	--	--	--
10	10:08 AE	10:28 AE	10:48 AE	--	--	--
11	11:08 AE	11:28 AE	11:48 AE	--	--	--
12	12:08 AE	12:28 AE	12:48 AE	--	--	--
13	13:08 AE	13:28 AE	13:48 AE	--	--	--
14	14:08 AE	14:28 AE	14:48 AE	--	--	--
15	15:08 AE	15:28 AE	15:48 AE	--	--	--
16	16:08 AE	16:28 AE	16:48 AE	--	--	--
17	17:08 AE	17:28 AE	17:48 AE	--	--	--
18	18:08 AE	18:28 AE	18:48 AE	--	--	--
19	19:08 AE	19:28 AE	19:48 AE	--	--	--
20	20:08 AE	20:28 AE	20:48 AE	--	--	--
21	21:08 AE	21:48 AE	--	--	--	--
22	22:28 AE	--	--	--	--	--
23	23:08 AE	--	--	--	--	--

No inclou serveis especials / No inclou sevids especials / Special services are not included

En la actualidad las frecuencias de paso para llegar desde Rafelbunyor al centro de Valencia en un día laborable son las del cuadro que se adjunta a continuación:

De Rafelbunyor a Colón
Trenes con destino: Aeropuerto

05	05:27	05:57	—	—	—	—	—	—
06	06:27	06:57	—	—	—	—	—	—
07	07:12	07:27	07:42	07:57	—	—	—	—
08	08:12	08:27	08:42	08:57	—	—	—	—
09	09:12	09:27	09:42	09:57	—	—	—	—
10	10:12	10:27	10:42	10:57	—	—	—	—
11	11:12	11:27	11:42	11:57	—	—	—	—
12	12:12	12:27	12:42	12:57	—	—	—	—
13	13:12	13:27	13:42	13:57	—	—	—	—
14	14:12	14:27	14:42	14:57	—	—	—	—
15	15:12	15:27	15:42	15:57	—	—	—	—
16	16:12	16:27	16:42	16:57	—	—	—	—
17	17:12	17:27	17:42	17:57	—	—	—	—
18	18:12	18:27	18:42	18:57	—	—	—	—
19	19:12	19:27	19:42	19:57	—	—	—	—
20	20:12	20:27	20:42	20:57	—	—	—	—
21	21:12	21:27	21:59	—	—	—	—	—
22	22:29	22:59	—	—	—	—	—	—

La estación de Rafelbunyor cuenta con las siguientes funcionalidades:

Rafelbunyor **3**



LEYENDA / LLEGGENDA

Tipos de estación / Tipus d'estació



Señalización / Senyalització



Máquina expendedora / Màquina expendedora



Rampas / Rampes



Escalera mecánica / Escala mecànica



Mostradores / Mostradors



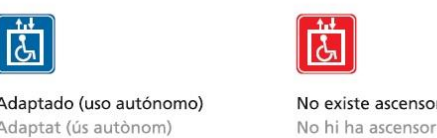
Puertas canceladoras / Portes cancel·ladores



Cruce de vías / Encreuament de vies



Ascensores / Ascensors



Andenes / Andanes



Aparcamiento / Aparcament



Se incluyen a continuación imágenes de la estación de metro:



3.5.- INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO.

Para analizar la oferta viaria para el transporte privado se han recopilado datos del viario existente en el interior del municipio. Se ha recopilado datos referentes a los siguientes aspectos:

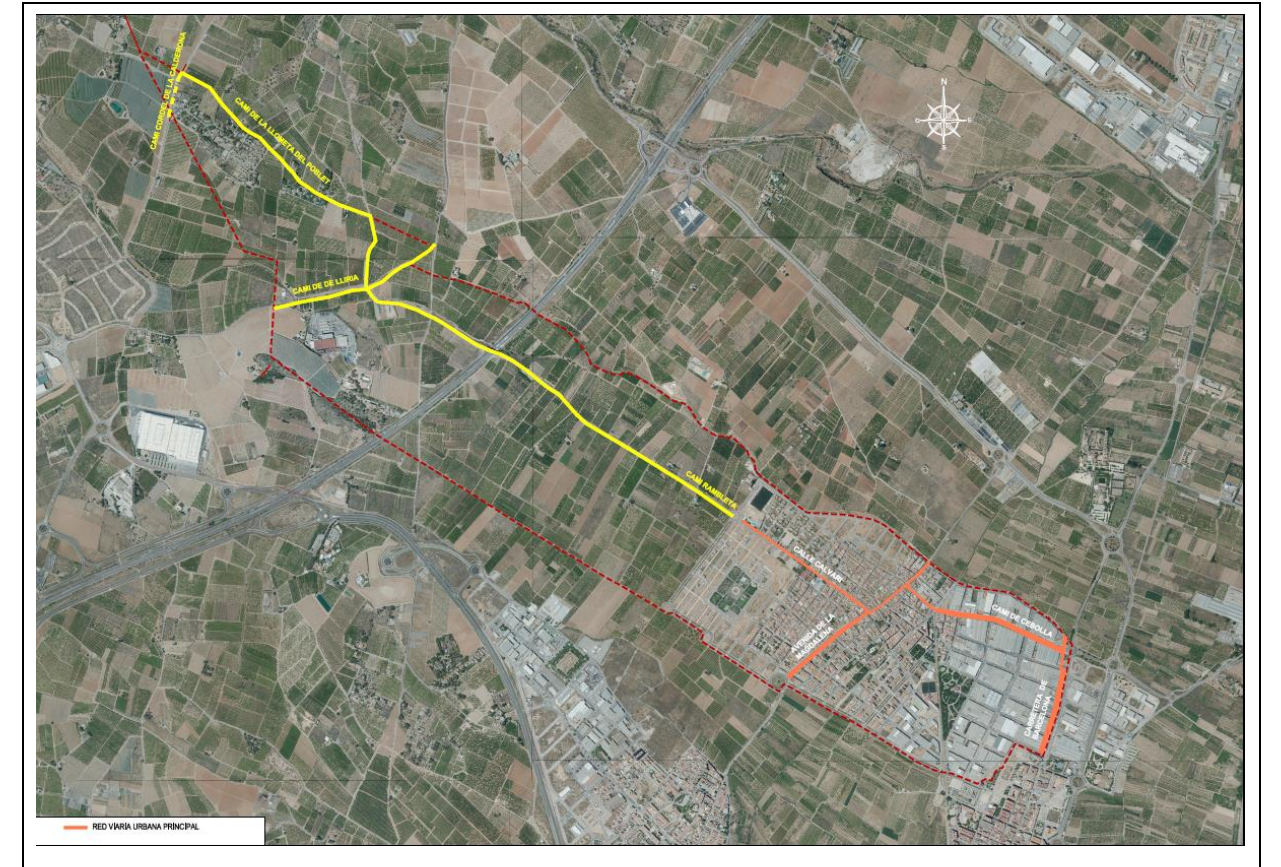
- Longitud y amplitud de la vía: marcan la importancia de la vía. La longitud total de una vía, así como la amplitud de la calzada y de las aceras, que son indicadores de la capacidad de la vía.
- Continuidad hacia otras vías: es importante conocer si una vía confluye en una avenida principal, calle secundaria, travesía, carretera de circunvalación o en una vía de salida del municipio.
- Carriles y sentidos de circulación: el número de carriles y la amplitud de los mismos es otro indicador de la capacidad de la vía.
- Señalización de la vía: Para tipificar la vía una señalización adecuada o deficiente marca el comportamiento de los conductores y por ello es también un aspecto a tener en cuenta.
- Flujos circulatorios: Su medición proporciona una idea de los itinerarios más comunes, de la saturación de las vías en relación con sus capacidades así como de los desplazamientos más comunes.

Posteriormente se han inventariado, clasificado y jerarquizado las vías de la población.

Se ha valorado asimismo la capacidad del viario actual, tanto interno como de acceso al municipio.

Se consideran **vías de comunicación internas** a aquel viario que recorre el interior del municipio, dando servicio a los vecinos de Rafelbunyol para desplazarse entre puntos de la localidad.

Se incluye a continuación croquis de itinerarios principales, en el que se grafían los itinerarios más importantes en el interior de la población. Estos itinerarios corresponden a lo que el planeamiento de Rafelbunyol denomina Red Viaria Estructural.



Existe un eje principal de recorrido del municipio de norte a sur que es el formado por las calles Francesc Climent, Mare de Deu del Miracle y calles Major y Ayutament Vell (estas calles tienen un solo sentido de circulación y son sentidos contrarios completando el eje) y Avinguda de la Magdalena. Este eje se corresponde con el trazado de la vía pecuaria Azagador de Sagunto.

En el norte, junto al término municipal de El Puig, el eje da comienzo con un badén, puesto que se cruza con un barranco. Se incluyen a continuación imágenes de este eje norte-sur:



Calle Francesc Climent. Dos sentidos de
circulación.



Calle Mare de Déu del Miracle, un solo sentido de circulación.



Calle Ajuntament Vell, un solo sentido de circulación.



Calle Major, un solo sentido de circulación.



Avda de la Magdalena. Dos sentidos de circulación.



Badén acceso norte.

El eje anterior comunica con un eje que recorre la población de este a oeste. El eje este-oeste mantiene su continuidad utilizando un tramo del eje norte-sur: el correspondiente a la calle Mare de Deu del Miracle y calles Major y Ayutament Vell. Los dos tramos en los que se divide este eje son: al este del eje norte-sur, el Camí de Cebolla y la calle de El Puig (solamente tiene un sentido de circulación); al oeste del eje norte-sur: la calle del Calvari hasta llegar a la rotonda de cruce con la Avda España a la altura del polideportivo y del cementerio.



Camí de Cebolla



Calle El Puig



Calle Calvari, tramo inicial.



Calle Calvari, tramo final

Además, este eje tiene continuidad hacia el oeste para dar acceso a las urbanizaciones Lladró y Forriols. Para ello se usa el camí Rambleta. Se incluye a continuación imagen de este camino y de la rotonda de enlace con la población:



Camí Rambleta.



Camí Rambleta. Acceso desde rotonda de la población.

Existe asimismo una ronda perimetral que bordea todo el casco urbano de la población. Esta ronda perimetral está formada por las calles:

- Por el norte, en sentido este-oeste: calle del Quadrat, Avinguda de la Rambleta.
- Por el oeste: Avinguda de España.
- Por el sur: Avinguda de España y calle Fernando Mugica. Al final de esta calle existe un paso inferior bajo la línea de metro.
- Por el este: Avinguda Roll Major, Avda carretera de Barcelona y Pont de les Forques.



Calle del Quadrat.



Avinguda de la Rambleta.



Avinguda de España, zona oeste.



Avinguda de España, zona sur.



Calle Fernando Mugica



Calle Fernando Mugica. paso inferior bajo la

línea de metro



Avinguda Roll Major

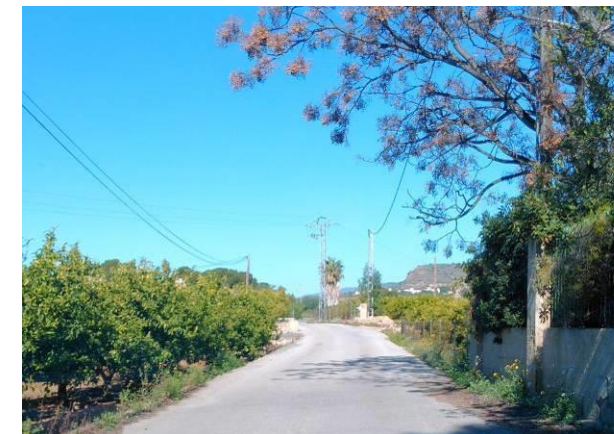


Avda carretera de Barcelona

En cuanto a los accesos a las urbanizaciones Forriols y Lladró y a al matadero industrial (SADA), la potabilizadora y la zona de recreo existente junto al matadero, estos se hacen en la actualidad por caminos existentes. El camí Rambleta, al final se cruza con el camí de Liria y está alineado con el camí de la Llometa del Poblet. El Camí Rambleta cruza a distinto nivel la autovía AP-7.

Para acceder a la zona industrial, la potabilizadora y la zona de recreo se hace a través del camí de Liria. Al camí de Liria se accede también desde la carretera CV-305.

Para acceder a las urbanizaciones se hace a través del camí de la Llometa del Poblet. Del mismo modo a este camino se puede acceder desde la carretera CV-305 a través del camí de Liria.



Camí de la Llometa del Poblet



Acceso urbanizaciones desde el camí de la Llometa del Poblet



Camí de Llíria



Acceso zonas industrial y de recreo desde Camí de Llíria

Dentro del polígono industrial todas las calles tienen doble sentido de circulación.

En cuanto al obstáculo de la vía de tren, existen dos pasos inferiores. Uno de ellos, el de mayor gálibo, se encuentra en el término municipal de la Pobla de Farnals. Es contiguo a la calle Fernando Múgica.

El otro paso inferior está a la altura de la calle Roll del Colomer, que comunica con la Avda Sant Pere.

En cuanto a la zona de la población que no está completamente consolidada, la accesibilidad se produciría desde la ronda a través de las calles existentes que son amplias.

Algunas de las vías mencionadas anteriormente continúan desde Rafelbunyol hacia los municipios colindantes: Massamagrell, El Puig y La Pobla de Farnals.

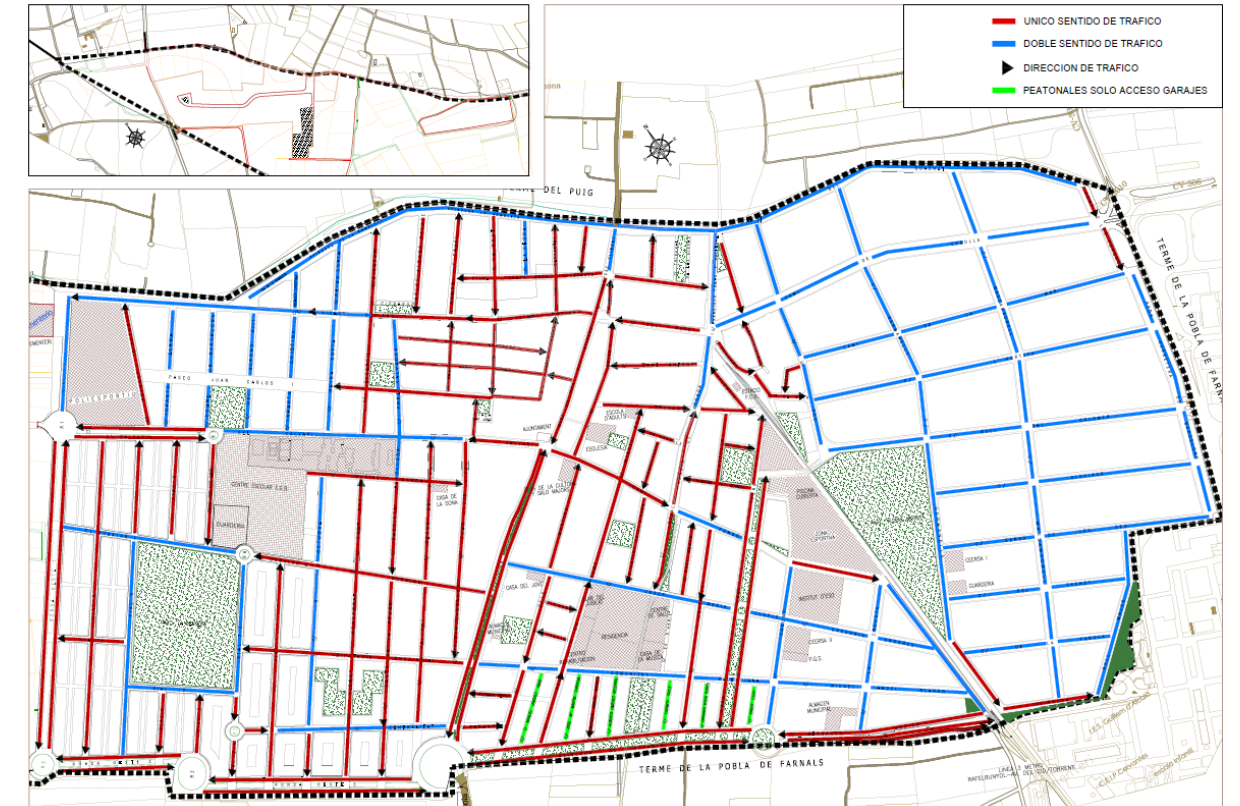
Algunos de los usuarios de estas vías tienen origen y destino fuera del término municipal de Rafelbunyol.

Los **puntos con movimiento de entrada y salida del municipio** son:

- La rotonda de inicio de la calle Camí de Cebolla.
- La rotonda que conecta con el camino de Massamagrell.
- La calle Fransesc Climent.

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

Se incluye a continuación esquema en el que se grafían los sentidos de circulación de los diferentes viales del municipio, para ello se han marcado en azul aquellos itinerarios que se pueden realizar en los dos sentidos, mientras que en rojo los viales de un solo sentido de circulación (marcando con una flecha la dirección de circulación), así como en verde los itinerarios que actualmente son peatonales.



La mayoría de las calles tiene firme asfáltico.

Tras el análisis del tipo de vía y su importancia, se han realizado aforos en los puntos más importantes de la red, estos puntos se reflejan en el plano 10 del anejo de planos.

3.6.- APARCAMIENTO.

Las plazas de aparcamiento disponibles, tanto en lugar de origen como en el de destino de un trayecto, son uno de los condicionantes más importantes para el uso del vehículo privado en los desplazamientos, ya sean cotidianos o esporádicos.

En este apartado se han estudiado las zonas con aparcamientos de todo tipo: tanto libres como reservados para personas con movilidad reducida.

En la población de Rafelbunyol no existen aparcamientos regulados por tiempos del tipo O.R.A.

Se ha realizado un análisis del espacio reservado para aparcamientos en el municipio de Rafelbunyol.

En la **zona urbana consolidada** prácticamente todas las calles disponen de zonas de aparcamiento.

En el caso de las Avenidas y calles de mayor anchura: Avda de la Magdalena, calle Calvario, calle Camí Fondo, Avda Sant Pere, existen aparcamientos en ambos lados de la calle.

En la zona más próxima al casco antiguo, dada la anchura limitada de las calles, las zonas de aparcamiento están reguladas de modo que se permite aparcar en lados alternos de la calle en periodos (meses en la mayoría de los casos) alternos.



En las calles más estrechas de la zona más antigua está prohibido aparcar en ambos laterales de las calles. Está señalizado, tanto verticalmente, como con marcas en los bordillos:



En la zona de la población más recientemente consolidada, sector III, entre las manzanas hay aparcamientos en ambos lados de la calle, en un lado en batería y en otro lado en cordón, tal como se aprecia en las imágenes siguientes:



En el sector V, que es una **zona fundamentalmente de servicios**: instituto de ESO, centro especial de empleo, piscina, zona deportiva, también hay aparcamiento en general en todas las calles. Se ha observado en estas zonas una gran cantidad de plazas de aparcamiento vacías. Se incluyen a continuación imágenes:



Además, junto a la piscina y la zona deportiva hay unas zonas exclusivas de aparcamiento, de las que se incluye imagen a continuación:



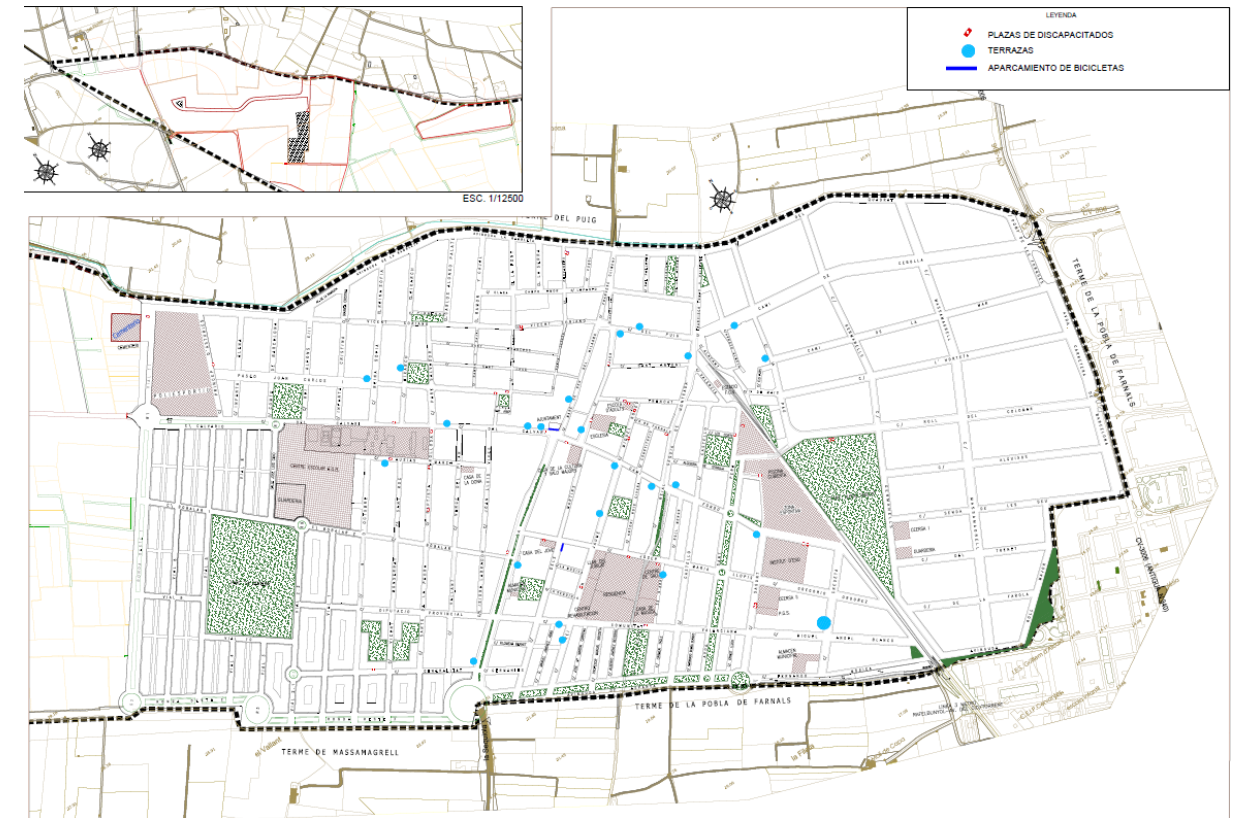
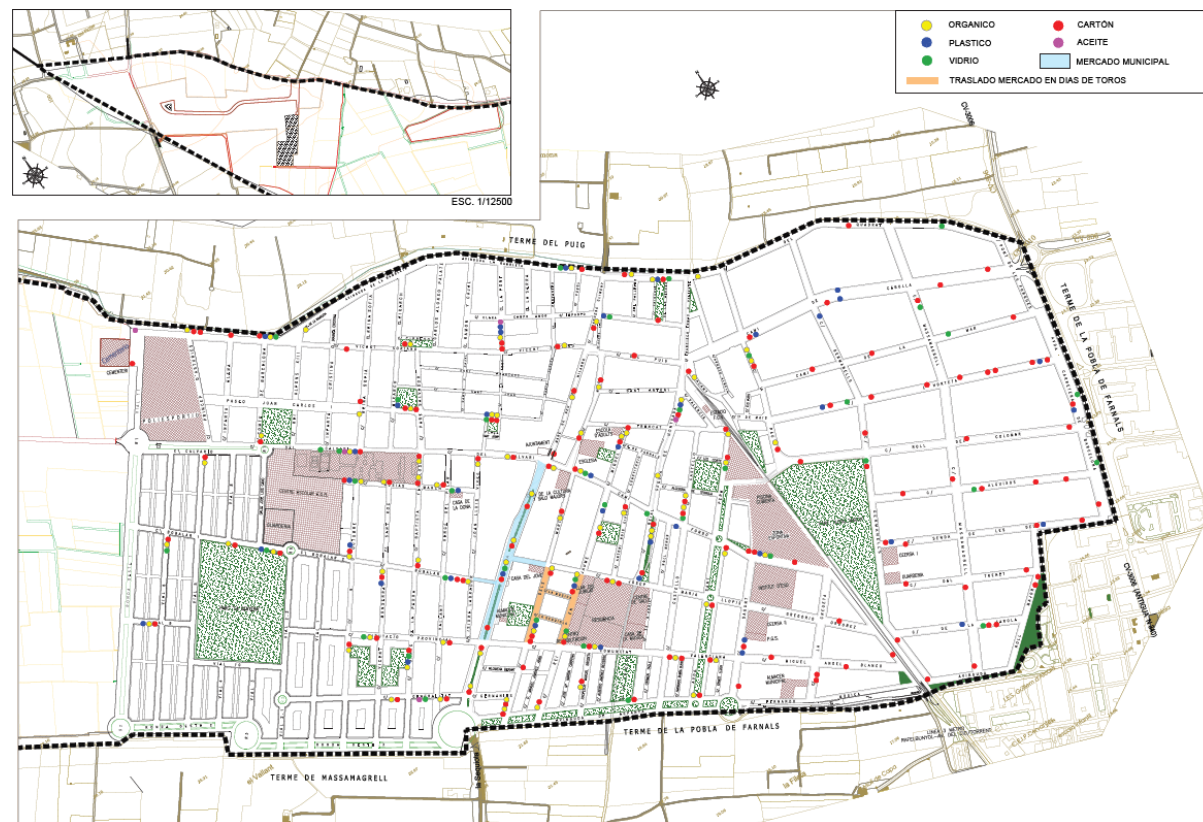
Estos aparcamientos están además próximos a la estación de metro, por lo que puede ser utilizado como zona de intercambio modal con el metro.

Existen, además, como ya se ha dicho anteriormente, unas zonas, el sector I y el sector IV, que **no están consolidados**. Sí que están urbanizados y las calles incluyen espacio para aparcamientos.

En el **polígono industrial** todas las calles tienen zonas de aparcamiento, prácticamente todas en ambos lados de la calle, ya sea en cordón o en batería. Algunas de las calles tienen vados. Las plazas de aparcamiento en esta zona son suficientes, no se encuentran ocupadas al completo en ninguna de las visitas realizadas.

En esta zona también, en el camí de Cebolla, existe un supermercado de gran tamaño que tiene aparcamiento propio.

Se ha incluido anteriormente (3.2. Infraestructura peatonal) un croquis con las calles que tienen aparcamiento permitido y las que no lo tienen. Además, se incluye a continuación croquis en los que se ha graficado la ocupación de la calzada por distintos usos, tanto permanentes: contenedores de recogida de residuos, terrazas de bares, plazas para PMR; como temporales: plazas de carga y descarga, colocación de mercado municipal.



3.7.- INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS.

El municipio de Rafelbunyol no tiene una gran presencia comercial o un gran centro comercial dentro del municipio, pero dispone de pequeños comercios ubicados en torno al núcleo urbano y un mercado semanal que se organiza los jueves en las calles: Avda de la Magdalena, calle Bobalar y calle Josep Maria Llopis.



Mercado semanal en la Avda de la Magdalena.

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

Existen en el municipio dos zonas de carga y descarga señalizadas:

- Calle Verge del Miracle. Junto a la policía local y al Ayuntamiento. Está señalizada como zona de carga y descarga en ambos márgenes de la calle:



- Carrer dels Màrtirs. Existe un supermercado y la zona de carga y descarga está junto al mismo:



Se ha incluido anteriormente (3.2. Infraestructura peatonal) un croquis con las calles que tienen aparcamiento permitido y las que no lo tienen en el que además se ha grafiado las zonas de carga y descarga mencionadas.

Además, en la Avda Camí de Cebolla existe un supermercado de gran tamaño que tiene carga y descarga en su propia parcela.

3.8.- ANÁLISIS DE LA DEMANDA.

En este apartado se analizan las necesidades que tienen los diferentes actores que participan en la movilidad de la localidad de Rafelbunyol, como son:

- Ubicación de los puntos generadores y atractores de movimientos.
- Necesidad de plazas de aparcamiento.
- Áreas de influencia de las plazas de carga y descarga.
- Plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida; etc.

Para analizar la demanda indicada en los puntos anteriores, se han generado diferentes tipos de planos y esquemas en los que se incluye la información correspondiente a cada punto con el fin de determinar el estado actual y poder enfocar las actuaciones futuras para mejorar la movilidad.

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

- En cuanto al transporte privado o personal: el automóvil y los desplazamientos a pie.
- En cuanto al transporte público existe una estación de la red de Metrovalencia con el nombre de la localidad.

Dado que es posible el uso combinado de varios tipos de transporte se ha procedido a jerarquizar los tipos de transporte para poder definir cuál es el principal y obtener conclusiones para el presente estudio.

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

3.8.1.- Factores determinantes de la demanda de movilidad.

Se recopilan en este apartado los datos de la población que pueden condicionar los movimientos que se producen en Rafelbunyol. Se incluyen datos de actividades de la población, número de viviendas, comercios, servicios de atracción de población, tales como centro de salud, biblioteca, colegios, etc.

Estructura económica y residencial.

El municipio de Rafelbunyol se encuentra ubicado en la comarca de l'Horta Nord a 23 metros sobre el nivel del mar. La superficie del municipio es de aproximadamente 4,2 km².

De acuerdo con los últimos datos de población del Instituto Nacional de Estadística, en 2016 la población de Rafelbunyol era de 8.907 habitantes.

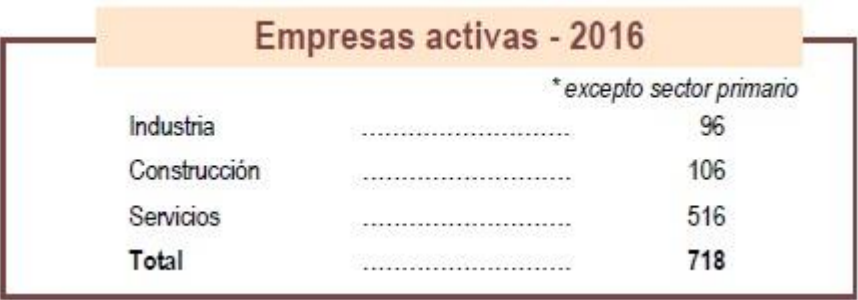
Consultada la ficha municipal de Rafelbunyol del portal estadístico de la Generalitat Valenciana obtenemos la información que se detalla a continuación.

La distancia de Rafelbunyol a la capital es 14,8 km.

La base económica del municipio se basa en el sector servicios, principalmente comercios, y en la agricultura con cultivo predominante de cítricos con una pequeña proporción de frutales y hortalizas, tal como se observa en el siguiente gráfico, obtenido de la Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo:



De acuerdo con la misma fuente, el gráfico de las empresas activas en 2016 es:



Según los datos del censo de viviendas, en 2011 se disponen de 4.302 viviendas familiares de las cuales 3.394 son viviendas principales.



Como establecimientos colectivos cuenta, de acuerdo con el gráfico anterior, con residencias para mayores.

Algunos de los servicios de que dispone el municipio para los habitantes son los siguientes:

CENTROS EDUCATIVOS(2016-2017)				
Tipo de centro		Núm. de centros que lo imparten		
Centros de enseñanzas especializadas		1		
Centros de Infantil/Primaria/ESO/Enseñanzas medias		5		
Formación de personas adultas		1		
TOTAL		7		
Nivel educativo		Núm. de centros que lo imparten		
Educación Infantil		4		
Educación Primaria		1		
ESO		1		
Bachiller		1		
Música		1		
Formación de personas adultas		1		
Ciclos Formativos Grado Básico		1		
Niveles	Alumnos Castellano	Grupos Castellano	Alumnos Valenciano	Grupos Valenciano
Educación Infantil	118	6	216	9
Educación Primaria	196	10	413	17
ESO	86	4	162	7
Bachiller	48	2		
TOTAL	448	22	791	33

RECURSOS DE BIENESTAR SOCIAL - AÑO 2016	
Sector	Total
Personas Mayores	1
TOTAL	1
TIPOS DE CENTROS DE BIENESTAR SOCIAL	
Tipo	Num.Centros
Residencias para Personas Mayores Dependientes	1
TOTAL	1
PERSONAS MAYORES	
Nombre	Propiedad
Residencia P.M.D. Virgen del Milagro de Rafelbunyol	---
Fuente: Conselleria de Benestar Social	

RECURSOS SANITARIOS - AÑO 2016	
Tipo de Centro	Num. de Centros
Centro de Salud	1
CENTROS SANITARIOS ORDENADOS POR TIPO DE CENTRO	
Centro de Salud	
Nombre	
Centro de salud de Rafelbunyol / Rafelbuñol	

INSTALACIONES DEPORTIVAS Y ESPACIOS DEPORTIVOS	
- Censo de instalaciones deportivas, 2005 (Consejo Superior de Deportes)	
C PUB VIRGEN DEL MILAGRO	
COMPLEJO DEPORTIVO MIGUEL BALLESTER	
POLIDEPORTIVO-CAMPO DE FÚTBOL MUNICIPAL	
SECCIO SECUND. IES LA POBLA DE FARNALS	
ESPACIOS DEPORTIVOS	
	Número
Campo de fútbol	1
Espacios pequeños y no reglamentados	1
Frontones y pabellones con frontón	1
Otros espacios deportivos	5
Piscina	1
Pista de tenis	1
Pistas de squash	1
Pistas y pabellones polideportivos	2
Salas	3
TOTAL	16
Fuente:	

POLÍGONOS INDUSTRIALES 2008		
Superficie industrial 534.523 m ² , 12,73 % respecto a la superficie del municipio 4.200.000 m ²		
Nombre	Superficie total (m ²)	% de la superficie industrial
Rafelbunyal	534.523	100,00
TOTAL	534.523	
Fuente: Conselleria d'Economia, Indústria, Turisme i Ocupació, SEPIVA		

BIBLIOTECAS - AÑO 2016	
	Tipo
Biblioteca Pública Municipal Rafelbunyal	Pública municipal
Fuente: Subdirecció General de Patrimoni Cultural i Museus de la Conselleria d'Educació, Cultura i Esport	

ESTACIONES DEPURADORAS DE AGUAS RESIDUALES 2017	
Nombre	Caudal (m ³ /d)
Pobla de Farnals	30.000
TOTAL	30.000
Fuente: EPSAR, Entitat Pública de Sanejament d'Aigües Residuals de la Comunitat Valenciana	

Fuente: Portal ARGOS. Generalitat Valenciana

De los datos de servicios existentes recopilados en un apartado anterior se han identificado los puntos que se consideran generadores y/o atractores de viajes.

Se entiende que un punto o centro es atractor/generador cuando este lugar recibe afluencia de personas o es capaz de crear desplazamientos teniendo este punto como origen,

independientemente del motivo del viaje. En el caso de Rafelbunyal, se van a considerar los siguientes núcleos atractores/generadores:

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

Se ha dividido en municipio en **zonas generadoras y/o atractoras de viajes**:

- El polígono industrial. En el polígono se encuentra, además de las industrias, un supermercado de gran superficie.
- El casco antiguo de la población, que es dónde se encuentran la mayor parte de los comercios y el colegio.
- La zona deportiva Paco Camarasa y el IES Rafelbunyal junto a la vía del tren.
- Zona deportiva junto al cementerio.
- El centro de salud, casa de la música, centro de rehabilitación, que se encuentran en la misma manzana.
- Parque “Ausias March”, junto a la vía de tren y al polígono industrial.
- Parque “La Senyera”, en la nueva zona urbana sin consolidar.
- Cementerio y Camino del Calvario, este último en una época concreta.

Además de estos centros hay otros de **menor cantidad de movimientos**:

- Urbanizaciones Forriols y Lladró.
- Zona industrial de matadero (SADA) y zona de recreo contigua.
- La zona agrícola únicamente genera desplazamientos ligados a la propia explotación agrícola.
- Las zonas de reciente urbanización no están completamente consolidadas por lo que no generan apenas movimientos.
- La zona de mercado de los jueves genera tráfico peatonal en su entorno y una prohibición de circulación motorizada en su ubicación.

En cuanto al **reparto de la población** que podría generar movimientos, podemos definir las siguientes zonas:

- Zona urbana antigua del municipio. Con calles estrechas en las que apenas hay movimientos y en las que las edificaciones son en su mayoría casas habitadas algunas en planta baja y primera planta.
- Zona de más reciente urbanización, al sur de la zona anterior en la que la altura de las edificaciones no supera los 3 pisos. (en el sector IV máximo 3 plantas, PB+II).
- Zona urbanizada con algunas edificaciones de una sola planta diseminadas pero sin consolidar por completo.
- Zonas residenciales al oeste de la población con poca densidad de población.

Estas zonas se encuentran grafiadas en el plano de zonas de usos del suelo (plano 2).

Contexto socio-económico.

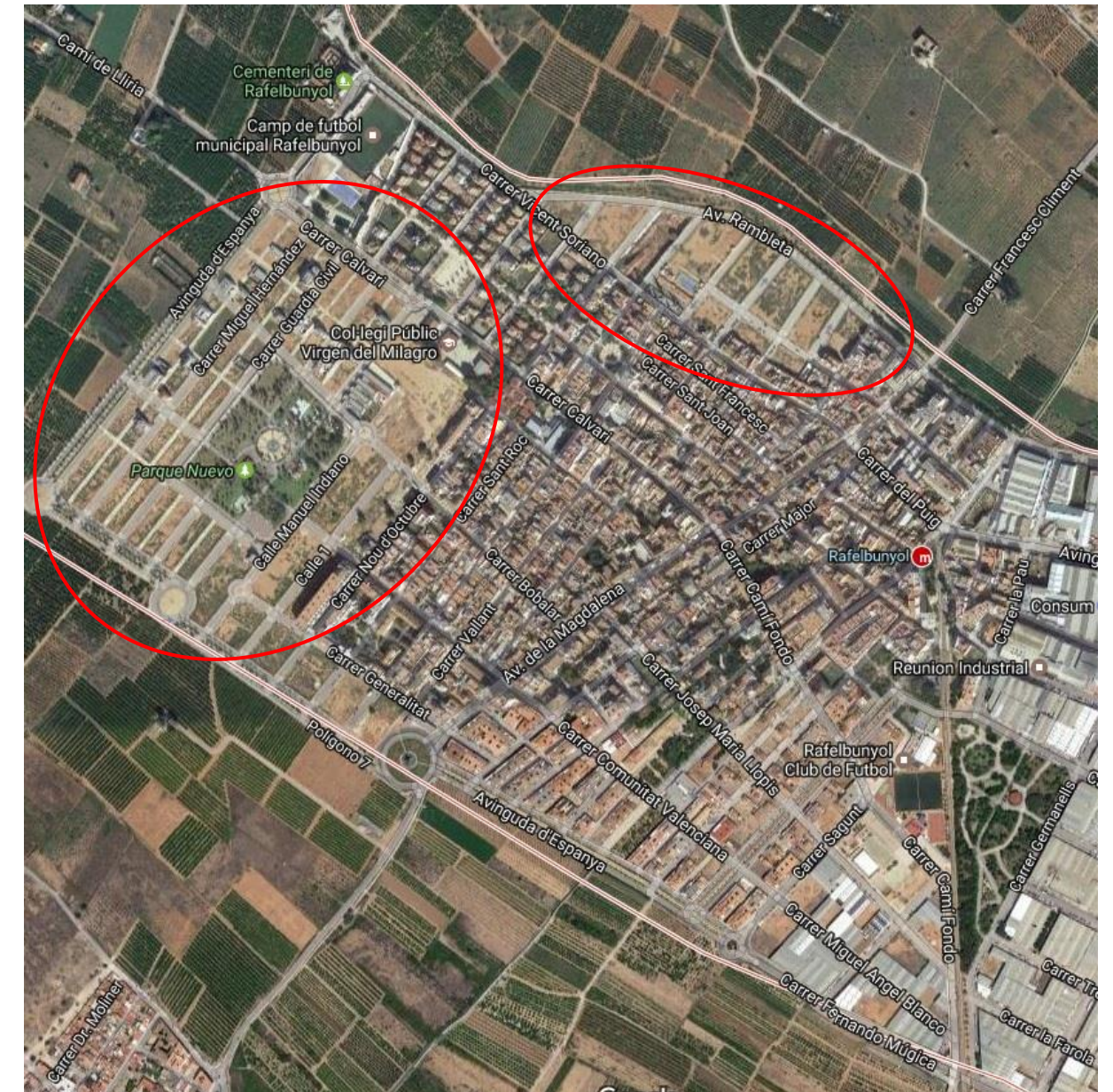
En el municipio de Rafelbunyol los usos de la superficie se reparten, de acuerdo con los datos obtenidos del portal ARGOS de la Generalitat Valenciana del siguiente modo:

Usos de la superficie	Municipio	Comarca	Provincia	Comunidad
Superficie del municipio - 2012 (ha)	420	14.051	1.080.609	2.325.449
Superficie Urbana - 2012 (ha)	108,42	2.949,10	45.248,11	114.235,72
Superficie Rústica - 2012 (ha)	237,14	10.338,20	1.019.348,71	2.186.655,87
Superficie Urbana - 2012 (%)	25,81	20,99	4,19	94,03
Superficie Rústica - 2012 (%)	56,46	73,58	94,33	87,91
Superficie Agrícola - 2011 (%)	49,70	63,01	88,74	87,91

La superficie urbana del municipio de Rafelbunyol es de aproximadamente el 25 % de la superficie total.

Como ya se ha indicado anteriormente, hay dos zonas en desarrollo, sin consolidar: el sector I y el sector IV y dos más de reciente desarrollo: el sector III y el sector V.

En los últimos sectores mencionados los viales están desarrollados, pero todavía existen gran cantidad de parcelas sin urbanizar tal como se aprecia en las siguientes imágenes aéreas obtenidas de google maps:



La ocupación de estas urbanizaciones deberá ser contemplada en un futuro plan de movilidad urbana de Rafelbunyol.

Se incluye a continuación resumen de las empresas existentes por tipos en Rafelbunyol:

Empresas activas - 2016		
		<i>*excepto sector primario</i>
Industria		96
Construcción		106
Servicios		516
Total		718

Fuente: Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo

Tal como se deduce de la tabla anterior el sector con mayor representación en Rafelbunyol es el sector servicios.

Evolución de la población y su distribución espacial

En los últimos años se ha registrado un cambio en la tendencia que se venía observando de aumento en la población, alcanzando el máximo en 2015. Desde 2013 se ha mantenido la población en torno a los 8.800 habitantes.



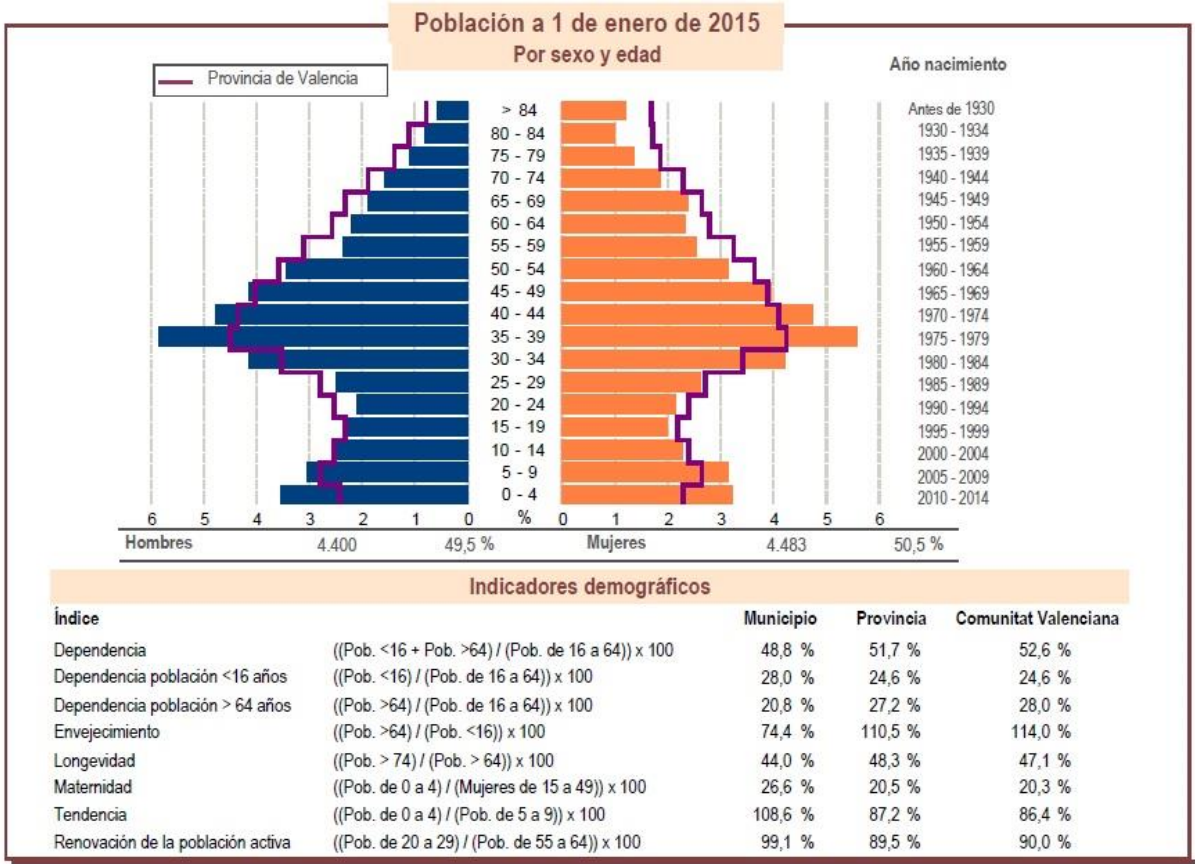
Fuente: Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo

La población es estable a lo largo del año, siendo alrededor del 80% de las viviendas para uso principal (3.394 de 4.302). Los edificios contienen una media de dos viviendas cada uno.



Fuente: Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo

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



Fuente: Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo

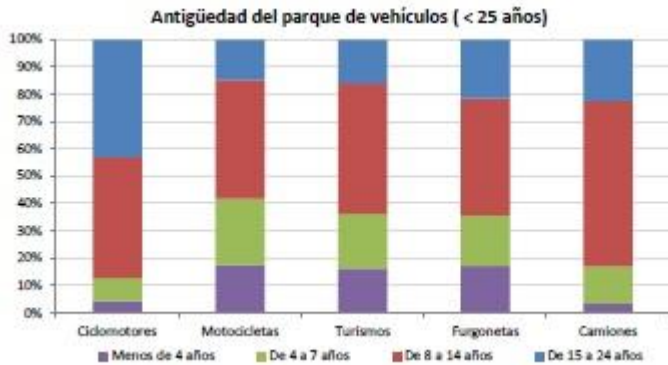
La pirámide demográfica de Rafelbunyol muestra, en comparación con la media de la provincia de Valencia, un mayor número de personas en las horquillas entre los 0 y los 9 años y entre los 30 y los 44 años. Indicativo de la existencia de parejas jóvenes con hijos en mayor número que en la ciudad de Valencia.

Parque vehicular

En la siguiente tabla, se observa cómo se distribuyen los vehículos automóviles por tipología en el municipio de Rafelbunyol y el porcentaje de vehículos en función de su antigüedad.

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Parque Total a 31/12/2015	5.741	10,0
Ciclomotores	314 (5%)	12,7
Motocicletas	466 (8%)	9,2
Turismos	3.897 (68%)	9,6
Furgonetas	286 (5%)	10,5
Camiones	642 (11%)	11,7



Fuente: Dirección General de Tráfico

A partir de estos datos, realizando la comparación del número total de vehículos, con la población, se ha obtenido la **tasa de motorización** (relación entre el número de vehículos y la población total) **del municipio**.

De acuerdo con las fichas de la DGT de los últimos años (2013-2014-2015) los datos de la evolución del parque de vehículos automóviles son:

Demografía

Población a 1/1/2013 (*)	8.855
Hombres	4.373
Mujeres	4.482
(*) Fuente: INE	
Censo de conductores a 31/12/2013	5.185
Hombres	3.060
Mujeres	2.125

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2013	5.582	9,4
Ciclomotores	328 (6%)	11,0
Motocicletas	417 (7%)	9,2
Turismos	3.742 (67%)	9,0
Furgonetas	281 (5%)	10,8
Camiones	687 (12%)	10,5

Demografía

Población a 1/1/2014 (*)	8.826
Hombres	4.369
Mujeres	4.457
(*) Fuente: INE	
Censo de conductores a 31/12/2014	5.239
Hombres	3.061
Mujeres	2.178

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2014	5.644	9,8
Ciclomotores	323 (6%)	11,9
Motocicletas	444 (8%)	9,2
Turismos	3.803 (67%)	9,4
Furgonetas	271 (5%)	10,8
Camiones	664 (12%)	11,2

Demografía

Población a 1/1/2015 (*)	8.883
Hombres	4.400
Mujeres	4.483
(*) Fuente: INE	
Censo de conductores a 31/12/2015	5.309
Hombres	3.073
Mujeres	2.236

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Parque Total a 31/12/2015	5.741	10,0
Ciclomotores	314 (5%)	12,7
Motocicletas	466 (8%)	9,2
Turismos	3.897 (68%)	9,6
Furgonetas	286 (5%)	10,5
Camiones	642 (11%)	11,7

De los datos anteriormente reflejados se obtiene la siguiente tabla:

AÑO	POBLACIÓN	PARQUE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES	TASA MOTORIZACIÓN (vehículos/población)
2013	8.855	5.582	0,63
2014	8.826	5.644	0,64
2015	8.883	5.741	0,65

Como vemos la tasa de motorización se ha mantenido estable en los últimos años en los que tanto la variación de población como la variación del parque de vehículos automóviles ha sido mínima.

De acuerdo con la tabla anterior, la **evolución del parque de automóviles** en los últimos años ha sido mínima en Rafelbunyol, pudiendo cifrarse en un 1,1% aproximadamente entre 2013 y 2014 y en un 1,7% aproximadamente entre 2014 y 2015.

Hagamos ahora la comparativa con los municipios valencianos de población similar y con toda la provincia de Valencia:

MUNICIPIOS SIMILARES



Valencia/València

Municipios de tamaño entre 5.000 y 10.000 habitantes

Demografía

Población a 1/1/2013 (*)	207.565
Hombres	104.444
Mujeres	103.121

(*) Fuente: INE

Censo de conductores a 31/12/2013	121.816
Hombres	72.762
Mujeres	49.054

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2013	153.297	9,7
Ciclomotores	13.354 (9%)	11,2
Motocicletas	12.946 (8%)	9,8
Turismos	98.808 (64%)	9,3
Furgonetas	7.217 (5%)	11,3
Camiones	16.557 (11%)	10,3



Valencia/València

Municipios de tamaño entre 5.000 y 10.000 habitantes

Demografía

Población a 1/1/2014 (*)	206.817
Hombres	103.850
Mujeres	102.967

(*) Fuente: INE

Censo de conductores a 31/12/2014	121.684
Hombres	71.871
Mujeres	49.813

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2014	155.119	10,0
Ciclomotores	13.069 (8%)	12,1
Motocicletas	13.423 (9%)	9,8
Turismos	100.788 (65%)	9,5
Furgonetas	7.191 (5%)	11,1
Camiones	16.125 (10%)	11,0



Valencia/València

Municipios de tamaño entre 5.000 y 10.000 habitantes

Demografía

Población a 1/1/2015 (*)	206.853
Hombres	103.770
Mujeres	103.083

(*) Fuente: INE

Censo de conductores a 31/12/2015	122.530
Hombres	71.988
Mujeres	50.542

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Parque Total a 31/12/2015	156.002	10,1
Ciclomotores	12.822 (8%)	12,1
Motocicletas	13.901 (9%)	9,8
Turismos	101.665 (65%)	9,7
Furgonetas	7.530 (5%)	11,0
Camiones	15.592 (10%)	11,0

De los datos anteriormente reflejados se obtiene la siguiente tabla:

AÑO	POBLACIÓN	PARQUE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES	TASA MOTORIZACIÓN (vehículos/población)
2013	207.565	153.297	0,74
2014	206.817	155.119	0,75
2015	206.853	156.002	0,75

De acuerdo con la tabla anterior, la **evolución del parque de automóviles** en los últimos años ha sido mínima, pudiendo cifrarse en un 1,17% aproximadamente entre 2013 y 2014 y en un 0,57% aproximadamente entre 2014 y 2015.

PROVINCIA VALENCIA



Valencia/València

Todos los municipios

Demografía

Población a 1/1/2013 (*)	2.566.474
Hombres	1.264.620
Mujeres	1.301.854

(*) Fuente: INE

Censo de conductores a 31/12/2013	1.503.773
Hombres	898.650
Mujeres	605.123

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2013	1.739.872	10,0
Ciclomotores	129.663 (7%)	11,1
Motocicletas	167.476 (10%)	9,7
Turismos	1.175.576 (68%)	9,7
Furgonetas	78.362 (5%)	12,3
Camiones	155.087 (9%)	10,7



Valencia/València

Todos los municipios

Demografía

Población a 1/1/2014 (*)	2.548.898
Hombres	1.253.758
Mujeres	1.295.140

(*) Fuente: INE

Censo de conductores a 31/12/2014	1.489.386
Hombres	881.510
Mujeres	607.876

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2014	1.732.334	10,4
Ciclomotores	126.601 (7%)	11,9
Motocicletas	170.977 (10%)	9,8
Turismos	1.172.921 (68%)	10,0
Furgonetas	77.671 (4%)	12,0
Camiones	150.731 (9%)	11,4



Valencia/València

Todos los municipios

Demografía

Población a 1/1/2015 (*)	2.543.315
Hombres	1.250.165
Mujeres	1.293.150

(*) Fuente: INE

Censo de conductores a 31/12/2015	1.492.195
Hombres	880.098
Mujeres	612.097

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Parque Total a 31/12/2015	1.742.601	10,3
Ciclomotores	123.906 (7%)	11,9
Motocicletas	175.654 (10%)	9,8
Turismos	1.184.217 (68%)	10,0
Furgonetas	79.147 (5%)	11,9
Camiones	147.382 (8%)	11,3

De los datos anteriormente reflejados se obtiene la siguiente tabla:

AÑO	POBLACIÓN	PARQUE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES	TASA MOTORIZACIÓN (vehículos/población)
2013	2.566.474	1.739.872	0,68
2014	2.548.898	1.732.334	0,68
2015	2.543.315	1.742.601	0,69

De acuerdo con la tabla anterior, la **evolución del parque de automóviles** en los últimos años ha sido mínima, pudiendo cifrarse en un 0,43% aproximadamente pero descendiendo, entre 2013 y 2014 y en un 0,59% aproximadamente entre 2014 y 2015.

Como puede deducirse de la **comparativa** de las tablas anteriormente incluidas:

- La tasa de motorización del municipio de Rafelbunyal es ligeramente inferior a la media de los municipios valencianos y claramente inferior a la de los municipios de la provincia de Valencia de tamaño similar.
- La evolución del parque de vehículos del municipio de Rafelbunyal en los últimos años es superior tanto a la media de los municipios de tamaño similar como a la media de los municipios de la provincia de Valencia.

Nivel económico

A partir de las ficha municipal de Rafelbunyal obtenida de la Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo se analizan los porcentajes de paro de Rafelbunyal y se comparan con los de la provincia de Valencia para ver la situación en la que se encuentra.



De la gráfica anterior podemos deducir que desde el año 2012 la tendencia ha sido de disminución del paro, de hecho ha disminuido un 21,7% aproximadamente.

Con respecto a las últimas cifras, el paro en 2015 (último año con datos de población) con relación a la población total es aproximadamente de 9,51%

Se incluyen a continuación los mismos valores para la provincia de Valencia, obtenidos de la misma fuente, con la finalidad de realizar una comparación:



De la gráfica anterior podemos deducir que desde el año 2012 la tendencia ha sido de disminución del paro, de hecho ha disminuido un 22,9% aproximadamente, más que en el caso de Rafelbunyal, pero muy similar.

Tal como se ve en el gráfico de parados por edad y sexo tanto en la comunidad valenciana como en Rafelbunyal el rango con mayor número de parados es entre 25 y 44 años y hay más paro por hombres que por mujeres.

Con respecto a los sectores el mayor porcentaje de paro se da en el sector servicios en ambos casos también, seguido de la construcción y la industria.

3.8.2.- Análisis de la demanda de desplazamientos.

Se han considerado los siguientes factores como influyentes en la **movilidad diaria**:

- Lugar en el que se considera la movilidad: si es un centro de trabajo, lugares comerciales o lugares de ocio.
- Franja horaria en la que se estudia la movilidad.
- Carácter festivo o laborable de la fecha en la que se estudia la movilidad.
- Periodo del año en el que se estudia la movilidad.

Además, existen en la población algunos **puntos conflictivos**. De acuerdo con la información facilitada por la Policía Local de Rafelbunyal existen algunos puntos del municipio en los que producen accidentes reiterados. Estos puntos son:

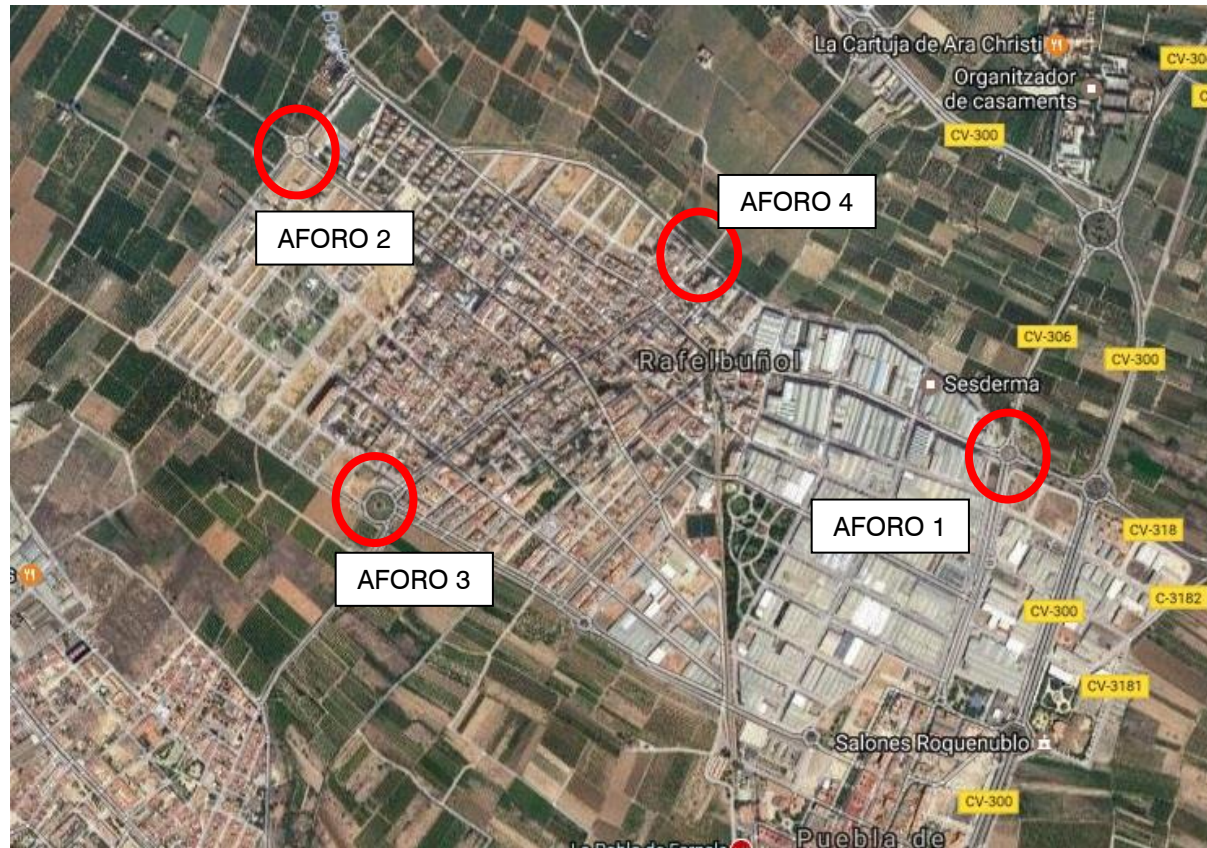
- Calle Ausias March con calle J.Bautista Fenollosa.
- Calle Camí de Cebolla.
- Calle Magdalena.
- Calle Camí Fondo.
- Calle Calvari.

Se ha estudiado estas calles y se ha detectado algunas condiciones de la circulación en las mismas, configuración de cruces, estado del viario, que sería necesario estudiar con mayor profundidad para determinar si es posible su modificación en orden a evitar accidentes.

Se han realizado **aforos** en distintos puntos de acceso a la ciudad para conocer la **composición y distribución de los diferentes medios de transporte**.

Se han seleccionado los puntos que por ser accesos a la ciudad se prevé que tengan mayores conflictos de circulación.

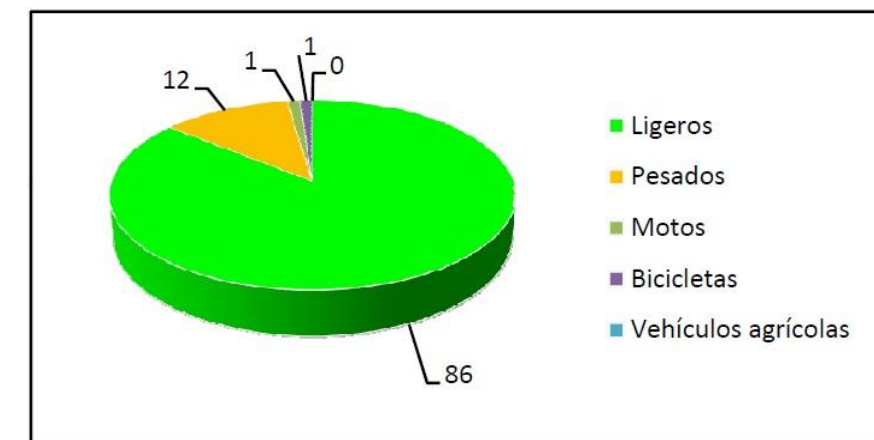
Se han marcado todos los puntos de aforo en la imagen incluida a continuación:



Se incluye además al final de este documento plano de disposición de aforos (plano 10), en el que se han grafiado los puntos de aforo.

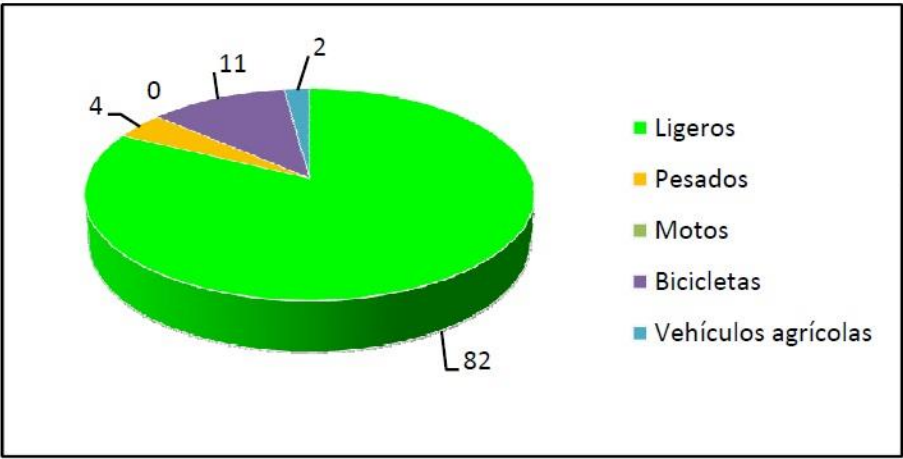
En cada uno de los puntos en los que se ha realizado aforo se ha analizado la composición del tráfico por tipo de vehículo: vehículos ligeros, vehículos pesados, motocicletas y bicicletas. Se incluye a continuación el análisis de estos tráficos.

AFORO 1: Rotonda acceso desde CV-300.

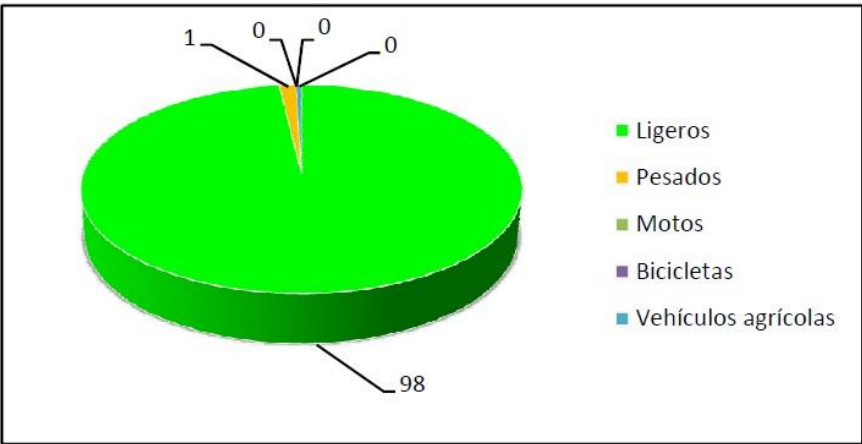


En esta rotonda hay que tener en cuenta que los vehículos que tienen como origen o destino la carretera de Barcelona pueden acceder/proceder tanto del polígono industrial de Rafelbunyol como del polígono industrial de La Poble de Farnals.

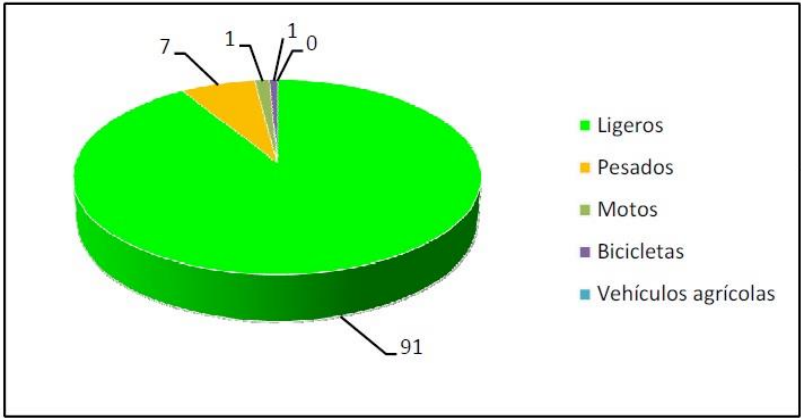
Aforo 2: Rotonda cementerio.



AFORO 3: Rotonda camino de Massamagrell



AFORO 4: Cruce calles Francesc Climent-Avda Rambleta



Como se puede observar en todos los casos el principal tipo de tráfico es el de vehículos ligeros.

Se pueden además obtener otras conclusiones, como que en las dos zonas de entrada a la ciudad más próximas al polígono industrial: rotonda de enlace con la CV-300 (aforo 1) y cruce de la calle Francesc Climent con Avda de la Rambleta (aforo 4) que es un acceso desde la AP7 a través también de la CV-300, el tráfico de vehículos pesados es más significativo.

En cuanto a los vehículos agrícolas solamente se han detectado en la rotonda del cementerio (aforo 2), que es al acceso hacia la zona agrícola de la población. En esta misma rotonda se han contabilizado bicicletas entendemos que porque es zona de paseo, puesto que todas circulan hacia o desde el camino agrícola. Además se han contabilizado en grupo y con equipamiento ciclista.

En el resto de la población no se ha contabilizado tráfico ciclista ni agrícola.

A partir de los datos obtenidos de la campaña de aforos se comprueba el estado de la **capacidad de la vía**.

De acuerdo con los criterios de movilidad incluidos en el documento “*Criterios de movilidad en zonas urbanas*”, redactado por la fundación RACC, la red vial de un entorno urbano, derivado de la diversificación de modos de transporte en la misma (automovilistas, ciclistas, peatones) puede dividirse básicamente en dos tipos de vías:

- Calles de pasar, a las que denomina red básica, caracterizadas por un importante tráfico rodado.
- Calles de estar, a las que denomina red local, en las que se debería priorizar la circulación de peatones y ciclistas reduciendo la velocidad de la circulación motorizada (pacificación del tráfico).

El documento incluye el siguiente cuadro:

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

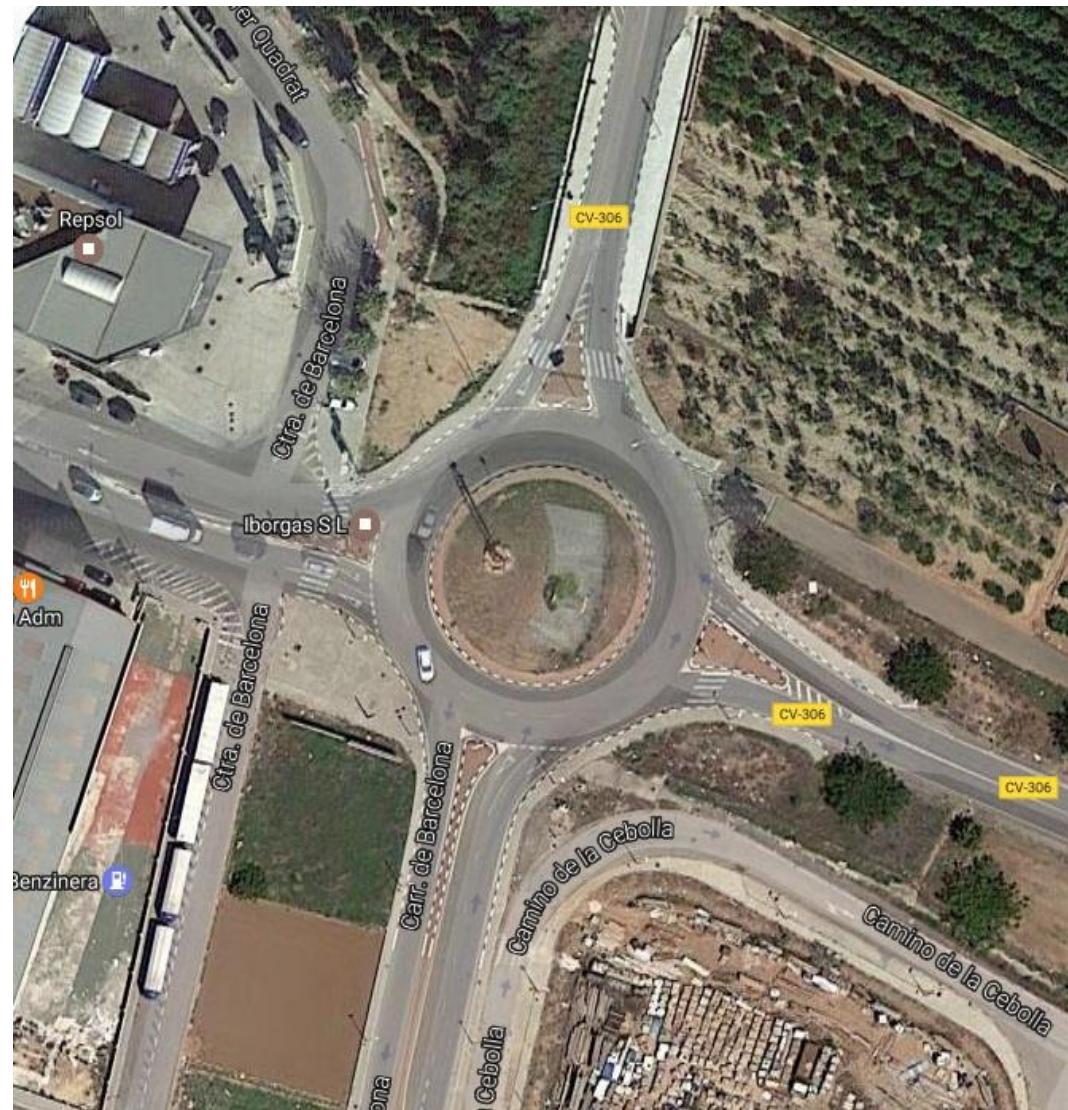
Fuente: RACC

Los aforos se han realizado en lo que denominaríamos vías de pasar, puesto que son vías de acceso y salida de la población.

De acuerdo con el cuadro anteriormente incluido la IMD de estas vías será función de la población del municipio.

De acuerdo con los datos incluidos en el documento “*Gestión Técnica del Tráfico*” de Ángel J. Muñoz Suárez, las vías urbanas con interrupciones aisladas las define con una capacidad por hora y por carril de 1500 vehículos.

AFORO 1: Rotonda acceso desde CV-300.



		DESTINO				
		Camí Cebolla	Carret. de Barcelona	CV-306 (este)	CV-306 (norte)	TOTAL
O R I G E N	Camí Cebolla	0	96	128	4	228
	Carret. de Barcelona	44	0	18	152	214
	CV-306 (este)	80	32	0	34	146
	CV-306 (norte)	10	134	30	0	174
	TOTAL	134	262	176	190	

		DESTINO				
		Avda España	Calvario	la Serra	Camí de Llíria	TOTAL
O R I G E N	Avda España	0	4	4	16	24
	Calvario	2	0	0	34	36
	la Serra	10	0	0	44	54
	Camí de Llíria	8	44	8	0	60
	TOTAL	20	48	12	94	

AFORO 4: Cruce calles Francesc Climent-Avda Rambleta



		DESTINO				
		Quadrat	El Puig	Avda Rambleta	Fco Climent	TOTAL
O R I G E N	Quadrat	0	32	4	8	44
	El Puig	46	0	12	46	104
	Avda Rambleta	48	16	0	18	82
	Fco Climent	2	72	4	0	78
	TOTAL	96	120	20	72	

2018_189_PMUS

3.8.3.- Análisis de la demanda de aparcamiento.

Para el análisis de la demanda de aparcamiento se ha considerado la división por zonas realizada en un apartado anterior.

Se ha observado lo que sucede en cada zona viendo qué zonas se encuentran más perjudicadas, ya sea por déficit de plazas de aparcamiento, aparcamientos ilegales, etc.

Se ha observado asimismo las zonas con superávit de aparcamiento.

El sistema de aparcamiento tiene ligados diferentes problemas desde el punto de vista de la demanda, por ello se observa cómo se ocupan esas plazas de aparcamiento a lo largo del día.

Se pueden considerar distintos tipos de usuarios de las plazas de aparcamiento en función del uso que hagan de las mismas:

Trabajo. Usuarios que se desplazan diariamente a su puesto de trabajo en vehículo privado y estacionan en el vial público.

Residentes. Usuarios que de una manera cotidiana estacionan en las inmediaciones de su vivienda.

Residentes ocasionales. Usuarios que son residentes ocasionales que, en particular los fines de semana y los festivos, utilizan las vías y los equipamientos de la zona, estos suponen un incremento de la intensidad y la demanda de aparcamiento.

Usuarios ocasionales. Usuarios que con motivo compras, gestiones, turismo, ocio u otros motivos utilizan vehículo privado para desplazarse. No se desplazan diariamente a una determinada zona de la ciudad en vehículo privado, pero necesita dotarse de un nivel mínimo de accesibilidad con el objetivo de realizar, eficaz y satisfactoriamente, sus actividades. Sin duda alguna, existen diferencias a tener en cuenta, pues algunos desplazamientos precisan de estacionamiento más o menos cercanos. Crean la necesidad de surtir de plazas de aparcamiento, en particular plazas específicas (PMR), en las inmediaciones de lugares de pública concurrencia.

Usuarios por motivos de ocio. Usuarios ocasionales que se desplazan a centros de ocio en vehículo privado. Pueden ser procedentes de la propia población o de otras poblaciones más o menos cercanas. Presenta una particularidad para el sistema de aparcamiento de la ciudad ya que estos utilizan masivamente el automóvil y desconocen las rutas de tránsito por la ciudad y el sistema y zonas de aparcamiento.

Para analizar la demanda de aparcamiento se ha dividido en municipio en tres zonas:

- **Zona industrial.** Incluye el polígono industrial. En esta zona la demanda es fundamentalmente de trabajo, usuarios que se desplazan al puesto de trabajo en vehículo privado y estacionan en la vía pública.
- **Zona urbana.** Incluye toda la población, incluidos los nuevos desarrollos que no están consolidados. En esta zona la demanda incluye residentes, usuarios ocasionales y, en menor cuantía, usuarios que se desplazan a su puesto de trabajo en vehículo privado. Asimismo incluye usuarios de distintos servicios (juzgados, parques, etc) que se desplazan en vehículo propio.
- **Zona residencial.** Incluye las urbanizaciones Forriols y Lladró. Incluye tanto residentes como residentes ocasionales que pasan fines de semana y festivos.

Como hemos indicado, en cada una de estas zonas la demanda y la oferta de aparcamientos son distintas.

En la **zona industrial** todas las calles tienen aparcamiento, en batería o en cordón en ambos lados de la calle o en uno solamente. En la zona industrial hay además un supermercado de gran superficie que tiene aparcamiento propio. En toda la zona industrial no se encuentran pintadas las zonas de aparcamiento en cordón y solamente algunas de las zonas de aparcamiento en batería. En el Camí Cebolla sí que están pintadas, en el resto del polígono no están pintadas.

En la **zona urbana** hay mayor variedad de calles, hay calles con aparcamiento, tanto en cordón como en batería y calles en las que solamente se puede acceder a las viviendas.

Además en la zona urbana sería necesario distinguir entre zona con servicios: ayuntamiento, juzgado, zonas deportivas, colegio. En estas zonas las calles tienen aparcamientos en todo caso.

En la zona urbana tampoco están grafiadas las plazas de aparcamiento. En cambio sí que hay placas en muchas de las calles con prohibiciones de aparcar en periodos alternos. En las calles en las que se aparca en ambos lados no hay placas. Se incluye a continuación imagen ejemplo de lo indicado:



Sí que están grafiadas las plazas para personas con movilidad reducida (PMR) aunque no lo estén el resto de plazas de aparcamiento. Se incluye a continuación imagen con ejemplo:



En las zonas sin consolidar no están pintados los aparcamientos y tampoco hay placas. Se han observado vehículos aparcados.

De la observación en varios días difentes a ditintas horas diferentes se deduce que la ocupación de las plazas de aparcamiento es inferior al 100%. No hay déficit de plazas de aparcamiento. No se ha detectado aparcamientos ilegales en ninguna vía.

Se observa que en la zona de los juzgados, los parques, los polideportivos y el polígono industrial se ocupa un porcentaje de plazas de aparcamiento de las existentes incluso inferior al ocupado en el casco antiguo de la población.

En las **zonas residenciales** que están separadas de la población no hay aparcamiento y tampoco hay demanda, puesto que acceden los porpietarios y en ocasiones aparcan en el interior de su parcela y en ocasiones en la vía pública. No existen aparcamientos como tales.

Se ha realizado un conteo para obtener la distribución de las **plazas destinadas a personas de movilidad reducida** en todo el ámbito del municipio.

Se incluye además al final de este documento plano de usos de la calzada (plano 11), en el que se han grafiado, en el plano 11.2: terrazas y vados, las plazas de aparcamiento para PMR.

Se han detectado un total de 39 plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.

En todo el polígono industrial no se han detectado plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida, únicamente hay dos en las puertas de acceso del parque “Ausias March”.

Se observa que las plazas para PMR se encuentran mayoritariamente en la zona del casco antiguo de la población y alrededor del colegio y del ambulatorio y el centro social.

En las zonas sin consolidar no hay plazas resevadas par personas con movilidad reducida.

Algunas de las plazas para PMR tienen las marcas viales en mal estado, se incluye a continuación imagen explicativa en la calle Calvari, frente al colegio:



Se ha observado que las plazas para PMR se encuentran prácticamente desocupadas en todas las visitas realizadas.

3.8.4.- Análisis de la demanda del transporte de mercancías

Se ha anlizado el número y la disposición de las zonas de aparcamiento destinadas a la carga y descarga de mercancías en cada una de las zonas.

Contiguo al Ayuntamiento, en la calle Mare de Déu del Miracle, existen dos zonas de carga y descarga, una en cada lado de la calle. Estas zonas coinciden con varios comercios existentes alrededor de las mismas. Se incluye a continuación imagen de la zona de carga y descarga:



Otra zona señalizada con carga y descarga es delante de un supermercado en la calle dels Màrtirs. Se incluye a continuación imagen:



Se ha observado que las plazas para carga y descarga se encuentran desocupadas en prácticamente todas las visitas realizadas.

El radio de acción de una plaza de Carga y Descarga, según el manual sobre mercancías de París, es de unos 50 metros, por lo que algunos de los comercios no disponen en su cercanía de plazas reservadas.

4.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD.

Una vez recopilada toda la información básica existente y realizada la toma de datos complementarios necesarios, se realiza el análisis de la situación actual del municipio de Rafelbunyol en relación con la movilidad.

Para la realización del diagnóstico del análisis general en el que se encuentra la movilidad del municipio de Rafelbunyol con respecto a la sostenibilidad, se analiza cada uno de los ámbitos relacionados con los desplazamientos en la localidad de modo que se eliminen movimientos motorizados innecesarios, reduciendo la velocidad de circulación y, consecuentemente, el número de accidentes. De modo análogo, descenderá el nivel de ruido y el volumen de emisiones y, por tanto, de polución en el aire.

En este diagnóstico se mostrarán aquellas **fortalezas** que impulsan los movimientos a través de medios no contaminantes o el uso de transporte colectivo.

También se hará hincapié en aquellos aspectos que sean considerados como problemas o **debilidades** en cada apartado y que tendrán que enmendarse para conseguir un buen sistema de movilidad integral.

Los ámbitos sobre los que se realiza este diagnóstico son los siguientes:

1. Accesibilidad externa al municipio.
2. Accesibilidad interna en el municipio.
3. Infraestructura peatonal.
4. Itinerarios peatonales.
5. Capacidad de la infraestructura viaria.
6. Infraestructura ciclista.
7. Infraestructura para el transporte público.
8. Infraestructura para el transporte privado.
9. Aparcamientos.
10. Plazas de aparcamiento para PMR.
11. Infraestructura para el tráfico de mercancías.

4.1.- **ACCESIBILIDAD EXTERNA AL MUNICIPIO.**

Del análisis de los aforos realizados se deduce que en cuanto a la accesibilidad externa al municipio en la actualidad el acceso con mayor tráfico es el acceso este a través del polígono industrial.

Con menor intensidad de tráfico existen otros dos accesos, el sur, hacia Massamagrell, y el norte, hacia el Puig.

El **acceso este** es desde la carretera CV-300, vía de alta capacidad que comunica con la capital a través de las poblaciones al sur de Rafelbunyol.

FORTALEZAS

- Es un acceso de uso consolidado por la población.
- Se puede acceder a la población por tres puntos diferentes del polígono industrial: uno situado al norte, otro al sur y otro intermedio que se encuentra al lado del parque público Ausias March.
- El estado en el que se encuentra es bueno y su capacidad holgada.
- Comunica directamente con la capital por medio de una vía de alta capacidad, la CV-300.

DEBILIDADES

- Para acceder a la población es necesario atravesar el polígono industrial.
- El acceso situado más al sur es a través de un paso inferior en el límite de las poblaciones de Rafelbunyol y Massamagrell. Es inundable.
- El acceso intermedio es a través de un paso inferior de gálibo reducido. Es inundable.
- El acceso norte es a través de una rotonda de tamaño reducido que requeriría un estudio de detalle para determinar la necesidad de remodelación de la misma. Éste se convierte en el único acceso desde el este a la zona residencial cuando llueve.

CONCLUSIÓN

- Este es el acceso más habitualmente utiliza y tiene capacidad suficiente para el tráfico existente.
- Debería estudiarse la intersección tipo rotonda existente en el cruce de las calles Camí de Cebolla, Francisco Tomás y Valiente, El Puig y Real Acequia de Moncada.

El **acceso norte** entra directamente en la zona residencial, sin pasar por el polígono industrial, y accede al casco antiguo, dónde están la mayoría de los servicios, de una forma más directa.

FORTALEZAS

- La mayor fortaleza de esta solución es que se trata de un acceso ya utilizado por los usuarios, por lo que la mejora del mismo supondría facilitar un acceso habitual ya.
- Accede directamente a la zona urbana de la población sin pasar por el polígono industrial.
- El vial de acceso se encuentra en buen estado.

DEBILIDADES

- En el punto de acceso a la población de Rafelbunyol existe en la actualidad un badén inundable que corresponde al cruce del barranco de Bords con la calle Francisco Climent. Se incluyen a continuación imágenes del badén inundable, desde El Puig:



Y desde la calle Francisco Climent:



- Este acceso discurre por el término municipal de El Puig.
- Su trazado coincide con la vía pecuaria Azagador de Sagunto, tal como se aprecia en la imagen incluida a continuación, obtenida de la cartografía temática de la Generalitat Valenciana,



CONCLUSIÓN

- Este es un acceso utilizado por la población a menudo.
- Para potenciarlo se debería plantear un ensanchamiento del cauce en la zona de cruce y un paso por encima de ese ensanchamiento elevando la rasante mínimamente para evitar afectar a las edificaciones.

- Puesto que se accede desde la población de El Puig, a través de una vía pecuaria y se afecta a un cauce, la adecuación de este acceso requerirá del consenso de varias administraciones.

En cuanto al **acceso sur**, éste se realiza a través del camino de Massamagrell.

FORTALEZAS

- Este acceso comunica con la CV-32 y con Massamagrell.
- Los viales que comunican con la carretera CV-32 son: el camino de Massamagrell, el camino del Bobalar y una calle del polígono industrial de Bobalar en Massamagrell y son viales existentes. Se incluyen a continuación imágenes del estado de los caminos de Massamagrell, Bobalar y calle del polígono industrial de Massamagrell:



Camino Massamagrell en la entrada a la población de Massamagrell



Camino Bobalar



Calle del polígono industrial Bobalar en Massamagrell

- Solamente requiere la adecuación de los viales indicados anteriormente que ya existen.

DEBILIDADES

- El mayor inconveniente de utilizar éste como acceso sur es que parte del mismo está en el Término Municipal de Massamagrell y su trazado, igual que el del acceso norte, coincide con la vía pecuaria Azagador de Sagunto.

CONCLUSIÓN

- Este es un acceso utilizado por la población que necesita comunicarse con Massamagrell, hay un autobús que accede a una empresa de Massamagrell (Fontestad), donde trabaja gente de Rafelbunyol.
- Este acceso, como hemos dicho, tiene ya un trazado de viales completo para comunicar con la CV-32. Únicamente será necesario el acondicionamiento de los viales que conforman ese trazado.
- Puesto que el trazado a acondicionar forma parte del término municipal de Massamagrell e incluso alguno de los viales forma parte del polígono industrial, la mejora de este acceso requerirá del consenso de varias administraciones.

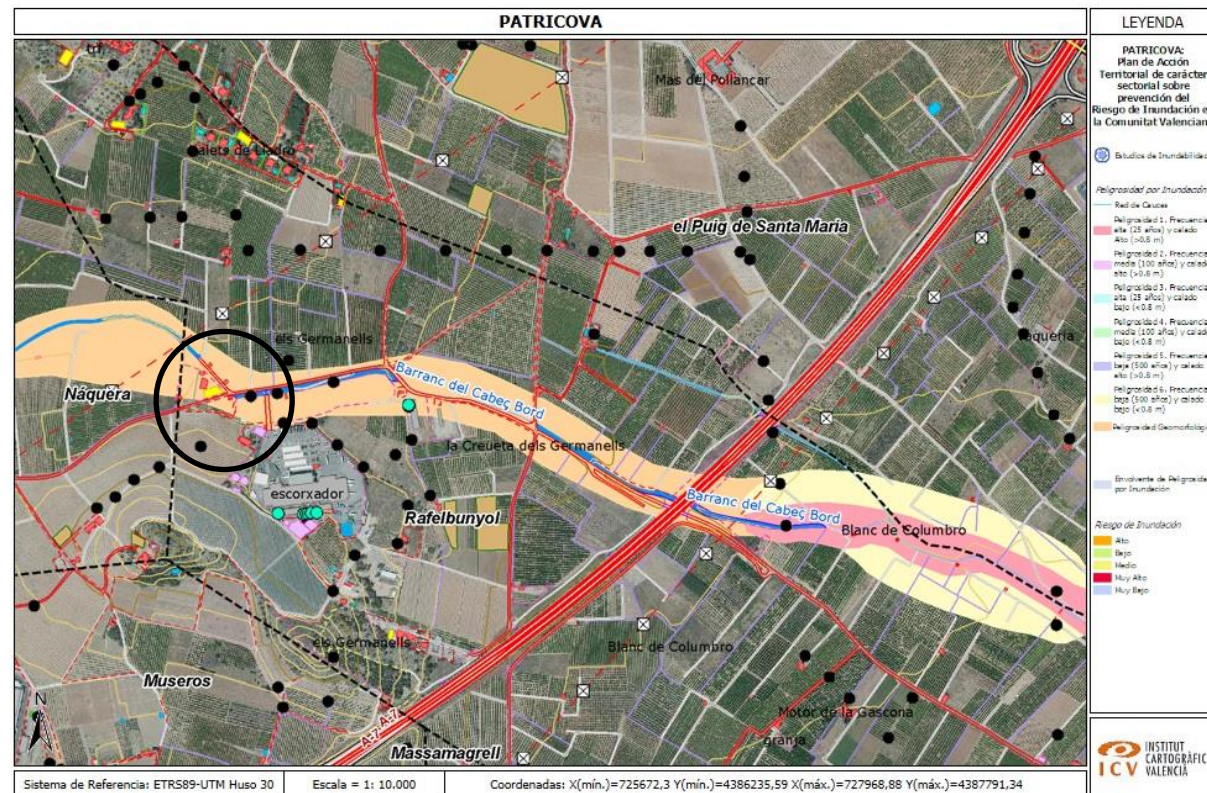
Con respecto al **acceso oeste**, el de menor intensidad de tráfico, éste se realiza a través del Camí Rambleta, que a su vez sirve de acceso a las urbanizaciones Lladró y Forriols, al matadero existente y a la zona de recreo contigua al mismo y a la planta potabilizadora de ósmosis que se usa para abastecer a las urbanizaciones mencionadas, apoyándose en el Camí de la Llometa del Poblet y en el Camí de Llíria.

FORTALEZAS

- Todos los caminos utilizados como accesos en esta zona están dentro del término municipal de Rafelbunyol y son usados habitualmente por la población como acceso a los lugares mencionados.

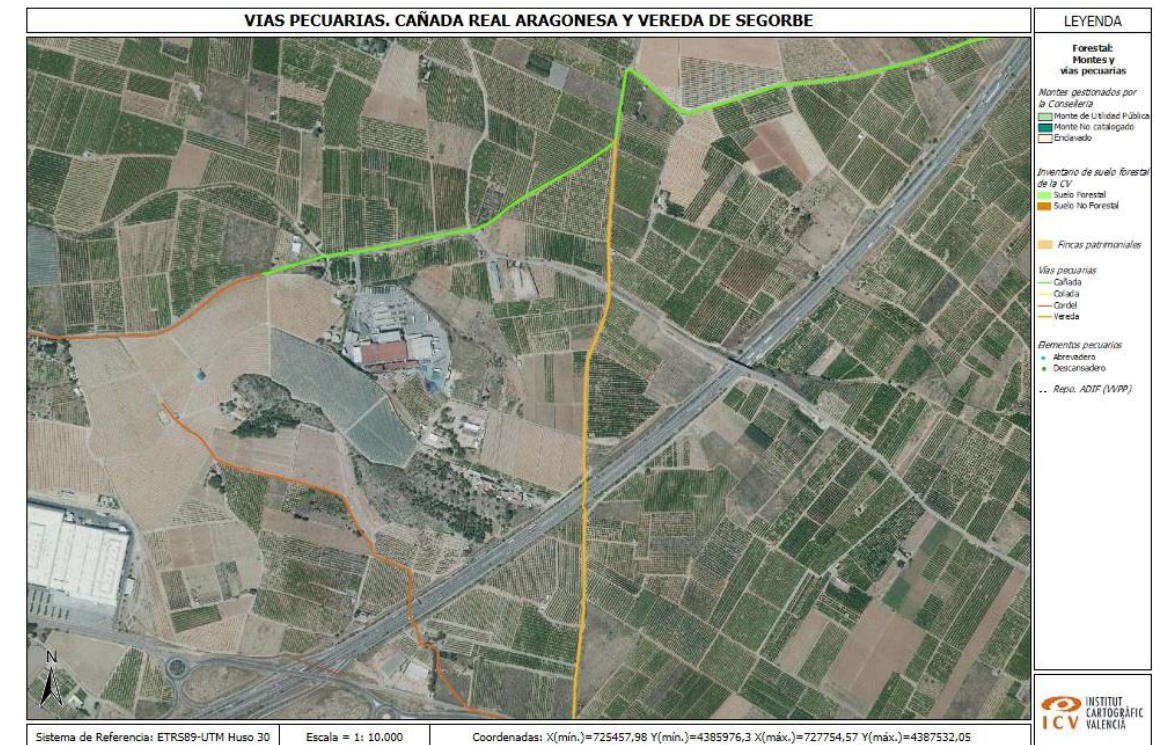
DEBILIDADES

- El Camí Rambleta se cruza a distinto nivel con la autovía A7. La posible modificación de la estructura de cruce, en su caso, debería consensuarse con el Ministerio de Fomento.
- El Camí Rambleta, después de cruzar la autovía A7, y el Camí de la Llometa del Poblet discurren en un tramo paralelo al barranco de Bords y está calificado en la cartografía de PATRICOVA con peligrosidad geomorfológica por inundación, tal como se aprecia en la imagen siguiente:



En el caso del Camí de Llíria el barranco además cruza el camino en el punto señalado con un círculo en la imagen anterior.

- El Camí de Llíria coincide en su trazado con la vía pecuaria Cañada Real Aragonesa, tal como se aprecia en la imagen que se incluye a continuación obtenida de la cartografía temática de la Generalitat Valenciana:



CONCLUSIÓN

- Se debería acondicionar los tres caminos mencionados: camí Rambleta, camí de Llíria y camí de la Llometa del Poblet, para mejorar este acceso.
- El acondicionamiento de estos caminos no requerirá de consenso con otras poblaciones, aunque sí que requerirá el consenso con la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural puesto que el camí de Llíria, como hemos dicho, coincide con una vía pecuaria.

Otra vía de accesibilidad externa al municipio, esta vez en **transporte público**, es la **línea 3 de metrovalencia**.

FORTALEZAS

- Comunica con el centro de la capital y con todas las demás líneas de metro mediante transporte público.
- Existe una zona de aparcamiento contigua para poder realizar intercambio modal en la zona comprendida entre la propia vía del tren, la avda Sant Pere y el carrer la Pau.
- Con un radio de acción de aproximadamente 1.500 metros se accede a toda la zona residencial de la población, incluidas las urbanizaciones sin desarrollar.

DEBILIDADES

- Baja frecuencia de paso de los trenes. Sería necesario de todos modos contrastar la frecuencia de paso con el número de viajeros, incluso hacer encuestas a la población a cerca de su disposición a utilizar el metro en caso que tuviese una mayor frecuencia de paso.

No existe accesibilidad externa al municipio mediante **vías ciclistas** exclusivamente. Falta el pequeño tramo entre la CV-300 y el Camí de Cebolla que enlace el tramo existente en Rafelbunyol con el carril bici de la carretera CV-300.

OPORTUNIDADES

En la planificación de la Diputación de Valencia está prevista la ejecución de ese tramo.

DEBILIDADES

No existe una red de carriles bici que comunique con otro punto de la población.

4.2.- ACCESIBILIDAD INTERNA EN EL MUNICIPIO.

Una vez que se accede al municipio existen, de acuerdo con los datos facilitados por el Ayuntamiento, **dos ejes principales de reparto de tráfico en el interior de la zona urbana**, un eje este-oeste y un eje norte-sur.

El **eje este-oeste** incluye las calles:

- Avda Camí de Cebolla. Calle con dos carriles por sentido que comunica directamente con accesos externos. Además tiene aparcamiento en ambos márgenes e incluso mediana central de anchura reducida (0,50 m) pintada.
- Carrer de El Puig. Calle con un solo sentido y un carril de acceso a la población, aceras laterales y aparcamiento en línea en los dos márgenes de la calle. Esta calle permitiría el acceso este-oeste.
- Carrer Calvari. Con un tramo inicial de un solo sentido en la primera manzana y con dos sentidos de circulación en el resto. Una vez superado el colegio la calle pasa a tener, en la zona urbana sin consolidar, dos carriles por sentido separados por una mediana central física. En toda su longitud tiene aceras laterales y aparcamiento en ambos márgenes a lo largo de prácticamente toda la calle.

Para enlazar a continuación con los caminos:

- Camí Rambleta. Es un camino asfaltado de dos sentidos de tráfico, con un carril por sentido sin arceles laterales.
- Camí de la Llometa del Poblet. Es un camino asfaltado de dos sentidos de tráfico, con un carril por sentido sin arceles laterales de anchura más restringida que el anterior.

Que permiten el acceso a las urbanizaciones Forriols y Lladró.

FORTALEZAS

- Este es un eje consolidado de acceso este-oeste.

DEBILIDADES

- Es un eje de acceso este-oeste, pero no permite el acceso oeste-este. No hay un itinerario claro de acceso oeste-este con los sentidos actuales de circulación de las calles. Parece que para acceder de oeste a este sería necesario recorrer el eje norte-sur.

CONCLUSIONES

- Para que este fuese un eje completo de acceso a la población debería completarse con un itinerario oeste-este.
- Para completar este itinerario se deberían revisar los actuales sentidos de circulación de las calles.
- Otra opción sería mantener los sentidos actuales de circulación de las calles y apoyarse en las rondas exteriores para completar los itinerarios de entrada y salida de la población de reparto del tráfico en el interior de la misma.

En cuanto al **eje norte-sur**, podríamos decir que hay dos ejes principales, uno en la zona urbana y otro que permite el acceso a un matadero industrial existente.

El eje del interior de la población incluye las calles:

- Calle Francisco Climent. Con dos sentidos de circulación, un carril por sentido, aceras laterales y aparcamientos laterales en línea en ambos lados de la calle. Tiene mediana física que es la acequia de Moncada.
- Mare de Déu del Miracle. Es una calle con un solo sentido de circulación (norte-sur) y aparcamiento en ambos márgenes en un pequeño tramo y en un solo margen en meses alternos en el resto de la calle.
- Calle Major y calle Ajuntament Vell. Son calles con continuidad entre ellas con un solo sentido de circulación (sur-norte) y aparcamiento en ambos márgenes en un pequeño tramo y en un solo margen en meses alternos en el resto de la calle. Complementa a la calle anterior para tener completos los movimientos norte-sur y sur-norte
- Avda de la Magdalena. Es una calle con dos sentidos de circulación separados por una mediana central con arbolado. Tiene un carril por sentido y aparcamientos laterales. Esta calle tiene giros a izquierda muy peligrosos.

FORTALEZAS

- Este es un eje de uso consolidado por la población.
- Este eje da acceso a la zona de servicios de la población, comunica con el Ayuntamiento, el colegio y el centro de salud, entre otros.

DEBILIDADES

- Por una parte, al ser la Avda de la Magdalena zona de mercado los jueves ese eje se encuentra cortado una vez por semana.
- Además, la circulación es peligrosa en ese eje, hay accidentes registrados. Sería necesario replantear los giros a izquierda en la Avda de la Magdalena, en los accesos al mismo, puesto que al tener mediana muy reducida los coches paran en la zona central sin disponer de un espacio para ello. En alguno de estos giros se ha construido minirrotondas.

En cuanto al eje de acceso al matadero, éste es el Camí de Liria. Es un camino asfaltado de dos sentidos de tráfico, con un carril por sentido sin arcenes laterales.

FORTALEZAS.

- Es un eje de uso consolidado por la población.

DEBILIDADES

- El trazado de este camino coincide con la Cañada Real Aragonesa. Su posible mejora de sección o trazado debería consensuarse con otras administraciones.

Además de estos itinerarios frecuentes existen **rondas que sería necesario potenciar como elementos distribuidores del tráfico**.

Estas rondas, que bordean toda la zona urbana son:

- En el límite norte la ronda estaría compuesta, en sentido este-oeste, por la calle del Quadrat, Avda La Rambleta y calle Vicent Soriano. Todas ellas con doble sentido de circulación en el tramo que conforma la ronda.
- En el límite oeste la ronda está compuesta, en sentido norte-sur, por el Carrer La Serra, con dos sentidos de circulación y un carril por sentido sin separación física y la Avda España, con dos carriles por sentido de circulación separados por una mediana física.
- En el límite sur, en sentido oeste-este, la Avda España, con dos carriles por sentido separados físicamente por una mediana con paseo central, acera lateral en el lado de la población y aparcamiento en el mismo lado de la calle. Este límite se comunica con el límite este a través del paso inferior de la vía de metro, situado en el término municipal de La Pobl de Farnals.
- En el límite este, en sentido sur-norte, están las calles: Avda Roll Major, carrer Senda de les Deu, Avda carretera de Barcelona, todas con dos sentidos de circulación, aparcamientos laterales y aceras y calle Pont de Les Forques, con sentido de circulación norte-sur y sin aceras laterales.

FORTALEZAS.

- La principal fortaleza es la existencia de una ronda consolidada con doble sentido de circulación en prácticamente toda ella, solamente tiene sentido único la Calle Pont de les Forques. Así pues no supone la necesidad de construcción de nuevos viales en la población.
- Posibilidad para el tráfico de paso de no acceder al interior de la población. Esto además supone descongestión del tráfico interno del municipio y la posibilidad de liberar espacios para tráfico peatonal y ciclista que, dadas las distancias existentes en el municipio sería razonable potenciar.

DEBILIDADES.

- La ronda sur tiene un tramo, el correspondiente al paso inferior, en el término municipal de La Pobl de Farnals.
- El paso inferior es un paso inundable que queda cortado en periodos de fuertes lluvias.

- El tramo de la calle Pont de les Forques tiene un único sentido de circulación.
- La ronda descrita se encuentra dividida por la barrera física de la vía del tren.
- El tramo norte de la ronda discurre en todo momento en paralelo al barranco de Bords y es zona con peligrosidad por inundación 1.

Una vez definidos los ejes principales de movimiento existentes en el interior de la población pasamos a analizar la relación de la movilidad con las zonas de afluencia de tráfico de la población: **zonas de concentración de actividades**.

FORTALEZAS

- Por tratarse de una población de mediano tamaño las actividades comerciales y lúdicas se encuentran bastante agrupadas en torno al Ayuntamiento.
- Toda la población puede quedar inscrita en un círculo de aproximadamente 1.600 metros de radio, por lo que las distancias y el perfil llano favorecerían los desplazamientos internos en bici o a pie.

DEBILIDADES.

- En la zona en la que están concentradas las actividades y servicios los viales existentes no permiten el acceso peatonal o ciclista con seguridad.

Asimismo, analizamos a continuación la **influencia del contexto social y económico** de la población.

FORTALEZAS

- Tal como hemos visto en un apartado anterior, la pirámide demográfica indica un mayor número de personas en las horquillas entre los 0 y los 9 años y entre los 30 y los 44 años que en la provincia de Valencia. Indicativo de la existencia de parejas jóvenes con hijos en mayor número que en el resto de la provincia.
- La población de Rafelbunyol es fundamentalmente residente en el municipio, no hay apenas población estacional.

DEBILIDADES

- El parque de vehículos a motor es muy elevado.
- El índice de motorización es similar al de la provincia de Valencia y está ligeramente por debajo del correspondiente al conjunto de los municipios de la provincia en su rango de población.

4.3.- INFRAESTRUCTURA PEATONAL.

En el municipio de Rafelbunyol no existen itinerarios peatonales señalizados como tales. Sí que existen algunas calles peatonales en las que no está permitido el paso de vehículos circulando.

FORTALEZAS

- Las distancias a recorrer en la población son cortas: la longitud total de la zona urbana (sin incluir el polígono industrial) es aproximadamente 1,5 km. Incluyendo el polígono industrial es aproximadamente 2 km. La anchura total es aproximadamente 900 metros.

- Dado pues que las distancias a recorrer son reducidas y que el relieve del municipio no es accidentado, se favorecen los desplazamientos a pie.
- Se cuenta con pasos de cebra en prácticamente todas las calles del municipio. Algunos de estos pasos tienen resaltos de protección.

DEBILIDADES

- No existen trazados peatonales exclusivamente.
- No todas las aceras tienen la anchura que cumpla con la normativa de accesibilidad.
- No todos los pasos peatonales tienen trazados adecuados.
- Existen zonas de tránsito peatonal, como la acequia de Moncada, que no son accesibles.
- La señalización de los pasos peatonales es deficiente, lo que hace que, en algunos casos, la seguridad del peatón esté comprometida.

4.4.- ITINERARIOS PEATONALES.

4.4.1.- Itinerarios escolares.

FORTALEZAS

- Hay un único CEIP en el municipio.
- La policía local de Rafelbunyol aplica un control del tráfico en el entorno del colegio en las horas de entrada y salida de los menores al centro.

DEBILIDADES

- No existe un itinerario de acceso escolar perfectamente señalizado de tal modo que el tráfico rodado conozca ese itinerario y pueda evitar su uso en horarios escolares fundamentalmente.

4.4.2.- Itinerarios para personas con movilidad reducida.

FORTALEZAS

- En las zonas de nueva urbanización, se han construido todos los pasos peatonales adaptados a la normativa de accesibilidad, es decir los pasos peatonales están adaptados a PMR.
- En algunos pasos peatonales del resto del municipio se han realizado actuaciones rebajando bordillos para adaptarlos a PMR.
- En las zonas de servicios, como en el acceso al centro de salud, hay calles peatonales.

DEBILIDADES

- No hay trazados peatonales continuos.
- En la zona antigua del municipio no todas las calles tienen pasos de peatones adaptados a la normativa de accesibilidad y no todas las aceras tienen la anchura necesaria.

- No hay itinerarios debidamente señalizados para PMR.
- No hay un itinerario peatonal seguro para PMR entre ambos márgenes de la vía de FGV.

4.5.- CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA.

FORTALEZAS

- Las rotondas de acceso analizadas no necesitan ninguna intervención ya que tienen capacidad suficiente para el tráfico que soportan.
- Las calles de la población también tienen intensidades de tráfico inferiores a su capacidad máxima.

DEBILIDADES

- En las visitas realizadas y en los aforos realizados no se registra tráfico ciclista en la población.
- No hay un itinerario claro en el eje oeste-este.

4.6.- INFRAESTRUCTURA CICLISTA.

FORTALEZAS

- El relieve prácticamente llano del municipio favorece el uso de la bicicleta.
- Existen aparcamientos para bicis en la zona centro de la población.
- Existe un tramo de carril bici en la ronda norte, en la calle del Quadrat.
- Está próximo a la red ciclista de la Diputación de Valencia.
- Hay un borrador de un Plan de la Diputación de Valencia para interconectar carriles bici en l'Horta Nord.

DEBILIDADES

- No existe una red de carriles bici que se comunique con la red de la Diputación de Valencia para acceso a la costa a pesar de su proximidad, puesto que a lo largo de la CV-300 existe un carril bici con el que no está conectada la localidad de Rafelbunyol.
- Los nuevos desarrollos urbanos sin consolidar no tienen un carril bici que conecte con el existente.
- No existe un itinerario ciclista seguro entre ambos márgenes de la vía de FGV.
- En los aparcamientos para bicis no se han encontrado en ningún caso bicicletas estacionadas, probablemente debido a la falta de usuarios, puesto que tampoco se ha detectado tráfico ciclista en el interior de la población.

4.7.- INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO.

FORTALEZAS

- Hay una parada de metro en la población. El metro es un tipo de transporte público de gran capacidad y, en este caso, esta línea lo conecta con la ciudad de Valencia y con el resto de líneas de metro existentes.
- Esa parada dispone de acceso para PMR.
- El tiempo de recorrido desde Rafelbunyol a la parada de Ángel Guimerá en la que se puede transbordar a otras líneas es de 32 minutos aproximadamente.
- En el entorno de la estación de metro hay aparcamiento que permite la intermodalidad del transporte.
- Previsiblemente el desarrollo de las medidas que se contemplen en el PMoMe supondrá el incremento de la oferta de transporte público para comunicar los municipios del área metropolitana de Valencia.

DEBILIDADES

- El único transporte público existente es el metro.
- La frecuencia de paso es de 15 minutos.
- No hay un itinerario peatonal claro desde el centro de la población hasta la parada de metro.

4.8.- INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO.

FORTALEZAS

- No hay apenas calles en las que no se pueda circular con vehículo privado, prácticamente en todas está permitida la circulación con vehículo privado.
- Hay una ronda perimetral clara con anchura suficiente.
- No se registra apenas movimiento de paso hacia poblaciones colindantes. El tráfico que se genera es prácticamente todo del interior de la población.
- La mayor parte de las calles se encuentran en buen estado de conservación.
- La existencia de la ronda supone el acceso rápido a cualquier punto del interior de la población.

DEBILIDADES

- Algunas calles del interior de la población tienen una anchura muy reducida.
- Para comunicar la zona residencial con la zona industrial de la población, puesto que la vía del tren separa estas zonas, hay dos pasos inferiores bajo al vía. Estos pasos inferiores con badenes inundables en caso de lluvia y esta comunicación queda reducida, de forma directa a una sola calle, el camí de Cebolla y la Calle de El Puig, puesto que la calle Francesc Climent también tiene un badén inundable.
- Puesto que las calles del interior de la población tienen anchura reducida en algunos casos la visibilidad es deficiente, en particular en los cruces de calles.
- Falta de señalización o guiado en algunos movimientos. Algunos cruces a izquierdas deberían mejorarse, en particular en la Avda de la Magdalena.

4.9.- APARCAMIENTOS.

FORTALEZAS

- Existe un número de plazas de aparcamiento en superficie suficiente para la demanda existente, incluso podría plantearse el reducirse en algunas calles.
- Las viviendas en planta baja disponen en su mayoría de VADOS para automóviles, lo que disminuye la necesidad de plazas de aparcamiento.

DEBILIDADES

- No están todas las plazas pintadas, principalmente en la zona del polígono industrial.

4.10.-PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.

FORTALEZAS

- Existen plazas de aparcamiento para PMR en el ámbito de la población.

DEBILIDADES

- Será necesario hacer un estudio más detallado de las plazas para PMR en el entorno de edificios de interés y aumentar, en su caso, el número de las existentes.

4.11.-INFRAESTRUCTURA PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS.

FORTALEZAS

- Existen plazas de carga y descarga en las zonas de mayor presencia comercial.

DEBILIDADES

- Hay comercios sin plazas de carga y descarga próximas (a menos de 50 metros).

5.- CONSULTAS Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

5.1.- ENCUESTA DE MOVILIDAD.

En la fase de participación pública se ha buscado, por una parte, conocer la forma habitual de desplazamiento en la población y, por otra parte, dar difusión al estudio de movilidad redactado, recabando la opinión de las asociaciones y de la población con respecto al mismo.

Para ello se han planteado las siguientes actuaciones:

- Realización de una encuesta abierta a la población en la que se ha recopilado información acerca de la movilidad de los encuestados.
- Realización de un primer proceso de participación pública, el 31 de mayo de 2018, al que se ha invitado a representantes de las asociaciones incluidas en el listado incluido en el anexo 1.

- Realización de un segundo proceso de participación pública, el 13 de junio de 2018, al que se ha invitado a toda la población.

Para llevar a cabo estas actuaciones se ha realizado un proceso de información pública, dando publicidad al trabajo realizado a través de la página web del Ayuntamiento de Rafelbunyol.

Se incluye a continuación imagen incluida en el apartado de consultas públicas de la página web del Ayuntamiento:



- Por otra parte, se ha colocado un cuestionario impreso en papel en diversos edificios municipales para que las personas que no puedan acceder por medios informáticos puedan realizar también la encuesta.

En cuanto a las encuestas a través de la página web se han recopilado un total de 126 respuestas.

En cuanto a las encuestas en papel se han recopilado un total de 22 encuestas respondidas.

En total el número de encuestas recopiladas es 148.

Se incluye a continuación **modelo de encuesta** en papel que incluye las mismas preguntas que la encuesta digital:

Tal como se aprecia en la imagen anterior la documentación disponible, junto con la encuesta de movilidad, ha estado disponible en la página web del Ayuntamiento entre el 21 de mayo y el 13 de junio, fecha de la participación pública abierta a toda la población.

5.1.1.- Análisis de las encuestas obtenidas.

Durante el periodo comprendido entre el 21 de mayo y el 13 de junio de 2018 se ha realizado una encuesta de movilidad a la población en el municipio de Rafelbunyol.

Esta encuesta se ha realizado por dos medios:

- Por un lado, se ha incluido, tal como ya hemos dicho, un enlace en la página web del Ayuntamiento a través del cual se accede a la encuesta para rellenarla digitalmente.

ENCUESTA DE MOVILIDAD

EDAD:

¿A QUÉ GRUPO DE POBLACIÓN PERTENECE?

- ☐ RESIDENTE
☐ VISITANTE HABITUAL-PROFESIONAL
☐ ASOCIACIÓN
☐ OTRO:

MEDIO DE TRANSPORTE HABITUAL DE DESPLAZAMIENTO

- ☐ A PIE
☐ COCHE/MOTO
☐ TRANSPORTE PÚBLICO (BUS/METRO)
☐ BICICLETA
☐ COMBINADO
☐ OTRO:

DESPLAZAMIENTO A PIE

¿CON QUÉ FRECUENCIA SE DESPLAZA A PIE?

- ☐ DIARIAMENTE
☐ SEMANALMENTE (indicar el número de veces por semana)
☐ ESPORÁDICAMENTE

¿CON QUÉ MOTIVO PRINCIPAL SE DESPLAZA A PIE?

- ☐ TRABAJO
☐ OCIO
☐ OTROS (indicar el motivo)

¿CREE QUE ES NECESARIO MÁS ESPACIO EN EL INTERIOR DE LA POBLACIÓN PARA PEATONES Y CICLISTAS?

- ☐ SI
☐ NO

DESPLAZAMIENTO EN COCHE

¿CON QUÉ FRECUENCIA USA EL COCHE?

- ☐ DIARIAMENTE
☐ SEMANALMENTE (indicar el número de veces por semana)
☐ ESPORÁDICAMENTE

¿CON QUÉ MOTIVO PRINCIPAL USA EL COCHE?

- ☐ TRABAJO
☐ OCIO
☐ OTROS (indicar el motivo)

DESPLAZAMIENTO EN METRO

¿CON QUÉ FRECUENCIA USA EL METRO?

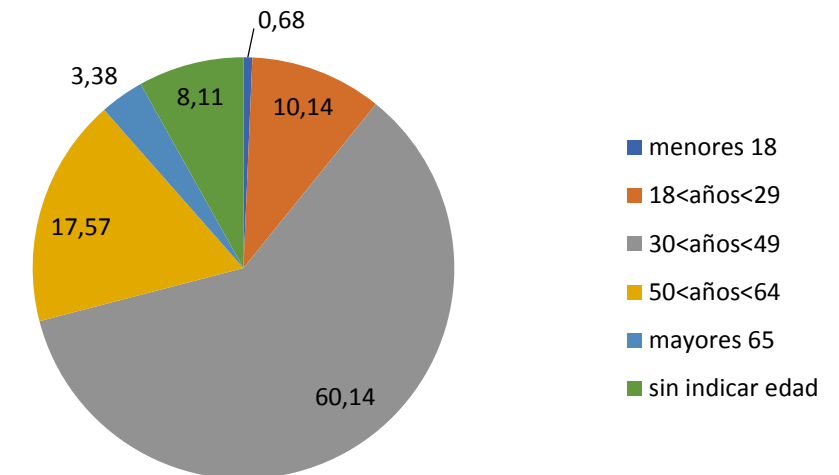
- ☐ DIARIAMENTE
☐ SEMANALMENTE (indicar el número de veces por semana)
☐ ESPORÁDICAMENTE

¿CON QUÉ MOTIVO PRINCIPAL USA EL METRO?

- ☐ TRABAJO
☐ OCIO
☐ OTROS (indicar el motivo)

¿CREE QUE LA FRECUENCIA DE PASO DEL METRO ES MUY BAJA?

- ☐ SI
☐ NO

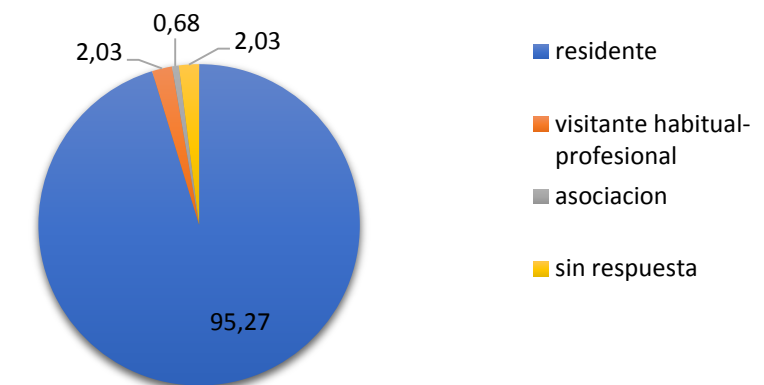
GRUPOS DE EDAD ENCUESTADOS

Del gráfico anterior podemos deducir que la mayoría de la gente que ha respondido a la encuesta corresponde al grupo de población entre 30 y 49 años, que de acuerdo con la pirámide de población es el grupo más numeroso de población en el municipio.

También vemos que hay un elevado porcentaje de encuestados que no ha indicado su edad, que corresponde en su totalidad a encuestas realizadas en papel.

Por otra parte, se ha identificado el **grupo de población** al que pertenece el encuestado: residente o visitante habitual.

Se incluye a continuación el resultado obtenido (datos en porcentajes):

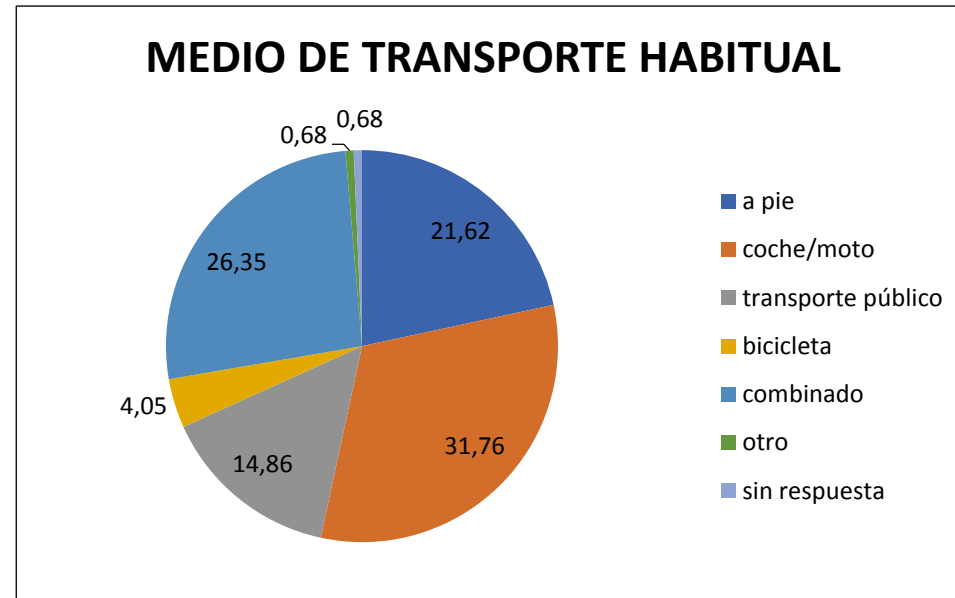
GRUPOS DE POBLACIÓN ENCUESTADOS

Tal como se aprecia en el gráfico anterior, prácticamente el total de los encuestados son residentes, repartiéndose el resto de los encuestados entre los visitantes habituales y los que no han respondido a la pregunta.

En la encuesta se ha identificado la **edad** del encuestado con la finalidad de relacionar los grupos de población más numerosos de acuerdo con la pirámide poblacional del municipio y la forma de desplazarse de estos grupos. Se incluye a continuación gráfico del resultado obtenido (datos en porcentajes):

En este caso los encuestados que han respondido en papel a la encuesta son todos residentes.

La siguiente pregunta genérica realizada ha sido cual es el **medio de transporte habitual** usado por el encuestado, obteniéndose los siguientes resultados porcentuales:

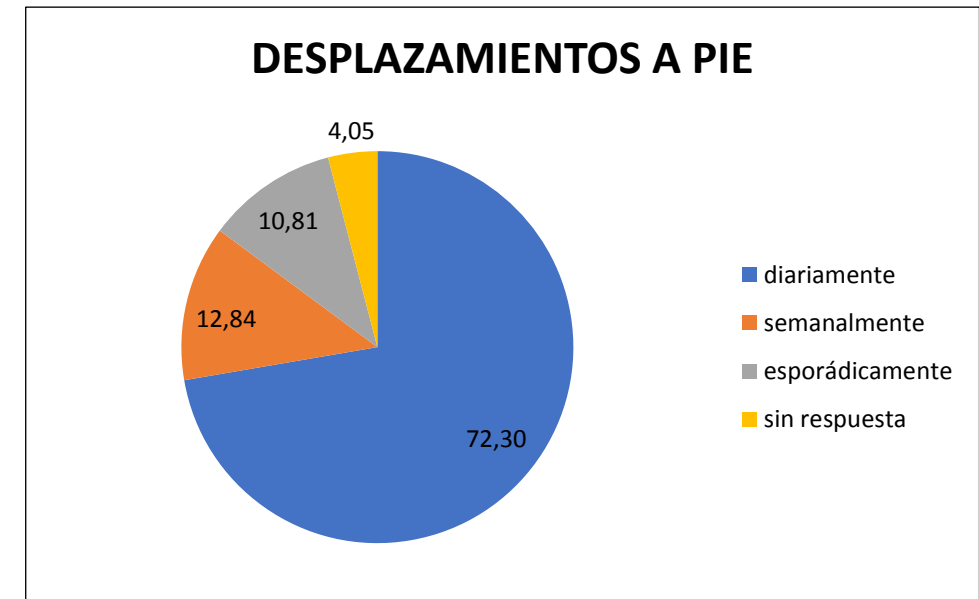


Analizando el resultado obtenido vemos que hay un uso similar del coche o moto y del transporte combinado que incluye varias combinaciones, entre las indicadas en la encuesta hay una mayoría de la combinación a pie y en coche, aunque también hay a pie y en metro y en moto con metro.

Planteadas las preguntas generales se han incluido en la encuesta otras de carácter concreto con respecto a cada medio de transporte utilizado. Se incluyen a continuación los resultados obtenidos para desplazamientos a pie, en coche y en metro.

Desplazamiento a pie:

En cuanto a la frecuencia de desplazamiento a pie se incluye a continuación gráfico de la situación (datos en porcentajes):



El motivo principal de esos desplazamientos a pie es:

- Trabajo.
- Ocio.
- Otros, fundamentalmente compras en la población y llevar a los niños al colegio.

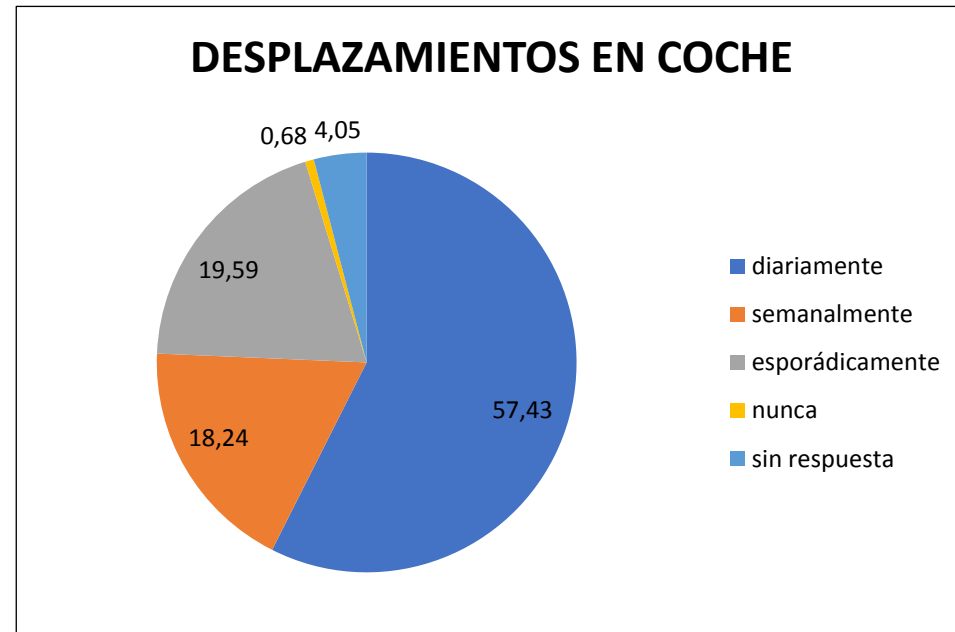
Se incluye a continuación gráfico de la situación (datos en porcentajes):



Relacionado con el hecho de que los encuestados son en su mayor parte residentes, nos encontramos con que la mayor parte de ellos se desplaza a pie a diario, principalmente por motivos de ocio y para realizar compras en la población o llevar a los niños al colegio.

Desplazamiento en coche:

En cuanto a la frecuencia de desplazamiento en coche se incluye a continuación gráfico de la situación (datos en porcentajes):



El motivo principal de esos desplazamientos en coche es:

- Trabajo.
- Ocio.
- Otros, fundamentalmente compras.

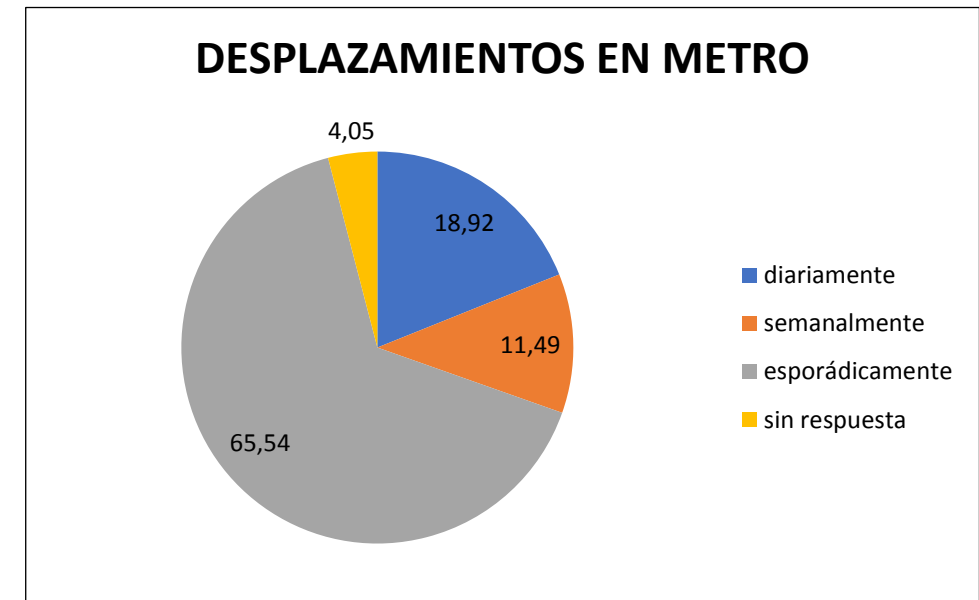
Se incluye a continuación gráfico de la situación (datos en porcentajes):



Un poco más de la mitad de la población además usa el coche a diario fundamentalmente por motivos de trabajo.

Desplazamiento en metro:

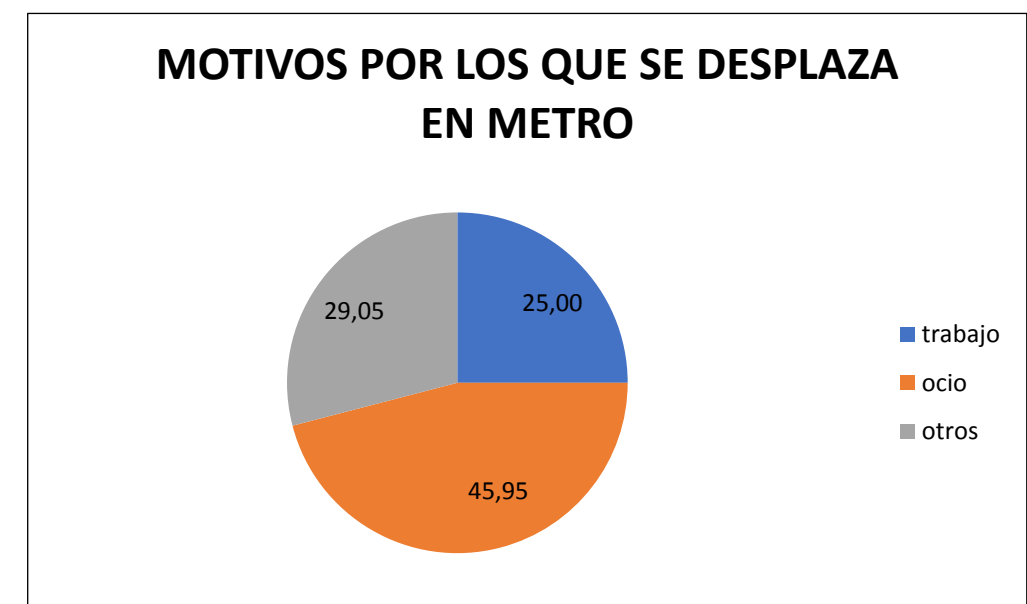
En cuanto a la frecuencia de desplazamiento en metro se incluye a continuación gráfico de la situación (datos en porcentajes):



El motivo principal de esos desplazamientos en metro es:

- Trabajo.
- Ocio.
- Otros, fundamentalmente para ir a Valencia, al médico y muchos de ellos en Fallas.

Se incluye a continuación gráfico de la situación (datos en porcentajes):



La mayoría de los encuestados se desplaza en metro esporádicamente y en la mitad de los casos aproximadamente por motivos de ocio.

Además, aproximadamente el 42% de las personas que han realizado la encuesta opinan que la frecuencia de paso del metro es muy baja, frente al aproximadamente 53 % que opinan que no lo es. Hay un pequeño porcentaje (5%) de encuestado que no responde a esta pregunta.

Por otra parte, los encuestados han realizado, en algún caso, **sugerencias**. Se incluyen a continuación las sugerencias recopiladas tal como han sido incluidas en las encuestas, resaltando las propuestas por medio de un subrayado y color según la tipología de la propuesta (azul para propuestas relacionadas con el metro y marrón para propuestas relacionadas con mejora y ampliación de aceras y zonas peatonales):

1. Mejorar los horarios del metro (aunque esto va directamente relacionado con Metrovalencia y Consellería, y no es tarea del Ayuntamiento, pero podría ser una propuesta conjunta de los municipios de la zona B sobre todo en las horas de mayor uso -7:00-09:30 y 13:00-15:30- porque se produce masificación), regular el tráfico por la zona del centro (los pasos de peatones situados cerca de La Casa de la Cultura y en el Bar Café Ambient prácticamente nadie los respeta, aunque vean al peatón de lejos), una ampliación de la acera de subida al colegio dada la afluencia de niños y padres a las horas de entrada y salida.
2. EN LAS CALLES PEATONALES, COMO ES EL CASO DE LA CALLE DE LA CASA DE LA MUSICA, SE DEBERÍA RESTRINGIR EL TRAFICO DE VEHICULOS PARA QUE SOLAMENTE CIRCULEN LOS RESIDENTES.
3. Ampliar aceras de mayor tránsito de peatones (Calvari). Ideal sería peatonalizar Calvari completamente e incluso Magdalena para ganar espacio a las personas y crear una zona de convivencia y comercial.
4. Las horas de metro más frecuentes a primeras horas y a últimas horas. Ya que con los horarios de trabajo me impide coger el transporte urbano.
5. La frecuencia de paso del metro debería ser mayor, sobre todo los fines de semana ya que en vez de tener mayor disponibilidad hay menos metros que durante la semana.
6. Que la frecuencia sea mayor los domingos y festivos.
7. Las aceras son demasiado estrechas incluso en las calles anchas. Hay muy pocas rampas para carros y sillas de ruedas. Los conductores respetan muy poco a los peatones. La frecuencia de paso del metro me parece correcta, a excepción de las noches de viernes y sábado, que debería ser el horario más extenso.
8. M'agradaria un centre del poble peatonal. Li donaria vida a la plaça i els voltants.
9. Creo que el metro tiene poca frecuencia de paso, si hubiera más paso se haría más uso de él. Por otro lado, considero que Rafelbunyol está mal comunicado con poblaciones cercanas como puzol o El Puig, que tienen parada de Renfe, debería existir un autobús para el acceso a estas poblaciones.
10. Debería ampliarse el horario por la noche y más frecuencia de paso.
11. Limpieza de las aceras. Concienciación de la población. Zonas de restricción total de vehículos a motor. Ayuda a compra de vehículos sin motor. Premiar el desplazamiento en vehículos sin motor o a pie.

12. Poner más servicio de metro.
13. Cada 5 - 10 minutos sería mejor.
14. En la piscina cubierta separar el aparcamiento de bicis del vallado para poder anclar bien la rueda de la bici.
15. Más carril bici.
16. En Fallas más servicio e incluso por la noche, y que no hagan huelgas que afecta al pueblo, no al Gobierno que no va en metro
17. Las aceras deberían contar con tramos de información para personas con deficiencia visual sobretodo en edificios públicos. La zona centro del pla debería estar cerrada al tráfico salvo residentes.
18. Ampliar horario festivo de metro.
19. Estaría bien aumentar la frecuencia de paso los fines de semanas y ampliar el horario nocturno.
20. El metro el fin de semana es poco lo podríamos gastar más, pero hay muy pocos.
21. Metros más temprano fin de semana y verano, para los trabajadores.
22. Sería más cómoda la calle Calvario si fuera de una dirección.
23. Hay que conectar el municipio con los vecinos con un carril bicicleta segregado, seguro y amplio
24. Más frecuencia de transporte público y mucho más económico.
25. Ubicar correctamente los pasos de peatones y pintarlos, algunos de ellos apenas se perciben.
26. Debería haber más medios de transporte o que el metro pase con más frecuencia.
27. Estaría bien arreglar las aceras y que tengan su rampa correspondiente en los accesos para los peatones con movilidad reducida, para carros de compra, carros de niños.... sé que últimamente se están haciendo obras, pero son insuficientes las rampas sobre tot en els carrers més del casc antic. Per favor, intenteu donar al poble una bona entrada, és a DIR, no hi ha una entrada al poble digna, sé que la carretera es del Terme del Puig però negociem i asfalteu la carretera que dóna vergonya a més de la gran influència de ciclistes, és un perill i dona poc presència al poble. Gràcies. Salut un fort abraç Paco.
28. El poble no te unes infraestructures per a les bicis, O és molt pobra.
29. Que pase el metro cada 10' u 8'.
30. Que pase el metro cada 10' u 8'.
31. Mayor frecuencia y mayor franja horaria.
32. El metro deuria passar amb mes ferquència.
33. Metro nocturno.
34. Tablón de información del paso de metro digital que se actualice, como las que hay en el centro de Valencia y otras paradas importantes.

35. Algunos [pasos de peatones en la zona de la Rambleta](#) dirección cementerio.
36. Debe [aumentar la frecuencia de paso y además que por la noche haya más servicios](#) acaba muy pronto y si sales a las 22.00 de trabajar hay que ir corriendo para poder coger el ultimo metro.
37. Creo que se podría [acordar con otros pueblos la creación de una línea de autobús](#) para poder llegar a El Puig, Puçol, Moncada, Alfara del Patriarca (sobre todo hacia la zona de los dos últimos municipios porque están muy lejos a pie y el metro tarda casi 2H en llegar allí), a las playas (en verano)... Además, [el metro](#) (todo el de metrovalencia) [debería pasar con mucha más frecuencia](#) (cada 7 minutos sería ideal) [y durante todo el día](#). Se deberían estudiar cuáles son las horas de más y menos afluencia y aumentar/disminuir la frecuencia según necesidades. Sobre todo, [los fines de semana, es esencial que circule el metro por la noche](#) porque coger un taxi a Rafelbunyol desde valencia cuesta, como mínimo, 30 €.
38. Lo que [es necesario es mayor inversión en civismo y concienciación, educando en el uso sostenible y no abusivo de todos los recursos, convivencia coches/bicis...](#) Etc. No creo que Rafelbunyol sea un pueblo en el que peatonalizar calles o cambiar sentidos sea una solución, a no ser que se trate de un punto conflictivo. Un "paseo peatonal" integrado paisajísticamente con en el entorno que tenemos y que circunvale el pueblo. Bueno, vale, ya que no hay pistas de atletismo...
39. Trobe a faltar [més bancs en els carrers](#), plantes i sobretot fer el poble més.
40. El [transporte público no es nada cómodo por su horario](#). Mucha gente lo podríamos usar diariamente para ir a trabajar y no podemos por culpa del horario, tarda mucho en pasar de una vez a otra y se pierde mucho tiempo, aparte de que es carísimo.
41. [Más frecuente sobre todo de vuelta al pueblo](#), como pierdas uno hasta 25 minutos después ya no pasa.
42. Que hubiera [transporte público a pueblos como Puzol y Puig](#).
43. [Que haya cada hora](#), aunque sea de madrugada.
44. [Centro urbano peatonal](#), ejemplo (Almássera)
45. Realizar [accesos en los bordillos](#) de los pasos de cebrá [para personas que se desplazan en silla de ruedas](#).
46. El [horario matutino de metro](#) no se adapta a los horarios laborales, para muchos que trabajamos en la capital. Y sobre todo [por la noche y fines de semana](#) si quieres desplazarte a la capital, no hay servicio y eso obliga a desplazarse en coche.
47. Frecuentemente la [velocidad de los vehículos es excesiva](#). Señalar velocidad máxima permitida. Señalar [más y mejores accesos en bici](#) y [aumentar puestos de aparcamiento](#). Valoro mucho el [mantenimiento pasos de cebrá](#) y evitar semáforos, así como el parking con arbolado de sombra en acceso al metro. [Mejorar el compromiso con la sostenibilidad](#).
48. 1.-Considero que hay un [problema con los sentidos de las calles](#). Tal y como está configurado hace que los trayectos en coche sean más largos de lo necesario, consumiendo más combustible y ralentizado los trayectos. 2.- Considero que hay un [problema en algunas calles con la anchura de las aceras](#). La anchura que no se usa para circulación ni aparcamiento, se debería dar a la acera, ejemplo Camí Fondo. 3.-Considero que [el acceso](#)

[al parque Ausias March por el paso inferior en lugar de por el polideportivo es un error](#), por criterios de seguridad, educativos y estéticos. 4.- [Las salidas del pueblo son NEFASTAS](#) si llueve se cierran 3 de ellas. La salida por el Camí de Liria tiene el asfalto "reventado" al igual que por el carrer Francesc Clement, que se parchea pero no se soluciona. Y la salida por la avinguda Espanya cuenta con el boicot de nuestros vecinos de La Pobla que entorpecen cambiando los sentidos de sus calles para evitar el tráfico de salida nuestro. Vamos, un desastre. Gracias por permitir opinar.

49. [Aceras más anchas](#), rampa donde se encuentran los pasos de peatones y no al lado de ellos, [rampas en todos los pasos, papeleras de mano, más pasos de peatones](#) en lugares de mucho tránsito.
50. [Més freqüència de pas del metro i horari nocturn](#) per no haver d'agafar el cotxe de nit per anar a València, sobretot els caps de setmana.
51. Vivo en el centro. [Buscar fórmulas para que la gran cantidad de coches que aparcen y obstaculizan las calles a la entrada y salida del colegio, aparquen por obligación en la zona del parque que hay espacio suficiente](#). Y buscar fórmulas para [impedir la doble fila](#) y el cambio de sentido en la calle calvario que genera multitud de problemas y peligros.
52. [Més freqüència horaris metro laborals i festius](#).
53. [Més freqüència horaris metro](#).
54. [Carril bici](#) que conecte con otros carriles bici y poder llegar [a otras poblaciones y la playa](#).
55. Urbanismo REAL hecho para las personas (incluyendo a los conductores) y no un urbanismo FICTICIO en el que no existen los coches, todo son flores, bicis y felicidad.
56. [Aumentar la frecuencia y el horario](#).
57. [Augmentar horari i freqüència](#).
58. Important [millorar la freqüència del metro](#), així com [el cap de setmana tindre freqüència també de nit](#) como qualsevol ciutat moderna de Europa.
59. El carrer [Calvari deuria de ser d'un sol sentit de circulació](#) per evitar aglomeracions i enbossos innecessaris que produeixen contaminació i mal estar per als veïns i veïnes i així rebaixar el transit rodat, ja que s'ha fet a altres carrers, canviar a només un sentit, i al carrer Calvari s'ha concentrat la circulació. Per això i pel sentit comú d'un poble, el Calvari d'un sentit. Gràcies.
60. No es adecuada en las primeras y últimas horas porque reducen la frecuencia y [debería haber servicio hasta más tarde, al menos durante los fines de semana](#).
61. Faltan [zonas peatonales con jardines, sin tráfico, en el centro de la población](#).
62. [Mes frecuencia metro](#).
63. [Freqüència](#) per anar i tornar al treball i [els caps de setmana ampliació de horari](#).

Como conclusión a las propuestas realizadas podemos decir que la mayoría de la población que ha respondido a las encuestas sugiere la ampliación de los horarios de metro (en algunos casos la ampliación de horarios en fin de semana, cosa compatible con el resultado de la utilización del

metro con motivos de ocio principalmente), la ampliación y mejora de aceras y el aumento de zonas peatonales.

Asimismo, se ha incluido varias sugerencias para la creación de una red de transporte público que comunique con las poblaciones vecinas, en particular con El Puig y Puçol.

5.1.2.- Análisis de las participaciones públicas realizadas.

A la primera participación pública realizada asistieron representantes del grupo municipal IDRA (Independientes de Rafelbunyol) y del Partit Socialista.

A la segunda participación asistieron un total de 9 personas.

La mínima asistencia a las jornadas presenciales de participación pública contrasta con el número de respuestas a la encuesta planteada, 148 en total.

En las jornadas de participación los temas principales tratados han sido también la ampliación de horarios de paso de metro, la adecuación de aceras y la necesidad de un transporte público que comunique con las poblaciones vecinas.

5.2.- TALLERES DIVULGATIVOS Y DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

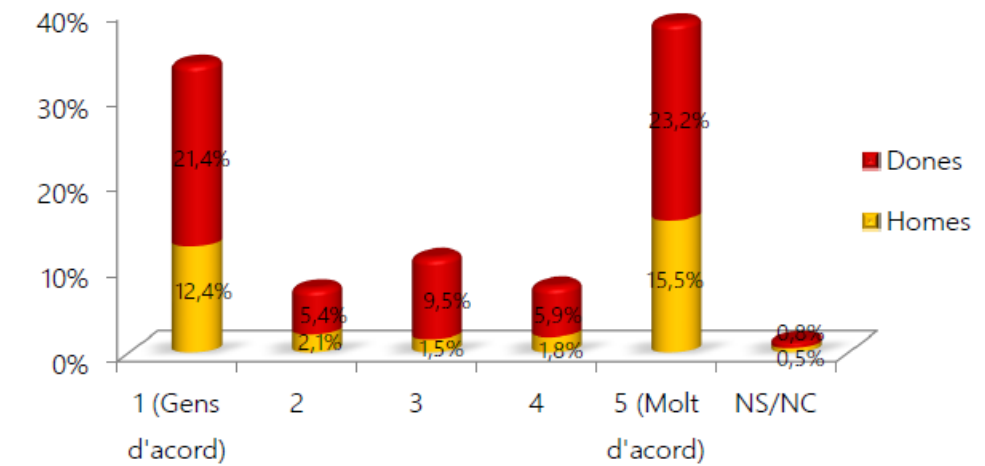
Por otra parte, la Concejalía de Participación ciudadana de Rafelbunyol ha realizado, entre el 24 de mayo y el 15 de junio de 2018, una **consulta ciudadana: “Preferencias y necesidades de Rafelbunyol”** mediante un cuestionario en el que se han analizado diversos aspectos de la vida cotidiana de Rafelbunyol, las áreas de consulta incluidas en el cuestionario son:

- Deportes.
- Ocupación y formación.
- Cultura.
- Juventud.
- Fiestas.
- Igualdad.
- Comercio local.
- Servicios sociales.
- Movilidad y urbanismo.
- Medio Ambiente.

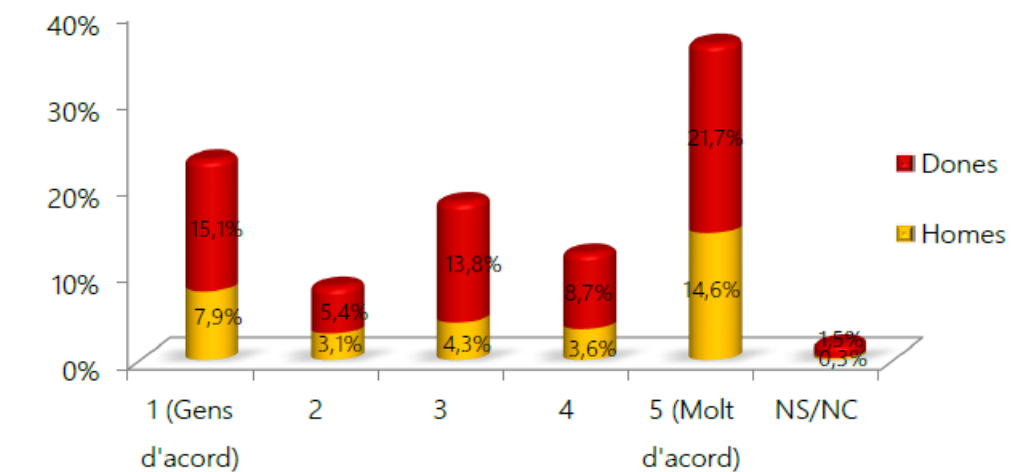
De entre las áreas consultadas extraemos los resultados obtenidos en las que tienen aspectos aplicables a la movilidad sostenible, como son: movilidad y urbanismo (MU) y medio ambiente (MA) para posteriormente analizar los datos extraídos.

Se incluye a continuación imagen de los resultados obtenidos en las encuestas de movilidad y urbanismo extraídos del documento “Informe de resultados” “Consulta ciudadana Preferencias y necesidades de Rafelbunyol”:

MU.1. Grau d'acord sobre la conversió de la plaça de l'Ajuntament en zona de pas de vianants

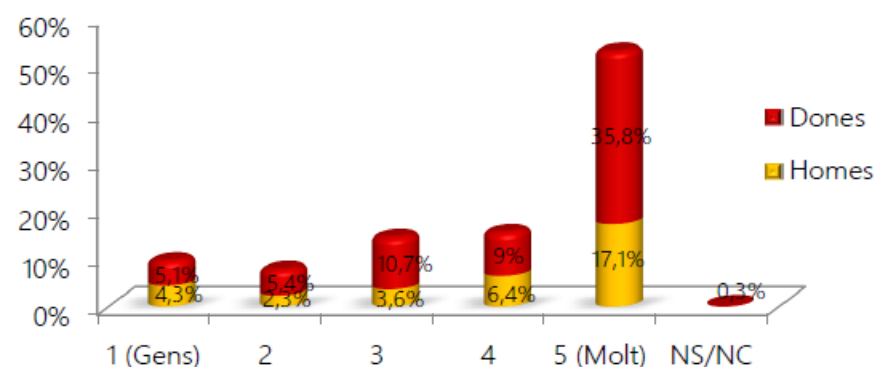


MU.2. Grau d'acord sobre la conversió del barri del Pla en zona de pas de vianants



Se incluye a continuación imagen de los resultados obtenidos en las encuestas de medio ambiente que están relacionadas con la movilidad sostenible:

MA.2. Nivell de conformitat sobre l'existència d'un carril bici que vorejara el municipi



De los gráficos anteriores puede deducirse que, en lo que se refiere a peatonalizar zonas (plaza del Ayuntamiento y barri del Plá) la población no está del todo de acuerdo, hay una proporción parecida entre los que están totalmente en contra y los que están totalmente de acuerdo, sobre todo en el caso de peatonalización de la plaza del Ayuntamiento.

En cambio, en lo que se refiere al carril bici circundante a la población el acuerdo es casi unánime.

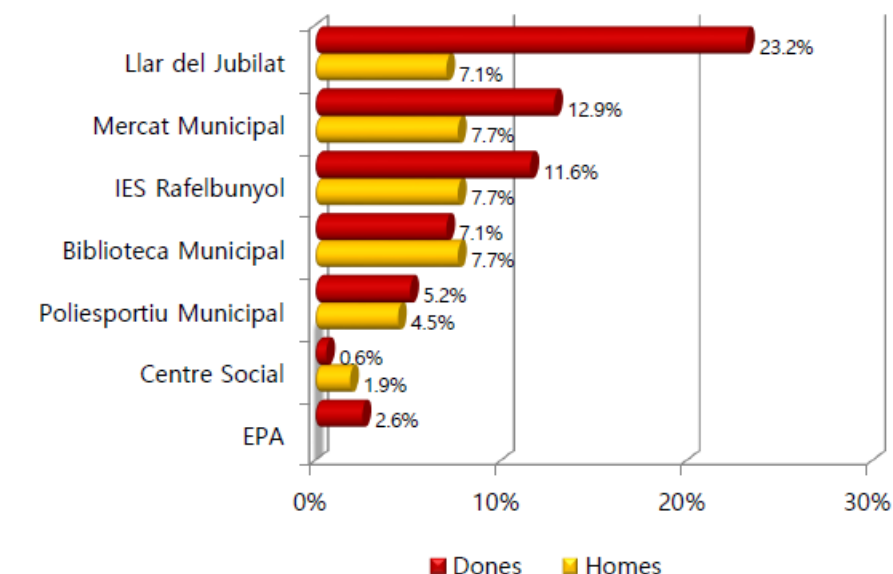
Además, hay unos **encuentros: “Tu fas Rafelbunyol”**, que son una serie de sesiones abiertas de diálogo entre el alcalde y la ciudadanía para tratar aspectos de la localidad que preocupan a los vecinos.

Se realizaron encuentros en diferentes puntos y dependencias del municipio. Se realizaron 7 encuentros entre junio y octubre de 2018 en las siguientes dependencias:

- Hogar del jubilado.
- Polideportivo municipal.
- Centro social.
- IES Rafelbunyol.
- Biblioteca municipal.
- Escuela permanente de adultos.
- Mercado municipal.

Con diferente número de participantes en cada caso, tal como se refleja en el cuadro incluido a continuación extraído del documento “Informe de resultados” de esas jornadas:

Participació segons ubicació i sexe



En el informe mencionado se han analizado las aportaciones y agrupado por áreas temáticas. Extraemos a continuación las aportaciones agrupadas en el informe bajo el epígrafe “Infraestructuras de movilidad y tráfico”.

Se han diferenciado en **color azul** las aportaciones que se consideran “**problemática**”, en **color rojo** las que se consideran “**necesidad**” y en **color verde** las que se consideran “**propuesta**” y en cada uno de los casos se ha resaltado en **negrita** y **subrayado** las aportaciones que se han repetido más de una vez por distintos participantes:

- **Existencia de aceras no suficientemente anchas y con agujeros.**
- **Obstáculos en determinadas aceras con los que los viandantes tropiezan.**
- Existencia de aceras resbaladizas.
- Falta de rampas en las aceras que dificultan la movilidad del viandante.
- **Arreglar las calles de fuera del núcleo urbano.**
- **Acabar las obras de urbanización del sector 4.**
- **Aparcamiento de vehículos encima de las aceras que dificultan el paso de viandantes y el acceso a las casas.**
- Vehículos aparcados en doble fila que obstaculizan el paso.
- Vehículos aparcados en zonas prohibidas.
- Zonas de aparcamiento en batería muy estrechas en determinadas calles.
- Vados dados de baja que siguen señalizados y que dificultan el aparcamiento de vehículos.

- Excesiva velocidad de coches y motos dentro del municipio.
- Colocar badenes para disminuir la velocidad de los coches.
- Mejorar la señalización de velocidad dentro del municipio.
- **Falta de placas de circulación.**
- Pintar los pasos de peatones más a menudo porque están muy difuminados.
- **Falta de placas indicativas de pasos de peatones.**
- Malos hábitos en la conducción (falta de intermitentes y utilización de teléfono móvil).
- Molestias nocturnas provocadas por el ruido de las motos.
- Ampliar el control policial sobre las motos para evitar los problemas de ruido que provocan.
- Establecer el aparcamiento temporal en cada lado de determinadas calles para facilitar el tráfico.
- Hacer determinadas calles de una sola dirección para mejorar el aparcamiento.
- Problema de hacer calles de una sola dirección en la agilidad del tráfico de vehículos.
- Problemas de determinadas calles demasiado estrechas, hecho que dificulta el paso de vehículos y daña los vehículos aparcados.
- Estrechar aceras para mejorar la amplitud de determinadas calles.
- Problema de aparcamiento de vehículos extraños en vados.
- Problema para salir del garaje motivado por coches que aparkan muy cerca del vado.
- Informar a través del bando municipal de la prohibición de aparcarse en los vados.
- Vehículos estacionados prolongadamente.
- Convertir en zonas de paso de peatones las calles más transitadas.
- Conversión del barrio del Pla en zona peatonal.
- Conversión de determinadas zonas del municipio en zonas peatonales para mejorar la autonomía de los niños y niñas.
- Hacer un paseo largo y agradable para salir a caminar.
- Finalizar el perímetro del carril bici.
- Adaptar el carril bici también para peatones.

Las que se consideran problemática se tendrán en cuenta en el plan de movilidad que se redacte finalmente. En general una problemática que se repite de fondo en todos los casos es la falta de transitabilidad de las aceras ya sea porque son estrechas, no son accesibles o hay vehículos mal aparcados en ellas.

Entre las consideradas una necesidad se incluye la falta de señalización vertical en el interior de la población.

En cuanto a las propuestas se incluyen varias de calmando de tráfico en el interior de la población (incluso se propone la colocación de badenes). También hay algunas propuestas de peatonalización.

5.3.- PRESENTACIÓN PMUS. ENCUESTA DE OPINIÓN SOBRE LAS PROPUESTAS DEL PMUS.

Una vez redactado el documento del PMUS y enviado para las consultas pertinentes se ha organizado varias jornadas de presentación de las propuestas incluidas en el documento, realizando a la vez encuestas de opinión para poder determinar las prioridades de la población con respecto a las propuestas del documento.

Para ello se han realizado las siguientes acciones:

- Realización de una jornada de presentación (18 de junio de 2019) de las propuestas incluidas en el PMUS.
- Realización de encuestas de preferencia y explicación de las propuestas en la calle. Se ha estructurado en tres jornadas matutinas a pie de calle: en la puerta del Ayuntamiento (18 de junio), en el mercado (20 de junio) y en el parque de Ausiàs March.

Para llevar a cabo estas actuaciones se ha dado publicidad a través de la página web del Ayuntamiento de Rafelbunyol.



Presentació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible

Aquesta vesprada, a les 19:30 h en la Biblioteca Pública, presentació de les propostes d'actuació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.

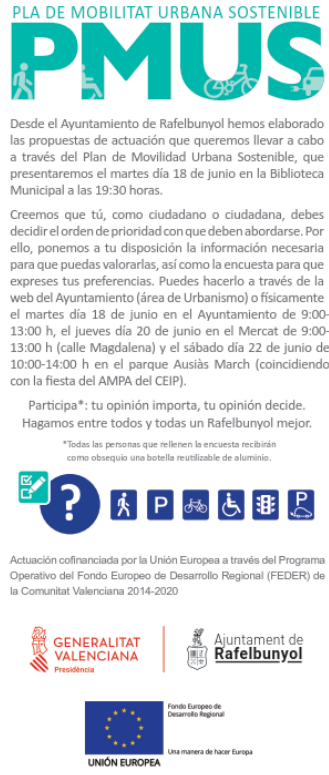
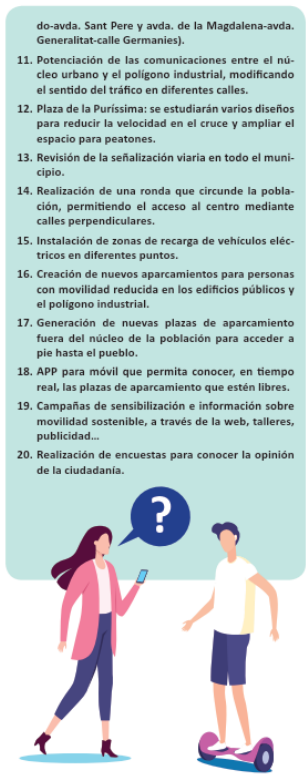
18/06/2019

Creiem que tu, com a ciutadà o ciutadana, has de decidir l'ordre de prioritat amb què han d'abordar-se. Per això, hui, fins a les 13:00 h a la porta l'ajuntament, el dijous dia 20 de juny al Mercat i el dissabte dia 22 de juny al parc Ausiàs March, de 10:00 h a 14:00 h (coincident amb la festa de l'AMPA del CEIP), estarem escoltant totes les vostres propostes a través d'una enquesta.

Participa: la teua opinió importa, la teua opinió decideix. Fem entre totes i tots un Rafelbunyol millor.

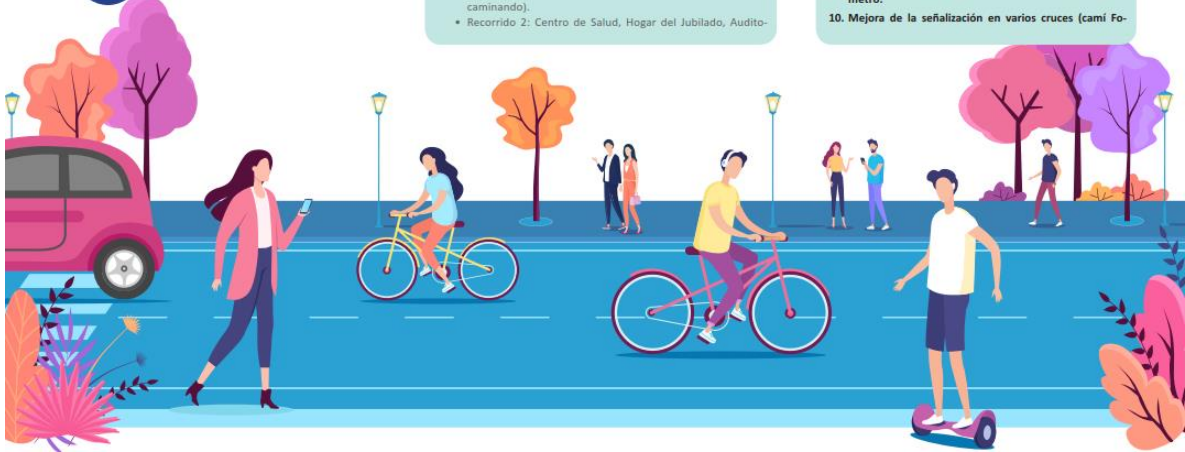


Junto con las encuestas se ha repartido un tríptico explicativo de las propuestas:



Tu Ayuntamiento, cumpliendo con la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana está desarrollando el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), para facilitar el paulatino progreso hacia patrones de movilidad más equilibrados, potenciando el uso de modos de transporte no motorizados y de transporte público.

Con el PMUS de Rafelbunyol desarrollamos un instrumento de ordenación territorial a escala municipal.



En este plan se han enunciado 20 líneas estratégicas de actuación sobre movilidad peatonal, ciclista, de transporte público y privado, gestión de aparcamientos, señalética, reordenación del tráfico, mejora de aceras... así como, acciones de participación ciudadana y sensibilización e información.

Estas líneas estratégicas, de las que debes expresar tu opinión en cuanto a prioridades de realización, son las siguientes:

1. Clasificación de las calles, en función de su anchura, viendo cuáles interesa que sean de un único sentido o de dos y reordenando las direcciones.
2. Peatonalización del núcleo antiguo, barrio de El Pla. Se priorizará la movilidad de los peatones y se fijarán zonas de aparcamiento exclusivo de residentes. Los vehículos podrán acceder para carga y descarga.
3. Creación de itinerarios ciclo-peatonales, comunicando tres zonas y los edificios públicos de mayor uso:
 - Recorrido 1: conexión de centros escolares e Instituto, pasando por el Ayuntamiento, Iglesia, Casa de La Cultura y la zona peatonal de El Pla. (Calvari-cami Fondo, 25 minutos caminando).
 - Recorrido 2: Centro de Salud, Hogar del Jubilado, Auditorio

- rio (Rei en Jaume, Jose Maria Llopis i Reial Séquia de Montcada, 10 minutos a pie).
- Recorrido 3: Zona deportiva con parque Ausiàs March (Sagunto, Sant Pere, Roli del Colomer, 10 minutos caminando).
- Estudio del itinerario escolar seguro.
- 4. Mejora de la accesibilidad en el municipio, estudiando las aceras y pasos de cebra, para eliminar obstáculos, adecuar anchura, inclinación y pavimento.
- 5. Urbanizar la acequia, eliminando la barrera física que supone.
- 6. Desplazamiento de la estación de metro al límite del término municipal con la Poble de Farnals, para integrar el polígono con el pueblo.
- 7. Creación de aparcamientos para bicis (para 5 bicicletas en cada punto) en zonas deportivas, Instituto, Ayuntamiento, Centro de Salud y Casa de la Música.
- 8. Implantación de carril bici, rodeando todo el pueblo por el límite de la zona urbana.
- 9. Gestionar el incremento de la frecuencia de paso del metro.
- 10. Mejora de la señalización en varios cruces (camí Fo-

Se incluyen a continuación imágenes de la jornada de presentación y de las encuestas de opinión realizadas a pie de calle:





5.3.1.- Análisis de las encuestas obtenidas.

Durante las jornadas indicadas anteriormente se han realizado encuestas de opinión en el municipio de Rafelbunyol.

Esta encuesta se ha realizado por dos medios:

- Por un lado, se ha incluido, tal como ya hemos dicho, un enlace en la página web del Ayuntamiento a través del cual se accede a la encuesta para rellenarla digitalmente.
- Por otra parte, se han realizado encuestas en papel a pie de calle a la población en tres puntos diferentes de la población, coincidiendo con jornadas de alta presencia de personal en la calle.

En cuanto a las encuestas a través de la página web no se ha obtenido ninguna encuesta.

En cuanto a las encuestas en papel se han recopilado un total de 295 encuestas respondidas, por lo que el número total de encuestas recopiladas es 295.

Se incluye a continuación **modelo de encuesta** en papel que incluye las mismas preguntas que la encuesta digital:

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS

GENERALITAT VALENCIANA
Presidència

Ajuntament de Rafelbunyol

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Una manera de hacer Europa

ENCUESTA DE MOVILIDAD

EDAD: =

¿A QUÉ GRUPO DE POBLACIÓN PERTENECE?: =

RESIDENTE =

VISITANTE HABITUAL PROFESIONAL =

OTRO =

POSIBLES MEDIDAS Y PROPUESAS

¿QUÉ OPINA SOBRE LAS SIGUIENTES POSIBLES MEDIDAS Y PROPUESAS GENERALES?: =

INCREMENTO DE LAS ZONAS PEATONALES CON LIMITACIÓN DE PASO A LOS VEHÍCULOS A MOTOR =

MUY BUENA =

BUENA =

REGULAR =

MALA =

NO SABE/NO CONTESTA =

MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN TODO EL MUNICIPIO POR FASES =

MUY BUENA =

BUENA =

REGULAR =

MALA =

NO SABE/NO CONTESTA =

CREACIÓN DE UN SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS COMPATIBLE CON EL DE LOS NÚCLEOS PRÓXIMOS URBANOS =

MUY BUENA =

BUENA =

REGULAR =

MALA =

NO SABE/NO CONTESTA =

CREACIÓN DE ITINERARIOS CICLISTAS QUE COMUNIQUEN LOS EDIFICIOS PÚBLICOS Y LAS ZONAS VERDES =

MUY BUENA =

BUENA =

REGULAR =

MALA =

NO SABE/NO CONTESTA =

PEATONALIZACIÓN DEL NÚCLEO ANTIGUO: BARRIO DEL PLÀ =

MUY BUENA =

BUENA =

REGULAR =

MALA =

NO SABE/NO CONTESTA =

Actuación cofinanciada por la Unión Europea a través del Programa del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) de la Comunidad Valenciana 2014-2020

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
PMUS

GENERALITAT VALENCIANA
Presidència

Ajuntament de Rafelbunyol

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Una manera de hacer Europa

ENCUESTA DE MOVILIDAD

AUMENTO DEL NÚMERO DE PASOS DE PEATONES Y/O CICLISTAS SOBRE LA ACEQUIA DE MONCADA

MUY BUENA
BUENA
REGULAR
MALA
NO SABE/NO CONTESTA

DESPLAZAMIENTO DE LA ESTACIÓN DE METRO AL LÍMITE DEL TÉRMINO MUNICIPAL CON LA POBLA. DE FARNALS

MUY BUENA
BUENA
REGULAR
MALA
NO SABE/NO CONTESTA

ACONDICIONAMIENTO DE SOLARES LIBRES EXISTENTES PARA APARCAMIENTOS

MUY BUENA
BUENA
REGULAR
MALA
NO SABE/NO CONTESTA

REVISIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN VIARIA EN TODO EL MUNICIPIO

MUY BUENA
BUENA
REGULAR
MALA
NO SABE/NO CONTESTA

INDIQUE LAS CUATRO PROPUESTAS DE LAS INDICADAS EN EL TRÍPTICO ADJUNTO QUE CONSIDERA PRIORITARIAS POR ORDEN DE PREFERENCIA

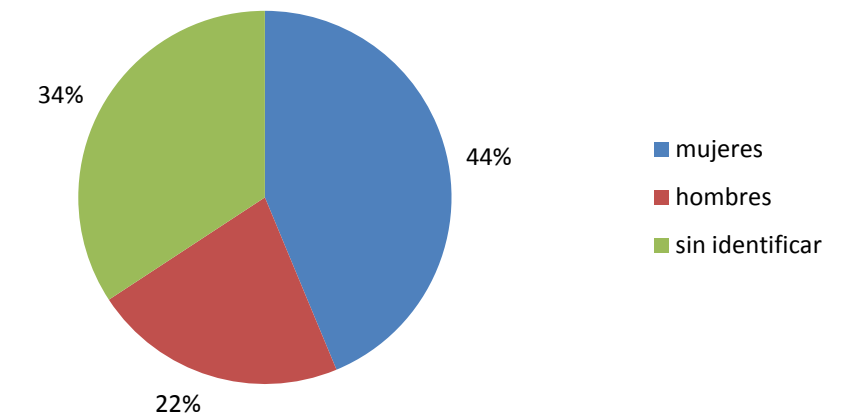
18 28 38 48

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

Actuación cofinanciada por la Unión Europea a través del Programa del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) de la Comunitat Valenciana 2014-2020

Se ha obtenido la **proporción de hombres y mujeres** que han realizado las encuestas, obteniendo los siguientes resultados:

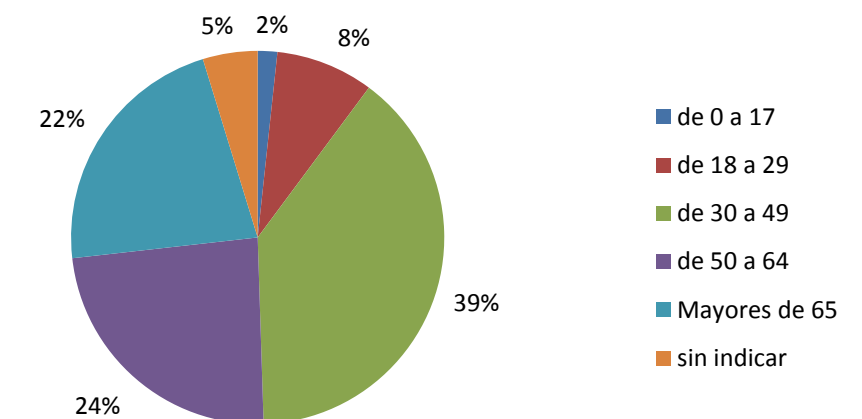
PARTICIPACIÓN POR SEXOS



De los resultados anteriores podemos deducir que **la participación femenina es del orden del doble que la masculina**, a pesar de que hay un alto porcentaje de personas que no se han identificado, más incluso que los identificados como hombres.

En la encuesta se ha evaluado la **edad** del encuestado con la finalidad de relacionar los grupos de población más numerosos de acuerdo con la pirámide poblacional del municipio y las preferencias de estos grupos. Se incluye a continuación gráfico del resultado obtenido (datos en porcentajes):

GRUPOS DE EDAD ENCUESTADOS

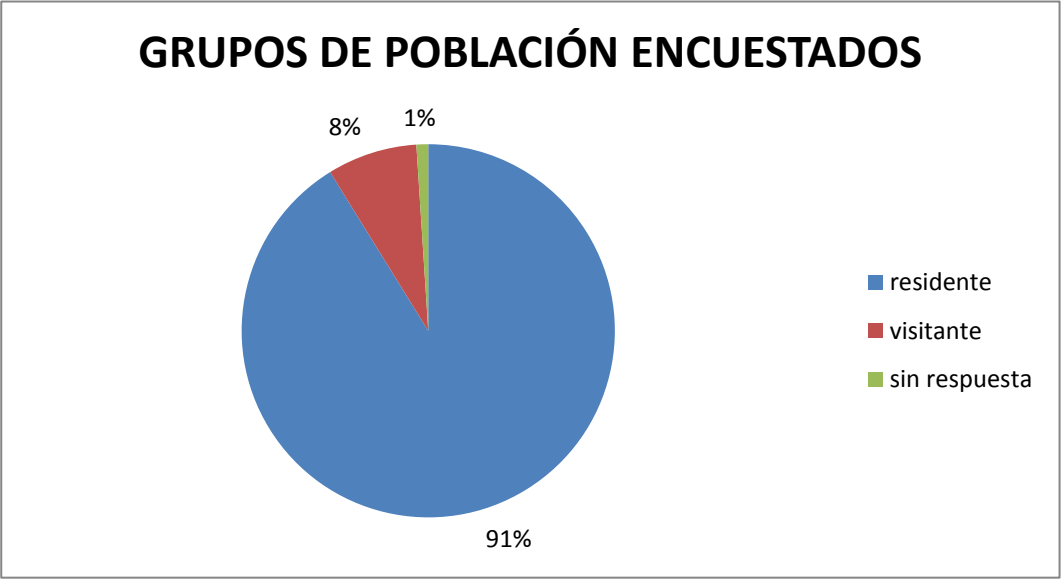


Del gráfico anterior podemos deducir que **la mayoría** de la gente que ha respondido a la encuesta corresponde al **grupo de población entre 30 y 49 años**, que de acuerdo con la pirámide de población es el grupo más numeroso de población en el municipio.

También vemos que el grupo de población menos representado en las encuestas es el correspondiente a menores de 30 años.

Por otra parte, se ha identificado el **grupo de población** al que pertenece el encuestado: residente o visitante habitual.

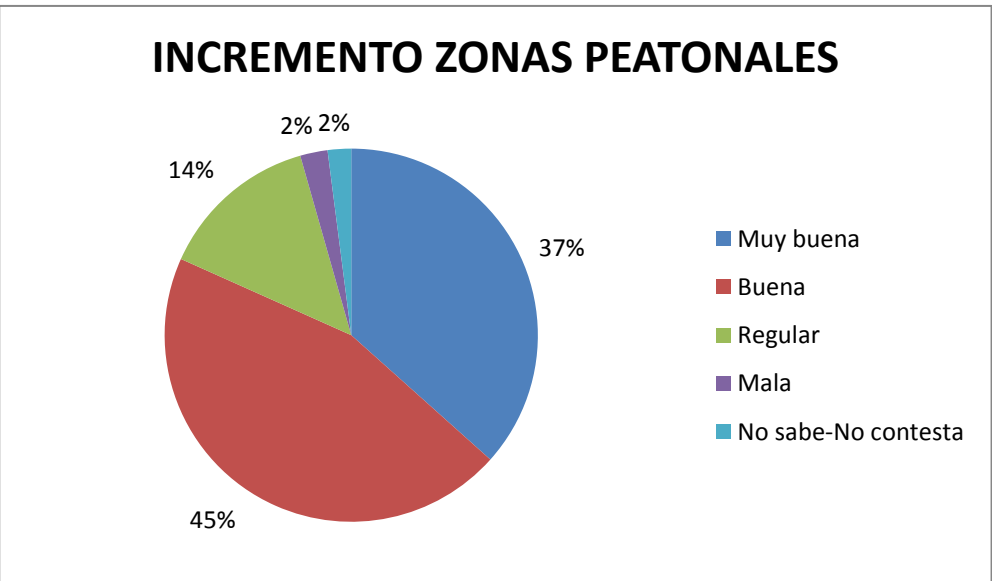
Se incluye a continuación el resultado obtenido (datos en porcentajes):



Tal como se aprecia en el gráfico anterior, **prácticamente el total de los encuestados son residentes**, repartiéndose el resto de los encuestados entre los visitantes habituales y los que no han respondido a la pregunta.

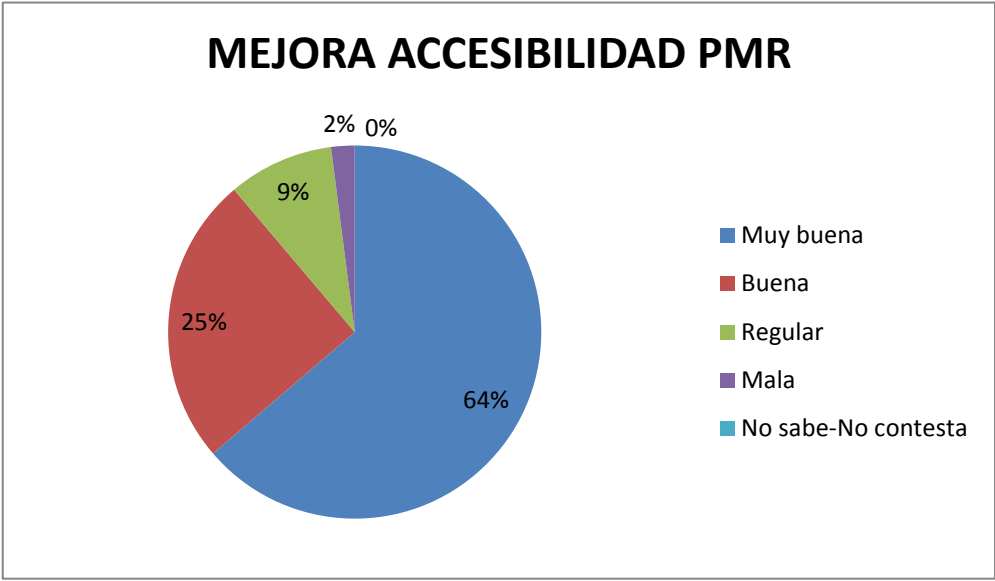
Posteriormente, tal como se ve en el modelo de encuesta incluido anteriormente se han planteado distintas preguntas relativas a las líneas de actuación de las propuestas realizadas en el PMUS con la finalidad de recabar la opinión de la población con respecto a la bondad de esas propuestas. Se incluye a continuación los datos obtenidos de cada una de las preguntas:

1.- Incremento de las zonas de viandantes con limitación de paso a los vehículos a motor.



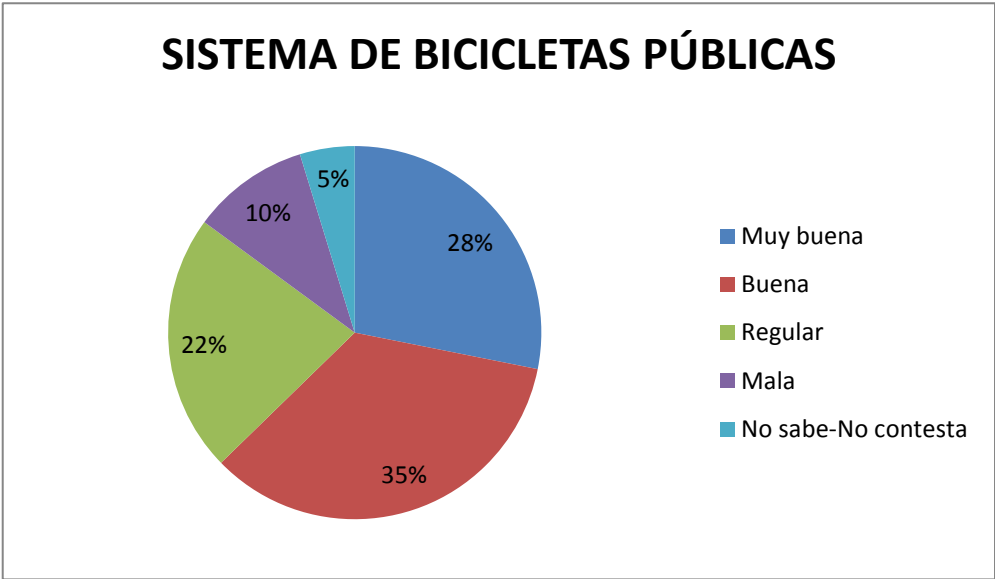
Como vemos la creación de nuevas zonas peatonales es una medida que a la población le parece adecuada, ya que el porcentaje de buena y muy buena medida supone el 78 % del total de los encuestados, mientras que el porcentaje de mala o no sabe/no contesta apenas alcanza un 4%.

2.- Mejora de la accesibilidad para personas con movilidad reducida en todo el municipio por fases.



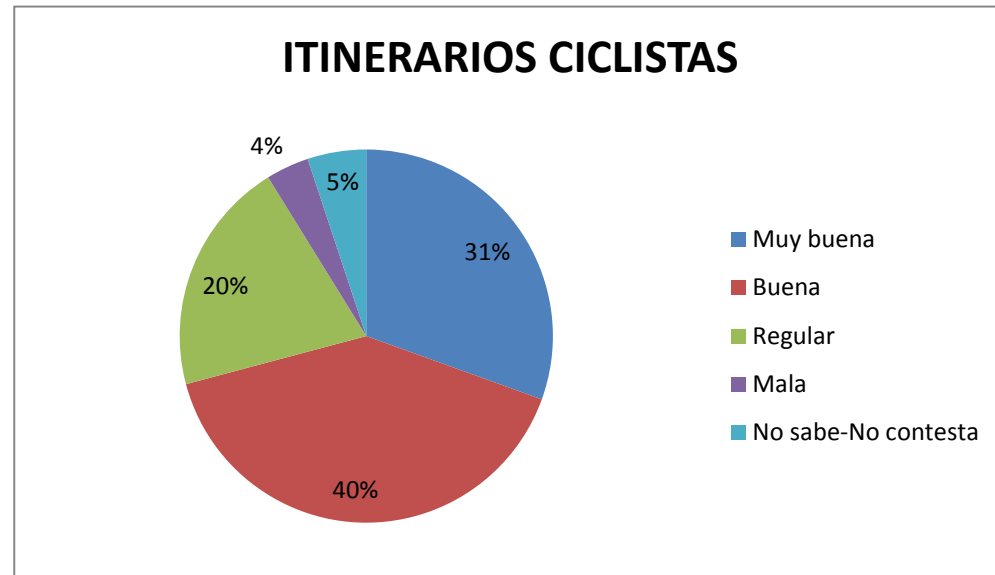
Claramente esta es una propuesta con muy buena aceptación por parte de la población encuestada, puesto que más de la mitad opina que es una medida muy buena y el 89 % opina que es buena o muy buena, frente a un 2% que la considera mala.

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



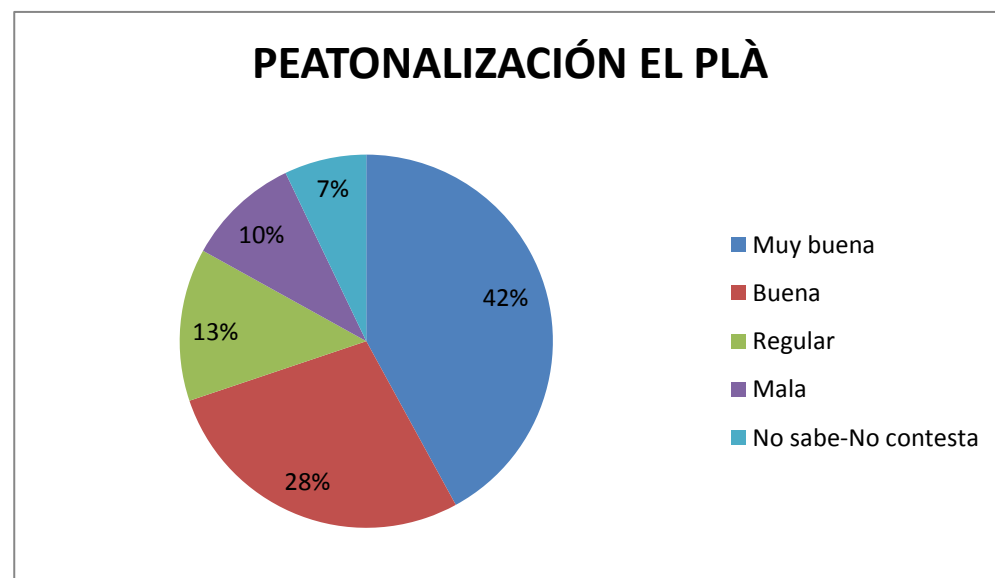
Esta no es una medida considerada claramente buena o muy buena, la población encuestada en este caso está dividida, ya que el 63% consideran que es una medida buena o muy buena y hay un porcentaje importante ya, el 10%, que la considera directamente una medida mala.

4.- Creación de itinerarios ciclistas que comuniquen los edificios públicos y las zonas verdes.



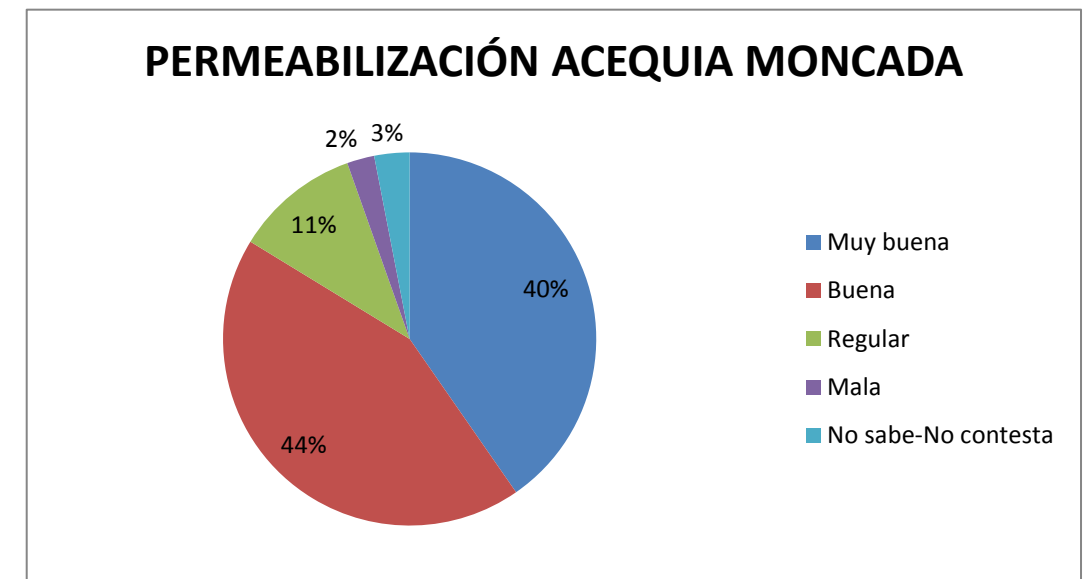
Como vemos la creación de itinerarios ciclistas seguros que comuniquen los principales focos de atracción pública de la población es una medida que a la población le parece adecuada, ya que el porcentaje de buena y muy buena medida supone el 71 % del total de los encuestados, mientras que el porcentaje de mala apenas alcanza un 4%, aunque es reseñable que en este caso hay un 5% de los encuestados que no manifiestan opinión sobre esta medida.

5.- Peatonalización del núcleo antiguo: Barrio del Plà.



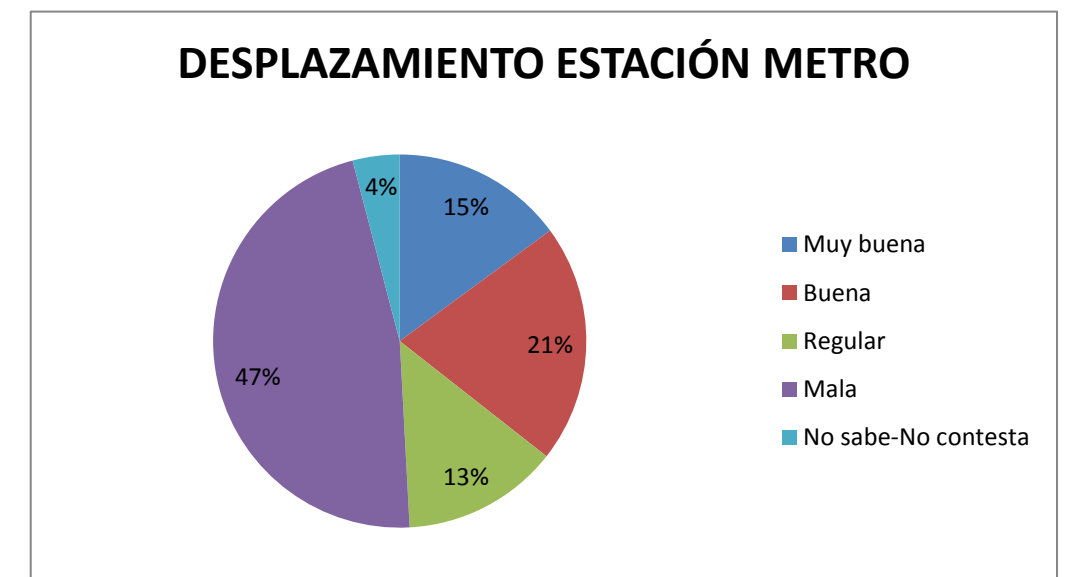
Como vemos la peatonalización del núcleo antiguo de la población, Barrio del Plà, es una medida que a la población le parece adecuada, ya que el porcentaje de buena y muy buena medida supone el 70 % del total de los encuestados, aunque es reseñable que en este caso hay un 10% de los encuestados que consideran que esta medida es mala y un 7% que no manifiestan opinión sobre esta medida.

6.- Aumento del número de pasos de peatones y/o ciclistas sobre la acequia de Moncada.



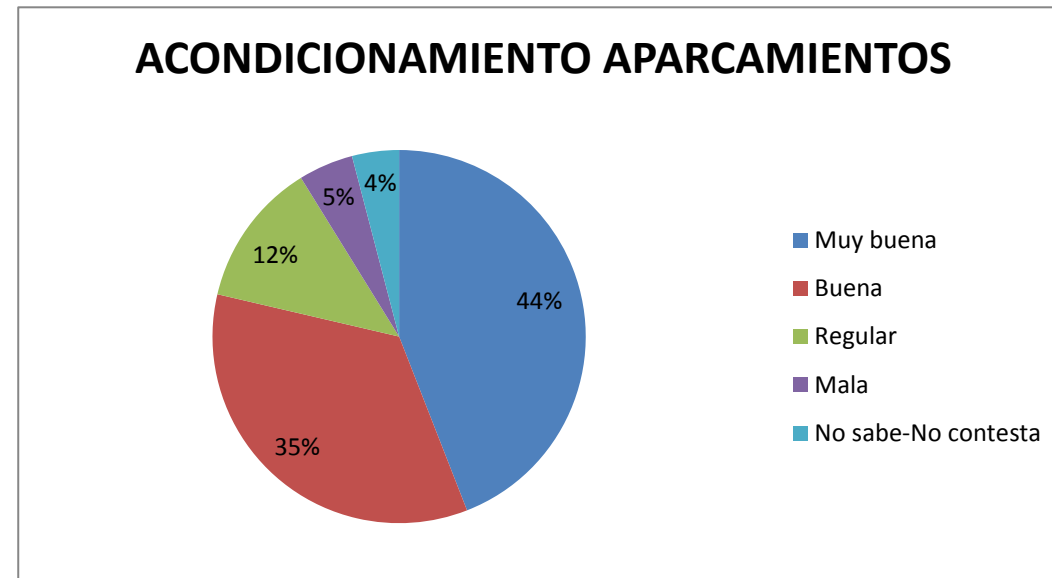
Como vemos la permeabilización de la acequia de Moncada es una medida que a la población le parece adecuada, ya que el porcentaje de buena y muy buena medida supone el 84 % del total de los encuestados, mientras que el porcentaje de mala apenas alcanza un 2%.

7.- Desplazamiento de la estación de metro al límite del término municipal con La Poba de Farnals.



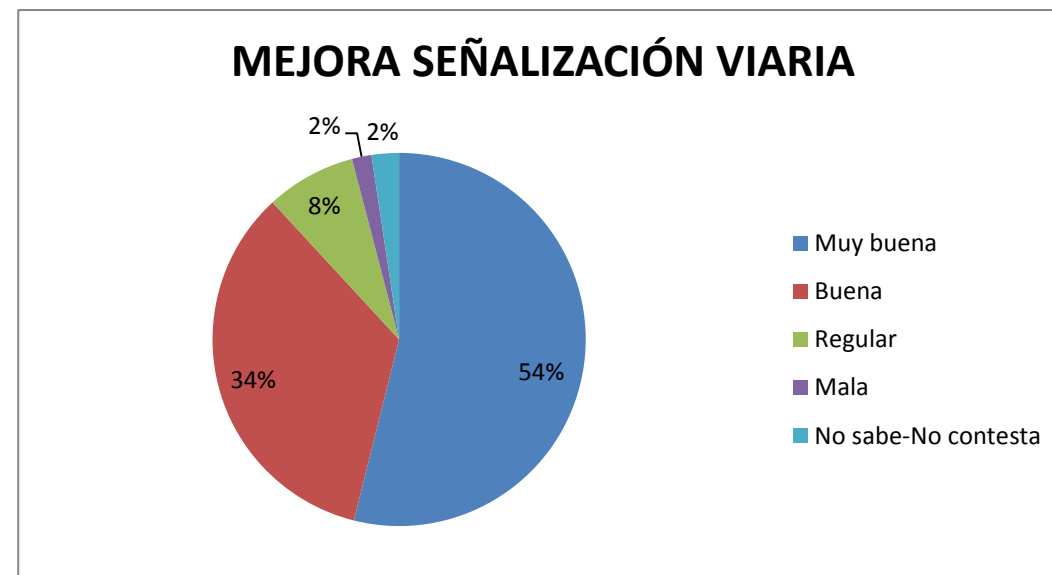
Claramente la opción de desplazar la estación de metro no le parece adecuada a la población ya que el 47 % de los encuestados opinan que es una medida mala.

8.- Acondicionamiento de solares libres existentes para aparcamientos.



Como vemos el acondicionamiento de solares de la población para aparcamiento es una medida que a la población le parece adecuada, ya que el porcentaje de buena y muy buena medida supone el 79 % del total de los encuestados, aunque es reseñable que en este caso hay un 5% de los encuestados que opinan que la medida es mala y otro 4% que no opinan..

9.- Revisión de la señalización viaria en todo el municipio.



Como vemos la mejora de la señalización viaria en todo el municipio es una medida que a la población le parece adecuada, ya que el porcentaje de buena y muy buena medida supone el 88 % del total de los encuestados, mientras que el porcentaje de mala apenas alcanza un 2%.

Del análisis de las respuestas anteriores vemos que las líneas de actuación tendentes a la permeabilización del territorio son las más claramente elegidas por la población, todas ellas consideradas como buenas y muy buenas por aproximadamente el 80 % de la población:

- Incremento de zonas peatonales con limitación de paso a los vehículos a motor (pregunta 1).
- Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida en todo el municipio por fases (pregunta 2).
- Aumento del número de pasos de peatones y/o ciclistas sobre la acequia de Moncada, permeabilización de la acequia de Moncada (pregunta 6).

También la población considera una medida importante la revisión de la señalización viaria en todo el municipio (pregunta 9) con un porcentaje de buena y muy buena de 88%, prácticamente el mismo que el obtenido para la mejora de accesibilidad para PMR.

5.3.2.- Análisis de prioridades.

Por otra parte la encuesta a la población tiene además un apartado en el que se plantea a la población la elección de cuatro de las 20 medidas planteadas en el documento del PMUS que se encuentran enumeradas en el tríptico que acompaña a la encuesta.

En este plan se han enunciado 20 líneas estratégicas de actuación sobre movilidad peatonal, ciclista, de transporte público y privado, gestión de aparcamientos, señalética, reordenación del tráfico, mejora de aceras... así como, acciones de participación ciudadana y sensibilización e información.

Estas líneas estratégicas, de las que debes expresar tu opinión en cuanto a prioridades de realización, son las siguientes:

1. Clasificación de las calles, en función de su anchura, viendo cuáles interesa que sean de un único sentido o de dos y reordenando las direcciones.
2. Peatonalización del núcleo antiguo, barrio de El Pla. Se priorizará la movilidad de los peatones y se fijarán zonas de aparcamiento exclusivo de residentes. Los vehículos podrán acceder para carga y descarga.
3. Creación de itinerarios ciclo-peatonales, comunicando tres zonas y los edificios públicos de mayor uso:
 - Recorrido 1: conexión de centros escolares e Instituto, pasando por el Ayuntamiento, Iglesia, Casa de La Cultura y la zona peatonal de El Pla. (Calvari-camí Fondo, 25 minutos caminando).
 - Recorrido 2: Centro de Salud, Hogar del Jubilado, Audito-

rio (Rei en Jaume, Jose Maria Llopis i Reial Séquia de Montcada, 10 minutos a pie).

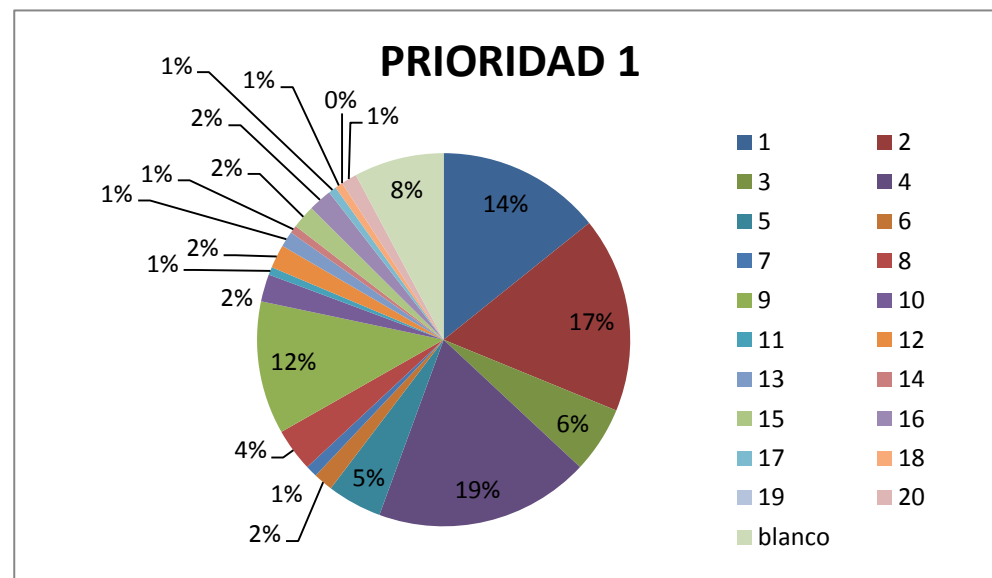
- Recorrido 3: Zona deportiva con parque Ausiàs March (Sagunto, Sant Pere, Roll del Colomer, 10 minutos caminando).
- Estudio del itinerario escolar seguro.

4. Mejora de la accesibilidad en el municipio, estudiando las aceras y pasos de cebra, para eliminar obstáculos, adecuar anchura, inclinación y pavimento.
5. Urbanizar la acequia, eliminando la barrera física que supone.
6. Desplazamiento de la estación de metro al límite del término municipal con la Pobl de Farnals, para integrar el polígono con el pueblo.
7. Creación de aparcamientos para bicis (para 5 bicicletas en cada punto) en zonas deportivas, Instituto, Ayuntamiento, Centro de Salud y Casa de la Música.
8. Implantación de carril bici, rodeando todo el pueblo por el límite de la zona urbana.
9. Gestionar el incremento de la frecuencia de paso del metro.
10. Mejora de la señalización en varios cruces (camí Fo-

do-avda. Sant Pere y avda. de la Magdalena-avda. Generalitat-calle Germanies).

11. Potenciación de las comunicaciones entre el núcleo urbano y el polígono industrial, modificando el sentido del tráfico en diferentes calles.
12. Plaza de la Purísima: se estudiarán varios diseños para reducir la velocidad en el cruce y ampliar el espacio para peatones.
13. Revisión de la señalización viaria en todo el municipio.
14. Realización de una ronda que circunde la población, permitiendo el acceso al centro mediante calles perpendiculares.
15. Instalación de zonas de recarga de vehículos eléctricos en diferentes puntos.
16. Creación de nuevos aparcamientos para personas con movilidad reducida en los edificios públicos y el polígono industrial.
17. Generación de nuevas plazas de aparcamiento fuera del núcleo de la población para acceder a pie hasta el pueblo.
18. APP para móvil que permita conocer, en tiempo real, las plazas de aparcamiento que estén libres.
19. Campañas de sensibilización e información sobre movilidad sostenible, a través de la web, talleres, publicidad...
20. Realización de encuestas para conocer la opinión de la ciudadanía.

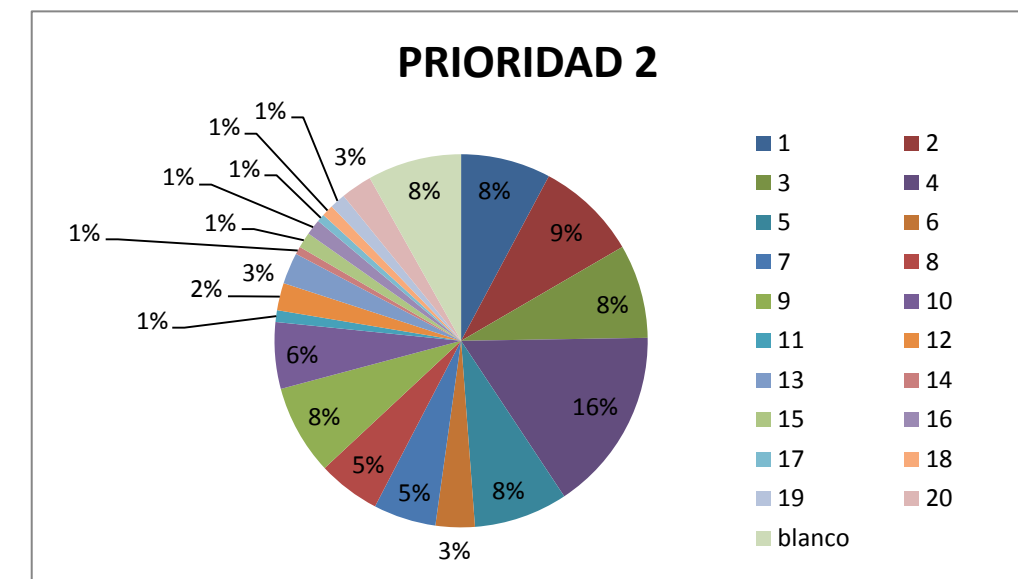
El resultado obtenido en este caso es el siguiente:



Como vemos en la imagen anterior las actuaciones que la población considera prioritarias son:

- Actuación 4 (19%): Mejora de la accesibilidad en el municipio, estudiando las aceras y pasos de cebra, para eliminar obstáculos, adecuar anchura, inclinación y pavimento.
- Actuación 2 (17%): Peatonalización del núcleo antiguo, Barrio del Plà. Se priorizará la movilidad de los peatones y se fijarán zonas de aparcamiento exclusivo de residentes. Los vehículos podrán acceder para carga y descarga.
- Actuación 1 (14%): Clasificación de las calles, en función de su anchura, viendo cuáles interesa que sean de un único sentido o de dos y reordenando las direcciones.
- Actuación 9 (12%): Gestionar el incremento de la frecuencia de paso del metro.

De la anterior lista de actuaciones prioritarias podemos de nuevo inferir que la actuación considerada primordial por parte de la población encuestada es la mejora de la accesibilidad.

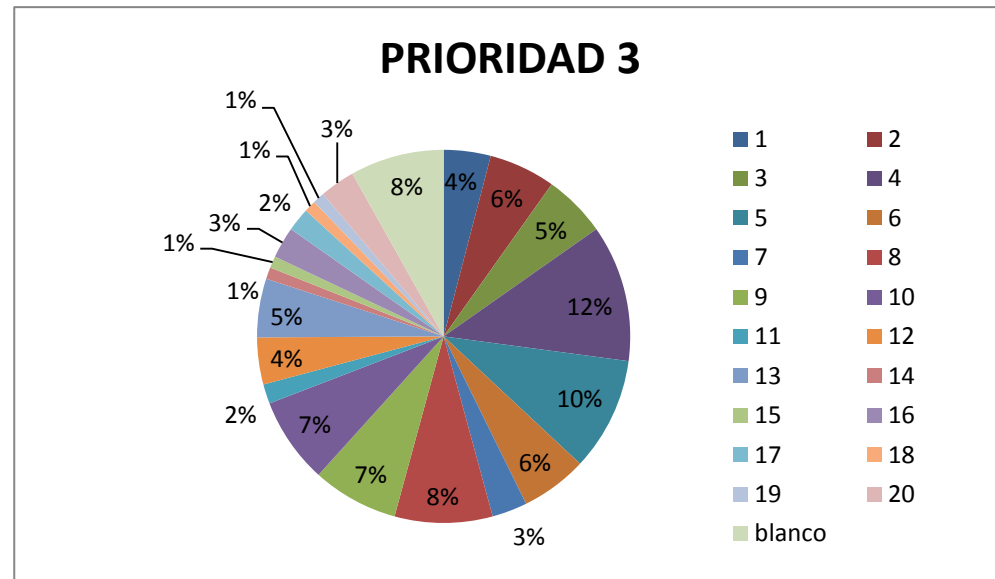


El gráfico anterior nos indica que en el caso de elegir una actuación considerada como prioritaria en segundo lugar, la población encuestada no llega a ponerse de acuerdo, aunque hay una clara preferencia (16%) por la actuación 4 de nuevo, lo cual implica que los que no han considerado esta actuación como la principal a ejecutar la consideran en segundo lugar.

Después hay varias actuaciones entre el 8 y el 9%:

- Con 9% está la actuación 2: Peatonalización del núcleo antiguo, Barrio del Plà. Se priorizará la movilidad de los peatones y se fijarán zonas de aparcamiento exclusivo de residentes. Los vehículos podrán acceder para carga y descarga.
- Con el 8% están las actuaciones 1: Clasificación de las calles, en función de su anchura, viendo cuáles interesa que sean de un único sentido o de dos y reordenando las direcciones, 3: Creación de itinerarios ciclopeatonales comunicando tres zonas y los edificios públicos de mayor uso, 5: Urbanizar la acequia, eliminando la barrera física que supone, 9: Gestionar el incremento de la frecuencia de paso del metro.

Indicar también que un alto porcentaje (el 8%) ha dejado sin respuesta esta prioridad.

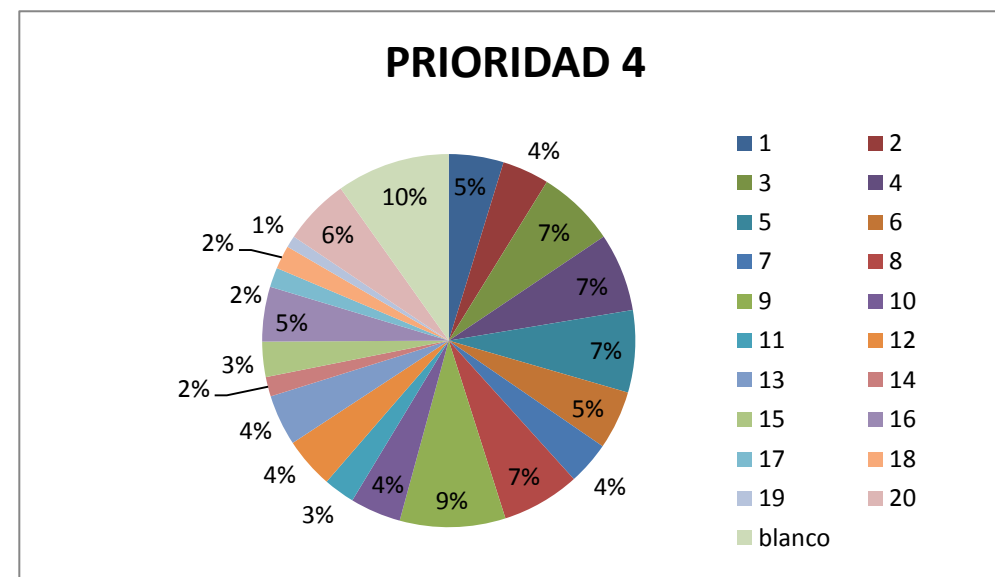


Como en el caso de la opción prioritaria en segundo lugar, el gráfico anterior nos indica que en el caso de elegir una actuación considerada como prioritaria en tercer lugar, la población encuestada no llega a ponerse de acuerdo, aunque hay una preferencia (12%) por la actuación 4 de nuevo, lo cual implica que los que no han considerado esta actuación como la principal a ejecutar ni en primer ni en segundo lugar la consideran en tercer lugar.

Se han considerado además las siguientes actuaciones:

- Actuación 5 (10%): Urbanizar la acequia, eliminando la barrera física que supone.
- Actuación 8 (8%): Implantación de carril bici rodeando todo el pueblo por el límite de la zona urbana.
- Actuaciones 9: Gestionar el incremento de la frecuencia de paso del metro y 10: Mejora de la señalización en varios cruces (7%).

Indicar también que un alto porcentaje (el 8%) ha dejado sin respuesta esta prioridad.



En este caso la ausencia total de preferencia clara demuestra que cada uno ha elegido ya sus prioridades y el resto las considera de menor importancia. A destacar:

- Actuación 9 (9%): Gestionar el incremento de la frecuencia de paso del metro.
- Con el 7% las actuaciones 3: Creación de itinerarios ciclopeatonales comunicando tres zonas y los edificios públicos de mayor uso, 4: Mejora de la accesibilidad en el municipio, estudiando las aceras y pasos de cebra, para eliminar obstáculos, adecuar anchura, inclinación y pavimento, 5: Urbanizar la acequia, eliminando la barrera física que supone y 8: Implantación de carril bici rodeando todo el pueblo por el límite de la zona urbana.

CONCLUSIONES DE LA OBSERVACIÓN DE LOS CUATRO GRÁFICOS

Como vemos en el caso de las tres primeras opciones el 8% de la población encuestada ha dejado en blanco la respuesta a sus prioridades, entendemos que esa respuesta indica que no tiene una preferencia clara por ninguna de las actuaciones. Este porcentaje en el caso de la cuarta opción aumenta hasta el 10%

En el caso de la solución prioritaria principal, es decir, la que cada uno de los encuestados elige como primera actuación a realizar vemos que hay tres o cuatro preferencias claras.

En el caso de la segunda opción también podríamos decir que hay una preferencia clara sin que entre las restantes se pueda extraer ninguna como prioritaria.

En el caso de las opciones tercera y cuarta de actuación, no hay una preferencia clara.

Se observa que en todos los casos las opciones de la 10 a la 20 no se consideran prioritarias. Entre estas opciones en todos los casos podríamos decir que destaca con un 2% en el caso de las prioridades 1 y 2 y con un 4% en el caso de las prioridades 3 y 4 la actuación 12: Plaza de la Purísima: se estudiarán varios diseños para reducir la velocidad en el cruce y ampliar el espacio para peatones.

CONCLUSIÓN FINAL

La prioridad a la hora de actuar en todo caso es por las actuaciones que proponen la mejora de movilidad y adecuación de itinerarios para PMR.

5.3.3.- Recopilación de comentarios incluidos en la encuesta.

Por otra parte, los encuestados han realizado, en algún caso, **sugerencias**. Se incluyen a continuación las sugerencias recopiladas tal como han sido incluidas en las encuestas, resaltando las propuestas por medio de un subrayado y color según la tipología de la propuesta (verde para propuestas relacionadas con accesibilidad, naranja para mejoras referentes a mejoras de transporte público, azul para control del tráfico rodado en el interior de la población, rojo para mejora de accesos a la población, morado para mejora de aparcamientos, en verde señalización):

- Añadir los baches para [reducir la velocidad](#) en el pueblo, ya que la mayoría no la respeta.
- Voy en [silla de ruedas y hay muchos sitios donde no puedo ir](#) (aceras que tengo que ir por debajo de la calle y (NO PUEDO TOMAR NADA EN NINGUNA TERRAZA DE LOS BARES).
- Los perros-las cacas-meadas de perros los paraoquex en el centro fuera los cohetes de San Antonio fuera del pueblo.
- Que se [señalice correctamente para personas con limitación visual](#) para evitar accidentes con de cambio de Pasos elevados c/ magdalena.
- Se sancione a los dueños que dejan que hagan sus necesidades en las puertas de la vivienda que los dejan todo hecho un asco.
- [Revisión accesibilidad aceras.](#)
- [Revisión accesibilidad aceras.](#)
- Mano dura con las cacas de los perros en las aceras y menos en los parques.
- [Incremento de frecuencia de metro](#) fines de semana y laborables hasta las 23 horas.
- Facilitar [acceso a las aceras](#) cuando hay toro.
- [Mejor acceso para viandantes](#) puedan llegar a consum.
- [Reformar el camino de los viandantes](#) para bajar a consum.
- [Mejor acceso al supermercado consum.](#)
- [Arreglar carretera de entrada al pueblo por la rambleta.](#) Está en muy malas condiciones de asfalto y sin señalizar (sin arcén).
- Por favor, tienen que hacer algo para [arreglar la carretera que va de Rafelbuñol al Puig.](#)
- Perro y parques sucios.
- [Reducir la velocidad](#) de automóviles, camiones y motos – motocicletas
- El [barri del pla peatonal](#), ja que les voreres con casi inexistent i un perill de robatori en casa si aparquen a la porta
- [Acondicionar los solares para aparcamientos](#) pero que sean del ayuntamiento. Hacer un parquin centro en el solar que tienen las sillas y las mesas y descongestionar el centro de coches.
- [Más pasos de cebra](#) en el pilar.
- En el ayuntamiento.
- Ayuntamiento.
- Creación inmediata de la [plataforma del metro para personas de movilidad reducida.](#) He observado que últimamente los vehículos van con exceso de velocidad por el pueblo. Crear algo para [que no se puedan alcanzar velocidades altas.](#)
- Reducir y controlar la sonoridad de los vehículos, sobre todo de dos ruedas
- [Reducción velocidad vehículos](#) y [revisión pasos de peatones.](#) Instalación puntos red wifi en 4 puntos del pueblo (UE)
- [Mirar más los pasos de cebra](#) que los conductores no lo ven.
- [Arreglar ya de una vez el acceso a rafelbuñol desde el puig](#), ya que cada vez acceden más vecinos por él y da vergüenza.
- [Reducir velocidad](#) entrada del pueblo
- [Señalizar bien la rotonda](#) de la piscina cubierta - se saltan el stop
- El pueblo está bien, las personas que viven en el no.
- Pondría [transporte público a bajo precio](#) para facilitar el acceso a las piscinas.
- Los [bordillos de las aceras están muy altos y las rampas tendrían que estar a ras de suelo.](#)
- Vigilancia y sanción a las actuaciones caninas en las calles.
- Sería necesario un [autobús a la playa](#) y por favor [que las aceras no resbalen.](#)
- [Limitaría la velocidad](#) a 20 en el núcleo y pondría badenes en las calles principales. Estudiaría las [ayudas posibles a personas con movilidad reducida.](#)
- Pongan [pasos de cebra](#) en c/ santos de la pedra con c/ generalitat valenciana. [Modifiquen el sentido de la c/ generalitat](#) valenciana hacia la c/ magdalena.
- [Arreglar la entrada por la rambleta.](#)
- Necessitem unes [entrades adequades al poble](#), sobre tot l'entrada de la rambleta, que es zona del puig, es un apoca vergonya com esta eixa carretera d'accés.
- Control, vigilancia y sanción a dueños de perros que no recojan sus defecaciones.
- Me parece innecesario peatonalizar todo el centro porque para los residentes no es nada cómodo, necesitamos espacio para aparcar nuestros coches.
- [Poner badenes cerca de los parques.](#)
- [Entrada rafelbunyol por rambleta. Acondicionar.](#)
- [Senyalitzacion mejorable.](#)
- Sancionar a los dueños de los perros cuando hagan sus necesidades donde no deben hacerlo. Arreglar o tirar una casa/fachada que se cae por donde vive Matilde.
- Poner siempre una misma música cuando hacen el bando o un fallecimiento (una música distinta para cada una) para asociar que es en cada momento.
- Folletos / diarios oficiales escritos en valenciano y castellano (puede afectar a la movilidad).
- Tornar a fer la font de xavo.
- [Bus playa](#) (p. sagunto, la pobla playa, puig).
- [Bus a playa](#) y a puig puzol.
- [Pasera para llegar a consum.](#)
- La peatonalizacio del pla han de ser el veins qui ho decidirá.

- Que el horario de cierre de bares sea más pronto.
- [Senyalitzar millor](#) (stop, voste no te la preferencia) l'encreuament de l'avinguda d'espanya amb l'avinguda sant pere. [Tallar el transit en el carrer calvari](#) quan en l'escola van d'excursio.
- **Hay escrito pero es ilegible.**
- [Arreglar carretera que comunica rafelbunyol con bypass.](#)
- Regulacio mes estricta de la policia local en relacio a les multes. [Afehir mes badens.](#)
- Revisión medida de los arbustos y plantas que dificultan la visibilidad e incrementan el riesgo de accidentes de tráfico. Reducción [control acústico de tráfico.](#)
- Pavimentación sector 4.
- Podria fer se un [bus que comunique puzol el puig i Rafelbunyol.](#)
- Desaparecer los pasos cebra (no sirven para nada).
- [Millora de la senyalitzacio](#) i pasos de vianants. [Millora de l'aparcament.](#)
- [Eliminar els contenadors de la plaza de la purisima - peligro accidentes con el paso de peatones.](#)
- Que ni hagen [mes metros](#) durant la nit i el mati per a la gent jove que va sovint de festa.
- Me gustaria que la [frecuencia de los metros fuera más amplia.](#) Gracias.
- [Que la calle padre salvador sea de sentido único.](#)
- [Paso peatones y los badenes siempre pintados.](#) En la calle eixarch los vecinos que viven allí deberían permitir entrar en dirección contraria en el horario escolar por no poder entrar en casa siendo necesario.
- Estic un poc fart de les caques de gossos.
- Les [direccions del carrer en el barri del pilar en el carrer d'eixida del pla.](#) Fer un carrer de cada sentit perque van tots en la mateixa.
- Es algo [indispensable en nuestro municipio para las personas con movilidad reducida.](#)
- Llevar els bous del carrer a les avenides o carrers plens d'escaparates de cristall o tendes dius diari.
- [Fer vianant el carrer a l'escola.](#) Conexio segura amb l'estacio de cercanies del puig i a la platja. Senyalitzacio per als majors / revisio de les voreres.
- Me parece muy bien que se hagan este tipo de encuestas, y creo que se deberian hacer a menudo para saber las necesidades en vivo de los ciudadanos.
- [Conexión poblacion el puig con rafelbunyol a traves del transporte public](#) (linia 112).
- [Mas semafors + vigilancia policial.](#)
- Millorar la cultura y accesos i sanitat al meu poble.
- Jo no desplaçaria el metro mes junt, crec que es un error. [Autobus a la playa](#) por favor.
- El poble esta un poc brut en ocasions.

- [Regulación del tráfico en la calle 25 de abril. Zona residencial con elevada presencia de niños](#) (música).
- [Revisio i manteniment de la senyalitzacio](#) del municipi.

Del total de 295 encuestas recopiladas, 79 han realizado alguna propuesta, esto supone aproximadamente un 27 %.

En cuanto a los comentarios recopilados:

COMENTARIO	Nº DE VECES QUE SE REPITE
verde para propuestas relacionadas con accesibilidad	21
naranja para mejoras referentes a mejoras de transporte público	10
azul para control del tráfico rodado en el interior de la población	15
rojo para mejora de accesos a la población	7
morado para mejora de aparcamientos	2
verde señalización	4

El resto ha omitido opiniones dispersas que en algunos casos no tienen nada que ver con la movilidad.

Como vemos, los comentarios que más veces se repiten son los relacionados con la mejora de la accesibilidad y con el control del tráfico en el interior de la población.

Otra solicitud con peso es la de mejoras referentes al transporte público, tanto mejoras en el servicio de metro como solicitudes de autobuses urbanos a la playa.

Estas propuestas son coherentes con los resultados de las encuestas que priorizan las medidas encaminadas a la mejora de la accesibilidad.

6.- **DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.**

El principal objetivo del Plan de Movilidad es establecer un modelo de movilidad sostenible en la población que permita resolver las necesidades de desplazamientos en el municipio tanto en el momento actual como en horizontes futuros.

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

Se ha previsto la aplicación de mejoras en el núcleo urbano actuando por fases, de tal modo que las actuaciones se inicien en el núcleo antiguo de la población aplicando posteriormente

mejoras radiales en los ejes que conducen a los principales centros atractores de viajes, para ello se ha optado por un desarrollo del plan con distintos horizontes temporales:

- **Corto plazo.**

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

Sus resultados serán apreciables rápidamente.

Se considerará corto plazo el periodo desde el momento de la aprobación del PMUS durante dos años.

Entre las propuestas de actuación a corto plazo no se incluirán aquellas cuya ejecución esté condicionada por la coordinación entre varias administraciones u organismos.

- **Medio plazo.**

Las propuestas y actuaciones a desarrollar a medio plazo se corresponden con medidas y propuestas que de algún modo complementan a otras actuaciones ya llevadas a cabo a corto plazo.

Se considerará medio plazo entre dos y cinco años desde la aprobación del PMUS.

Serán actuaciones que necesitan redacción de estudios y/o proyectos y, en algunos casos, coordinación entre administraciones, por lo que su plazo de aplicación será necesariamente mayor.

- **Largo plazo.**

Entre las propuestas a largo plazo se encuentran aquellas que por algún motivo no pueden abordarse en los escenarios temporales anteriormente descritos. Entre los factores que condicionan el aplazamiento de las medidas a este horizonte a largo plazo pueden encontrarse:

- Propuestas que requieren de una inversión económica inabordable en el momento actual, precisando de estudios previos de rentabilidad, viabilidad económica y posibles alternativas de financiación, además del conjunto de estudios y proyectos técnicos que las definan, cuya complejidad suele guardar una cierta proporcionalidad con el coste económico.
- En otros casos, el aplazamiento de las actuaciones al horizonte largo plazo puede venir determinado por la necesidad de empleo de nuevas tecnologías que todavía no cuentan con el suficiente grado de implantación en el Ayuntamiento ni entre la población.
- La propia naturaleza de algunas de las propuestas puede hacer que éstas se hagan extensivas a los tres escenarios temporales considerados, por ejemplo, las medidas que proponen la celebración periódica de talleres y actividades de participación pública relacionadas con la movilidad.

Se considerará largo plazo entre cinco y 10 años desde la aprobación del PMUS.

7.- **LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y OBJETIVOS DE LA ACTUACIÓN.**

La movilidad es una parte muy importante de la sostenibilidad. Puesto que una parte muy importante del total del transporte se destina a los desplazamientos urbanos y metropolitanos, el reto a nivel urbano está en conjugar, de manera equilibrada, las necesidades de movilidad con la posibilidad de atender estas necesidades de forma más sostenible.

Tomando como premisa los objetivos generales definidos por la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana para los Planes de Movilidad Urbana, el presente PMUS tiene como **objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico de competencia del Ayuntamiento de Rafelbunyol**, priorizando la reducción del transporte individual motorizado en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transporte, desarrollando al mismo tiempo aquellos *modos que hagan compatibles la seguridad vial y la defensa del medio ambiente*, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Así se plantean los siguientes objetivos concretos como punto de partida para la redacción del PMUS de Rafelbunyol:

- ✓ *Recuperar espacio de la vía pública* para los modos no mecanizados de transporte: peatones y ciclistas, mejorando la calidad del entorno urbano para devolver a las calles y plazas su protagonismo como espacios de convivencia.
- ✓ *Suprimir barreras a los desplazamientos para personas con movilidad reducida:* accesibilidad universal.
- ✓ *Crear itinerarios de acceso ciclo-peatonal a los principales centros atractores:* CEIP, instituto ESO, centro de salud, Ayuntamiento, zonas deportivas.
- ✓ *Mejora de la seguridad de los desplazamientos*, reducir la accidentalidad mediante el control de la velocidad en el núcleo urbano. *Implantación de zonas 30 y de calles de convivencia con tráfico no motorizado* para conseguir una reducción efectiva de la velocidad de circulación en el núcleo urbano de la población.
- ✓ *Creación de aparcamientos disuasorios periféricos* que faciliten la aproximación al núcleo urbano y permitan el desplazamiento a pie dentro del núcleo urbano.
- ✓ *Reducir emisiones contaminantes y ruido.* Apostar por la descarbonización del sistema de transporte y potenciar los modos no motorizados. Impulsar el consumo de combustibles alternativos en vehículos públicos.
- ✓ *Potenciación del transporte público.* Ampliar la frecuencia de paso de los trenes para adecuar la oferta a la demanda de transporte público.
- ✓ *Introducir progresivamente nuevas tecnologías* aplicadas a la movilidad, para facilitar la información en tiempo real, haciendo accesible toda la información acerca de la movilidad en el núcleo urbano.
- ✓ *Informar y reeducar a la población*, especialmente a los más jóvenes, en las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad más sostenibles. Sensibilizar y concienciar sobre la problemática de la movilidad actual y la necesidad de orientarla a criterios de eficiencia energética y ambiental.

- ✓ *Fomentar la participación ciudadana en el impulso de la movilidad sostenible.*

Para conseguir estos objetivos se propone actuar sobre diferentes ámbitos, estableciendo unas líneas estratégicas de actuación en cada uno de ellos que sirvan de base para el desarrollo de las medidas y actuaciones propuestas encaminadas a satisfacer las necesidades de movilidad y accesibilidad del municipio desde una perspectiva más sostenible y menos contaminante que el uso del vehículo privado.

Las actuaciones propuestas están encaminadas a la mejora de las comunicaciones en modos sostenibles entre los principales núcleos residenciales e industriales del municipio de Rafelbunyol, así como de éstos con las zonas de servicios y espacios de recreo del municipio.

Los ámbitos de actuación planteados son:

- Movilidad peatonal.
- Movilidad ciclista.
- Transporte público.
- Vehículo privado.
- Gestión de aparcamientos.
- Información y participación ciudadana.

Dentro de cada uno de estos ámbitos se considerarán unos objetivos generales que darán lugar a unas líneas estratégicas de actuación.

Para cumplir con las líneas estratégicas de actuación se propondrán unas determinadas acciones o medidas a adoptar.

Algunas de las medidas a adoptar pueden ser comunes a varios ámbitos (p.ej.: establecimiento de zonas 30, que afecta al ámbito de la movilidad peatonal y al de la movilidad en transporte privado), por lo que se propondrán medidas y se indicará para cada una de las propuestas los ámbitos a los que afecta.

Teniendo en cuenta las anteriores premisas pasamos a continuación a definir las líneas estratégicas de actuación en función de los objetivos principales que se definirán en cada caso.

7.1.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA MOVILIDAD PEATONAL.

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

En la actualidad en el núcleo antiguo de Rafelbunyol no hay ninguna zona peatonal. En los nuevos desarrollos, algunos de ellos sin consolidar todavía, hay calles peatonales que solamente tienen acceso a garajes.

Dadas las condiciones de Rafelbunyol (radio de acción peatonal para acceder a todo el municipio) es esencial trabajar en medidas que favorezcan los desplazamientos peatonales de los ciudadanos y creen un entorno seguro, accesible y cómodo en el núcleo urbano principal.

Así pues, la estrategia planteada en relación con la movilidad peatonal pasa por tratar de subsanar los principales problemas que dificultan la movilidad peatonal:

- Falta de itinerarios peatonales.
- Tramos con pavimentos degradados y/o con obstáculos.
- Accesibilidad deficiente o falta de seguridad.
- Ausencia de señalización, en algunos casos, en los pasos peatonales.
- Ausencia de trayectos de prioridad peatonal.
- Falta de permeabilidad peatonal. La presencia de una gran infraestructura lineal, como es en este caso concreto la vía del tren, conlleva la generación de un efecto barrera significativo para la movilidad peatonal, resultando especialmente notorio cuando, como es el caso, el corredor en cuestión discurre a través de un núcleo urbano de norte a sur, aislando a cada lado una parte de este. Además de la vía del tren existe otra infraestructura lineal, la acequia de Moncada, que divide la población de norte a sur, aunque con menor incidencia que la vía del tren.

Dado que conseguir un incremento de la proporción de viajes que se realiza a pie disminuye las emisiones de gases y ruidos, disminuye la dependencia del vehículo privado, mejorando las oportunidades de desplazamiento de quien no quiere o no puede tener un vehículo propio, amplía las posibilidades de relación social y puede ser también un catalizador para la actividad comercial y de servicios que se desarrolla en su entorno próximo, el principal objetivo de esta línea de actuación es establecer zonas peatonales e itinerarios con prioridad peatonal conectados entre sí que permitan el acceso peatonal seguro a las principales zonas atractoras y generadoras de desplazamientos en orden a conseguir una movilidad preponderante en modos no motorizados reduciendo así el uso de modos más contaminantes.

Como objetivos concretos derivados de los generales podemos indicar:

- Facilitar los desplazamientos peatonales para acceder o interactuar con seguridad y comodidad en el entorno urbano.
- Recuperar parte del espacio público actualmente ocupado por el vehículo privado.
- Garantizar la movilidad peatonal entre los principales centros de atracción y generación de desplazamientos dentro del municipio.

Se jerarquizarán las calles de la población de tal modo que se adecúen sus dimensiones al tipo de tráfico que deberán soportar, así las calles de menor anchura se convertirán en calles de tráfico compartido y las calles de mayor capacidad podrán incluir viales segregados para cada tipo de tráfico.

Dentro de esta jerarquización se propone recuperar y poner en valor espacios públicos urbanos, tales como la plaza del Ayuntamiento, para que puedan ser utilizados por los habitantes como, lugar de reunión. Asimismo, se estudiará el planteamiento de posibles áreas peatonales o zonas con restricción de velocidad que conecten los principales orígenes y destinos susceptibles de ser recorridos a pie.

Para conseguir estos objetivos concretos, se proponen las siguientes líneas estratégicas de actuación:

1. Se contemplará la *creación y potenciación de itinerarios de prioridad ciclo-peatonal* de tal modo que la accesibilidad peatonal a los principales centros atractores: CEIP, instituto ESO, centro de salud, Ayuntamiento, zonas deportivas del municipio sea máxima.
2. *Asegurar accesibilidad a PMR's*. Se actuará sobre las características físicas de las calzadas y aceras, adecuándolas para la mejora de su transitabilidad, mejorando en caso necesario el pavimento y liberándolas de obstáculos, haciéndolas así más seguras y de tal modo que se garantice un nivel de accesibilidad adecuado a estos usuarios de la vía pública, garantizando su acceso a los principales centros atractores y generadores de desplazamientos
3. En cuanto a la *permeabilidad peatonal*, para mejorarla se incluirán medidas, más o menos ambiciosas y con diferentes horizontes temporales de desarrollo, encaminadas a *disminuir el efecto barrera* que la acequia de Moncada y, sobre todo, la vía del tren generan sobre los desplazamientos peatonales y ciclistas.

7.2.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA MOVILIDAD CICLISTA.

La bicicleta constituye uno de los modos de transporte más sostenibles ya que no consume combustibles fósiles para su utilización, no emite contaminación atmosférica, genera poca cantidad de residuos, consume poca cantidad de suelo y fomenta la disminución de la congestión del tráfico. Además, es un medio fácil de utilizar, accesible, mejora de la salud física y mental, y supone un ahorro económico para el usuario.

Por otro lado, presenta la ventaja de tener mayor radio de acción que el desplazamiento peatonal para el mismo tiempo de recorrido, lo cual mejora sus posibilidades para conectar diferentes centros importantes de atracción y generación de viajes, así como para su uso en actividades lúdico-deportivas en itinerarios de mayor longitud, haciendo accesibles áreas de interés medioambiental y/o cultural en un medio de desplazamiento sostenible.

Desde un punto de vista riguroso la circulación en bicicleta no precisa de infraestructuras específicas, ya que puede desarrollarse en la calzada junto al tráfico rodado, sin embargo, en determinados casos, las características especiales de velocidad de la vía y la intensidad del tráfico hacen que la circulación junto al tráfico rodado sea peligrosa y los usuarios se resistan a ella. Esto desincentiva en parte el uso de la bicicleta como medio habitual de desplazamiento.

En la actualidad Rafelbunyol no tiene una red ciclista consolidada, ni tampoco hay gran cantidad de usuarios de este modo de transporte. Si la red ciclista no tiene continuidad no será usada por la población en general. La red podrá tener continuidad con viales exclusivos o con viales compartidos tanto con tráfico peatonal como con tráfico motorizado. A su vez la red deberá unir los principales centros de generación y de atracción de viajes.

Así, el principal escollo para el desarrollo de la movilidad ciclista en Rafelbunyol es la escasez de infraestructura ciclista, además de que la existente está inconexa entre sí y con deficiencias en la señalización vertical y cartelería informativa.

Así pues, la estrategia planteada en relación con la movilidad ciclista pasa por tratar de subsanar las deficiencias existentes en el municipio, a saber:

- Inexistencia de ciclo-calles o itinerarios ciclo-peatonales.

- Falta de infraestructuras ciclistas exclusivamente.
- Falta de permeabilidad derivada de la presencia de la acequia de Moncada y de la vía del tren, como se ha indicado en el caso de la permeabilidad peatonal.

El *principal objetivo* es *crear una infraestructura ciclista* que sea segura, correctamente acondicionada y señalizada que fomente el uso de la bicicleta en Rafelbunyol como modo de transporte cotidiano, con itinerarios seguros que den continuidad a los recorridos y favorezcan su uso.

Como objetivos concretos derivados del objetivo general de esta línea de actuación, se incluyen los siguientes:

- Facilitar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual.
- Maximizar la seguridad vial de los ciclistas en las interacciones con el resto de los usuarios.

Para conseguir estos objetivos concretos, se proponen las siguientes líneas estratégicas de actuación:

1. Se contemplará la *creación de una infraestructura ciclista adecuada*, que incluirá la creación de una red de ciclo-calles asociada a los itinerarios de prioridad ciclo-peatonal para permitir el acceso a los principales centros atractores: CEIP, instituto ESO, centro de salud, Ayuntamiento, zonas deportivas, la ejecución de una red de carriles bici que conecte con vías ciclistas existentes y previstas por otras administraciones, mejorando la conexión ciclista con las poblaciones vecinas y con la playa.
2. Se estudiará la *permeabilización ciclista* del municipio, actuando sobre la acequia de Moncada y sobre la vía del tren.
3. *Potenciación del uso de la bicicleta*, para ello se preverán de zonas de aparcamiento específicas o facilitando la intermodalidad con otros modos de transporte y se estudiará la celebración del día de la bicicleta u otras iniciativas similares relacionadas con la movilidad ciclista para potenciar su uso y la concienciación ciudadana general.

7.3.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.

El transporte público no es muy determinante en la movilidad diaria en Rafelbunyol. El único medio de transporte público utilizado es el metro.

De la información obtenida a partir de las encuestas de movilidad llevadas a cabo en la redacción del presente PMUS se ha detectado una cierta discordancia entre la oferta y la demanda de los sistemas de transporte público, metro en este caso, especialmente con respecto a los horarios de paso. En general se han recopilado quejas por la frecuencia de paso y por lo limitado del horario de paso.

Como *objetivo principal* en el transporte público está el *incremento del uso* del mismo, especialmente entre los usuarios que utilizan el vehículo privado para acceder a puestos de trabajo a los que podrían acceder en metro.

Pero esto solamente sirve para los usuarios de metro que trabajan fuera de la población y lo usan habitualmente y de las encuestas realizadas se desprende que el mayor uso del metro es el ocio.

Por consiguiente, el PMUS deberá incluir entre sus propuestas y actuaciones la de tratar de adaptar la oferta a la demanda de movilidad existente, siendo las líneas estratégicas de actuación:

1. Se estudiará, junto con las administraciones competentes, la *adaptación de la oferta de transporte público* (frecuencia de paso del metro) a la demanda.
2. Se estudiará la *optimización de la intermodalidad*, facilitando el intercambio bicicleta-metro principalmente.

7.4.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.

En general todas las calles del municipio de Rafelbunyol permiten el paso de tráfico motorizado sin ningún tipo de restricción, estando el diseño de las secciones viarias orientado a la circulación en vehículo privado, de tal modo que en las calles se destina la mayor parte de la plataforma a la circulación y aparcamiento de vehículos motorizados, independientemente de la anchura de la calle, lo que da lugar en algunos casos a aceras de anchura tan reducida que son intransitables para PMR's con la consiguiente inseguridad vial que eso supone para los usuarios de modos de transporte diferentes al vehículo motorizado.

Por otra parte, la señalización de las calles es prácticamente inexistente, salvo la señalización en algunos casos a los límites de aparcamiento.

El *principal objetivo* de las actuaciones relativas al *uso del vehículo privado es la racionalización del uso de este*, fomentando un uso más lógico, eficiente y seguro, evitando su empleo indiscriminado en desplazamientos que por distancia o tipología pueden quedar resueltos mucho más eficazmente por la bicicleta o caminando.

Como objetivos concretos derivados de este objetivo general citamos los siguientes:

- Jerarquizar el viario de la ciudad bajo criterios de una movilidad más sostenible.
- Ordenación de la circulación viaria para evitar el tráfico de paso por el interior de la población.
- Mejora de la seguridad vial reduciendo la accidentabilidad.
- Reducir la contaminación acústica y las emisiones.

Para conseguir estos objetivos concretos, se proponen las siguientes líneas estratégicas de actuación:

1. *Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana*. Se establecerá una jerarquía de la red viaria en función de la anchura de las calles para adecuar el tránsito en cada calle de acuerdo con la capacidad de ésta.

Se propone la ordenación del tráfico en toda la población de acuerdo con la Policía Local, modificando los sentidos de tráfico en la red viaria en función de la jerarquización y de la accesibilidad a zonas generadoras y atractoras de viajes.

2. *Mejora de la seguridad vial*. Se establecerán medidas para el calmado del tráfico en el interior de la población mediante la creación de zonas 30, actuaciones en la sección del viario tanto en lo que se refiere al trazado planta como en alzado, señalización horizontal y vertical, tipología de pavimentos.
3. *Potenciación de la descarbonización del transporte*. Se establecerán medidas para potenciar el uso del vehículo eléctrico.

7.5.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA GESTIÓN DE APARCAMIENTOS.

El principal problema al que se enfrentan los usuarios del vehículo privado en los núcleos urbanos suele venir asociado a las dificultades de aparcamiento en destino. La búsqueda de aparcamiento implica un tráfico de agitación que contribuye a incrementar las emisiones a la atmósfera.

Aunque en el diagnóstico realizado en el estudio de movilidad previo no se ha detectado en general deficiencias de aparcamiento en el municipio de Rafelbunyol, ni en la zona urbana ni en el polígono industrial, resulta necesario prestar atención a la regulación de todos los aspectos de la movilidad en el municipio, teniendo en cuenta que el PMUS prevé la liberación de espacio para el peatón lo que reducirá las plazas existentes de aparcamiento.

Como *objetivo general* de esta línea de actuación estratégica tendremos la *reorganización de los aparcamientos* del municipio, de tal modo que se libere espacio para el tránsito peatonal y ciclista, se adecue el aparcamiento para PMR's y no se resten plazas de aparcamiento a los residentes.

Citamos como objetivos que se desprenden del anterior de esta línea de actuación los siguientes:

- Evitar el aparcamiento ilegal en las zonas en las que se prevé implantar itinerarios de prioridad peatonal.
- Regular el aparcamiento en función de los distintos tipos de usuario.
- Evitar el tráfico de agitación que se produce en la búsqueda de aparcamiento.
- Delimitar las zonas de aparcamiento, en particular en el polígono industrial.

Para conseguir estos objetivos concretos, se proponen las siguientes líneas estratégicas de actuación:

1. Se establecerá la *ordenación y regulación de plazas de aparcamiento* en función de los distintos colectivos, de tal modo que la oferta de aparcamiento se dirija a los distintos usuarios: los residentes, los de corta duración (rotación), los usuarios obligados (trabajo) y las personas con movilidad reducida. Se establecerán estrategias de actuación dirigidas a los distintos usuarios.
2. *Introducción de nuevas tecnologías*. Se estudiará la posibilidad de introducir información en tiempo real de puntos con plazas libres de aparcamiento en el interior de la población a través de las nuevas tecnologías de comunicación, como APP municipal para informar en tiempo real de las plazas de aparcamiento que no están ocupadas.

7.6.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

La experiencia muestra que las mejoras realizadas sobre las infraestructuras peatonales o ciclistas, así como la dotación de mejores condiciones en el transporte público y en el uso inteligente del vehículo privado, son condiciones necesarias, pero no suficientes, para la potenciación del uso de los modos más sostenibles.

Existen condicionantes culturales, normativos y educativos que limitan el uso de los modos menos contaminantes, y por ello es necesario fomentar los desplazamientos en modos más benignos mediante programas de sensibilización, comunicación y promoción.

Como objetivos generales de esta línea de actuación podemos definir los siguientes:

- Sensibilizar y concienciar a la ciudadanía sobre la problemática de la movilidad actual y la necesidad de orientarla a criterios de eficiencia energética y ambiental.
- Fomentar la participación de la ciudadanía en la estrategia de impulso de la movilidad sostenible.

Para conseguir estos objetivos, se proponen las siguientes líneas estratégicas de actuación:

1. *Comunicación y promoción de la movilidad sostenible.* Se propondrá la realización de charlas de formación a la población relacionadas con la movilidad sostenible y con la introducción de nuevas tecnologías. Se realizarán jornadas en talleres y colegios sobre el mismo tema.
2. Se solicitará la *participación de la ciudadanía en el desarrollo del PMUS* por medio de encuestas de opinión acerca de las distintas propuestas.

8.- PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.

Basándose en las líneas estratégicas anteriormente indicadas se plantean unas **actuaciones** que incidirán en algunos casos sobre una única línea de estrategia planteada y en otros casos sobre más de una referente además a distintos ámbitos de los planteados.

Se resumen a continuación las actuaciones/medidas que se propone adoptar indicando en cada caso las líneas estratégicas de cada uno de los ámbitos a las que se refiere la actuación planteada.

ACTUACIÓN/MEDIDA PROPUESTA		ÁMBITOS DE ACTUACIÓN. LÍNEAS ESTRATÉGICAS.					
		MOVILIDAD PEATONAL	MOVILIDAD CICLISTA	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE EN VEHÍCULO PRIVADO	GESTIÓN DE APARCAMIENTOS	INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA
1	Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana				1.- Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana		
2	Peatonalización del núcleo antiguo	1.- Creación y potenciación de itinerarios peatonales 2.- Asegurar la permeabilidad a PMR's	1.- Creación de infraestructura ciclista adecuada		1.- Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana 2.- Mejora de la seguridad vial		
3	Creación de itinerarios ciclo-peatonales preferentes	1.- Creación y potenciación de itinerarios peatonales 2.- Asegurar la permeabilidad a PMR's	1.- Creación de infraestructura ciclista adecuada		1.- Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana 2.- Mejora de la seguridad vial		
4	Mejora general de la accesibilidad en el municipio	2.- Asegurar la permeabilidad a PMR's					
5	Permeabilización de la Acequia de Moncada	2.- Asegurar la permeabilidad a PMR's 3.- Permeabilización peatonal	2.- Permeabilización ciclista				
6	Permeabilización de la vía del tren	3.- Permeabilización peatonal	2.- Permeabilización ciclista				
7	Creación de bolsas aparcabicis en el interior de la población		1.- Creación de infraestructura ciclista adecuada 3.- Potenciación del uso de las bicicletas	2.- Potenciación de la intermodalidad			
8	Ejecución de un carril bici segregado circunvalando la población		1.- Creación de infraestructura ciclista adecuada				
9	Incremento de la frecuencia de paso de los trenes			1.- Adaptación de la oferta de transporte público a la demanda			
10	Mejora de las condiciones de señalización en				2.- Mejora de la seguridad vial		

	varios cruces						
11	Mejora de las comunicaciones entre el núcleo urbano y el polígono industrial				2.- Mejora de la seguridad vial		
12	Mejora de las condiciones de cruce en la plaza de la Purissima				2.- Mejora de la seguridad vial		
13	Mejora general de la señalización horizontal y vertical				2.- Mejora de la seguridad vial		
14	Ejecución de una ronda perimetral				1.- Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana		
15	Instalación de zonas de recarga de vehículos eléctricos				3.- Potenciación de la descarbonización del transporte		
16	Creación de aparcamientos para los distintos colectivos					1.- Regulación de plazas de aparcamiento.	
17	Creación de bolsas de estacionamiento disuasorio en la periferia del núcleo urbano					1.- Regulación de plazas de aparcamiento.	
18	Desarrollo de una aplicación móvil para información de plazas libres					2.- Introducción de nuevas tecnologías	
19	Realización de campañas de información y promoción de la movilidad sostenible						1.- Comunicación y promoción
20	Realización de encuestas de opinión						2.- Participación ciudadana

Para definir cada una de estas actuaciones se ha generado unas fichas en las que se indican los siguientes aspectos:

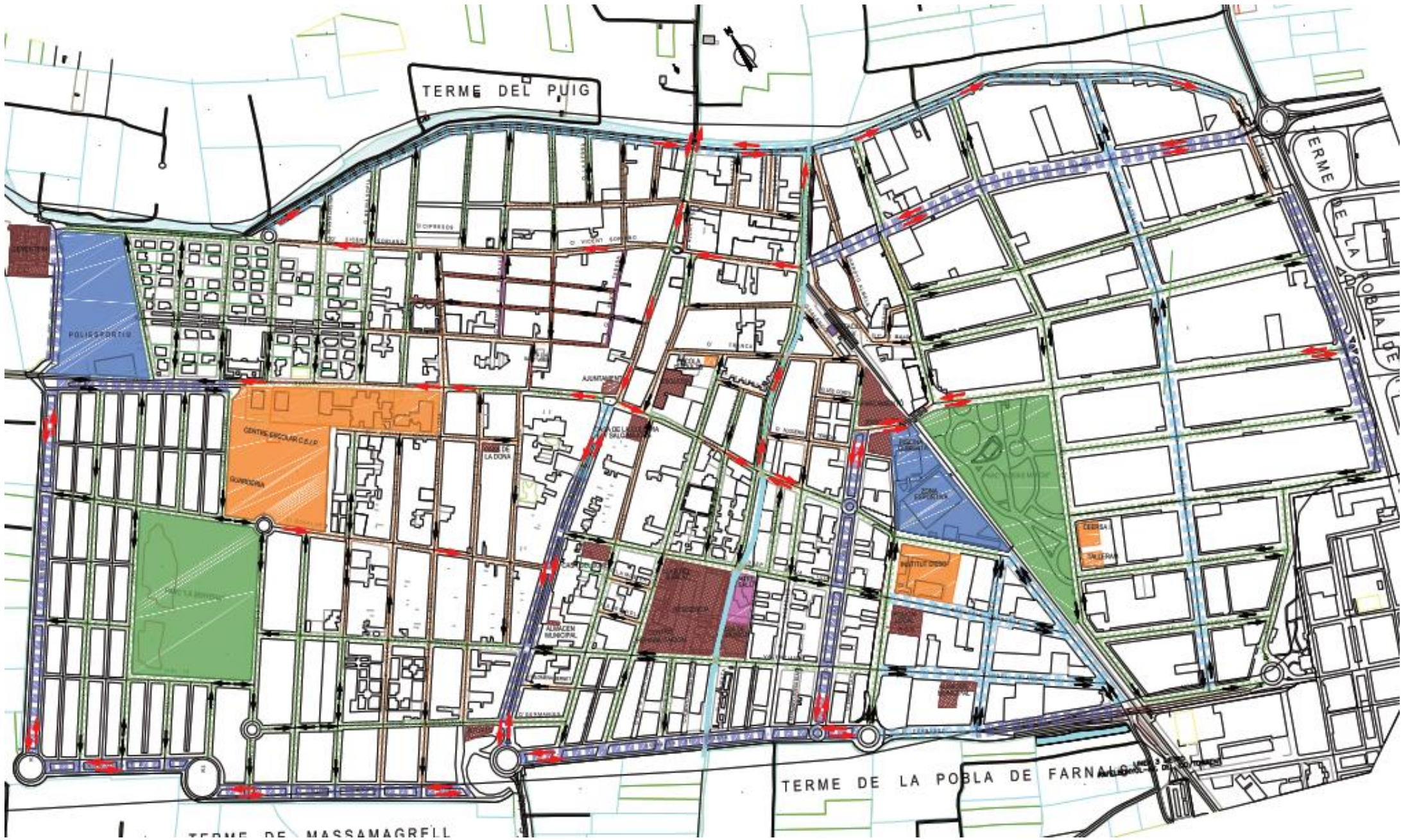
- Número y denominación de la medida a adoptar.
- Líneas estratégicas en las que se enmarca la propuesta.
- Horizonte temporal de aplicación.
- Prioridad.
- Descripción general de la actuación.
- Descripción gráfica de la actuación.
- Estimación económica de la propuesta.

Se incluye a continuación modelo de ficha de definición de las actuaciones propuestas:

MEDIDA Nº:		MEDIDA A ADOPTAR	
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN			
PRIORIDAD			
DESCRIPCIÓN GENERAL			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA			

MEDIDA Nº	1	MEDIDA	Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			<u>Vehículo privado</u> : 1.- Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana.
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Corto/Medio plazo (adaptado al desarrollo e implantación del PMUS)
PRIORIDAD:			Alta
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone una primera jerarquización de la red viaria en función de los movimientos principales en el interior de la población, de la anchura de las calles de la población y del volumen de tráfico que en la actualidad soporta cada calle, los puntos conflictivos con accidentes y los sentidos de tráfico actualmente existentes en las principales calles de la población. Se proponen a continuación unos sentidos de tráfico para las calles que implican la definición de una ronda exterior al núcleo urbano residencial con doble sentido de tráfico y un eje norte-sur y otro este-oeste que permitan distribuir el tráfico hacia el exterior de la población desde la plaza de la Purissima. A partir de estos sentidos, teniendo en cuenta los servicios a los que se da acceso desde cada calle, se planteará, junto con la Policía Local, si procede, una nueva ordenación del tráfico en el interior de la población. En el planteamiento de la nueva ordenación del tráfico se tendrán en cuenta, además, el resto de las propuestas del presente PMUS para la movilidad tanto peatonal como ciclista. En la determinación de los sentidos de tráfico se tendrá en cuenta el desarrollo del proyecto de transporte interurbano de pasajeros en autobús recientemente aprobado para compatibilizar el recorrido y las paradas de los autobuses con los sentidos de tráfico finalmente adoptados en la población. Este estudio permitirá asimismo analizar la prioridad del resto de las actuaciones a realizar en la población y definir la coordinación entre las diferentes actuaciones planteadas para evitar conflictos de tráfico en la población. Se ha realizado una primera estimación de las anchuras de las calles que se ha tenido en cuenta para la definición del resto de las medidas propuestas en el presente PMUS. Se incluye a continuación plano de la jerarquía viaria propuesta de las calles de la población en el que se han ubicado los principales centros atractores y generadores de desplazamientos en el interior de la población. El plano incluye asimismo los sentidos de tráfico propuestos para la ronda perimetral y los principales ejes de comunicación este-oeste y norte-sur.			

DESCRIPCIÓN GRÁFICA



LEYENDA

	CALLE TIPO 0 ANCHURA (< 5.00m)		DIRECCIÓN DE TRÁFICO SENTIDO ÚNICO		DIRECCIÓN TRÁFICO PROPUESTA VÍAS PRINCIPALES SENTIDO ÚNICO
	CALLE TIPO 1 ANCHURA (>= 5.00m hasta 7m)		DOBLE SENTIDO		DOBLE SENTIDO
	CALLE TIPO 2 ANCHURA (>= 7.00m hasta 10m)				
	CALLE TIPO 3 ANCHURA (>= 10.00m hasta 15m)				
	CALLE TIPO 4 ANCHURA (>= 15.00m hasta 20m)				
	CALLE TIPO 5 ANCHURA (>= 20m)				

ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

Sin determinar.

MEDIDA Nº	2	MEDIDA	Peatonalización del núcleo antiguo
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			<u>Movilidad peatonal</u> : 1.- Creación y potenciación de itinerarios de prioridad peatonal. <u>Movilidad peatonal</u> : 2.- Asegurar la accesibilidad a PMR's <u>Movilidad ciclista</u> : 1.- Creación de una infraestructura ciclista adecuada. <u>Vehículo privado</u> : 1.- Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana. <u>Vehículo privado</u> : 2.- Mejora de la seguridad vial.
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Corto/medio plazo (por fases)
PRIORIDAD:			Alta
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone la modificación de las calles del núcleo antiguo que como se ve en la imagen siguiente tienen una anchura inferior a 7 metros: Calle Ramón y Cajal, Calle La Font, Calle Santa Teresa, Calle Sant Joan, Calle Sant Fransecs, tramos de la calle Sant Vincent y Sant Josep. Esta anchura no es compatible la ejecución de aceras accesibles de anchura mínima 1,50 metros y el tráfico de vehículos a distinto nivel, por lo que se propone la ejecución de toda la calle a la misma cota de modo que peatones, ciclistas y vehículos motorizados compartan calzada. Se limitará la velocidad de circulación a 20 km/h y se señalizará como calle peatonal con tráfico restringido. La actuación incluirá la señalización vertical y horizontal necesaria y la remodelación del pavimento de la calle con la nueva distribución de la sección transversal propuesta. Se reestudiarán los sentidos del tráfico junto con los del resto del entorno para adecuar la circulación en toda la población (ver medida nº1). En las calles en las que la anchura lo permita se distinguirá una zona de peatones preferente con el pavimento de distinto color que podrá limitarse con maceteros colocados al tresbolillo. Se incluyen a continuación propuestas de secciones tipo.			

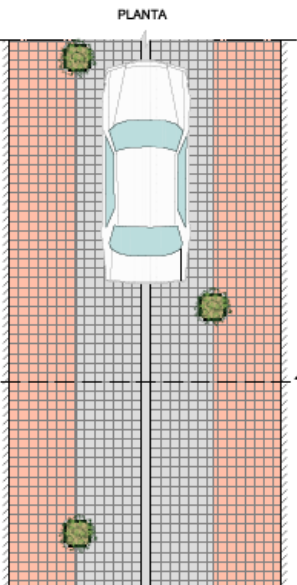
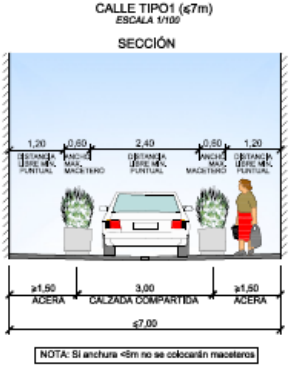
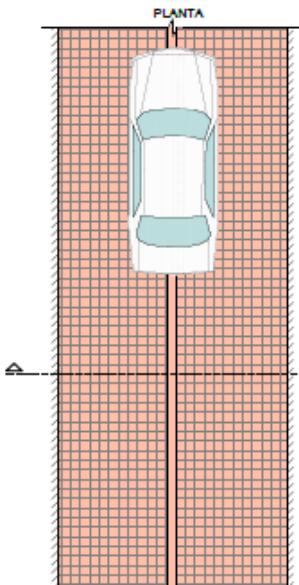
DESCRIPCIÓN GRÁFICA



- CALLE TIPO 0 ANCHURA ($\leq 5.00\text{m}$)
- CALLE TIPO 1 ANCHURA ($> 5.00\text{m}$ hasta 7m)
- CALLE TIPO 2 ANCHURA ($> 7.00\text{m}$ hasta 10m)
- CALLE TIPO 3 ANCHURA ($> 10.00\text{m}$ hasta 15m)

DIRECCIÓN DE TRÁFICO
→ SENTIDO ÚNICO
↔ DOBLE SENTIDO

DIRECCIÓN TRÁFICO PROPUESTA
VÍAS PRINCIPALES
→ SENTIDO ÚNICO
↔ DOBLE SENTIDO



NOTA: Si anchura $< 8\text{m}$ no se colocarán maceteros



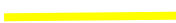
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

Se propone adecuar un total de aproximadamente 1.100 metros de calle con anchuras entre 4,00 y 7,00 metros. Se estima un presupuesto de 600.000 euros. Se estima que esta actuación debería hacerse en paralelo a una que no corresponde a movilidad, pero sí a mejoras que suponen ahorro energético, de sustitución de alumbrado de la calle y mejora de acometidas de abastecimiento y saneamiento.

MEDIDA Nº	3	MEDIDA	Creación de itinerarios ciclo-peatonales preferentes
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			<u>Movilidad peatonal</u> : 1.- Creación y potenciación de itinerarios de prioridad peatonal. <u>Movilidad peatonal</u> : 2.- Asegurar la accesibilidad a PMR's <u>Movilidad ciclista</u> : 1.- Creación de una infraestructura ciclista adecuada. <u>Vehículo privado</u> : 1.- Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana. <u>Vehículo privado</u> : 2.- Mejora de la seguridad vial
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Corto/medio plazo (por fases)
PRIORIDAD:			Alta
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone la adecuación de itinerarios ciclo-peatonales preferentes que aseguren el acceso en modos no motorizados a los principales centros atractores de viajes de la población: centros deportivos, CEIP, Instituto de ESO, zonas verdes con parque infantil, agrupación de: centro de salud, casa de la música, centro de rehabilitación, hogar del jubilado. Estos itinerarios estarán adaptados para PMR's. Partiendo de la jerarquización viaria en función de la anchura de las calles incluida en la medida nº1. Junto con la policía Local se estudiará con detalle la anchura y los sentidos del tráfico de estas calles para plantear dos tipos de sección: - Tráfico compartido de ciclistas con tráfico motorizado en el caso en que la calle sea de un solo sentido, repartiendo el resto de la anchura de esta en paseos peatonales, aparcamientos y posible colocación de alcorques. En este caso la calle se señalizará como "Zona 30". - Tráfico completamente segregado en el caso de que la calle sea de dos sentidos. Para que se pueda hacer de dos sentidos la calle deberá tener anchura suficiente para la construcción de aceras peatonales de anchura mínima 1,50 metros y carril bici segregado de dos sentidos. En el caso del Itinerario 3, además será necesaria la adecuación de la sección del paso inferior del ferrocarril en la Calle La Pau, adecuándola al tráfico tanto ciclista como peatonal. Se propone la ejecución de los itinerarios preferentes por etapas, de tal modo que la secuencia propuesta sería: - Actuaciones de mejora de los niveles de accesibilidad: rampas de acceso a las aceras, pavimentos señalizadores... - Aseguramiento de continuidad del trazado. - Nueva infraestructura (nuevas aceras allí dónde no existan o sean impracticables) y ampliación de aceras dónde sea necesario. - Señalización, tanto horizontal como vertical, de itinerarios principales. En todos los casos se incluirá aparcamiento si la anchura de la calle lo permite. En todos los casos la actuación incluirá adecuación de secciones, pavimentos, señalización horizontal y vertical y cartelería necesaria para hacer los itinerarios accesibles a PMR's. Para el calmado del tráfico se adoptarán distintos dispositivos sobre el viario: - Actuaciones sobre el trazado en planta, para reducir la velocidad en el cruce, obligando a los vehículos a describir trayectorias curvas para realizar los movimientos de cruce y ampliando las aceras para crear a la vez áreas de estancia. - Actuaciones sobre el trazado en alzado. Consisten en elevaciones de la calzada, que animan a mantener velocidades reducidas a los conductores, si quieren evitar la incomodidad del escalón que suponen o, incluso, el daño que pueden causar en el automóvil. (Lomos, Almohadas, Mesetas, Franjas transversales de alerta). - Actuaciones sobre la sección transversal: consisten en reducciones de la anchura de la calzada, con objeto de reducir la velocidad de circulación. (Martillos, Isletas separadoras, Estrechamientos puntuales).			

DESCRIPCIÓN GRÁFICA



	Itinerario 1. Itinerario ciclo-peatonal preferente que comunica Centros deportivos, CEIP, Ayuntamiento, Iglesia, Casa de la cultura, Instituto de ESO. Desde él parten calles de acceso únicamente a garajes que comunican con el parque “La Senyera”. Se completa con el itinerario 2 y el itinerario 3. Tiene una longitud aproximada de 1.500 metros. Además, conecta con la zona propuesta como peatonalización del núcleo antiguo del municipio. Tiene una longitud aproximada de 1.500 metros.
	Itinerario 2. Itinerario ciclo-peatonal preferente que comunica el itinerario 1 con el centro de salud, casa de la música, hogar del jubilado y centro de rehabilitación. Tiene una longitud aproximada de 450 metros.
	Itinerario 3. Itinerario ciclo-peatonal preferente que comunica el itinerario 1 con el parque “Ausias March”. El tramo situado frente a la zona deportiva es un tramo peatonal. Tiene una longitud aproximada de 500 metros. Este itinerario conllevará la adecuación del paso bajo el ferrocarril.
	Itinerario 4. Itinerario ciclo-peatonal preferente que comunica el itinerario 1 con la estación de metro. Tiene una longitud aproximada de 300 metros.

ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

Se estima un presupuesto de 565.000 euros que incluiría tanto ejecución de carriles bici, en su caso, como ejecución de aceras y señalización del itinerario adaptada para PMR's.

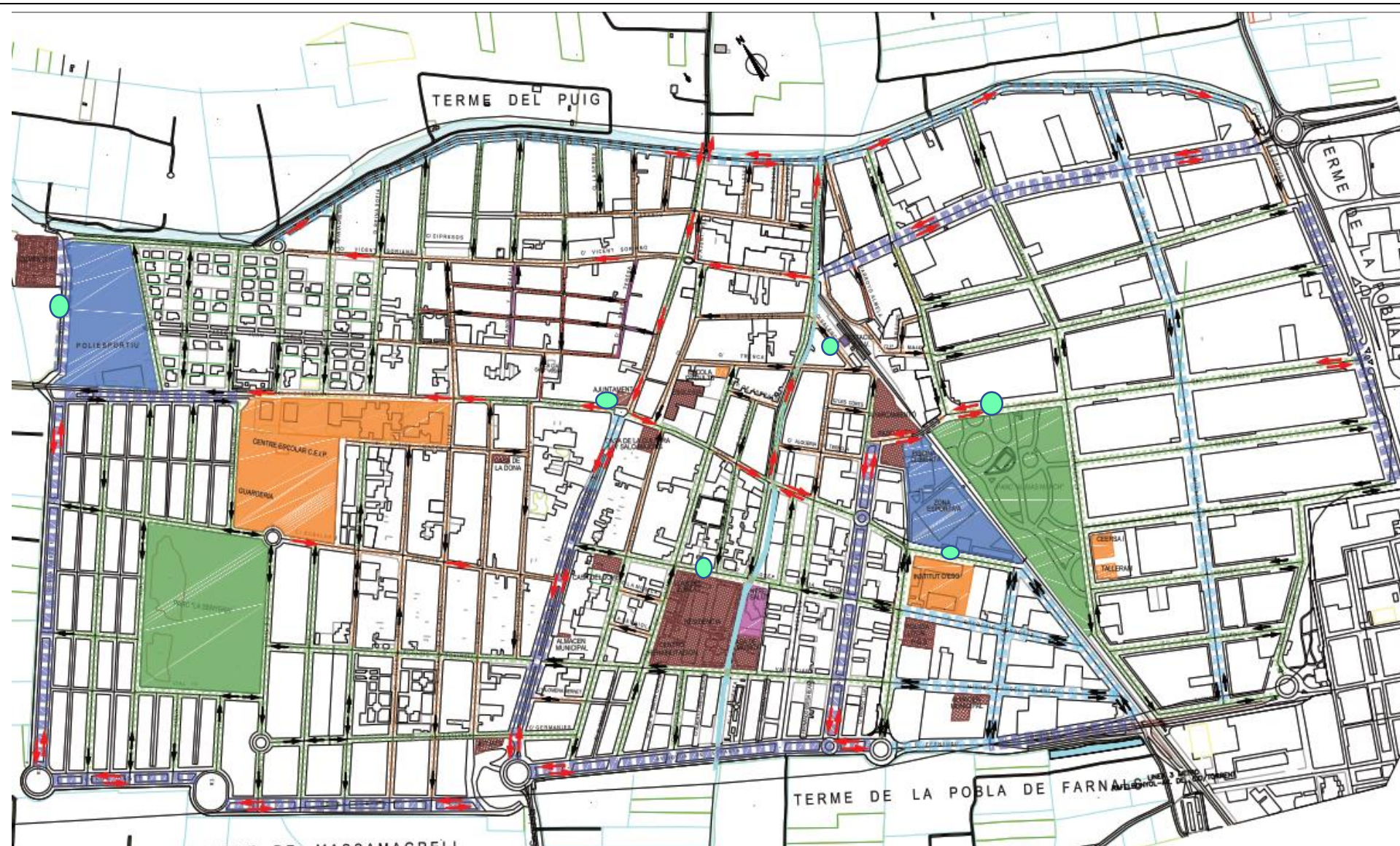
MEDIDA Nº	4	MEDIDA	Mejora general de la accesibilidad en el municipio.
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA		Movilidad peatonal: 2.- Asegurar la accesibilidad a PMR's	
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:		Corto plazo	
PRIORIDAD:		Alta	
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone el estudio de todos los viales de la población para determinar los problemas de accesibilidad existentes. Estos problemas podrán ser de diferente naturaleza: - Problemas en el estado del pavimento. - Falta de pavimentos señalizadores para personas con visión reducida e invidentes. - Falta de rampas de acceso en las aceras. - Falta de pintura vial en los pasos de peatones. - Falta de señalización vertical en los pasos de peatones. - Obstáculos en los itinerarios peatonales, por ejemplo, contenedores de basura o postes de servicios en las aceras. Se realizará un inventario de todos los problemas existentes planificando las actuaciones a realizar en cada caso, el horizonte temporal de cada una de las actuaciones y valorándolas. Se excluirán de este inventario las zonas propuestas como zonas a peatonalizar, los itinerarios peatonales preferentes y las propuestas de permeabilización de las barreras existentes en la población. Esta actuación incluye intervenciones puntuales de pequeña entidad en toda la población que podrán incluir según el caso: ejecución de rampas de acceso en aceras, pintura de pasos peatonales, señalización horizontal, señalización vertical, colocación de pavimentos señalizadores, recolocación de algunos servicios que obstaculizan el paso en aceras. Se incluye a continuación propuesta de adecuación y señalización de los pasos peatonales			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			

MEDIDA Nº	5	MEDIDA	Permeabilización de la acequia de Moncada
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA		<u>Movilidad peatonal</u> : 2.- Asegurar la accesibilidad a PMR's. <u>Movilidad peatonal</u> : 3.- Permeabilización peatonal. <u>Movilidad ciclista</u> : 2.- Permeabilización ciclista.	
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:		Corto plazo	
PRIORIDAD:		Media	
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone la modificación de la sección transversal de las calles Fco Tomás y Valiente y Acequia de Moncada por las que discurre el trazado de la acequia de Moncada para integrar la acequia en la nueva sección adecuando así la sección al tránsito peatonal y ciclista. En el tramo final hacia aguas abajo la acequia se encuentra a nivel y es un paseo ya, pero existe un tramo en el que la acequia no es accesible para PMR's. Se incluye a continuación un croquis en el que se ha señalado en verde el tramo que ya es accesible y que solamente precisa algunas mejoras en la pavimentación y la señalización y en amarillo el tramo en el que es necesaria la ejecución de rampas de acceso a la acequia que en la actualidad está a mayor cota que el resto de la calle y no es accesible para PMR's. En este tramo, puesto que a lo largo de la calle la acequia tiene un trazado que cambia de posición relativa en la sección de la calle, se deberá estudiar también la redistribución del tráfico rodado y de la posición de las aceras, siendo pues necesaria la remodelación de toda la calle. Ambos tramos están separados por el Camí Fondo, que se ha propuesto como itinerario ciclo-peatonal preferente, por lo que conectan con este itinerario.			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
			
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA			
Se propone la actuación de mejora de características físicas en un tramo de aproximadamente 130 metros y la actuación de adecuación de accesibilidad en un tramo de aproximadamente 460 metros. Se estima un presupuesto de 95.000 euros.			

MEDIDA Nº	6	MEDIDA	Permeabilización de la vía del tren
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			<u>Movilidad peatonal</u> : 3.- Permeabilización peatonal. <u>Movilidad ciclista</u> : 2.- Permeabilización ciclista.
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Largo plazo
PRIORIDAD:			Media
DESCRIPCIÓN GENERAL			
En la actualidad la vía del tren divide la población de Rafelbunyol en dos zonas que quedan comunicadas por dos pasos inferiores. Uno de ellos, el situado al sur en el límite de Rafelbunyol con La Pobla de Farnals, tiene una vía segregada para ciclistas y peatones que cruza por el lado de La Pobla de Farnals y en el lado de Rafelbunyol carece de continuidad con itinerarios peatonales o ciclistas, tanto en la zona urbana como en el polígono industrial. El otro está situado al norte, en la calle La Pau también tiene una vía segregada para peatones y ciclistas y forma parte del itinerario 3 de prioridad peatonal propuesto (ver actuación nº3). Se propone: - En el caso del paso inferior situado al sur de la población, la adecuación de un itinerario para peatones y ciclistas con continuidad, remodelando la sección en el Camí Fondo. Puesto que el paso inferior está en el límite entre los términos municipales de Rafelbunyol y La Pobla de Farnals, esta propuesta requiere una importante labor de coordinación entre los Ayuntamientos de las dos localidades para consensuar un trazado con continuidad en ambas poblaciones. - En el caso del paso inferior situado al norte de la población, se estudiará la posibilidad de elevar la cota de la rasante del paso peatonal y ciclista y ampliar su anchura modificando la sección del paso inferior, para ello se estudiará la viabilidad de modificar esa sección puesto que uno de los apoyos del paso superior del ferrocarril divide la calzada en dos secciones de 5 metros a cada lado del paso. Se deberá además coordinar con los sentidos de tráfico en el paso inferior.			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
SIN DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA			
Sin determinar. Condicionada a estudios de viabilidad en el caso del paso inferior de gálibo reducido y a consenso con el Ayuntamiento de La Pobla de Farnals en el otro caso.			

MEDIDA Nº	7	MEDIDA	Creación de bolsas aparcabicis en el interior de la población.
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			<u>Movilidad ciclista</u> : 1.- Creación de una infraestructura ciclista adecuada. <u>Movilidad ciclista</u> : 3.- Potenciación del uso de la bicicleta. <u>Movilidad en transporte público</u> : 2.- Potenciación de la intermodalidad
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Corto plazo
PRIORIDAD:			Media
DESCRIPCIÓN GENERAL			
La disponibilidad de un aparcamiento para bicicletas cómodo y seguro en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una acertada estrategia de promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo y, por el contrario, la no existencia de estos en algunos casos disuade de la realización de dicho viaje. Es por ello por lo que una política de instalación de aparcabicis en los principales centros de atracción de viajes fomentará, en parte, la movilidad ciclista municipal. El principal objetivo de la instalación de aparcabicis en el municipio es fomentar y normalizar el uso de este modo de transporte como modo de transporte cotidiano. Se propone la colocación de aparcabicis en las principales zonas atractoras y generadoras de viajes, permitiendo al usuario su seguro aparcamiento. Se propone un aparcamiento tipo soporte U invertida ya que este tipo de soporte permite amarrar dos bicicletas, una a cada lado, quedando la bicicleta totalmente apoyada en el soporte y amarrada en dos puntos. Se propone la instalación de aparcabicis en: - Centro educativo ESO. - Edificios de equipamientos municipales: centros deportivos, centro sanitario, estación de metro. - Vía pública en zonas comerciales y de ocio.			

DESCRIPCIÓN GRÁFICA



ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

Presupuesto estimado 75 euros/unidad, con 5 unidades en cada punto, total 2.250 euros.

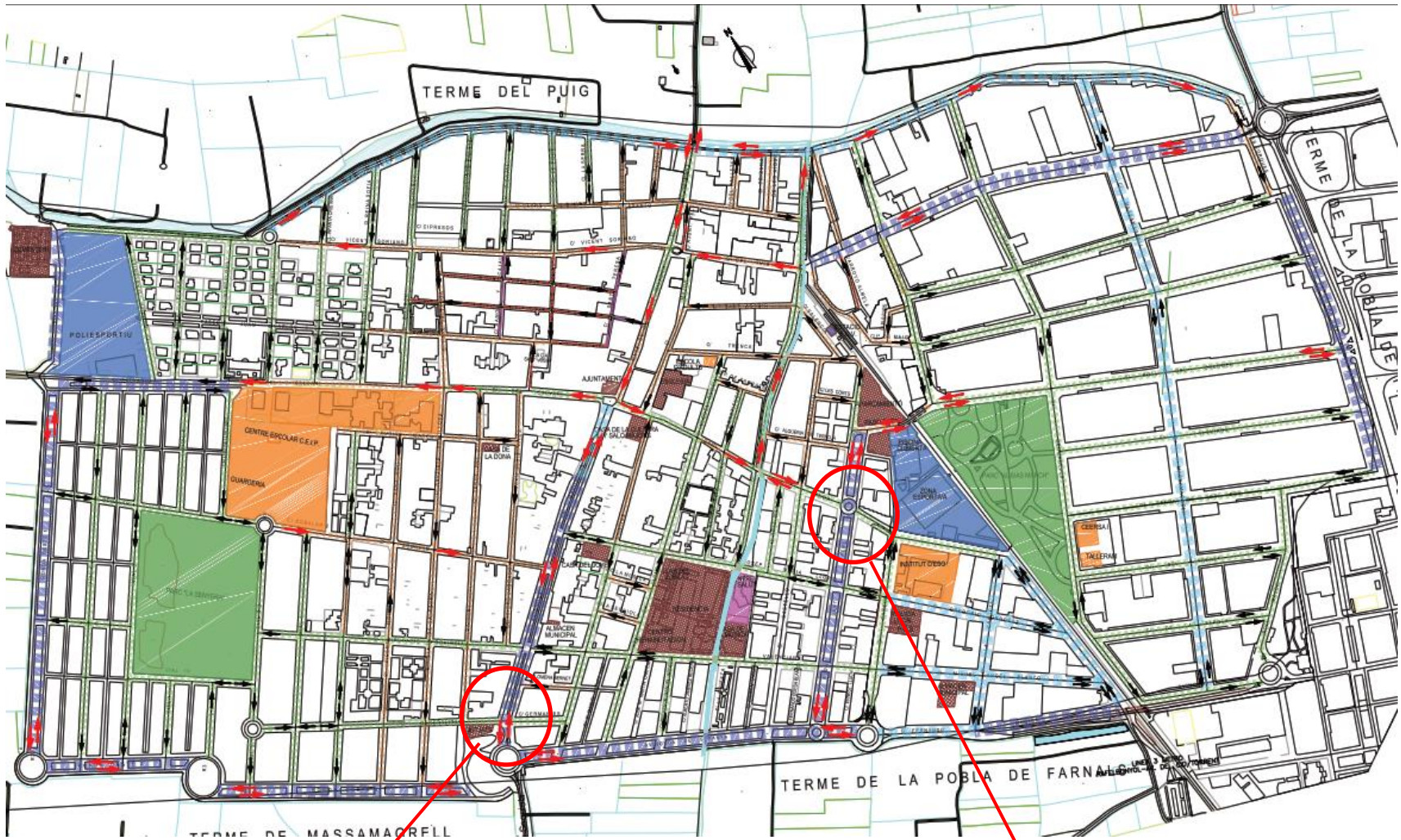
MEDIDA Nº	8	MEDIDA	Ejecución de un carril bici segregado circunvalando la población.
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA		Movilidad ciclista: 1.- Creación de una infraestructura ciclista adecuada.	
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:		Corto plazo	
PRIORIDAD:		Media	
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone, en consonancia con lo propuesto en el borrador de la Diputación de Valencia del Plan Estratégico “Per l’Horta Nord en bici”, la creación de un carril bici que conecte con otros tramos existentes. Se representa en el esquema incluido a continuación los nuevos tramos de conexión propuestos. Por tratarse de una circunvalación estos conectarán con las ciclo-calles previstas en los itinerarios accesibles preferentes planteados (ver medida nº3). Además deberá coordinarse con la medida nº14: “Ejecución de una ronda perimetral”.			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			

Existente. En ejecución Propuesta documento Per l'Horta Nord en Bici Propuesta
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA
Presupuesto estimado de la propuesta 125.000 euros. Presupuesto estimado de la propuesta incluida en el documento Per l'Horta Nord en Bici 480.000 euros.

MEDIDA Nº	9	MEDIDA	Incremento de la frecuencia de paso de los trenes.
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			Movilidad en transporte público: 1.- Adaptación de la oferta de transporte público a la demanda
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Largo plazo
PRIORIDAD:			Media
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Puesto que en la participación pública se ha detectado que los usuarios no están de acuerdo con la frecuencia de paso de los trenes, se propone que desde el Ayuntamiento se inicien las actuaciones para solicitar ese incremento de frecuencias al organismo responsable de la gestión del servicio.			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
SIN DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA			
Sin valoración.			

MEDIDA Nº	10	MEDIDA	Mejora de las condiciones de señalización en varios cruces.
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			Movilidad vehículo privado: 2.- Mejora de la seguridad vial
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Corto plazo
PRIORIDAD:			Alta
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone, la mejora de las condiciones del tráfico en dos puntos del municipio que resultan conflictivos. Se estudiará la modificación de la señalización, tanto horizontal como vertical en los cruces de las calles: - Camí Fondo-Avda Sant Pere. - Avda de la Magdalena-Avda Generalitat-calle Germanies. Se estudiará esta señalización de acuerdo con la Policía Local y estudiando los sentidos del tráfico. La actuación consistirá en señalización tanto horizontal como vertical, colocación de bandas transversales resaltadas para reducir la velocidad del tráfico motorizado, pintado de pasos peatonales y colocación de elementos de protección del peatón, en su caso.			

DESCRIPCIÓN GRÁFICA

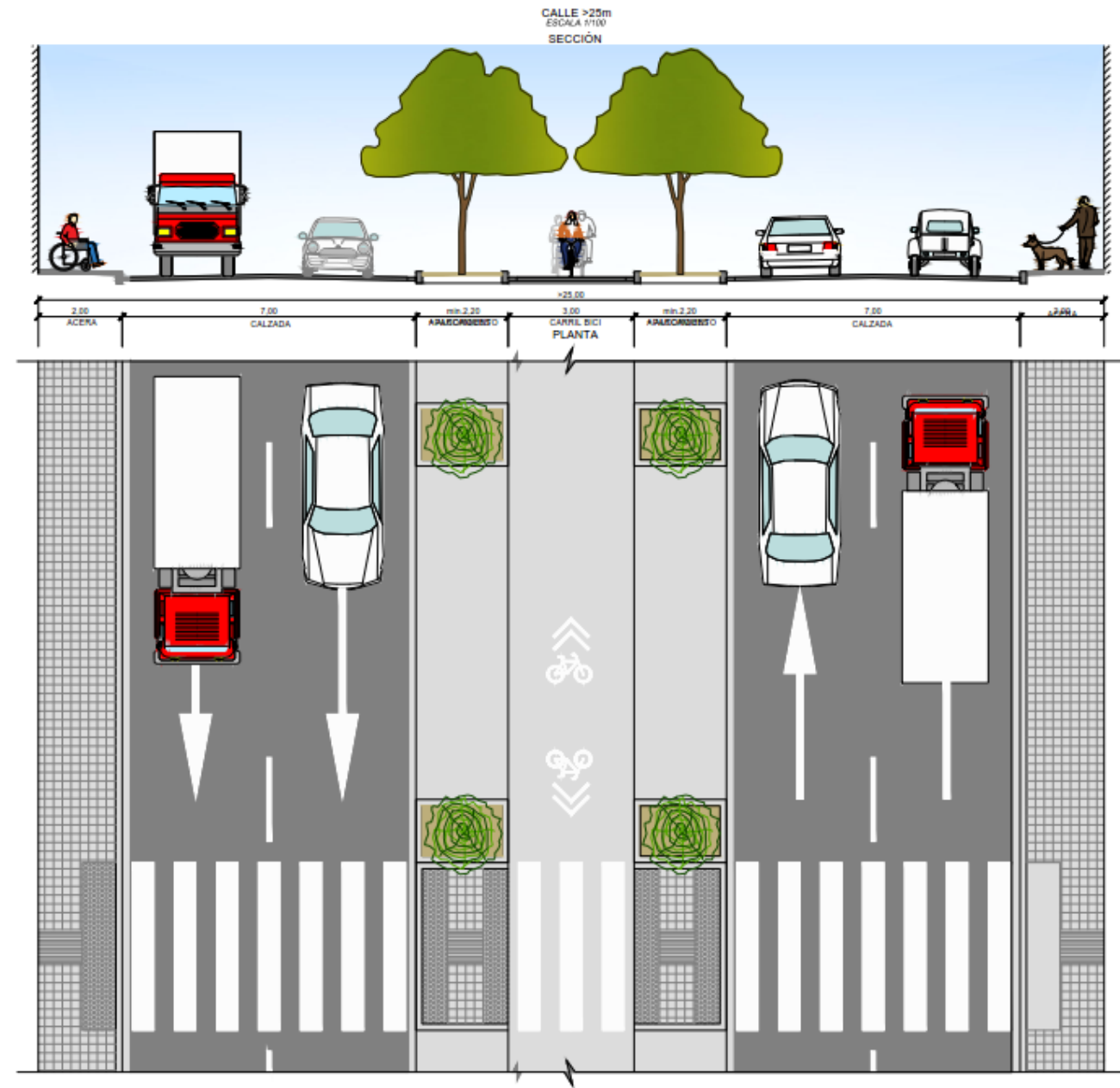
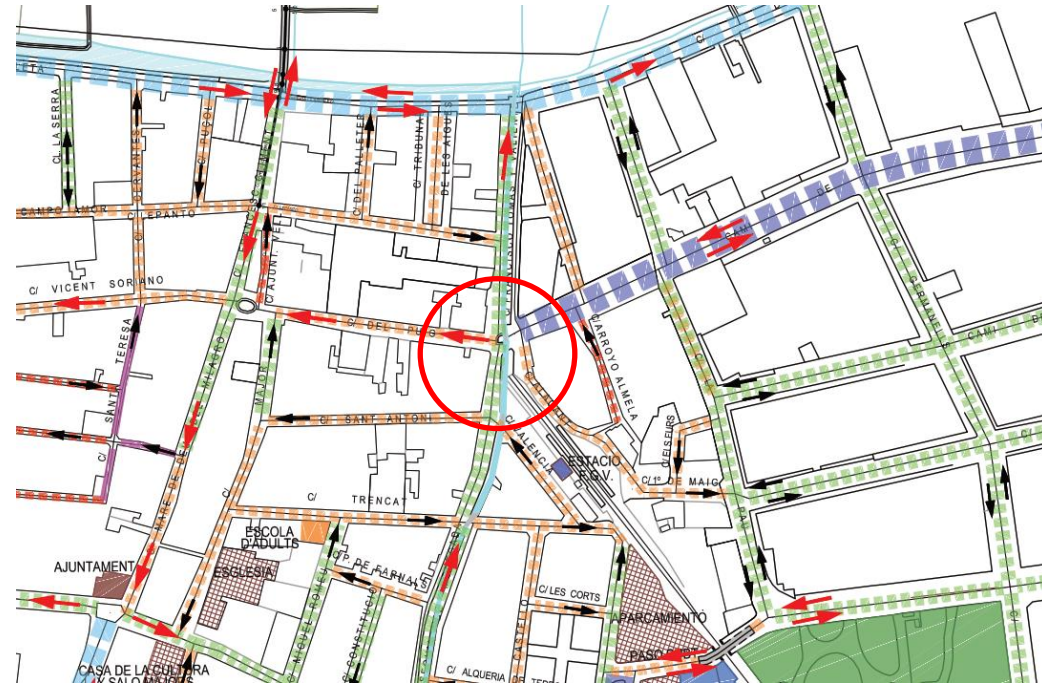


ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

Presupuesto estimado 22.000 euros.

MEDIDA Nº	11	MEDIDA	Mejora de las comunicaciones entre el núcleo urbano y el polígono industrial
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			Movilidad vehículo privado: 2.- Mejora de la seguridad vial
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Medio plazo
PRIORIDAD:			Alta
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone, la mejora de las condiciones del tráfico motorizado en la intersección de las calles: El Puig-Fco Tomás y Valiente-Camí de Cebolla- Calle Alicante y calle Acequia de Moncada. Esta intersección es la única conexión a nivel de la zona urbana con el polígono industrial. Además, en el Camí de Cebolla hay un hipermercado al que la población accede incluso a pie. Se propone la mejora de esta intersección para facilitar todos los movimientos. Será necesario estudiar los sentidos del tráfico en las calles que confluyen en esta intersección y de acuerdo con ello modificar la geometría de la intersección. Se tendrá en cuenta además la anchura de las calles que confluyen en esa intersección y la presencia de la acequia de Moncada. Se estudiará esta mejora de acuerdo con la modificación de los sentidos del tráfico adoptada en el resto de la población. Además, se propone una sección tipo para la ordenación de la calle Camí Cebolla. Se plantea la ejecución de una sección de dos carriles por sentido, con aceras laterales adaptadas para PMR, un carril bici central de dos sentidos y un aparcamiento con arbolado en alcorques entre los carriles de tráfico rodado y el carril bici. La anchura y disposición de este aparcamiento y de los alcorques será variable para adaptarse al ancho libre existente en cada tramo de calle y al correcto funcionamiento del tráfico pesado en el interior del polígono industrial. La solución adoptada tendrá que tener en cuenta la propuesta de sección de las calles Fco Tomás y Valiente y Acequia de Moncada que se realice para hacer estas calles accesibles integrando en su sección la acequia de Moncada (ver medida nº5).			

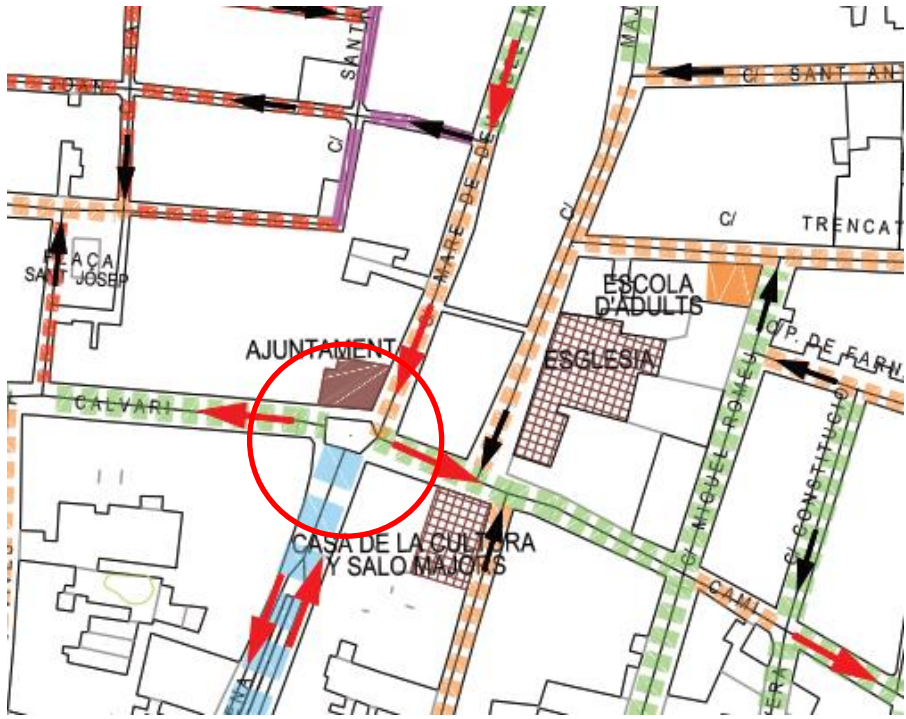
DESCRIPCIÓN GRÁFICA



ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

Presupuesto estimado de adecuación del cruce 52.000 euros.

Presupuesto estimado de remodelación de la calle 1.850.000 euros.

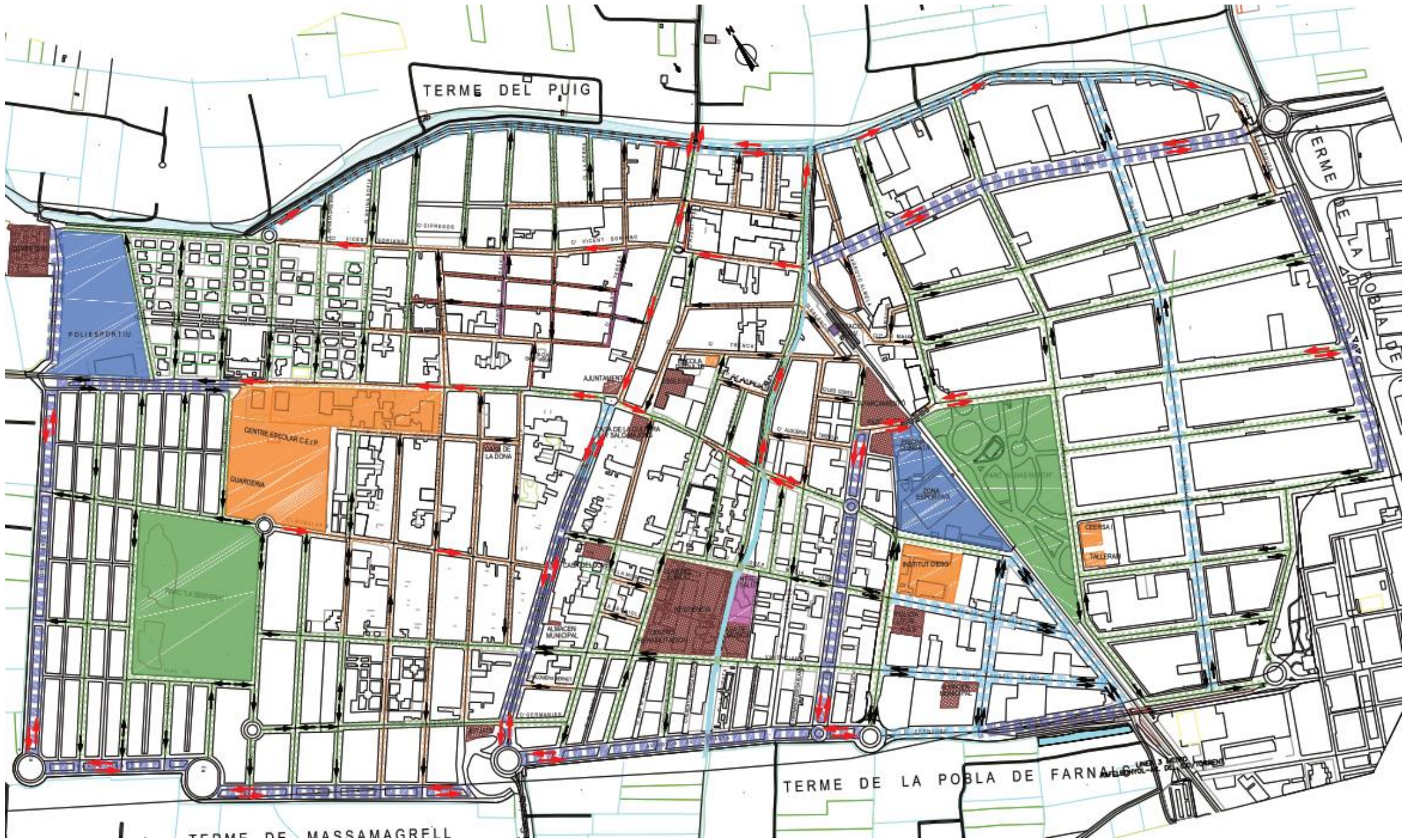
MEDIDA Nº	12	MEDIDA	Mejora de las condiciones de cruce en la plaza de la Purissima (Ayuntamiento).
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			Movilidad vehículo privado: 2.- Mejora de la seguridad vial
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Medio plazo
PRIORIDAD:			Alta
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone, la mejora de las condiciones del tráfico en la plaza de la Purissima dado que confluyen muchos movimientos y resulta conflictivo el cruce de vehículos. Se estudiará esta mejora de acuerdo con la modificación de los sentidos del tráfico en el resto de la población. Se propone la remodelación de la plaza de tal modo que se limite la velocidad del tráfico motorizado y se canalicen los movimientos ampliando las aceras para canalizar el tráfico motorizado. De este modo se ampliarán las zonas de estancia y tránsito peatonal y se dará mayor relevancia a los edificios existentes en la plaza. Para ello se adoptarán distintos dispositivos sobre el viario existente: - Actuaciones sobre el trazado en planta, para reducir la velocidad en el cruce, obligando a los vehículos a describir trayectorias curvas para realizar los movimientos de cruce y ampliando las aceras para crear a la vez áreas de estancia. - Actuaciones sobre el trazado en alzado. Consisten en elevaciones de la calzada, que animan a mantener velocidades reducidas a los conductores, si quieren evitar la incomodidad del escalón que suponen o, incluso, el daño que pueden causar en el automóvil. (Lomos, Almohadas, Mesetas, Franjas transversales de alerta). - Actuaciones sobre la sección transversal: consisten en reducciones de la anchura de la calzada, con objeto de reducir la velocidad de circulación. (Martillos, Isletas separadoras, Estrechamientos puntuales). Se tendrá en cuenta la propuesta de creación e un itinerario de prioridad peatonal que incluye esta plaza (ver medida nº3). Se estudiará la remodelación mediante varias propuestas que se someterán a participación pública.			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
			

ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA
Sin determinar, se realizará un estudio de soluciones y se someterá a participación pública.

MEDIDA Nº	13	MEDIDA	Mejora general de la señalización horizontal y vertical
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			Movilidad vehículo privado: 2.- Mejora de la seguridad vial
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Corto plazo
PRIORIDAD:			Alta
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone, revisar la señalización tanto horizontal como vertical del municipio y completarla allí donde sea necesario. Ver detalles de señalización peatonal en la Medida nº4. Se revisará tanto la señalización del núcleo urbano como la señalización del polígono industrial. En cuanto al polígono industrial se tendrá en cuenta el estudio realizado por la Diputación de Valencia y la cátedra Divelterra con respecto a señalización del polígono industrial.			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
SIN DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA			
Sin determinar			

MEDIDA Nº	14	MEDIDA	Ejecución de una ronda perimetral
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			<u>Movilidad vehículo privado</u> : 1.- Jerarquización y ordenación de la red viaria urbana
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Medio plazo
PRIORIDAD:			Media
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone la ejecución de una ronda perimetral al núcleo urbano que permita dar acceso al interior de la población sin tener que recorrer el núcleo urbano para desplazarse por la población. Esta solución supondrá una reducción del tráfico rodado en el interior de la población. Esta solución se coordinará con la modificación de los sentidos del tráfico en la población y con la ejecución de un carril bici segregado circunvalando la población (ver medida nº8: “Ejecución de un carril bici segregado circunvalando la población”). A la hora de definir la sección tipo se tendrá en cuenta la sección de carril bici prevista por la Diputación de Valencia en el estudio Per l’Horta Nord en Bici.. Se incluyen propuestas de secciones transversales en función de la anchura de las calles sobre las que se va a actuar. En el caso de la Avda España, por tratarse de un nuevo desarrollo únicamente será necesario modificar con señalización horizontal y vertical y pavimentado los distintos tipos de carriles. En el resto, dado que hay tramos que ya tienen carriles bici ya ejecutados o en ejecución se adaptarán las secciones existentes a lo propuesto. El estudio de los sentidos del tráfico permitiría el acceso desde esta ronda a cualquier punto de la población. Esta ronda se completaría con calles de acceso motorizado prioritarias en el interior tanto de la zona urbana como del polígono industrial. En todas las secciones propuestas se ha considerado una anchura de aceras tal que permita la realización de un paseo perimetral que permita crear un circuito biosaludable para los peatones y ciclistas, puesto que se ha previsto carril bici en todo el perímetro.			

DESCRIPCIÓN GRÁFICA

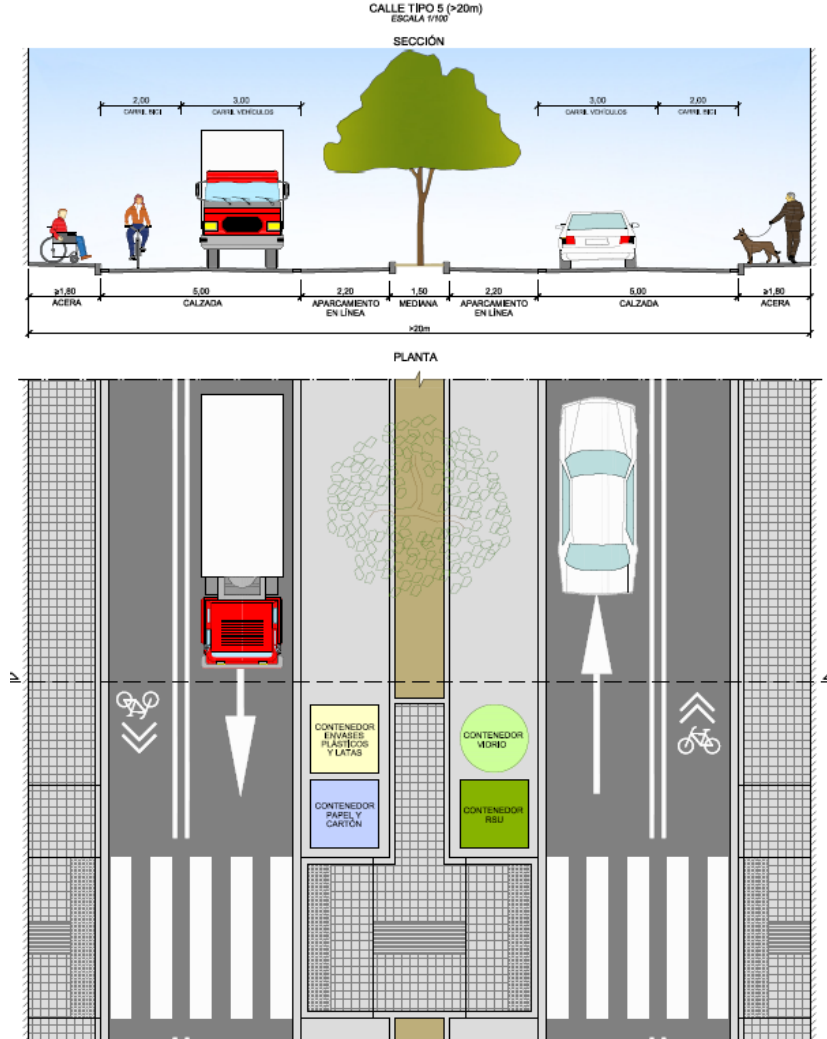
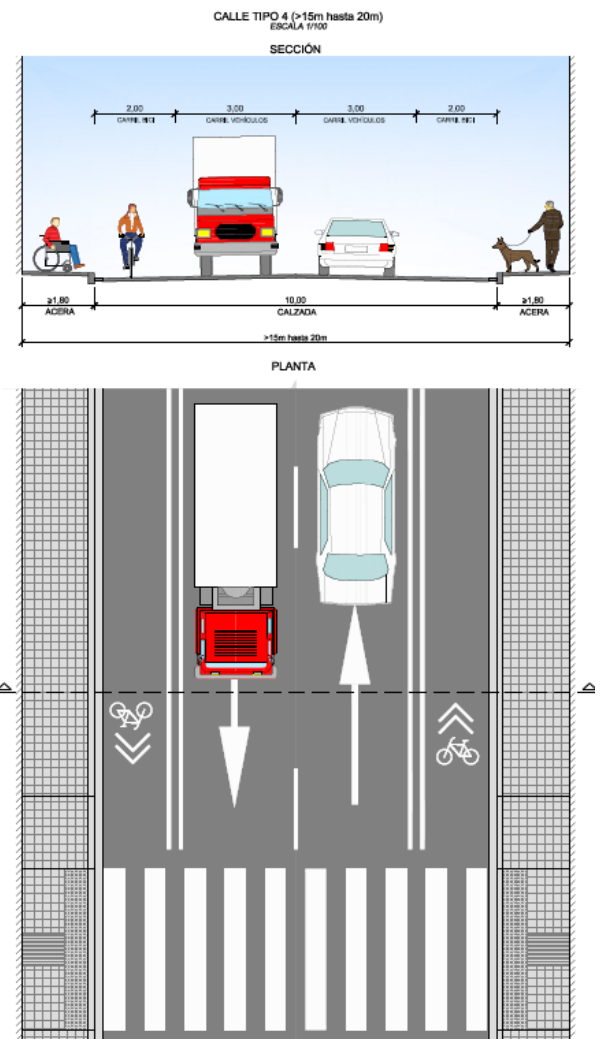
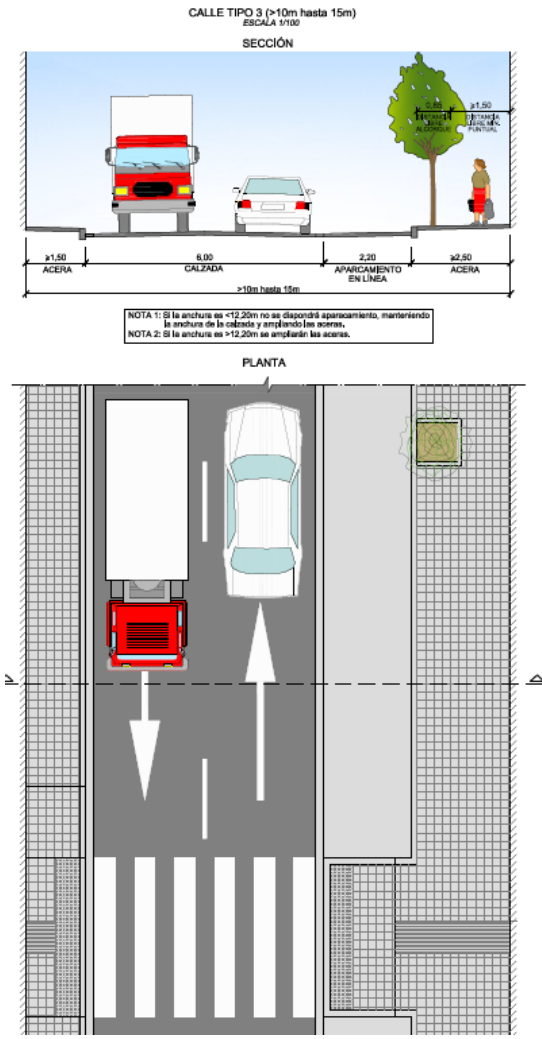


LEYENDA

	CALLE TIPO 0 ANCHURA (< 5.00m)
	CALLE TIPO 1 ANCHURA (> 5.00m hasta 7m)
	CALLE TIPO 2 ANCHURA (> 7.00m hasta 10m)
	CALLE TIPO 3 ANCHURA (> 10.00m hasta 15m)
	CALLE TIPO 4 ANCHURA (> 15.00m hasta 20m)
	CALLE TIPO 5 ANCHURA (> 20m)

	DIRECCIÓN DE TRÁFICO SENTIDO ÚNICO
	DOBLE SENTIDO

	DIRECCIÓN TRÁFICO PROPUESTA VÍAS PRINCIPALES SENTIDO ÚNICO
	DOBLE SENTIDO

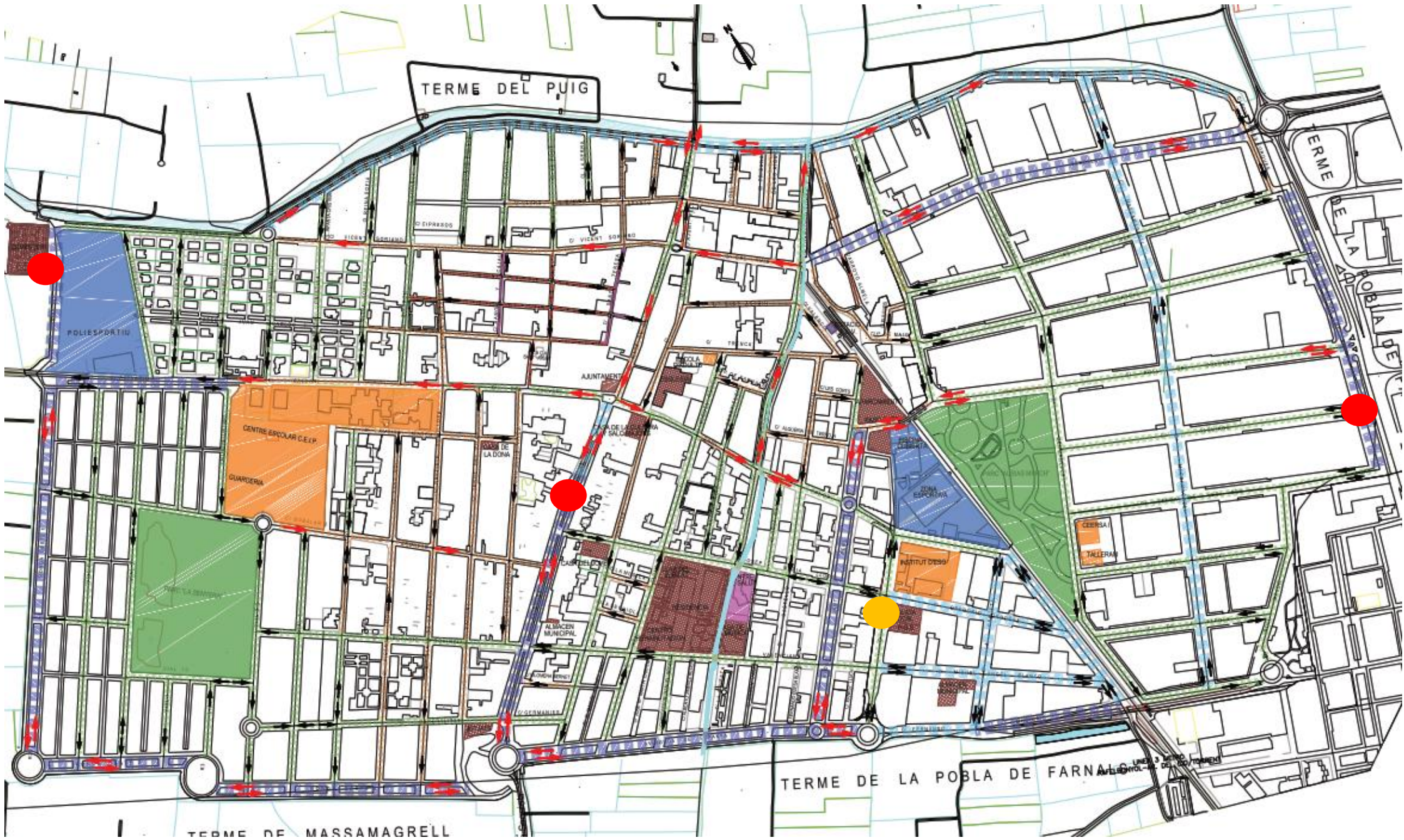


ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

No se incluye. Se tendrá en cuenta a la hora de su propuesta la ejecución de un carril bici perimetral (ver medida nº8)

MEDIDA Nº	15	MEDIDA	Instalación de zonas de recarga de vehículos eléctricos
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			<u>Movilidad en vehículo privado</u> : 3.- Potenciación de la descarbonización del transporte.
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Medio plazo
PRIORIDAD:			Media
DESCRIPCIÓN GENERAL			
El Ayuntamiento de Rafelbunyol cuenta ya con una instalación para recarga de vehículos eléctricos. Se propone la instalación de nuevas zonas de recarga de estos vehículos en los puntos indicados en el croquis incluido a continuación. Como medidas a plantear a más largo plazo se citan las siguientes: - La reserva de plazas de aparcamiento con instalación de puntos de recarga en el municipio. - Implantación progresiva del vehículo eléctrico en la ciudad a partir de la flota de vehículos municipales.			

DESCRIPCIÓN GRÁFICA



Punto de recarga existente



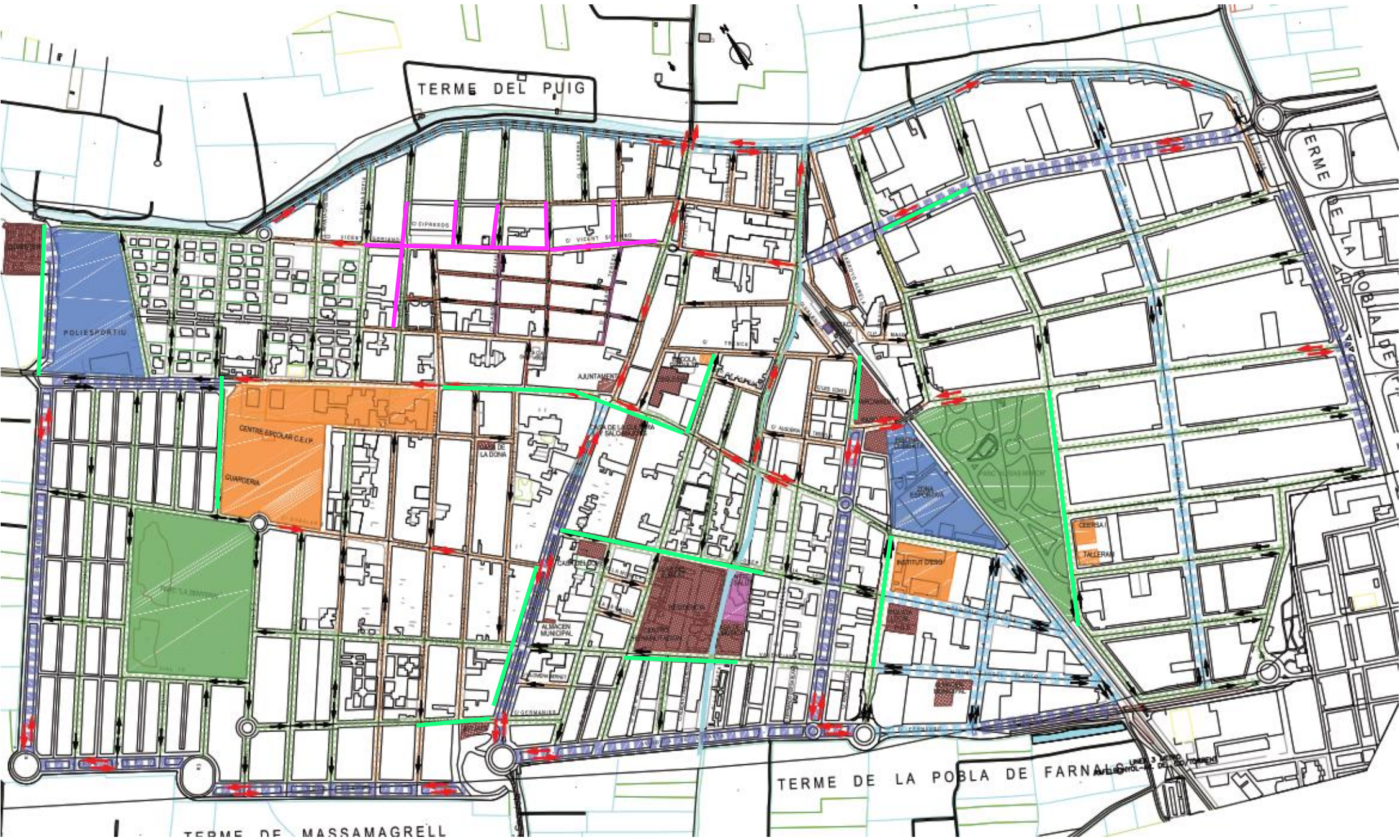
Punto de recarga a construir

ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

Se estima un presupuesto de 67.300 euros.

MEDIDA Nº	16	MEDIDA	Creación de aparcamientos para los distintos colectivos
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			<u>Gestión de aparcamientos</u> : 1.- Regulación de plazas de aparcamiento.
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Medio plazo
PRIORIDAD:			Media
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se estudiará la oferta de <u>aparcamientos para PMR's</u> y se propondrá la creación de nuevas plazas necesarias en la población. En particular en el polígono industrial en el que no se encuentran señalizadas plazas de aparcamiento para este colectivo. Se comprobará que se adecuan a la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. En particular se ampliará la oferta de estas plazas en los principales centros de actividad, en las proximidades de los itinerarios peatonales accesibles. Se estudiará la colocación de aparcamientos reservados para PMR's entre las calles propuestas en el croquis incluido a continuación. Se estudiará además la creación de <u>zonas de aparcamiento para residentes</u>, extendiendo acreditaciones que les permitan el aparcamiento en esas determinadas plazas reservadas. En particular aparcamientos para los residentes en las zonas de prioridad peatonal propuestas. Se estudiará asimismo la reserva de plazas de aparcamiento para los residentes en el núcleo peatonalizado en las calles indicadas en el croquis incluido a continuación. Se estudiará el modo de poner en práctica esa reserva para que sea efectiva, por ejemplo, por medio de acreditaciones que reserven el aparcamiento.			

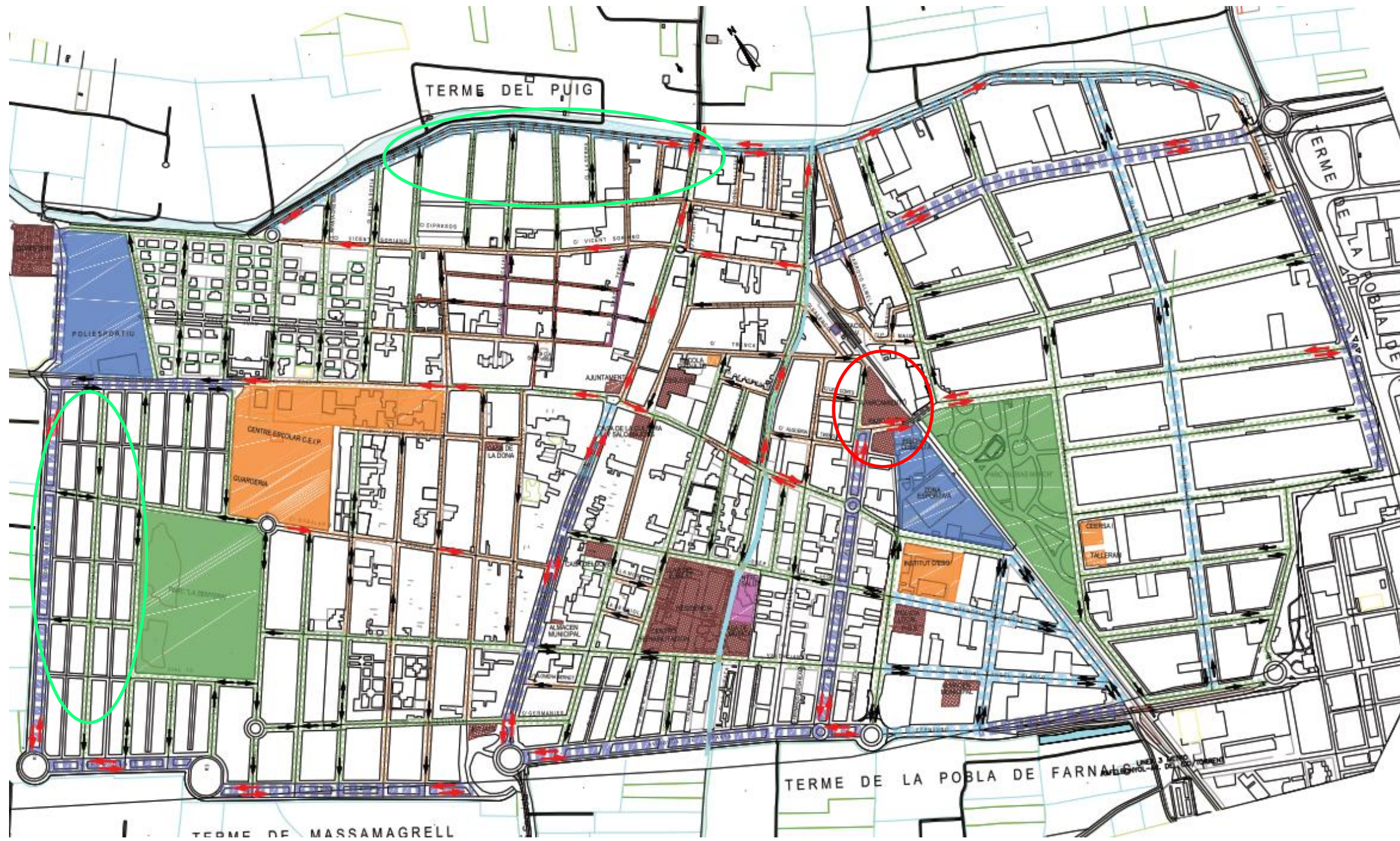
DESCRIPCIÓN GRÁFICA



	Posibles calles con reserva de aparcamiento para residentes en núcleo antiguo a peatonalizar		Posibles calles para ampliación de plazas para PMR's
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA			
Se estima un presupuesto de 19.800 euros.			

MEDIDA Nº	17	MEDIDA	Creación de bolsas de estacionamiento disuasorio en la periferia del núcleo urbano
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			Gestión de aparcamientos: 1.- Regulación de plazas de aparcamiento.
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Medio plazo
PRIORIDAD:			Media
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se prevé la creación de aparcamientos disuasorios como alternativa para los conductores que llegan desde fuera del casco urbano. Se propone la creación de aparcamientos disuasorios en zonas exteriores del municipio bien conectadas mediante itinerarios peatonales con el resto del núcleo urbano, de manera que se evite que las personas que llegan al núcleo urbano desde fuera del mismo entren con un vehículo privado hasta el centro. Estos aparcamientos estarán debidamente señalizados horizontal y verticalmente, así como el itinerario de acceso a los mismos deberá estar debidamente indicado en cada una de las entradas al casco urbano. Estos aparcamientos de disuasión se utilizarán también para la movilidad escolar. Se plantean como aparcamientos disuasorios las zonas que en la actualidad tienen menor densidad de edificación, puesto que son zonas nuevas que cuentan en la mayoría de los casos con garajes propios. Así se plantea la Avda España como posible zona de aparcamiento disuasorio. También las zonas indicadas en verde en el croquis que se incluye a continuación. Por otra parte se propone la mejora del aparcamiento existente situado junto a la estación de metro, en la Avda Sant Pere, (en rojo en el croquis que se incluye a continuación) para facilitar la intermodalidad.			

DESCRIPCIÓN GRÁFICA



ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

Presupuesto estimado 19.000 euros.

MEDIDA Nº	18	MEDIDA	Desarrollo de una aplicación móvil para información de plazas libres
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			Gestión de aparcamientos: 2.- Introducción de nuevas tecnologías.
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Largo plazo
PRIORIDAD:			Media
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone desarrollar una aplicación para dispositivos móviles con la posibilidad de implementar la indicación del nº de plazas de aparcamiento libres en tiempo real, evitando de esta forma el tráfico de agitación en busca de aparcamiento. La aplicación de esta medida requerirá además un sistema de control de tráfico en las zonas de aparcamiento. El desarrollo de este tipo de sistemas podrá ser compatible con su implementación en la aplicación municipal para dispositivos móviles que constituye otra de las propuestas del presente PMUS (ver medida nº17). De esta forma, dicha aplicación no sólo podrá informar y guiar hacia la localización de los aparcamientos, sino también ofrecer en tiempo real el número de plazas libres de los mismos.			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
SIN DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA			
Sin determinar			

MEDIDA Nº	19	MEDIDA	Realización de campañas de información y promoción de la movilidad sostenible
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			Información y participación ciudadana: 1.- Comunicación y promoción
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Corto/medio/largo plazo
PRIORIDAD:			Media
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone informar a través de un apartado específico en la página web del Ayuntamiento de las actuaciones en materia de movilidad sostenible puestas en marcha en el municipio. Ese apartado específico deberá incluir los siguientes contenidos: - Se detallarán y describirán las actuaciones relacionadas con la movilidad que han sido ejecutadas en el periodo correspondiente o que se encuentran en fase de ejecución y/o desarrollo. Asimismo, informarán de las actuaciones previstas para los sucesivos horizontes temporales, relacionando todo ello con la programación de medidas recogidas en el presente PMUS y posteriores revisiones. - Se habilitará un enlace a través del que se recibirán las sugerencias de los ciudadanos que acceden a la información disponible, lo que ayudará a mantener implicada a la ciudadanía y actualizadas las necesidades de movilidad. Se propone además la realización de talleres y charlas en el colegio y el instituto para fomentar la movilidad sostenible entre los más jóvenes. Se realizarán campañas de información y promoción en soportes municipales, web municipal y redes sociales: - Campañas de promoción de la movilidad peatonal. - Campañas de promoción de la movilidad en bicicleta. - Campañas de promoción del uso racional del vehículo privado. - Celebración del “día de la bicicleta”, “la jornada sin coche”, etc			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
SIN DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA			
Presupuesto estimado: variable en función de las medidas de comunicación a realizar.			

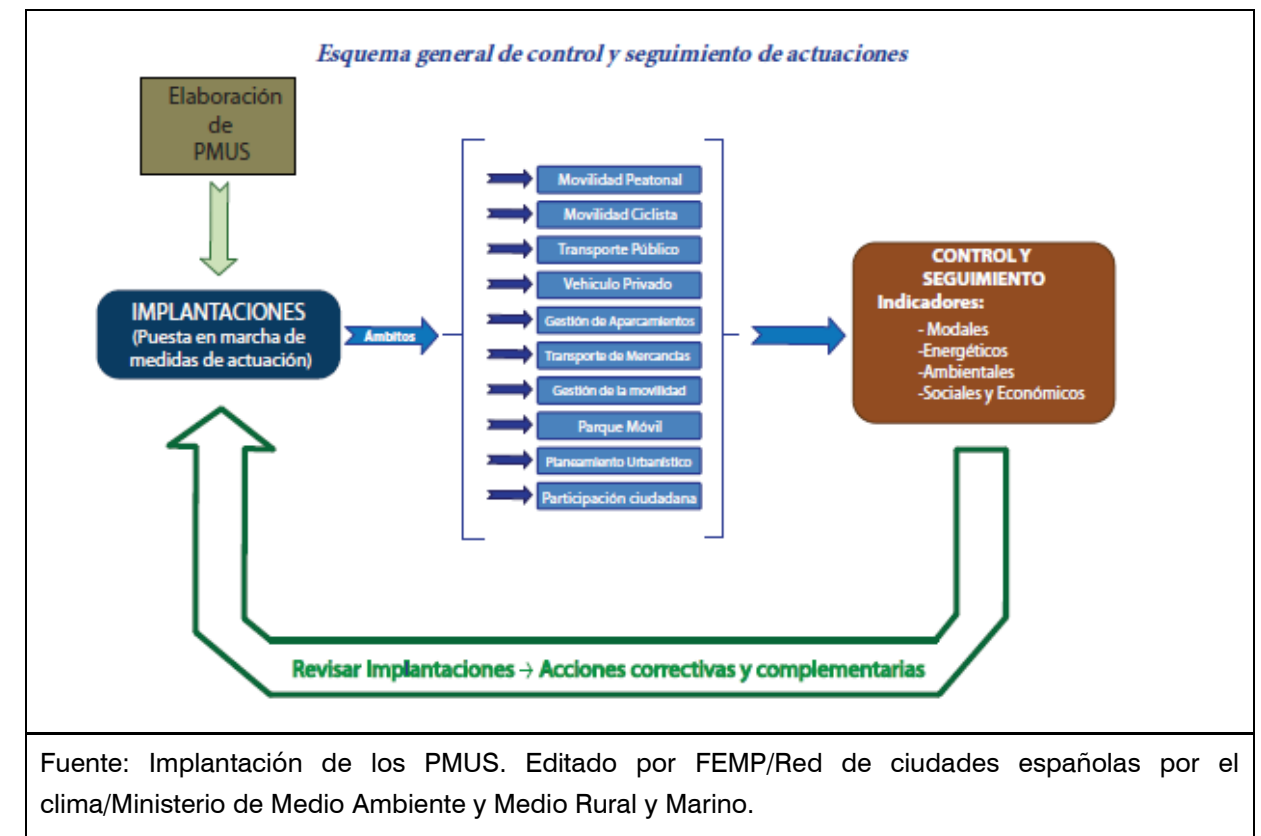
MEDIDA Nº	20	MEDIDA	Realización de encuestas de opinión
LÍNEAS ESTRATÉGICAS EN LAS QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA			Información y participación ciudadana: 2.- Participación ciudadana
HORIZONTE TEMPORAL DE APLICACIÓN:			Corto/medio/largo plazo
PRIORIDAD:			Alta
DESCRIPCIÓN GENERAL			
Se propone en determinadas actuaciones consultar a la población a cerca de la solución a adoptar para la mejora de la movilidad en algunos casos, por ejemplo, en la remodelación de la Plaza de la Purissima. En otros casos se realizarán encuestas para determinar los cambios en los hábitos de movilidad de la ciudadanía después de aplicar algunas de las medidas incluidas en el PMUS.			
DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
SIN DESCRIPCIÓN GRÁFICA			
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LA PROPUESTA			
Presupuesto sin determinar.			

9.- PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS.

PROPUESTA/MEDIDA	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
1.- Jerarquización y reordenación de la red viaria urbana	X	X	
2.- Peatonalización del núcleo antiguo	X	X	
3.- Creación de itinerarios ciclo-peatonales preferentes	X	X	
4.- Mejora general de la accesibilidad en el municipio	X		
5.- Permeabilización de la acequia de Moncada	X		
6.- Permeabilización de la vía del tren			X
7.- Creación de bolsas aparcabicis en el interior de la población	X		
8.- Ejecución de un carril bici segregado circunvalando la población	X		
9.- Incremento de la frecuencia de paso de los trenes			X
10.- Mejora de las condiciones de señalización en varios cruces	X		
11.- Mejora de las comunicaciones entre el núcleo urbano y el polígono industrial		X	
12.- Mejora de las condiciones de cruce en la plaza de la Purissima		X	
13.- Mejora general de la señalización horizontal y vertical	X		
14.- Ejecución de una ronda perimetral		X	
15.- Instalación de zonas de recarga de vehículos eléctricos		X	
16.- Creación de aparcamientos para los distintos colectivos		X	
17.- Creación de bolsas de estacionamiento disuasorio en la periferia del núcleo urbano		X	
18.- Desarrollo de una aplicación móvil para información de plazas libres			X
19.- Realización de campañas de información y promoción de la movilidad sostenible	X	X	X
20.- Realización de encuestas de opinión	X	X	X

10.- INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

Para poder llevar a cabo un adecuado seguimiento de las propuestas y medidas descritas en anteriores epígrafes es necesaria la definición de una serie de indicadores de control y seguimiento.



Los indicadores de seguimiento deben representar la realidad de la situación que pretenden medir, de manera que sean sensibles a los cambios, tanto de manera positiva como negativa, permitiendo su evaluación de manera rápida, sencilla y continua.

En las siguientes tablas se enumeran, para cada uno de los programas de intervención, los indicadores más representativos que pueden servir como guía para evaluar el éxito de las propuestas incluidas en los mismos, indicándoselas fuentes de información correspondientes a cada indicador.

En todo caso, la información recogida por los indicadores propuestos u otros que en su momento se considere interesante incorporar, se deberá complementar con la que se obtenga de la repetición periódica de encuestas de movilidad similares a la que se ha abordado con motivo de la redacción del PMUS.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PLAN

INDICADORES SOCIALES Y ECONÓMICOS	
MOVILIDAD PEATONAL	
% de ejecución de los itinerarios de prioridad ciclo-peatonal	Ayto de Rafelbunyol
Nº de calles de anchura inferior a 7 metros en las que se ha intervenido	Ayto de Rafelbunyol
% de pasos de peatones adaptados para PMR's	Ayto de Rafelbunyol
Nº de peatones heridos y fallecidos por atropello al año	Ayto de Rafelbunyol
MOVILIDAD CICLISTA	
% de ejecución de los itinerarios de prioridad ciclo-peatonal	Ayto de Rafelbunyol
Km de red ciclista, distinguiendo entre las diferentes tipologías	Ayto de Rafelbunyol
Nº de aparcabicis colocados	Ayto de Rafelbunyol
Nº de ciclistas heridos y fallecidos por atropello al año	Ayto de Rafelbunyol
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	
Frecuencia media en minutos de servicios de tren	METROVALENCIA
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO	
% de red viaria "Zona 30"	Ayto de Rafelbunyol
Nº de vehículos por habitante	Ayto de Rafelbunyol
Nº de accidentes con heridos y fallecidos al año	Ayto de Rafelbunyol
APARCAMIENTOS	
% de plazas de aparcamiento en viario para PMR.	Ayto de Rafelbunyol
Nº de plazas de aparcamiento disuasorio	Ayto de Rafelbunyol

INDICADORES MODALES	
MOVILIDAD PEATONAL	
% de desplazamientos a pie respecto al total de desplazamientos	Campaña de toma de datos
% de accidentes con implicación de peatones	Ayto de Rafelbunyol
MOVILIDAD CICLISTA	
% de accidentes con implicación de ciclistas al año	Ayto de Rafelbunyol
Intensidades de tráfico ciclista en itinerarios ciclistas compartidos y exclusivos	Ayto de Rafelbunyol
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	
% de desplazamientos en metro en un día laborable medio	Campaña de toma de datos
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO	
% de desplazamientos en vehículo privado en un día laborable medio	Campaña de toma de datos
APARCAMIENTOS	
% de ocupación de aparcamientos	Campaña de toma de datos

INDICADORES AMBIENTALES

INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PLAN	
TEP	Estimada
Emisiones de CO2	Ayto de Rafelbunyol

10.1.-PROPUESTA DE SEGUIMIENTO DE LOS INDICADORES.

Se incluye a continuación una propuesta de indicadores de seguimiento que podrá ser adaptada a las circunstancias específicas que se produzcan durante el desarrollo del plan:

INDICADORES SOCIALES Y ECONÓMICOS		
MOVILIDAD PEATONAL		
MEDIDA	Valor inicial	Valor objetivo
% de ejecución de los itinerarios de prioridad ciclo-peatonal	0	100%
% de calles de anchura inferior a 7 metros en las que se ha intervenido	0	100%
% de pasos de peatones adaptados para PMR's	4%	100%
Nº de peatones heridos y fallecidos por atropello al año	Sin datos	0
MOVILIDAD CICLISTA		
MEDIDA	Valor inicial	Valor objetivo
% de ejecución de los itinerarios de prioridad ciclo-peatonal	0	100%
Km de red ciclista	1,4	5,0
Nº de aparcabicis colocados	2	8
Nº de ciclistas heridos y fallecidos por atropello al año	Sin datos	0
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO		
MEDIDA	Valor inicial	Valor objetivo
Frecuencia media en minutos de servicios de tren	15	10
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO		
MEDIDA	Valor inicial	Valor objetivo
% de red viaria "Zona 30"	0	40%
Nº de vehículos por habitante	0,62	0,5
Nº de accidentes con heridos y fallecidos al año	Sin datos	0
APARCAMIENTOS		
MEDIDA	Valor inicial	Valor objetivo
% de plazas de aparcamiento en viario para PMR	1,2%	2,5%
Nº de plazas de aparcamiento disuasorio	0	30

INDICADORES MODALES		
MOVILIDAD PEATONAL		
MEDIDA	Valor inicial	Valor objetivo
% de desplazamientos a pie respecto al total de desplazamientos	21,7 %	40%
% de accidentes con implicación de peatones	Sin datos	0
MOVILIDAD CICLISTA		
MEDIDA	Valor inicial	Valor objetivo
% de accidentes con implicación de ciclistas al año	Sin datos	0
Intensidades de tráfico ciclista en itinerarios ciclistas compartidos y exclusivos	Sin datos	20 bicicletas/día
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO		
MEDIDA	Valor inicial	Valor objetivo
% de desplazamientos en metro en un día laborable medio	14,8%	20%
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO		
MEDIDA	Valor inicial	Valor objetivo
% de desplazamientos en vehículo privado en un día laborable medio	31,8%	20%
APARCAMIENTOS		
MEDIDA	Valor inicial	Valor objetivo
% de ocupación de aparcamientos	Sin datos	90%

INDICADORES AMBIENTALES	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PLAN	Porcentaje de reducción
TEP	13 %
Emisiones de CO2	15 %

11.-NORMATIVA DE COORDINACIÓN.

11.1.-LEY DE MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.

Los planes de movilidad como figura de planeamiento están descritos en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat de Movilidad de la Comunidad Valenciana. En particular la Ley tiene como propósito:

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

Para alcanzar estos objetivos y hacer cumplir los principios enumerados por la Ley de Movilidad, la ley reparte las competencias en temas de movilidad entre la Generalitat y las administraciones locales.

Las competencias municipales en materia de movilidad se centran en:

- La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.
- La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano.
- La provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos (en aquellas ciudades que por ley les corresponda).

La ley describe también las herramientas que la administración pública dispone para alcanzar estos objetivos y conseguir modificar los patrones de movilidad actual hacia patrones más sostenibles.

La ley define cuatro tipos de planes de movilidad:

- Planes municipales de movilidad. Obligatorios para ciudades de más de 20.000 habitantes o para aquellos de población inferior pero dónde el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.
- Planes supramunicipales de movilidad, de ámbito comarcal o metropolitano.
- Planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de viajes.
- Planes de movilidad de implantaciones singulares preexistentes.

El presente Plan de Movilidad se ajustará a las competencias descritas en la Ley de movilidad en lo que atañe a Planes Municipales de Movilidad.

11.2.-NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DE RAFELBUNYOL.

De acuerdo con la página del Instituto Cartográfico Valenciano, el planeamiento vigente en Rafelbunyol es una Homologación de Normas Subsidiarias de planeamiento, aprobadas con fecha 21/12/1999 y publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 14/02/2000.

Se incluye a continuación captura del planeamiento vigente existente en la web de Conselleria.

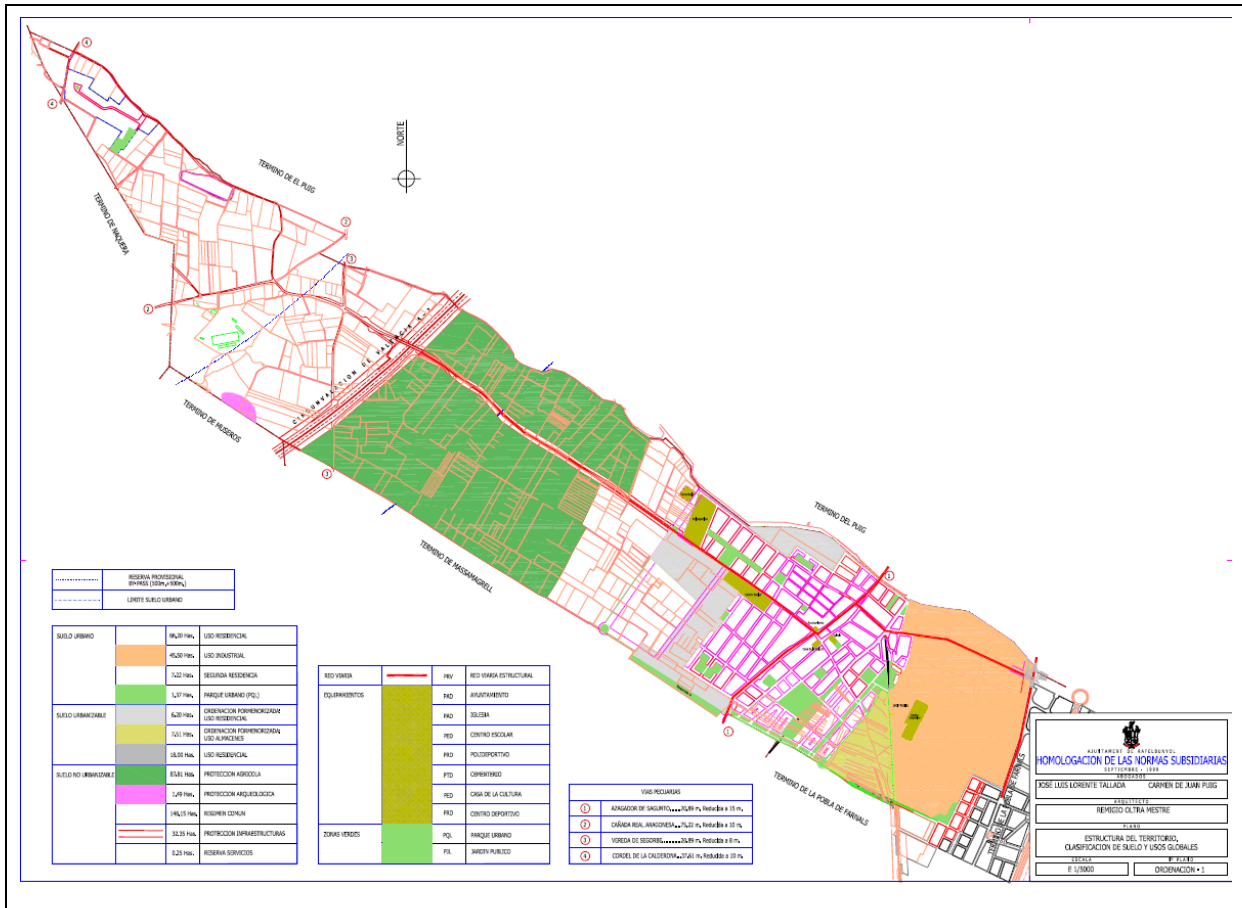
PLANEAMIENTO MUNICIPAL EN VIGOR A FECHA JULIO 2018									
DATOS MUNICIPALES				PLANEAMIENTO VIGENTE			CARTOGRAFIA		EN REVISIÓN
CPM	MUNICIPIO	POBLACIÓN	SUPERFICIE	TIPO	APROBACIÓN	BOP	CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN	IBSERVACIONES
46207	Rafelbunyol / Rafelbuñol	8855	420	HOMONNSS	21/12/99	14/02/00	Ir a clasificación en Rafelbunyol / Rafelbuñol	Ir a calificación en Rafelbunyol / Rafelbuñol	

Se incluye a continuación resolución de homologación facilitada por el Ayuntamiento:

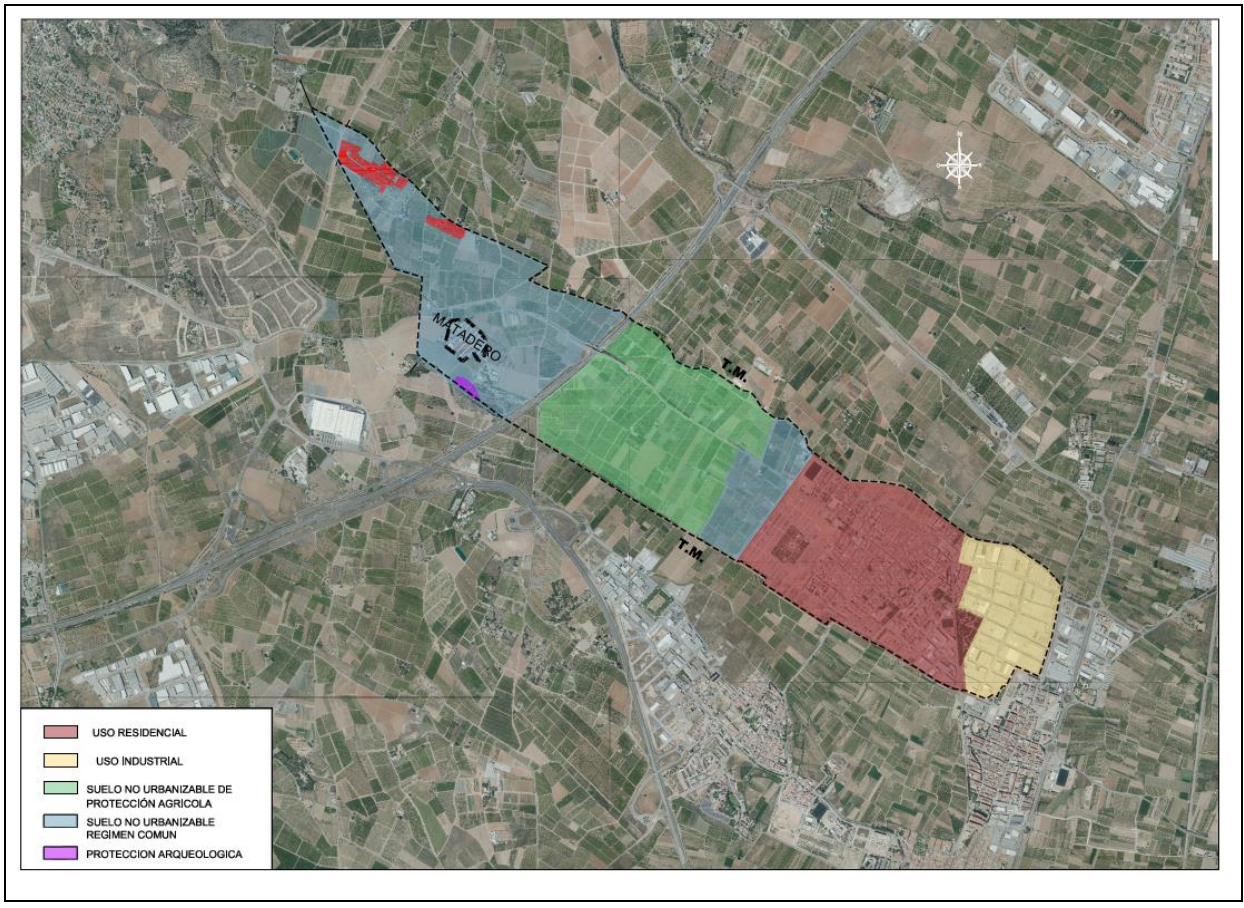
HOMOLOGACIÓN NNSS: Resolución Comisión Territorial de Urbanismo, de 21 de diciembre de 1999 expediente 1999.0308. Homologación global normas subsidiarias de Rafelbunyol BOP 7 de abril de 2.000.

MODIFICACION PUNTUAL	PUBLICACIÓN		CONTENIDO
NÚMERO 1	DOCV 3092	03-10-1997	1. La reserva de 95 m2 para equipamiento administrativo pasa a residencial (B+II) 2. Reubicación equipamiento asistencial (E3) 3. Ampliación parque deportivo l'Horteta
NÚMERO 2	DOCV 3349	13-10-1998	¿??
NÚMERO 3	DOCV 3380	25-11-1998	Redelimitación UE-3
NÚMERO 4	DOGV 4176	25-01-2002	Modificación Sector III
NÚMERO 5	BOPV 99	27-04-2002	Implantación equipamiento educativo (IES)
NÚMERO 6	BOPV 272 pág 29	15-11-2003	Modificación Art 91 b) : Prohibición uso bares, pubs, discotecas y similares con ambiente musical.
NÚMERO 7	BOPV 171 pág 26	20-07-2004	Implantación equipamiento asistencial
NÚMERO 8	DOCV 5481 BOPV 29 pág 3-10	30-03-2007 03-11-2007	Redelimitación Sector IV
NÚMERO 9	DOCV 5588	30-08-2008	Dotacional Sector I cambio para VPO y el dotacional se reubica en camí Rambleta
NÚMERO 10	BOPV 207 pág 51-52	30-08-2008	Ampliación Instituto Secundaria (manzana completa)
NÚMERO 11	DOCV 6394	10-11-2010	Áticos Sector I y Sector IV

Se incluye asimismo a continuación imagen del plano del documento de homologación denominado “Estructura del territorio, clasificación del suelo y usos globales” vigente facilitado por el Ayuntamiento:



Tal como se aprecia en la imagen anterior, los usos del suelo están muy delimitados, se incluye a continuación imagen del Estudio de Movilidad en la que quedan delimitados los usos actuales del suelo:



11.3.-ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.

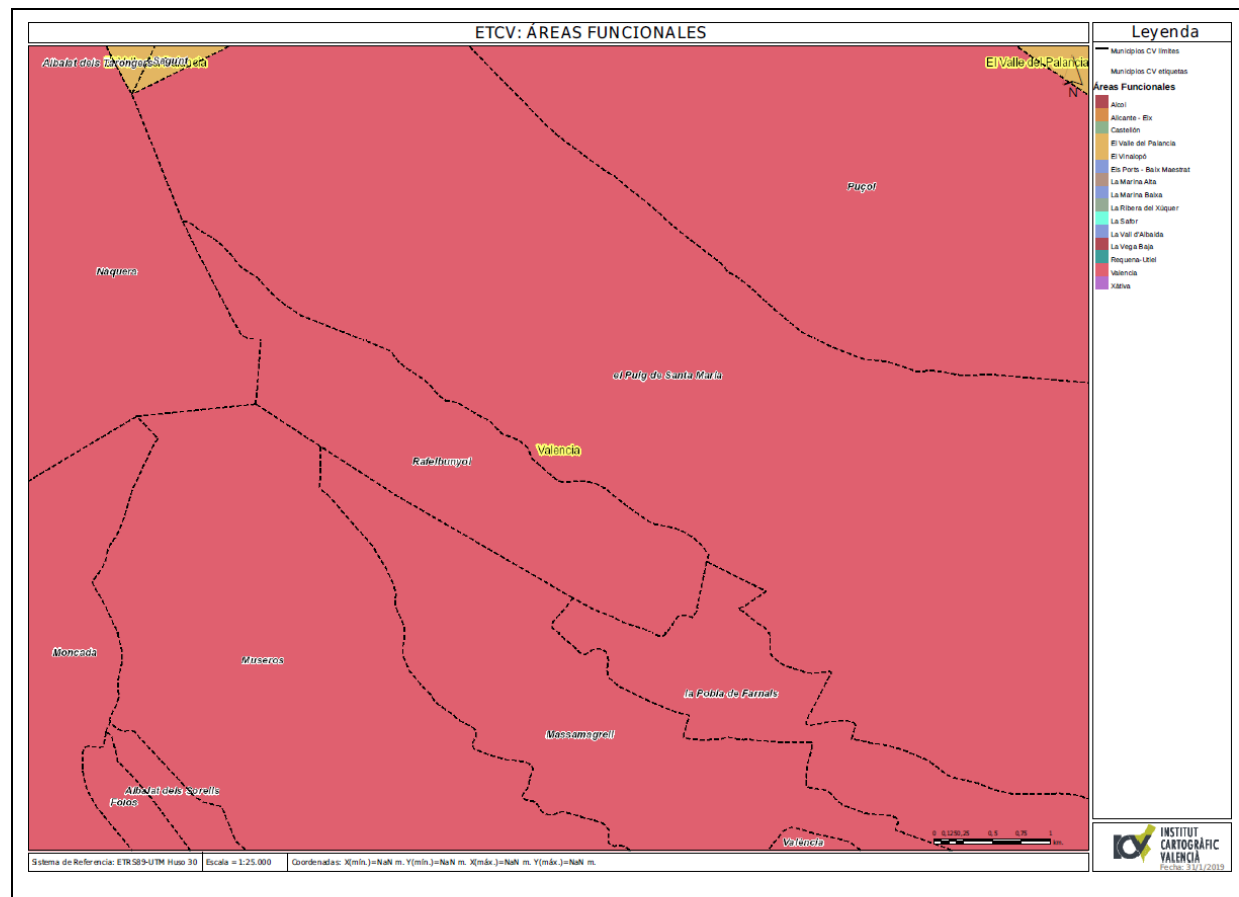
La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana se aprueba por el Decreto 1/2011, de 13 de enero del Consell. Posteriormente se modifica por el Decreto 166/2011, de 4 de noviembre del Consell por el que se modifica el Decreto 1/2011 de 13 de enero del Consell por el que se aprobó la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana es el instrumento que define un modelo territorial de futuro para la Comunidad Valenciana con el máximo consenso entre los agentes sociales que operan en el territorio. Es este un modelo que integra políticas sectoriales con proyección territorial tiene en cuenta las amenazas y oportunidades del contexto exterior, fomenta las acciones impulsoras de cambios en el territorio, establece directrices de planificación y gestión para el suelo no urbanizable, y define los ámbitos adecuados para la planificación de ámbito subregional.

La estrategia territorial formula unos objetivos y unos principios directores de la ordenación del territorio vinculantes para el conjunto de las administraciones públicas con ámbito competencial en la Comunidad Valenciana. Para su consecución se formulan unas directrices que serán tenidas en cuenta en todas las acciones que incidan en el territorio.

La ETCV consta de una visión territorial, 25 objetivos estratégicos, 500 propuestas, 100 metas evaluadas por indicadores y 1.600 acciones de cambio en el territorio, así como un conjunto de directrices orientadoras del desarrollo urbano y territorial.

En cuanto a la inserción del territorio que nos ocupa en la Estrategia Territorial, Rafelbunyol está dentro del área funcional de Valencia, tal como se aprecia en la imagen incluida a continuación obtenida del Instituto Cartográfico Valenciano:



Rafelbunyol se encuentra dentro del ámbito denominado “Plana litoral cota” en la ETCV, dentro del área urbana integrada de Valencia. No es ningún tipo de nodo dentro de esta área funcional

De acuerdo con las propuestas estratégicas relativas a la Movilidad, incluidas en el documento “Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (Objetivo 19.- Garantizar el derecho a una movilidad sostenible)”, y en concreto en su apartado 19.7.1, deben realizarse estudios exhaustivos sobre la movilidad cada 10 años con una actualización intermedia cada 5 años.

Por consiguiente, se propone la revisión del documento del PMUS cada 5 años, llevando a cabo una actualización de la información de partida al año horizonte correspondiente, para de esta forma actualizar también las nuevas medidas que se estimen adecuadas.

De esta forma se persigue proporcionar al PMUS un carácter dinámico y con suficiente flexibilidad para adaptarse a la evolución del entorno.

Dentro del Objetivo 19 anteriormente mencionado también se encuentra la medida de establecer una Oficina de Movilidad que se encargue de promover, impulsar y controlar las acciones acordadas u otras que puedan ir surgiendo a lo largo de la evolución del PMUS. Entre sus funciones

se encontrarán las de promover la celebración de los Talleres de Movilidad descritos en las propuestas del PMUS o la publicación de las Memorias Anuales de Movilidad.

La denominada Oficina de Movilidad contará con un equipo técnico multidisciplinar y quedará integrada en el organigrama municipal.

11.4.-PLAN BÁSICO DE MOVILIDAD METROPOLITANO DE VALENICA (PMOME).

EL Plan Básico de Movilidad Metropolitano de Valencia (PMoMe) se aprueba por *Resolución del 29 de noviembre de 2018, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Generalitat, por la que se aprueba el Plan básico de movilidad del área metropolitana de València.* (DOGV núm. 8443 de 13.12.2018).

Rafelbunyol se encuentra dentro de los municipios considerados en el PMoMe, en concreto en el segundo anillo metropolitano.

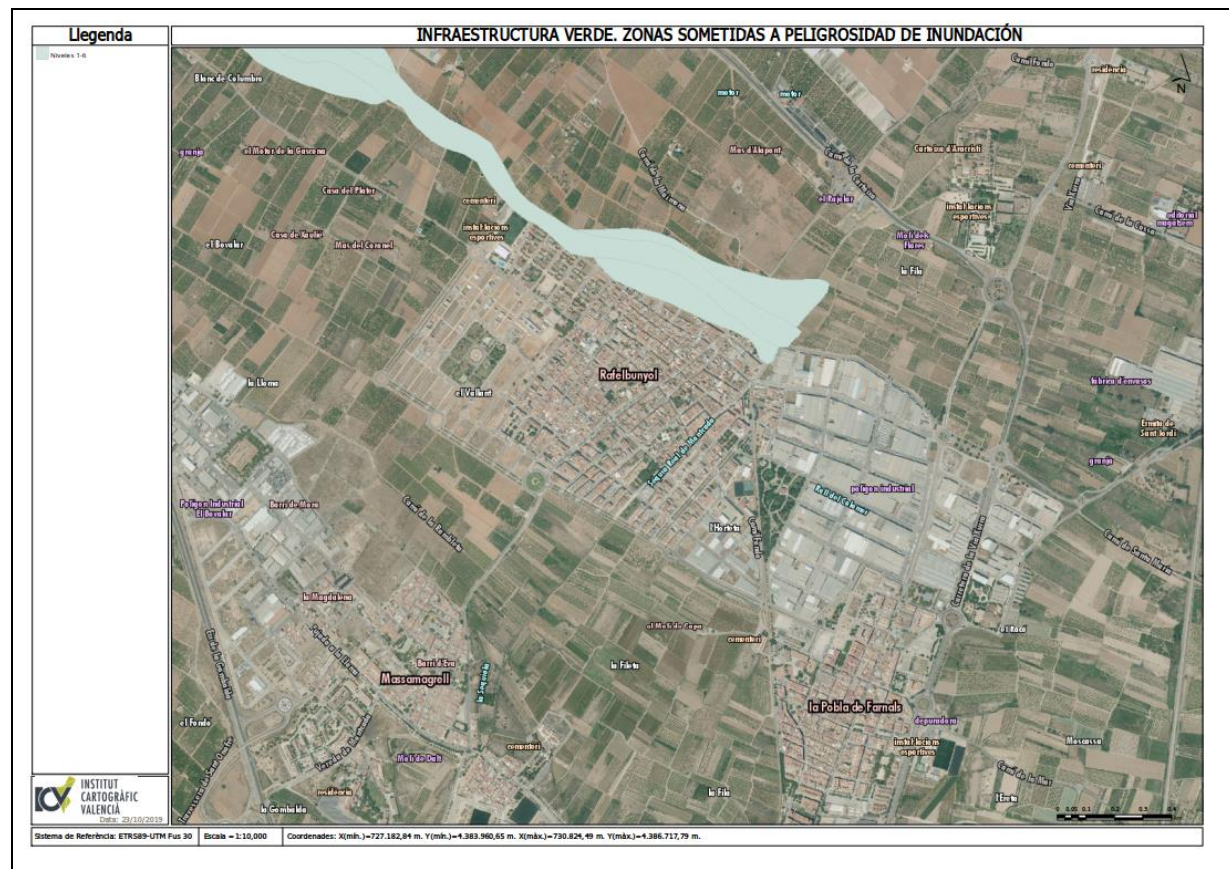
Se tendrá en cuenta lo que se indique en el Plan de Movilidad Metropolitana de Valencia. EL PMoMe dice que “deberá haber una coordinación con los diferentes planes de movilidad urbana sostenible que se hayan redactado (o se vayan redactando)...”.

El PMoMe propone una red de itinerarios ciclistas de ámbito metropolitano y una red de itinerarios ciclo-peatonales intermunicipales que se tendrá en cuenta a la hora de plantear conexiones con esta red.

11.5.-LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y PAISAJE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. INFRAESTRUCTURA VERDE.

En la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP) se define la *Infraestructura Verde*, que incluye, entre otros, “2. La infraestructura verde se extenderá también a los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión”.

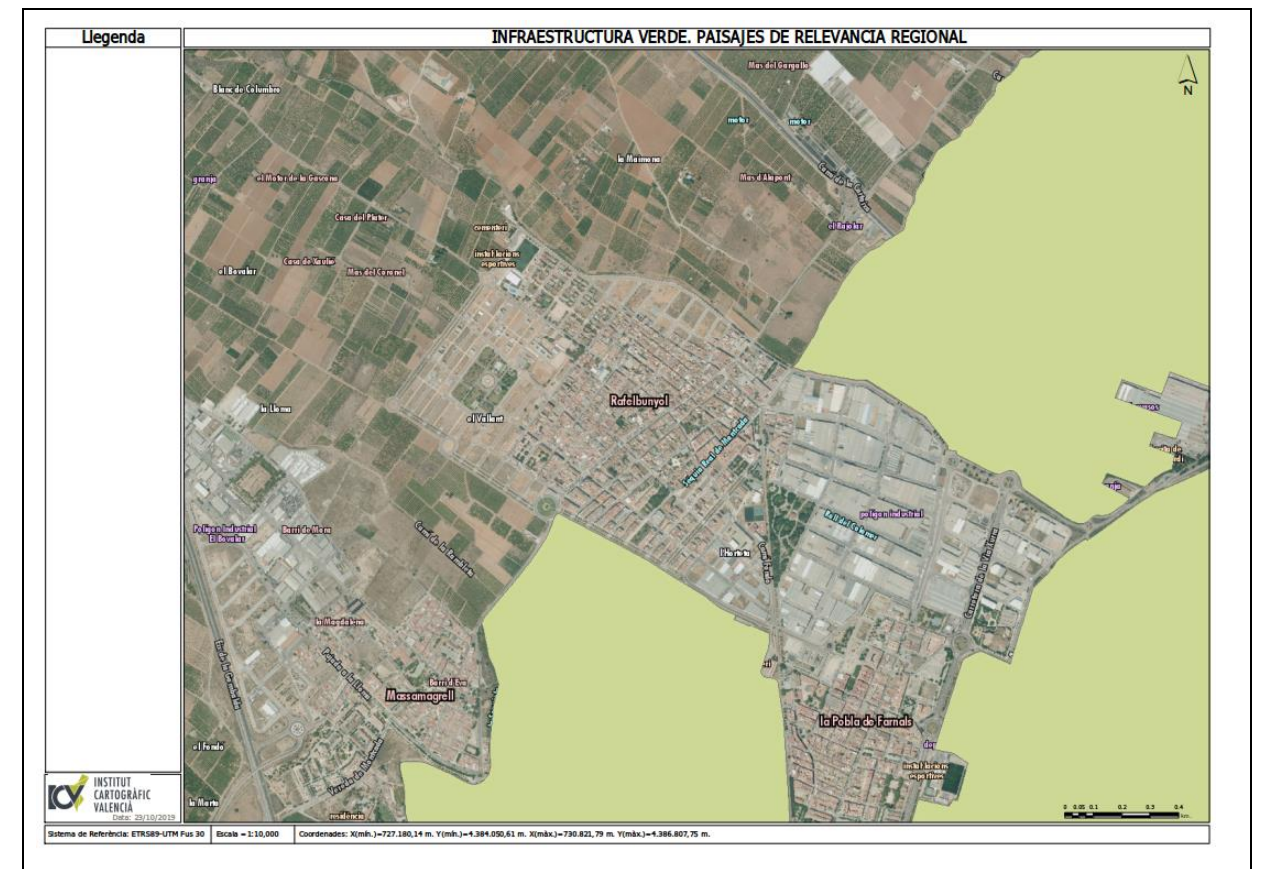
En nuestro caso los espacios del entorno de Rafelbunyol que integran la infraestructura verde, tal como se aprecia en la imagen incluida a continuación obtenida del Instituto Cartográfico Valenciano, son:



En el caso de peligrosidad por inundación, ésta afecta a la zona de la ronda perimetral propuesta, tanto para tráfico rodado como para tráfico peatonal y ciclista.

Cuando se realicen los proyectos constructivos de estas propuestas se realizarán las consultas pertinentes, cumpliendo además con la normativa del PATRICOVA.

Por otra parte, las propuestas incluidas en el presente plan no está previsto que afecten al



En cuanto a los paisajes de relevancia regional, en los municipios colindantes nos encontramos con paisajes del *Grupo 13: Huertas y vegas de la Comunidad Valenciana*.

No se afecta a estos paisajes directamente porque están fuera del término municipal.

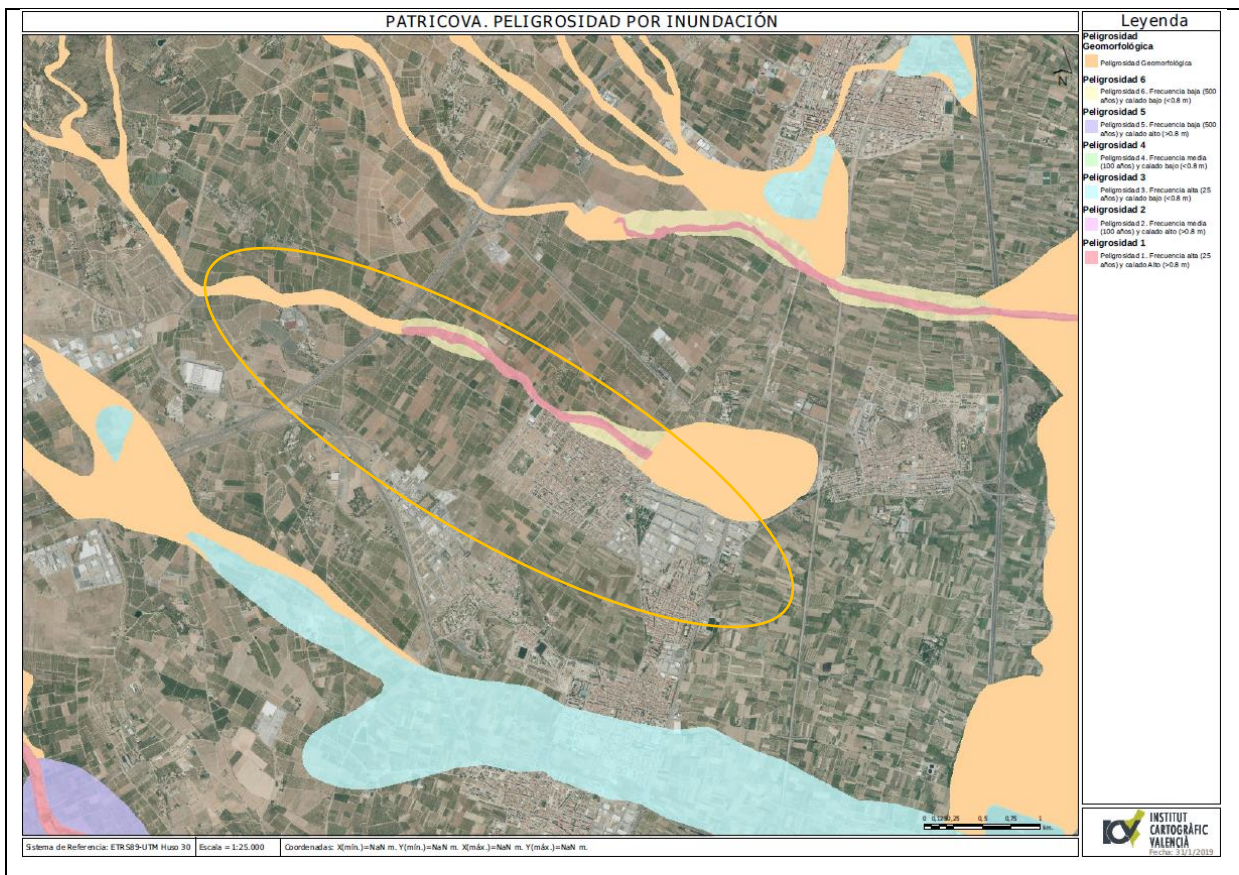
Sí que se comunican las zonas indicadas como paisajes de relevancia mediante los itinerarios ciclopeatonales propuestos, incluido el previsto junto a la ronda perimetral y la propuesta de permeabilización de la calle Real Acequia de Moncada.

En particular, se estudiará la incorporación del recorrido peatonal de la calle Real Acequia de Moncada a la Infraestructura Verde con la señalización adecuada que permita identificar el trazado de la misma.

11.6.-PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUBIDAD VALENCIANA (PATRICOVA).

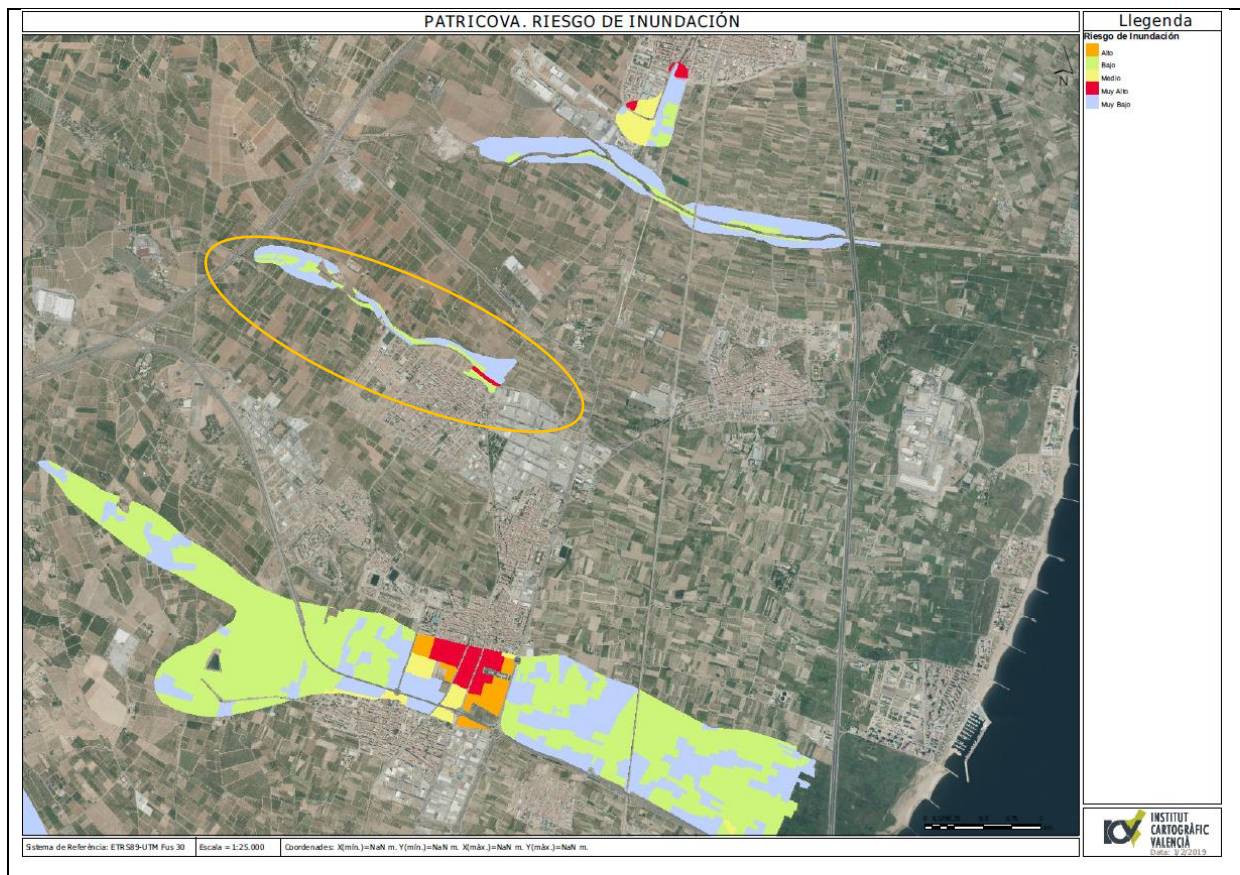
El Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) se aprueba por el *Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial de prevención del Riesgo de Inundaciones en la Comunidad Valenciana*.

Consultada la cartografía del PATRICOVA correspondiente a la peligrosidad por inundación en la zona se obtiene la imagen que se incluye a continuación:



De acuerdo con la imagen anterior, el nivel de peligrosidad en el límite norte del municipio, coincidiendo con el cauce del Barranco de Cabes Bord es: *peligrosidad 1* en el cauce del barranco en la zona más próxima a la población, *peligrosidad geomorfológica* en el entorno del cruce con el Camí de Liria y en la zona contigua al polígono industrial y *peligrosidad 6* en una zona contigua al núcleo urbano.

En cuanto al riesgo por inundación, es muy alto en la zona contigua al núcleo urbano (ocupada por viviendas). En el resto del barranco es bajo en el cauce principal y muy bajo en las zonas contiguas en las que desborda. Se incluye a continuación imagen del Instituto Cartográfico Valenciano:



Se tendrá en cuenta la normativa del PATRICOVA a la hora de redactar los proyectos de construcción correspondientes a las actuaciones planteadas en las zonas afectadas por inundabilidad.

Así, los proyectos que desarrollen las actuaciones del PMUS situadas en ámbitos afectados por el riesgo de inundabilidad que puedan suponer una alteración morfológica de la rasante de más de 30 cm, requerirán informe del Servicio de Ordenación del Territorio competente en materia de inundabilidad.

12.-CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PLAN.

Se analizarán dos posibles alternativas con respecto a los parámetros considerados:

Alternativa 0

Mantenimiento de las circunstancias y tendencias urbanísticas actuales. Ausencia de planificación municipal en lo que a movilidad se refiere.

En esta alternativa no se realizaría ninguna actuación encaminada a optimizar los desplazamientos promoviendo el uso de medios de desplazamiento no motorizados o transporte público como alternativa al vehículo privado.

Esta situación supondría el incremento progresivo de emisiones a la atmósfera. Además, seguirían sin existir itinerarios ciclistas y recorridos adaptados para PMR's.

Alternativa 1.

Aplicación de mejoras en las calles del núcleo urbano actuando por fases, de tal modo que éstas se inicien en el núcleo antiguo de la población aplicando posteriormente mejoras radiales en los ejes que conducen a los principales centros atractores de viajes.

Esta alternativa promoverá el uso de vehículos no motorizados mejorando la accesibilidad peatonal y ciclista, así como la accesibilidad a PMR's al núcleo antiguo de la población. Se mejorará la comunicación de este núcleo antiguo con los principales centros atractores de viajes. Además, permitirá la definición de zonas 30 de calmado de tráfico en el interior de la población, reduciendo así las emisiones.

13.-EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.

13.1.-INTRODUCCIÓN

Se han realizado encuestas de movimiento en la población, lo que nos ha llevado a obtener datos sobre el modo en el que se desplaza la población en Rafelbunyol.

De acuerdo con estas encuestas, se ha obtenido el modo de transporte habitual de la población:

- Desplazamientos a pie: 21,62%
- Desplazamientos en coche o moto: 31,76%
- Desplazamientos en transporte público: 14,86%
- Desplazamientos en bicicleta: 4,05%
- Desplazamientos combinados: 26,35% (mayoritariamente a pie y en coche)
- Otro: 0,68%
- Sin respuesta: 0,68%

Así pues, el 31,76% de los desplazamientos se realiza en coche o moto en vehículo privado, el 14,68% en transporte público y el 25,67% en modos no motorizados (a pie, mayoritariamente, o en bicicleta) y hay un porcentaje importante de desplazamientos, en concreto el 26,35%, que se realizan de modo combinado, como corresponde a un municipio del entorno metropolitano de Valencia que necesita relacionarse con la ciudad para determinados servicios y se desplaza a pie en la población o mediante distintos medios de transporte con la ciudad.

Los modos privados no motorizados son los principales causantes de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), en especial de CO₂, y del aumento del consumo de energías no renovables.

Uno de los principales objetivos del P.M.U.S es reducir la emisión de gases GEI y reducir el consumo de combustibles fósiles. Las medidas propuestas en él están encaminadas a aumentar la utilización de modos de transporte con bajas emisiones de GEI y reducidos consumos energéticos. Evidentemente el crecimiento sostenido de la población favorecerá el aumento de los viajes por lo que si no se actúa para modificar los repartos modales se entrará en una espiral difícil de controlar.

En el presente apartado se realiza el cálculo de las emisiones de CO₂ y el consumo energético (TEP) del transporte privado motorizado para poder compararlas con o sin la aplicación de las medidas propuestas en el PMUS Sólo consideramos éstas al ser las mayores causantes de la degradación medioambiental y del incremento del consumo de combustibles fósiles.

Las medidas propuestas en el PMUS se clasifican en medidas a corto plazo a ejecutar en los dos primeros años, medidas a medio plazo que se aplicará entre el segundo y el quinto año y medidas a largo plazo que se aplicarán en plazos superiores a cinco años con un horizonte de 10 años.

Consideramos que la aplicación de medidas comenzará en 2020, por lo que analizaremos los efectos del plan en el año 2030, que corresponde al año horizonte.

En el presente apartado se analizará en primer lugar el crecimiento de la población para conocer en los años indicados el número de viajes que se realizarán en ambos casos, con o sin la aplicación de las medidas propuestas en el PMUS.

Posteriormente se calcula la emisión de CO₂ y el gasto energético considerando que no se han aplicado las medidas del Plan. Del mismo modo se calculan una vez aplicado el PMUS Por último, se realiza la comparación entre los dos supuestos.

13.2.-EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

La evolución de la población de Rafelbunyol se ha analizado en el *apartado 3.8. ANÁLISIS DE LA DEMANDA, punto 3.8.1. Factores determinantes de la demanda de movilidad.*

De acuerdo con este análisis realizado en el momento de estudiar la movilidad en el municipio (año 2016), la evolución de la población entre 2005 y 2015 ha registrado un cambio de tendencia a partir del año 2010 en que el ritmo de crecimiento de la población ha disminuido, llegando a mantenerse a partir de 2013 en torno a los 8.800 habitantes.



Si añadimos a estos datos 2016, 2017 y 2018 tenemos que:

AÑO	POBLACIÓN
2010	8.331
2011	8.569
2012	8.670
2013	8.855
2014	8.826
2015	8.883
2016	8.907
2017	8.870
2018	8.929

Entre 2010 y 2018 la población se ha mantenido entre 8.000 y 9.000 habitantes, tomaremos la tasa de crecimiento entre esos años para estimar la población en Rafelbunyol en el año horizonte de aplicación del plan:

Entre 2010 y 2018 (9 años), el crecimiento de la población ha sido de 7,2%, lo que supone una tasa anual de crecimiento del 0,8%.

Calcularemos la población estimada aplicando un incremento anual del 0,8% tal y como se refleja en la siguiente tabla:

AÑO	POBLACIÓN
2019	9.000
2020	9.072
2021	9.145
2022	9.218
2023	9.292
2024	9.366
2025	9.441
2026	9.517
2027	9.593
2028	9.670
2029	9.747

2030	9.825
------	-------

13.3.-ESTIMACIÓN DE MOVILIDAD.

La estimación de la movilidad se ha realizado a partir de los datos incluidos en el PMoMe de Valencia, puesto que Rafelbunyol se encuentra en el área metropolitana estudiada para la redacción del PMoMe.

El punto 1.5. *La movilidad en el Área Metropolitana de Valencia*, del PMoMe habla de las encuestas de movilidad en el área metropolitana de Valencia, citando tres fuentes documentales:

- Encuestas de movilidad de 1991 y2010
- Información extraída del documento de inicio del PATEVAL.
- Datos de movilidad extraídos con tecnología Big Data de telefonía móvil.

Se ha recopilado los datos incluidos en el PMoMe en el caso de las encuestas de movilidad y de los datos extraídos de Big Data son:

Encuestas de movilidad de 1991 y2010

Datos del “Estudio de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia”, realizado por la CIT en 2010:

- *Movilidad media por persona en día laborable medio de 2,5 viajes/persona (2,89 si consideramos el segmento de población mayor o igual a 14 años), de los que el 57,4% correspondía a viajes motorizados (1,43 viajes/persona, 1,66 si consideramos el segmento de población mayor o igual a 14 años) y el 42,6% a viajes no motorizados (bicicleta y a pie).*

Datos de movilidad extraídos con tecnología Big Data de telefonía móvil

De acuerdo con los datos de la matriz Origen – Destino de la Comunitat Valenciana, obtenida mediante técnicas de telefonía móvil anonimizadas, en el marco de los trabajos del PMoMe, en un día medio se realizan 4,7 millones de desplazamientos dentro del ámbito inicial del Plan (datos de octubre de 2017).

Esto significa un ratio de 2,8 desplazamientos por día y persona.

Los datos extraídos de las encuestas señalan que el modo mayoritario de estos desplazamientos, a nivel global, en el Área Metropolitana, incluyendo desplazamientos de paso y externos es el vehículo privado, que representa el 44% del total de viajes que se producen en un día. Le sigue, muy de cerca, la movilidad peatonal, que suma más del 40% de los desplazamientos diarios. Transporte público y bicicleta completan la “tarta” de reparto modal, con porcentajes del 14% y del 2%, respectivamente.

En cambio, en las relaciones de movilidad entre los municipios del AM y Valencia, el predominio del vehículo privado es absoluto, con porcentajes superiores al 75% en el caso de municipios de la primera corona, con conexión ferroviaria con la capital, y del 90% en el caso de municipios con una oferta de transporte público menos “potente” (básicamente el eje de la CV-50, a pesar de la línea 2 del metro hasta Llíria)

Consideraremos 2,8 viajes por persona y día en Rafelbunyol.

Por otra parte, de acuerdo con las encuestas de movilidad realizadas en Rafelbunyol la distribución de estos viajes por modos de transporte sería:

- Viajes motorizados en transporte privado:58,1%
- Viajes no motorizados:25,8%
- Viajes en transporte público (metro): 14,9%

Así pues el número de viajes para cada tipo de desplazamiento será:

- Viajes motorizados en transporte privado: 1,6 viajes por persona y día.
- Viajes no motorizados: 0,7 viajes por persona y día.
- Viajes en transporte público (metro): 0,4 viajes por persona y día.

Supondremos que parte de estos viajes se realizan a la capital o los municipios contiguos. La distancia a la capital es aproximadamente 25 km, y las poblaciones contiguas están en un radio aproximado de 3 km.

13.4.-EVALUACIÓN AMBIENTAL Y BALANCE ENERGÉTICO SIN IMPLANTACIÓN DEL PLAN

En este apartado se calculan las emisiones de CO₂ y el consumo energético (TEP) en el año horizonte (2030) en el caso que no se implantasen las medidas indicadas en el PMUS. Para el cálculo aplicaremos los siguientes criterios generales:

- ✓ El crecimiento de la población es el indicado anteriormente del 0,8 % anual.
- ✓ El número de viajes diarios por habitante es de 2,8 viajes por persona y día, de los que tendremos en cuenta únicamente los realizados en vehículo privado.
- ✓ Para el cálculo de los kilómetros realizados por vehículo privado, teniendo en cuenta que la mayoría de los desplazamientos en vehículo privado se realizan a las poblaciones contiguas por motivos, principalmente, de trabajo, supondremos 3,5 km por cada viaje.
- ✓ De acuerdo con la guía práctica de la energía de IDEA, supondremos que el consumo medio de gasolina y diesel es aproximadamente 6,1 litros cada 100 km.
- ✓ Para el cálculo de emisiones de CO₂ utilizaremos los gramos de emisión por cada litro de combustible consumido, que, de acuerdo con los datos incluidos en le PMoMe será 2,4 kg de CO₂ emitido por cada litro de combustible consumido (mix entre gasolina y diesel).
- ✓ Para el cálculo energético se tendrá en cuenta que por cada TEP consumida en el vehículo privado se consumen 1.214 litros de carburante.

En la alternativa cero de no aplicación del plan, suponemos que se mantendrán los repartos entre modos de transporte actuales indicados anteriormente, con lo cual en un escenario futuro el cálculo de las emisiones, teniendo en cuenta los condicionantes anteriores, sería:

AÑO	POBLACIÓN	VIAJES/DÍA	Km	TEP/día	t CO ₂ /día
2019	9.000	14.400,00	50.400,00	2,53	7,38
2020	9.072	14.515,20	50.803,20	2,55	7,44
2021	9.145	14.632,00	51.212,00	2,57	7,50
2022	9.218	14.748,80	51.620,80	2,59	7,56
2023	9.292	14.867,20	52.035,20	2,61	7,62
2024	9.366	14.985,60	52.449,60	2,64	7,68
2025	9.441	15.105,60	52.869,60	2,66	7,74
2026	9.517	15.227,20	53.295,20	2,68	7,80
2027	9.593	15.348,80	53.720,80	2,70	7,86
2028	9.670	15.472,00	54.152,00	2,72	7,93
2029	9.747	15.595,20	54.583,20	2,74	7,99
2030	9.825	15.720,00	55.020,00	2,76	8,05

13.5.-EVALUACIÓN AMBIENTAL Y BALANCE ENERGÉTICO UNA VEZ IMPLANTADAS LAS MEDIDAS CONISDERADAS EN EL PMUS.

En la alternativa 1 de aplicación del PMUS se espera una reducción en el número de desplazamientos en transporte privado.

Uno de los objetivos principales del PMUS es la reducción del consumo energético y la reducción en la emisión de G.E.I. Las medidas previstas en el PMUS deben modificar el reparto de modos de transporte intentando reducir el uso del vehículo privado para fomentar los modos no motorizados y el uso del transporte público.

Partiendo de que se va a implantar una nueva línea de autobús para comunicar con las poblaciones vecinas y de que se va a incrementar la frecuencia de paso de los trenes, además de otras medidas referentes a transporte público (y por lo tanto compartido) que se deriven del PMoMe, el objetivo del PMUS de Rafelbunyol es incrementar la movilidad en transporte público, en particular para los desplazamientos fuera de la población.

Por otra parte el PMUS prevé la ejecución de itinerarios para tráfico no motorizado, lo que disminuirá los desplazamientos en modos motorizados en el interior de la población en beneficio de los modos no motorizados.

De este modo se plantea como objetivo del PMUS de Rafelbunyol alcanzar el siguiente reparto modal:

- Viajes motorizados en transporte privado:50,0%
- Viajes no motorizados: 30,0%

- Viajes en transporte público: 20,0 %

Consideraremos 2,8 viajes por persona y día.

Así pues el número de viajes para cada tipo de desplazamiento será:

- Viajes motorizados en transporte privado: 1,4 viajes por persona y día.
- Viajes no motorizados: 0,84 viajes por persona y día.
- Viajes en transporte público (metro): 0,56 viajes por persona y día.

Para el cálculo aplicaremos los mismos criterios generales ya señalados anteriormente:

- ✓ El crecimiento de la población es el indicado anteriormente del 0,8 % anual.
- ✓ El número de viajes diarios por habitante es de 2,8 viajes por persona y día, de los que tendremos en cuenta únicamente los realizados en vehículo privado.
- ✓ Para el cálculo de los kilómetros realizados por vehículo privado, teniendo en cuenta que la mayoría de los desplazamientos en vehículo privado se realizan a las poblaciones contiguas por motivos, principalmente, de trabajo, supondremos 3,5 km por cada viaje.
- ✓ De acuerdo con la guía práctica de la energía de IDEA, supondremos que el consumo medio de gasolina y diesel es aproximadamente 6,1 litros cada 100 km.
- ✓ Para el cálculo de emisiones de CO₂ utilizaremos los gramos de emisión por cada litro de combustible consumido, que, de acuerdo con los datos incluidos en le PMoMe será 2,4 kg de CO₂ emitido por cada litro de combustible consumido (mix entre gasolina y diesel).
- ✓ Para el cálculo energético se tendrá en cuenta que por cada TEP consumida en el vehículo privado se consumen 1.214 litros de carburante

Lo que nos da la siguiente tabla en el escenario futuro de aplicación del plan:

AÑO	POBLACIÓN	VIAJES/DÍA	Km	TEP/día	t CO2/día
2019	9.000	14.400,00	50.400,00	2,53	7,38
2020	9.072	14.350,25	50.225,89	2,52	7,35
2021	9.145	14.299,45	50.048,09	2,51	7,33
2022	9.218	14.246,00	49.861,00	2,51	7,30
2023	9.292	14.191,42	49.669,96	2,50	7,27
2024	9.366	14.134,15	49.469,51	2,49	7,24
2025	9.441	14.075,67	49.264,85	2,48	7,21
2026	9.517	14.015,95	49.055,81	2,46	7,18
2027	9.593	13.953,45	48.837,09	2,45	7,15

2028	9.670	13.889,64	48.613,73	2,44	7,12
2029	9.747	13.823,02	48.380,56	2,43	7,08
2030	9.825	13.755,00	48.142,50	2,42	7,05

13.6.-ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y BALANCE ENERGÉTICO. CONCLUSIÓN.

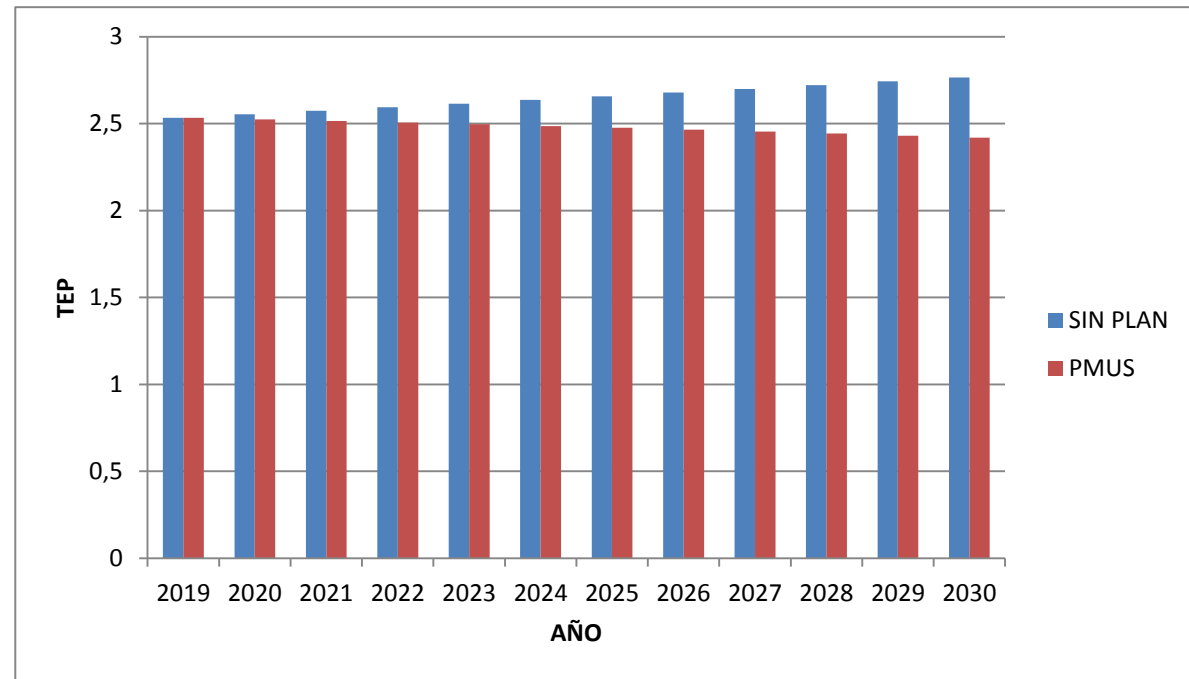
En este apartado se realiza la comparación entre los dos supuestos estudiados: sin aplicación del PMUS y con la aplicación de las medidas incluidas en el PMUS.

En la siguiente tabla se comparan los consumos energéticos en los dos escenarios analizados:

AÑO	TEP/día			
	Sin plan	PMUS	Diferencia	Porcentaje
2019	2,53	2,53	0,00	0,0%
2020	2,55	2,52	0,03	1,1%
2021	2,57	2,51	0,06	2,3%
2022	2,59	2,51	0,09	3,4%
2023	2,61	2,50	0,12	4,5%
2024	2,64	2,49	0,15	5,7%
2025	2,66	2,48	0,18	6,8%
2026	2,68	2,46	0,21	8,0%
2027	2,70	2,45	0,25	9,1%
2028	2,72	2,44	0,28	10,2%
2029	2,74	2,43	0,31	11,4%
2030	2,76	2,42	0,35	12,5%

Se puede comprobar que en el año horizonte se producirá un descenso de 0,35 TEP/día lo que supone un 12,5 % de ahorro energético respecto a la situación sin aplicación del PMUS.

Si analizamos el incremento del consumo energético vemos que en la situación sin plan en el periodo de estudio se incrementa en un 9,01% mientras que tras la aplicación del PMUS se producirá un descenso del 4,35%. En el siguiente gráfico se representa la evolución:



El otro aspecto a tener en cuenta son las emisiones de CO₂, en la siguiente tabla se comparan los dos escenarios analizados

AÑO	t CO ₂ /día			
	Sin plan	PMUS	Diferencia	Porcentaje
2019	7,38	7,38	0,00	0,0%
2020	7,44	7,35	0,08	1,1%
2021	7,50	7,33	0,17	2,3%
2022	7,56	7,30	0,26	3,5%
2023	7,62	7,27	0,35	4,8%
2024	7,68	7,24	0,44	6,0%
2025	7,74	7,21	0,53	7,3%
2026	7,80	7,18	0,62	8,6%
2027	7,86	7,15	0,71	10,0%
2028	7,93	7,12	0,81	11,4%
2029	7,99	7,08	0,91	12,8%
2030	8,05	7,05	1,01	14,3%

El análisis en cuanto a emisiones es similar al realizado para el consumo energético. La aplicación o no de las medidas planteadas en el PMUS supone un descenso de 1,01t CO₂/día lo que supone un 14,3 % de ahorro energético respecto a la situación sin aplicación del PMUS.

Si analizamos el incremento del consumo energético vemos que en la situación sin plan en el periodo de estudio se incrementa en un 9,08 % mientras que tras la aplicación del P.M.U.S se producirá un descenso del 4,47 %. En el siguiente gráfico se representa la evolución:

En el siguiente gráfico se indica su evolución:



Burjassot, 29 de octubre de 2019

ARIN Consultores, S.L.

Los ingenieros autores

MIGUEL
BERNARD
O|PEÑA|
TORRES

Firmado digitalmente por
MIGUEL BERNARDO|PEÑA|
TORRES
Nombre de reconocimiento
(DN): cn=MIGUEL BERNARDO|
PEÑA|TORRES,
serialNumber=29199979F,
givenName=MIGUEL
BERNARDO, sn=PEÑA TORRES,
ou=Ciudadanos, o=ACCV, c=ES
Fecha: 2019.10.28 18:01:59
+01'00'

Fdo: Miguel Peña Torres

RAQUEL
PASTOR|
GARGAL
LO

Firmado
digitalmente por
RAQUEL|PASTOR|
GARGALLO
Fecha: 2019.10.29
08:27:13 +01'00'

Fdo: Raquel Pastor Gargallo