



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR
DE INGENIEROS DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS



Plan de movilidad urbana en el municipio de Benetússer (Valencia).

TRABAJO FINAL DE GRADO

GRADO EN INGENIERÍA CIVIL
CURSO ACADÉMICO 2015/2016

AUTOR:

Alberto Sales Navarro

TUTOR: JOSEP LLIN BELDA

COTUTOR: ERIC MADELEINE PIERRE GIELEN

VALENCIA, JUNIO DE 2016

1. Documento 1. MEMORIA

1. *Antecedentes y objetivos.*
2. *Ámbito territorial.*
3. *Situación actual. Oferta del sistema de transporte.*
4. *Situación actual. Equipamientos de Benetússer.*
5. *Situación actual. Demanda y uso.*
6. *Problemas detectados.*
7. *Propuestas para el nuevo plan de movilidad.*
8. *Presupuesto orientativo.*
9. *Anejo 1. Horarios y paradas de autobús y tren.*
10. *Anejo 2. Datos estadísticos del censo de 2.011.*

ÍNDICE GENERAL

2. Documento 2. PLANOS

- Sección 1: Avenida del Camí Nou.*
Sección 2: Avenida Doctor Vicente Navarro Soler.
Sección 3: Avenida de Paiporta.
Sección 4: Avenida de Alfafar.
Sección 5: Avenida de Orba.
Sección 6: Calle Marqués del Turia.
Sección 7: Calle del Nou d'Octubre.
Sección 8: Calle del Maestro Serrano.
Sección 9: Calle Colón.
Sección 10: Calle Cervantes.
Sección 11: Túnel Benetússer-Alfafar en la avenida de Orba.
Sección 12: Túnel Alfafar-Benetússer en la avenida de Alfafar.



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR
DE INGENIEROS DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS



DOCUMENTO 1. MEMORIA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BENETÚSSER

ÍNDICE DEL DOCUMENTO 1. MEMORIA

- 1.- Antecedentes y objetivos. *Página 1*
- 2.- *Ámbito territorial. Página 2*
 - 2.1.- Estructura territorial y urbana.
 - 2.2.- Demografía y población.
 - 2.2.- Redes de comunicación.
 - 2.4.- Entorno socioeconómico.
- 3.- Situación actual. Oferta del sistema de transporte. *Página 8*
 - 3.1.- Oferta para el peatón.
 - 3.2.- Oferta para ciclistas.
 - 3.3.- Oferta de transporte público.
 - 3.4.- Oferta para el vehículo privado.
 - 3.5.- Oferta de estacionamiento.
- 4.- Situación actual. Equipamientos de Benetússer. *Página 21*
 - 4.1.- Colegios e institutos.
 - 4.2.- Centros de salud.
 - 4.3.- Tercera edad.
 - 4.4.- Ayuntamiento y oficinas externas.
 - 4.5.- Equipamientos deportivos.
 - 4.6.- Centros culturales.
 - 4.7.- Mercados y supermercados.
 - 4.8.- Estación de servicio.
 - 4.9.- Policía.
 - 4.10.- Correos.
 - 4.11.- Cementerio.
 - 4.12.- Estaciones de cercanías.
- 5.- Situación actual. Demanda y uso. *Página 33*
 - 5.1.- Ocupados de 16 o más años.
 - 5.2.- Personas que cursan algún tipo de estudios y no trabajan.
- 6.- Problemas detectados. *Página 38*
- 7.- Propuestas para el nuevo plan de movilidad. *Página 40*
 - 7.1.- Visión general.
 - 7.2.- Acciones y medidas propuestas
- 8.- Presupuesto orientativo. *Página 57*
- 9.- Anejo 1. Horarios y paradas de autobús y tren. *Página 61*
- 10.- Anejo 2. Datos estadísticos del censo de 2.011. *Página 71*

1. ANTECEDENTES Y OBJETIVOS

El transporte y la movilidad son una necesidad básica intrínseca al ser humano. Muchos de los progresos que a lo largo de la historia nos han ido configurando como sociedad hasta la actualidad han sido propiciados, o han propiciado, una mejora en la movilidad del territorio. Ya desde época romana se hace patente la necesidad y utilidad de mejorar las vías de comunicación, que conllevaba un incremento del comercio y facilitaba la defensa de las ciudades.

Con la llegada del ferrocarril en el siglo XIX se empieza a configurar la sociedad moderna que conocemos hoy en día, las distancias entre puntos distantes se acortan y las ciudades comienzan a obtener en gran parte la forma que las define en la actualidad. Las murallas se derriban para dar paso a ensanches que satisfagan el incremento de la población, la industria se empieza a situar en zonas periféricas, las barriadas antaño alejadas de la ciudad se integran cada vez más en la trama urbana; en las zonas más pobladas, los pequeños municipios que se sitúan alrededor de una ciudad comienzan a interactuar más con ésta, situando los cimientos de las actuales áreas metropolitanas.

Todo este crecimiento urbano ha conllevado un de los desplazamientos, y es aquí donde las pautas de movilidad han ido desajustándose paulatinamente de la sostenibilidad. A lo largo del siglo XX la sociedad interiorizó la idea de que el progreso iba necesariamente ligado al vehículo privado, alejándose así, cada vez más, del uso habitual del transporte público o de las alternativas personales como el desplazamiento a pie o en bicicleta. Con el paso del tiempo se ha comenzado a entender que el sistema de transporte actual, con el vehículo privado como opción prioritaria indiscutible, no es sostenible. No ya desde el obvio punto de vista medioambiental, sino desde el socioeconómico; no basta con aumentar el tamaño y capacidad de las carreteras, y los problemas que se derivan del exceso de tráfico, como ruido y atascos, no son cómodos para la población.

El municipio de Benetússer, que se incluye dentro del área metropolitana de Valencia, no ha vivido ajeno a todos estos problemas. La particularidad que presenta la población es que su escasa superficie de término municipal, de poco menos de 0,8 km², está completamente urbanizado. Si bien esto hace 25 años, cuando seguía existiendo una fuerte industria del mueble, no representaba un gran problema respecto a la movilidad de sus habitantes, desde hace dos décadas ha comenzado a serlo. Esto se debe a que la industria ha ido cediendo espacio al sector terciario hasta casi desaparecer, con lo que los habitantes que antes trabajaban en el propio municipio han acabado trabajando fuera de él, sobre todo en lugares como Valencia, lo que ha ido derivando en una necesidad cada vez mayor de desplazamiento.

En Benetússer los efectos negativos del predominio del transporte en vehículo privado se hacen más que evidentes. Además de los problemas de incomodidad, ruido y contaminación que se derivan del casi exclusivo uso del vehículo privado para desplazarse al trabajo, también hay que tener en cuenta otro factor. Y es que, debido a que la habitual falta de puestos de estacionamiento se ve incrementada por la falta de aparcamientos públicos y a que muchas de las viviendas de la población no cuentan con plazas de garaje, las calles se saturan de vehículos estacionados, lo que ha ocasionado la pérdida de espacios peatonales en favor de lugares donde poder aparcar.

Se hace por tanto necesaria la elaboración de un plan de movilidad urbana sostenible que subsane en todos los aspectos posibles los problemas de movilidad del municipio y encauce los patrones de transporte de la población hacia la sostenibilidad, con el fin de reducir los problemas existentes y aumentar el bienestar social y la calidad de vida de sus habitantes.

Los objetivos que se pretenden alcanzar con la elaboración de este plan de movilidad urbana sostenible son los siguientes:

- 1. Definir de forma clara la oferta de transporte con la que cuentan los habitantes de Benetússer.**
- 2. Ubicar las zonas más concurridas del municipio, es decir, los lugares que más utilizan los habitantes en su vida diaria.**
- 3. Conocer las pautas actuales de movilidad, a dónde se desplaza la población y en qué medios.**
- 4. Detectar los principales problemas que afectan a la movilidad en Benetússer.**
- 5. Proponer medidas de corrección y mejora que ayuden a solucionar los problemas detectados y fomenten nuevas pautas de movilidad urbana sostenible.**

2. ÀMBITO TERRITORIAL

2.1. ESTRUCTURA TERRITORIAL Y URBANA

El municipio de Benetússer se localiza en la comarca de “L’Horta Sud”, la cual se enmarca en la comarca histórica de “L’Horta”. Si bien prácticamente es colindante con la ciudad de Valencia, en la zona del barrio de “La Torre”, su centro se encuentra aproximadamente a 5 km del centro de la ciudad. En la imagen 1 se aprecia la situación de la población respecto a la ciudad de Valencia y a la provincia homónima.

Atendiendo a los datos recogidos en el Instituto Valenciano de Estadística (IVE), Benetússer cuenta con una superficie de 0,8 km², que es bastante menor de la de municipios vecinos. La población limita por la parte oeste con Paiporta, mientras que Alfafar la rodea por sus zonas este, sur y parte del norte; finalmente, Benetússer también tiene un pequeño tramo al norte de límite con Valencia.



Imagen 1: Localización de Benetússer (en rojo) respecto a la provincia de Valencia. Elaboración propia.

Pese al reducido tamaño del término municipal, Benetússer también cuenta con un polígono industrial, el cual se encuentra en la zona sureste de la localidad, entre la avenida de Alfafar, la calle Pintor Sorolla y las vías del ferrocarril. El ayuntamiento tiene intención de reconvertir este suelo industrial a residencial, debido a que el escaso tamaño del polígono no hace rentable seguir manteniendo la zona como industrial, pero en la actualidad no hay ningún plan claro y por el momento las naves siguen estando en pie y algunas de ellas en funcionamiento, aunque el polígono no tiene una gran actividad productiva. El resto del suelo del municipal, a excepción de las zonas verdes y parques, se encuentra completamente edificado.

Con la salvedad de las calles más antiguas, donde siguen predominando las típicas casas unifamiliares, la zona de “Els Grups”, donde las viviendas son antiguos bloques de protección oficial, y la zona de “San Sebastián”, donde predominan los edificios de viviendas de cuatro alturas, en el resto del municipio se entremezclan de forma indistinta tanto casas unifamiliares como bloques de apartamentos, siendo éstos de dos a cuatro alturas mayoritariamente.

Aunque socialmente Benetússer se encuentra dividido en barrios, como por ejemplo “El Rajolar”, el “Barri de l’Estació”, “els Grups”, o el ensanche de “San Sebastián” la realidad es que con tan escaso término municipal todo el municipio se analiza siempre en conjunto, actuando, de hecho, como si la conurbación formada por Alfafar, Benetússer, Sedaví, Llocnou de la Corona, Massanassa y la pedanía valenciana de La Torre formaran una misma ciudad y Benetússer fuera simplemente un barrio dentro de ella.

2.2. DEMOGRAFÍA Y POBLACIÓN

2.2.1. EVOLUCIÓN POBLACIONAL

Los habitantes en el municipio de Benetússer rondan los 15.000, siendo su número en el censo del año 2.015 de 14.436 habitantes. Desde hace 30 años su población comenzó a estancarse, debido a la ausencia de término municipal que permitiera el crecimiento.

Benetússer siempre fue a lo largo de su historia un pueblo rural cercano a Valencia. No fue hasta la llegada del siglo XX cuando el lugar superó el millar de habitantes. El gráfico 1 muestra la importante evolución poblacional que se generó durante dicho siglo. Durante las décadas de los 50 y 60, en pleno proceso de industrialización, la economía fue cambiando de una eminentemente agraria a otra centrada en la industria del mueble. A partir de este periodo comenzó a llegar una fuerte inmigración, sobre todo de oriundos de Castilla-la Mancha, Extremadura y Andalucía, que tuvo su apogeo durante los años 70.

En esta época se creó el barrio de “Els Grups”, formado por viviendas económicas de protección oficial del Estado, aunque este tipo de viviendas también se encuentran dispersas en otros puntos de la población.

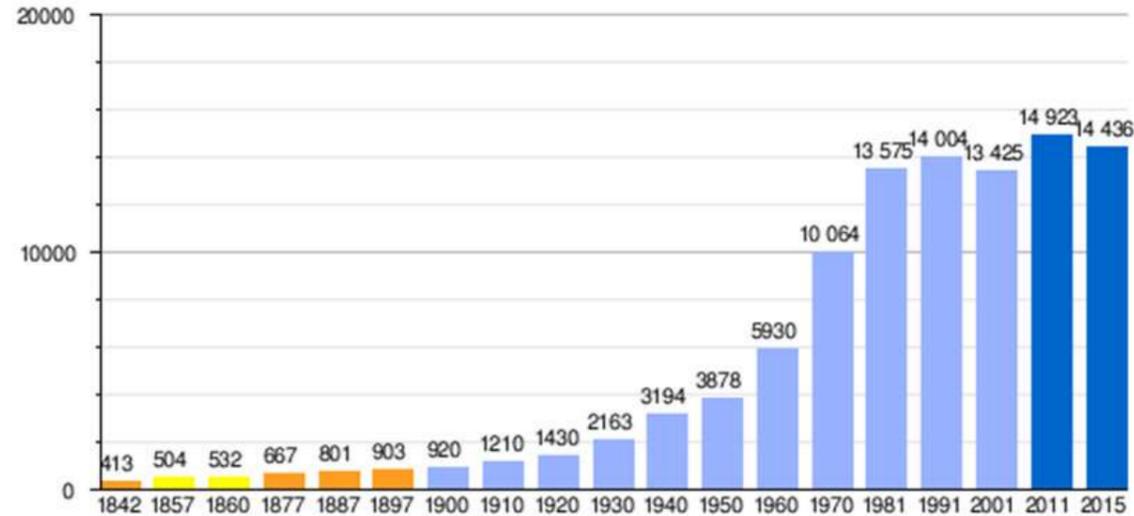


Gráfico 1: Evolución de la población de Benetússer. Internet.

Si bien durante el periodo de 1.981 a 2.011 el número de habitantes osciló entre los 13.000 y 14.000, fue a principios del siglo XXI cuando el municipio experimentó su último crecimiento importante. Esto se debió a que, pese a que no contaba con más término municipal, Benetússer poseía numerosos solares y edificaciones antiguas abandonadas o en mal estado. El “boom” inmobiliario fomentó su compra por promotores que construyeron nuevas edificaciones de viviendas de hasta cinco alturas. En esta época se llegaron a alcanzar los 15.000 habitantes, pero en los últimos años descendieron hasta el número actual. En la actualidad se considera que la población del municipio no superará, al menos a medio plazo, los 15.000 habitantes., y esto se constata en el siguiente gráfico, que muestra la tendencia decreciente actual.



Gráfico 2: Evolución de la población de Benetússer en los años recientes. IVE. 2.013.

2.2.2. ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

Para poder analizar las pautas de movilidad y determinar los itinerarios y desplazamientos que utilizan los habitantes de Benetússer es necesario dividir la población en grupos de edad, pudiendo englobar dentro de cada grupo un itinerario más utilizado o una forma de transporte prioritaria a las demás.

Atendiendo a los datos del IVE, el 50,8% de la población es femenina y el 49,2% masculina. Por grupos de edad, la distribución es, de forma aproximada, la siguiente: de 0 a 14 años un 15%, de 15 a 24 años un 10%, de 25 a 39 años un 24%, de 40 a 64 años un 34%, y finalmente, 65 años o más un 17%.

Los índices demográficos permiten complementar el análisis de la estructura de la población. En los gráficos 3 y 4 se puede consultar la pirámide de población y la tabla donde se resumen dichos índices en Benetússer y se comparan con otros ámbitos, como son la provincia de Valencia y la Comunidad Valenciana, además de la diferencia entre el número de nacimientos y defunciones. Hay que tener en cuenta que los datos recogidos corresponden al año 2.013, con lo que los indicadores pueden haber variado ligeramente respecto a 2.016.

Podemos observar que el índice de longevidad es ligeramente superior al del total de la Comunidad Valenciana, aunque menor que la media de la provincia de Valencia. A su vez, el índice de maternidad del municipio, que representa la renovación de población enmarcada entre los 0 y 4 años de edad, es mayor que los de la provincia y Autonomía, siendo esta diferencia de casi un punto con respecto a la Comunidad Valenciana.

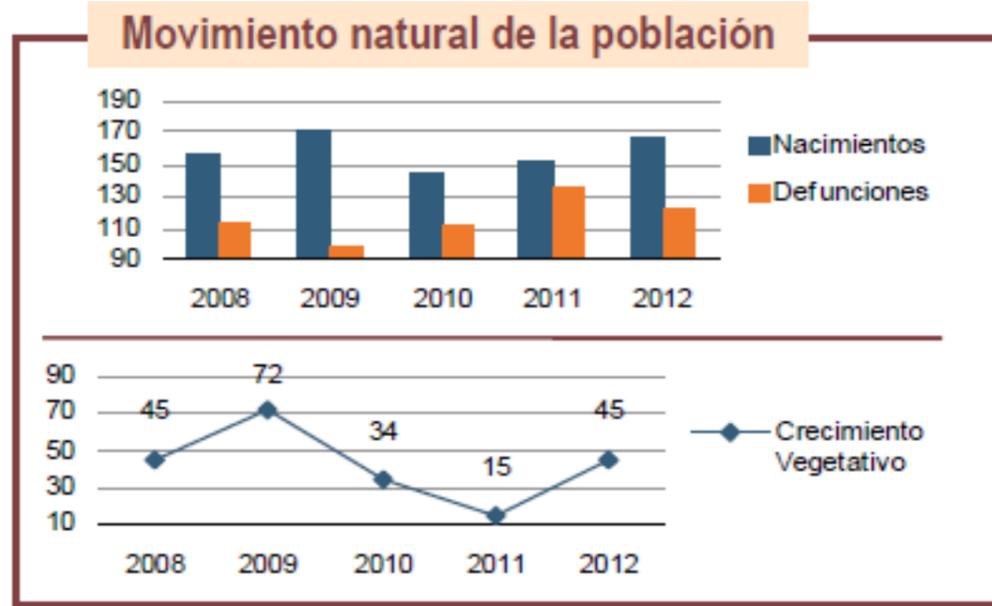


Gráfico 3: Diferencia entre nacimientos y defunciones hasta el 2.012. IVE. 2.013.

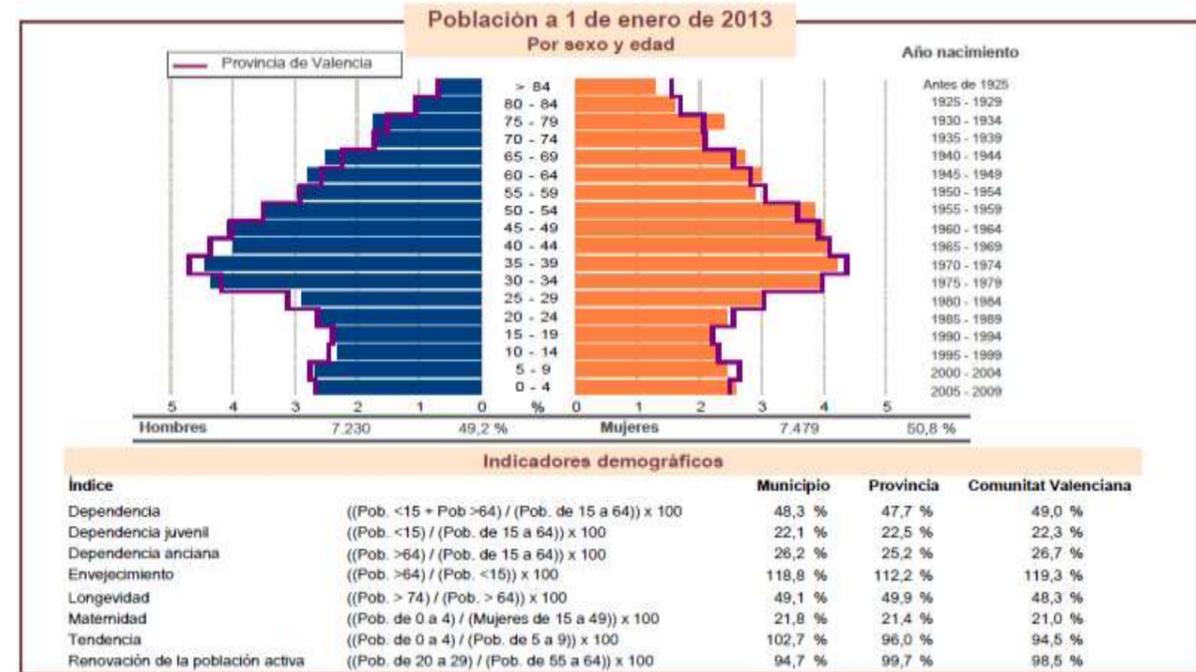


Gráfico 4: Pirámide de población e indicadores demográficos de Benetússer. IVE. 2.013.

La tendencia demográfica de Benetússer se sitúa en el 102,7 %, siendo mayor que en la provincia y Comunidad, lo que indica una mayor natalidad y un menor envejecimiento, lo cual arroja datos esperanzadores de cara al crecimiento o como mínimo el mantenimiento de la población actual.

En cambio, el indicador de renovación de población activa es notablemente más bajo que en el global provincial y autonómico, lo que indica que existe todavía menos gente en edad de trabajar para sustituir a la población que se jubila que en el resto del territorio, tal como se puede constatar también en el gráfico 4.

2.2.3. ORIGEN DE LA POBLACIÓN Y SALDO MIGRATORIO

La composición de la población según su origen es, tal y como se constata en el gráfico 5, la siguiente: un 92,4% de los habitantes son de nacionalidad española, un 1,9 % de países miembros de la Unión Europea, y un 5,7% de países externos a la Unión Europea.

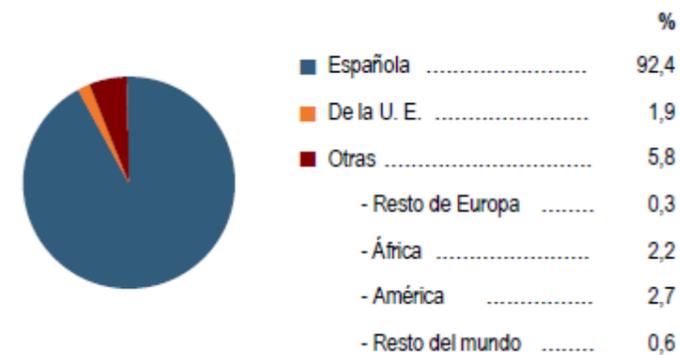


Gráfico 5: Composición poblacional según su origen. IVE. 2.013.

El saldo migratorio refleja un claro descenso poblacional, como se puede observar en el gráfico 6. Se puede constatar cómo se reduce la cantidad de inmigraciones a Benetússer, tanto desde territorio nacional como extranjero, mientras que las emigraciones aumentan. Si bien desde el 2.013 puede haberse equilibrado un poco la situación, la tendencia continúa siendo la misma.

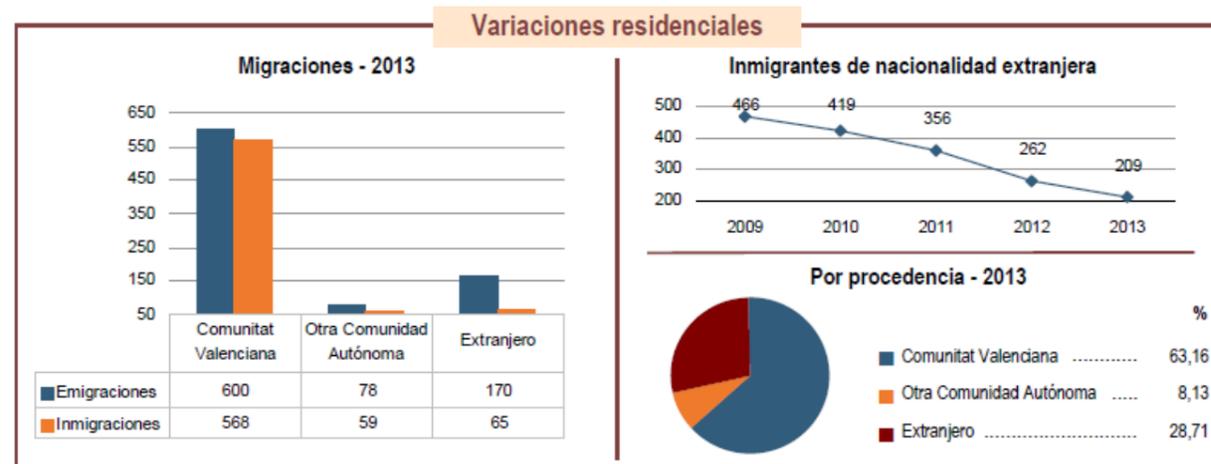


Gráfico 6: Variaciones residenciales de la población de Benetússer. IVE. 2.013.

2.3. REDES DE COMUNICACIÓN

2.3.1. RED VIARIA

Si bien por el término municipal de Benetússer no pasa ninguna carretera de ámbito estatal o autonómico, hay que tener en cuenta que, como parte del área metropolitana de Valencia, sus habitantes hacen gran uso de diferentes viales que pasan por municipios colindantes.

Son de gran importancia para el movimiento habitual de la población las siguientes carreteras, que podemos ver señaladas en la imagen 2:

- V-30: De ámbito estatal. Es la vía rápida de circunvalación de la ciudad de Valencia. También permite un acceso rápido al Puerto de Valencia. Esta vía es muy utilizada para acceder a diferentes zonas de Valencia, sobre todo a la hora de acudir al trabajo.

- V-31: De ámbito estatal. También conocida como “pista de Silla”, también es muy utilizada para acceder a Valencia, además de ser útil para enlazar con la zona sur de la comarca y poder acceder a la autopista AP-7 y la autovía A-7.
- CV-400: De ámbito autonómico. También llamada Avenida del Sur, esta vía enlaza Valencia (por la zona de San Marcelino) con todas las poblaciones de L’Horta Sud. Es muy utilizada por los habitantes de Benetússer, no sólo para desplazarse a Valencia, sino también a muchos municipios cercanos, como son Massanassa, Catarroja, Albal, Paiporta (enlazando con CV-407) o Torrent (enlazando con la autovía CV-33).
- CV-407: De ámbito autonómico. Une las poblaciones de Sedaví, Alfafar, Benetússer, Paiporta y Picanya.
- CV-4125: De ámbito autonómico. Aunque discurre entre los términos de Alfafar y Massanassa, es muy utilizada por los habitantes de Benetússer para acceder a la zona comercial y de ocio de Alfafar, donde se sitúan importantes marcas internacionales, como Carrefour o Ikea, además del centro comercial “MN4”, que contiene los cines más cercanos de la zona.

2.3.2. RED FERROVIARIA

Benetússer comparte con el vecino municipio de Alfafar la estación de ADIF “Alfatar-Benetússer”. Pasan las líneas C1 y C2 de cercanías, tal y como refleja la imagen 3. La línea C1 une con las poblaciones del sur-oeste hacia Moixent y la C2 con las poblaciones del sur, por la costa, hasta Gandía. Ambas líneas comienzan su recorrido en Valencia, siendo ésta la parada más transitada por los habitantes de Benetússer. En la imagen 2 podemos ver señalado el recorrido ferroviario a su paso por la estación de “Alfatar-Benetússer”.

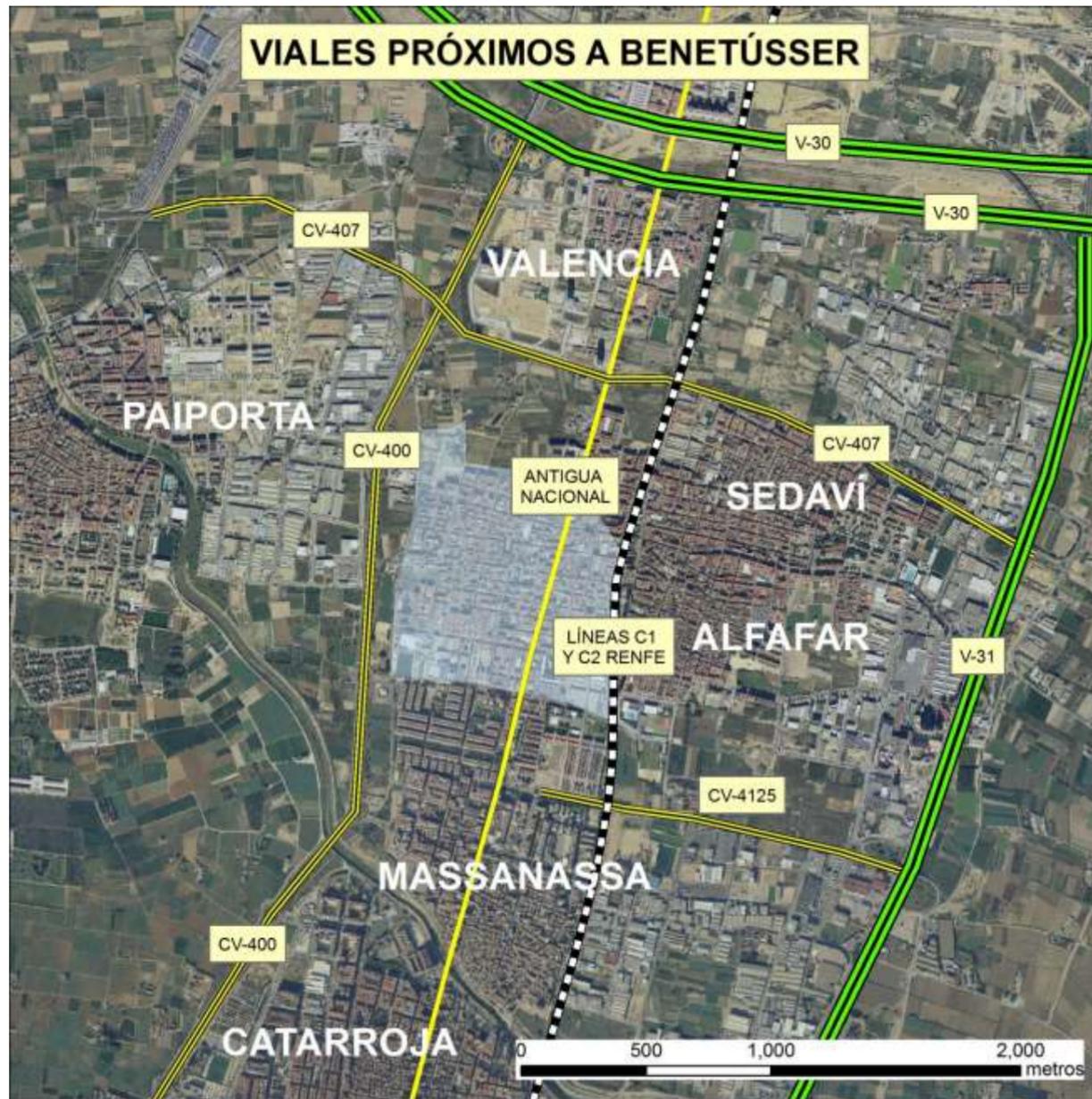


Imagen 2: Viales próximos al municipio. Elaboración propia.



Imagen 3: Líneas C1 y C2 de cercanías en Valencia. RENFE. 2.016.

2.4. ENTORNO SOCIOECONÓMICO

2.4.1. ASPECTOS ECONÓMICOS

Según el INE, en el año 2.015, en Benetússer tenían actividad laboral 780 empresas, la mayor parte de ellas en el sector de servicios. Se puede deducir, según la tabla 1, que en este municipio predomina el sector de servicios, ya que un 84% aproximado de las empresas se dedican a este sector. Las empresas relacionadas con la industria representan aproximadamente un 6% del total y las de construcción un 10%.

Dentro del sector de servicios tienen un importante peso la

s empresas dedicadas a comercio, transporte u hostelería, que en su conjunto suponen alrededor del 45% de empresas totales en el municipio. Las empresas dedicadas a la construcción han sido las más vulnerables en los últimos años debido a la situación económica general, por lo que su número es mucho menor que en el pasado.

	Fecha	Benetússer
		VALOR
Padrón: Población Total	2015	14.436
Padrón: Población Total (varones)	2015	7.081
Padrón: Población Total (mujeres)	2015	7.375
DIRCE. Número de empresas	2015	780
DIRCE. Industria (nº empresas)	2015	45
DIRCE. Construcción (nº empresas)	2015	74
DIRCE. Comercio, transporte y hostelería (nº empresas)	2015	361
DIRCE. Total servicios (nº empresas)	2015	300
- DIRCE. Información y comunicaciones (nº empresas)	2015	9
- DIRCE. Actividades financieras y de seguros (nº empresas)	2015	25
- DIRCE. Actividades inmobiliarias (nº empresas)	2015	22
- DIRCE. Actividades profesionales y técnicas (nº empresas)	2015	131
- DIRCE. Educación, sanidad y servicios sociales (nº empresas)	2015	48

Tabla 1: Estadísticas territoriales en Benetússer. INE. 2.015.

2.4.2. DESEMPLEO

Según datos del IVE del año 2.014, que se reflejan en el gráfico 7, la mayoría de los desempleados en Benetússer provienen del sector de servicios, con un 61,5%, seguido de la industria con un 20,7%. La construcción proporciona un 10,4% de los parados, seguida muy de lejos del sector agrario, con 1,4%.

El pico máximo de paro en Benetússer se registró en 2.013, con 2.059 habitantes en situación de desempleo. En estos datos se puede observar también que el paro afecta más a la mujeres que a los hombres, aunque por poca diferencia, y a los mayores de 44 años de edad.

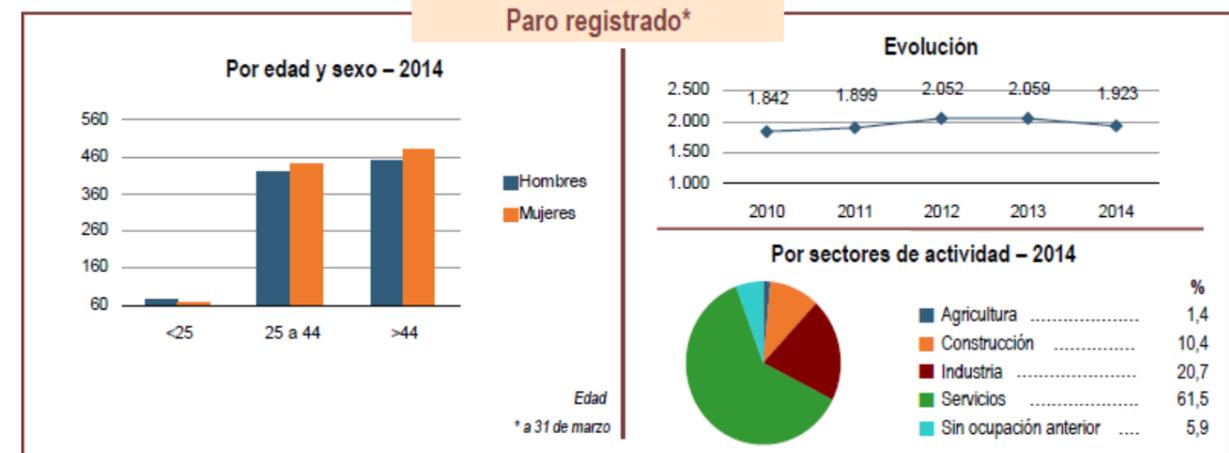


Gráfico 7: Desempleo en Benetússer a 31 de marzo de 2.014. IVE. 2.014.

2.4.3. PARQUE DE VEHÍCULOS

Según los datos actualizados en el IVE a 2.013, como se refleja en el gráfico 8, el parque de vehículos en Benetússer se divide de la siguiente manera:

Los turismos representan un 76,1% del total de vehículos, mientras que las motocicletas representan un 9,2% y las furgonetas y camiones un 12,5%. Otro tipo de vehículos apenas suman el 2,2% del total de parque.

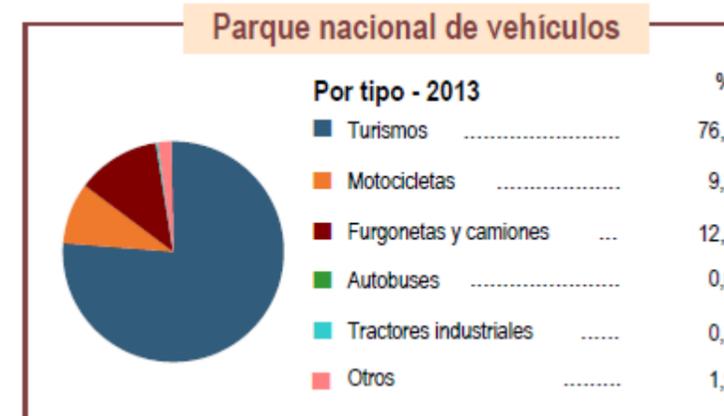


Gráfico 8: Parque de vehículos en Benetússer a 2.013. IVE. 2.013.

3. SITUACIÓN ACTUAL. OFERTA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

3.1. OFERTA PARA EL PEATÓN

Benetússer no cuenta con grandes espacios peatonales; en su mayoría son zonas ubicadas en las cercanías de algunos parques. El único itinerario peatonal existente es el que enlaza la plaza del Horno (número 6 del listado de la imagen 1) con el camino del Calvario (número 5), pasando por la plaza del Cardenal Benlloch (número 3) y plaza del Molí (número 4).

El espacio peatonal más grande es el que se encuentra rodeando a la plaza de San Sebastián (número 1), situado al sur del municipio, tal y como se resalta en la imagen 1 junto al resto de zonas de tránsito peatonal. En este lugar los edificios están construidos de forma que los garajes se orientan hacia la avenida del Doctor Vicente Navarro Soler y a la avenida de Orba respectivamente, mientras que los portales se ubican en las calles peatonales, como se puede observar en las imágenes 2, 3 y 4. Al no poderse circular, en algunas de las plantas bajas de estas calles hay negocios de diferentes tipos, siendo la mayor parte bares o cafeterías.

Este lugar es ampliamente transitado por niños y en mayor parte por las tardes. Es necesario señalar que junto a esta plaza están ubicados dos colegios, el “Cristóbal Colón” y “Nuestra Señora del Socorro”. Por las tardes las cafeterías están muy concurridas además por los padres de los escolares. Es un punto de reunión bastante extendido entre todos los habitantes del municipio.



Imagen 1: Plazas, parques y zonas peatonales en Benetússer. Elaboración propia.

LISTADO DE ZONAS PEATONALES, PARQUES Y PLAZAS	
1	Plaza de San Sebastián
2	Ayuntamiento - Marqués del Turia
3	Plaza Cardenal Benlloch
4	Plaza del Molí
5	Paseo del Calvario
6	Plaza del Horno - Salvador Giner
7	Plaza de la Chapa
8	Paellers municipales
9	Parque zona Blasco Ibáñez
10	Parque zona Maestro Atanasio García Zapater
11	Zona Mariano Benlliure
12	Parque Nou d'Octubre
13	Plaza de l'Horta
14	Plaza de Lepanto
15	Zona Villar Palasí
16	Plaza Pintor Sorolla
17	Plaza de la Fusta

Tabla 1: Listado de elementos situados en la imagen 1.



Imagen 3: Calle Maestra Carmen Benages. Al fondo, la avenida Doctor Vicente Navarro Soler.



Imagen 2: Plaza de San Sebastián.



Imagen 4: Vista hacia la plaza de San Sebastián.

Además de la zona de San Sebastián, existen otras calles de itinerario peatonal, donde sólo se permite la circulación para la entrada al garaje de residentes. Ejemplos de ello son las calles de Salvador Giner (imagen 5) y la zona céntrica de la calle Marqués del Turia (imagen 6); esta última es una de las más transitadas, puesto que por ella se accede al ayuntamiento.



Imagen 5: Calle Salvador Giner.



Imagen 6: Calle Marqués del Turia, en su zona peatonal.

También hay calles que, si bien no son peatonales, constan como zonas de prioridad peatonal, debido a su morfología y baja circulación motorizada. Un ejemplo de esto es la calle del Molí; en la imagen 7 se puede observar la señal que avisa al conductor que en esta zona la velocidad máxima es de 20 km/h. Esta calle desemboca en la zona del Molí (imagen 8), lugar que en épocas festivas es muy transitado, puesto que el centro cultural que da nombre a la plaza realiza numerosas actividades.

Esta plaza a su vez se conecta con la avenida de Paiporta mediante el Paseo del Calvario, también peatonal, como podemos comprobar en la imagen 9, lo cual genera un itinerario de paseo muy utilizado por la población de edad avanzada.



Imagen 7: Calle del Molí.



Imagen 8: Zona peatonal del Molí.



Imagen 9: Paseo del Calvario.

Respecto a las **aceras** cabe decir que en muchos casos tienen un ancho insuficiente, no por normativa, si no por falta de comodidad para la circulación del peatón. Por ejemplo, una acera de 1,5 metros de ancho puede ser apta en muchas calles de la población pero no en una avenida donde los vehículos circulan a velocidad más elevada.

Para ilustrar esta idea pondremos como ejemplo las calles de García Lorca, reflejada en la imagen 10, y el tramo final de la avenida de Paiporta, que vemos en la imagen 11. Si bien el ancho de acera es claramente suficiente para la calle de García Lorca, dada la velocidad máxima del tráfico que puede transitarla (30 km/h), no lo es de ninguna manera para el tramo final de la avenida de Paiporta, puesto que los vehículos pueden llegar incluso a circular a 50 km/h, por lo que un ancho insuficiente (en este caso de menos de 1,2 metros) genera inseguridad para el peatón.



Imagen 10: Acera de la calle García Lorca.



Imagen 11: Acera en el tramo final de la avenida de Paiporta.

En otros casos, aunque las aceras, en principio, tienen un ancho suficiente para un tránsito cómodo, éste al final resulta imposible por los elementos de la calzada que se encuentran en los bordes (árboles, farolas y señales). En la imagen 12 vemos un árbol obstaculizando el paso en la avenida del Doctor Vicente Navarro Soler. Esto se ve agravado cuando, como también se puede ver en la imagen mencionada, los viandantes ocupan la acera contemplando los escaparates.



Imagen 12: Acera estrechada en la avenida Doctor Vicente Navarro Soler.

3.2. OFERTA PARA CICLISTAS

El municipio de Benetússer prácticamente no cuenta con oferta de transporte para ciclistas, a excepción de un único carril bici paralelo a avenida de Orba, retratado en la imagen 14.

Este carril se une con la llamada “ruta del colesterol”, un carril de paseo compartido por peatones y ciclistas que discurre paralelo a la carretera CV-400 y conecta con Massanassa, Catarroja y Albal. En el mapa representado en la imagen 13 se puede ver cómo este carril está situado al sur del municipio, en la frontera con Alfafar, con lo que no vertebra el transporte ciclista a lo largo de Benetússer.

El mencionado carril bici es de doble sentido, tiene una longitud aproximada de 400 metros y un ancho de 2,5 metros. Discurre a la altura de la acera, con lo que muchas veces es utilizado por los peatones como prolongación de la misma.

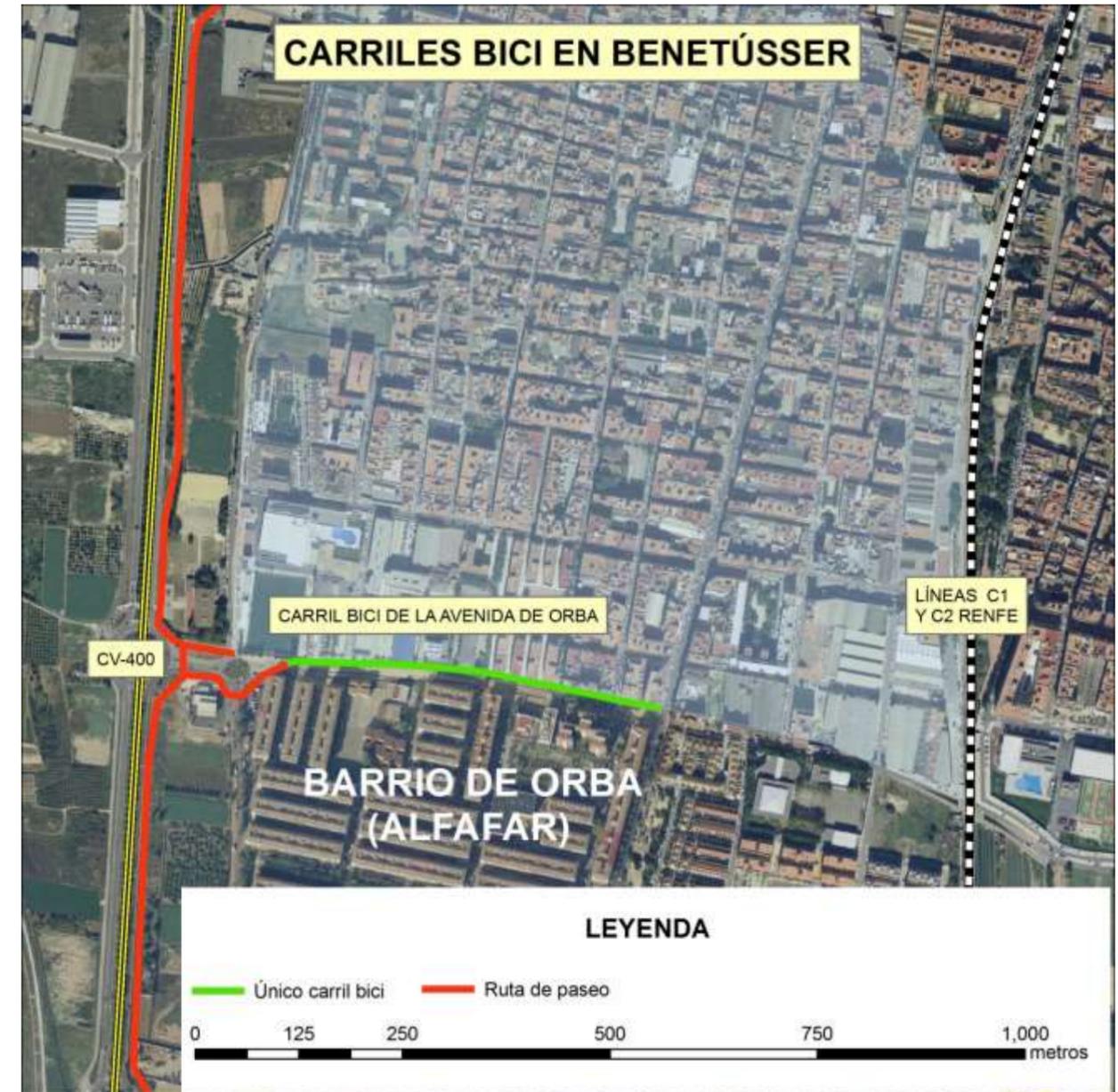


Imagen 13: Carril bici existente en la avenida del Orba. Elaboración propia.



Imagen 14: Carril bici en la avenida de Orba.

3.3. OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

La oferta de transporte público de la que goza el municipio está compuesta por tres líneas de autobús interurbano de metrobús y dos líneas de cercanías de RENFE.

El destino prioritario de estas líneas de transporte público es la ciudad de Valencia, sin duda debido a toda la oferta que tiene, tanto en ámbitos profesionales como de ocio. Al no existir, obviamente, otra ciudad de características similares a la misma distancia, no existe interés por crear otras líneas de transporte hacia otros lugares.

3.3.1. AUTOBÚS INTERURBANO

Existen tres líneas de autobús interurbano que pasan por Benetússer; Albal-Valencia, Silla-Valencia y Picassent-Valencia. En el sentido de desplazamiento hacia Valencia Benetússer cuenta con cuatro paradas dispuestas a lo largo de la avenida del Camí Nou 121, 103, 27 y 9. En cambio, desde Valencia con dirección a los municipios de l'Horta Sud, solo hay tres paradas, situadas también en Camí Nou, pero en 44, 108 y 138. Con esta distribución de paradas la distancia máxima que hay que recorrer desde los extremos del municipio para acceder al autobús es de aproximadamente 650 metros.

En la imagen 15 se ilustra un mapa con las 3 líneas mencionadas (al tener las tres líneas el mismo itinerario por Benetússer se encuentran representadas en una sola) y la altura a la que se sitúan sus paradas).



Imagen 15: Paradas y recorrido del autobús interurbano. Elaboración propia.

- Línea Albal-Valencia:

Es la principal ruta del autobús interurbano. Une el municipio de Albal con Valencia (zona de Plaza de España), pasando por Catarroja, Massanassa, Alfafar, Benetússer y el barrio de La Torre previamente. Esta línea realiza, en el trayecto de ida a Valencia, 69 expediciones los días laborables y sábados, haciendo un total de 414 expediciones por semana. Los autobuses empiezan el trayecto desde las 5:00 hasta las 23:00, con una frecuencia de 15 minutos, salvo a partir de las 21:00, que se realiza cada 20 minutos, y a partir de las 22:00, que se realiza cada media hora. Los domingos, festivos, y durante todo el mes de agosto, realiza 51 expediciones diarias, empezando a las 6:00 y terminando a las 23:00, siendo la frecuencia de 20 minutos. En el trayecto de Valencia hacia Albal se efectúan 62 expediciones diarias en laborables y sábados, lo que suma 372 expediciones semanales. Se empieza a las 5:30 y el último autobús sale a las 21:05, con frecuencia de 15 minutos. Los domingos, festivos y el mes de agosto se hacen 51 expediciones diarias, desde las 6:30 hasta las 21:35, con una frecuencia de 20 minutos, salvo entre las 9:50 y las 10:15, que hay que esperar 25 minutos, y a partir de las 16:35, cuando salen autobuses cada 15 minutos.

- Línea Silla-Valencia:

Transcurre por los municipios de Silla, Beniparrell, Albal, Catarroja, Massanassa, Alfafar, Benetússer, el barrio de La Torre y el centro de la ciudad de Valencia (Plaza de España). En el trayecto de ida hacia Valencia se realizan 17 expediciones diarias los días laborales, sumando 85 expediciones semanales. Transcurren entre las 6:15 y las 22:05, con frecuencia de una hora, salvo entre el primer y segundo trayecto, donde la espera es de 45 minutos, y el último, donde es de 65 minutos. Los sábados, domingos, festivos y el mes de agosto se efectúan 8 expediciones diarias, desde las 8:00 hasta las 22:00, con una frecuencia de dos horas. En sentido contrario se realizan también 17 expediciones diarias los días laborables, siendo 85 semanales. Los trayectos discurren entre las 5:30 y las 22:05, con frecuencia de una hora, salvo entre el primer y segundo trayecto, donde la espera es de 90 minutos, y el último, donde es de 65 minutos. Sábados, domingos y festivos se efectúan 8 expediciones diarias, desde las 7:00 hasta las 21:00, con una frecuencia de dos horas.

- Línea Picassent-Valencia

Discurre por Picassent, Alcàsser, Silla, Beniparrell, Albal, Catarroja, Massanassa, Alfafar, Benetússer, el barrio de La Torre y la zona centro de Valencia (calle San Vicente Mártir). En el trayecto de ida las expediciones diarias en días laborables son 16, que suman 80 semanales. Los trayectos discurren entre las 6:30 y las 21:30 con frecuencia de una hora. Los sábados, domingos, festivos y el mes de agosto son 8 expediciones diarias, desde las 7:00 hasta las 21:00, con una frecuencia de dos horas. Desde Valencia hacia Picassent se hacen 17 expediciones diarias, sumando 85 semanales. Los trayectos son

entre las 6:30 y las 22:30, con frecuencia horaria. Sábados, domingos, festivos y agosto se hacen 8 expediciones diarias, entre las 8:00 y las 22:00, con frecuencia de dos horas.

En el ANEJO 1. “Horarios y paradas de autobús y tren” se incluyen las paradas de autobús mencionadas y los horarios descritos.

3.3.2. CERCANÍAS RENFE

Las líneas de cercanías de Renfe, C1 y C2, conectan la ciudad de Valencia con Gandia, en el caso de la C1, y con Moixent, en el caso de la línea C2, tal y como muestra la imagen 16. El municipio de Benetússer comparte la estación de cercanías con Alfafar, siendo el nombre de ésta “Alfafar-Benetússer”.



Imagen 16: Red de cercanías en Valencia. Renfe. 2016.

en el mapa de la imagen 17. Esta estación de cercanías es el corazón del transporte público de las tres poblaciones, pues permite situarse en pleno centro de Valencia en apenas 7 minutos.



Imagen 17: Situación de la estación "Alfar-Benetússer" y líneas C1 y C2. Elaboración propia.

Esta estación está situada en el extremo este de Benetússer, entre este municipio y Alfafar, aunque por la cercanía de Sedaví se puede realizar un análisis conjunto de las tres poblaciones. La estación está ubicada en un lugar central de la conurbación, permitiendo así una gran accesibilidad a los habitantes de la zona, tal y como representa

La mayor parte de la población de Benetússer que utiliza el tren lo hace para viajes con origen o destino a Valencia, ya sea por trabajo, estudios, o actividades lúdicas y comerciales. Por tanto, a la hora de analizar este recorrido, sus frecuencias y las horas de paso, se estudia conjuntamente tanto la oferta de la línea C1 como de la C2.

- Dirección Valencia (C1 y C2):

En días laborables los trenes hacia Valencia pasan por Benetússer entre las 6:26 y las 23:14, habiendo en total 81 viajes hacia València Nord. La frecuencia de paso es dispar, puesto que depende de la línea y la demanda horaria, por lo que se pueden encontrar dos trenes que pasen en menos de cinco minutos, o bien que tengan una diferencia de casi media hora. Durante la mayor parte del día la espera no excede los 20 minutos y la duración del trayecto hasta la estación de València Nord oscila entre los 7 y 15 minutos, siendo la mayor parte de viajes de 7 minutos.

Los sábados también circulan trenes entre las 6:26 y las 23:14, pero con una reducción notable en el número de viajes. En este caso hay 49 viajes al día, que también tienen una frecuencia dispar y una duración entre 7 y 15 minutos.

En el caso de domingos y festivos los trenes empiezan a pasar por Benetússer a las 7:23, hasta las 23:14. Los trenes que circulan son los mismos que el sábado y a las mismas horas, salvo por la eliminación del tren de las 6:26. La duración de los viajes también es la misma.

- Dirección Gandia (C1):

En días laborables la circulación de trenes es entre las 6:18 y las 22:48, contándose un total de 40 viajes. La frecuencia es, en su mayoría, de media hora, puesto que el paso de trenes es, dentro de cada hora, cada minuto 18 y 48 aproximadamente, aunque hay algunos momentos del día con trenes intermedios que reducen el tiempo de espera. El trayecto completo a Gandia varía entre los 50 y 57 minutos.

Los sábados pasan trenes entre las 6:48 y las 22:48, y se reduce el número de viajes a 17. En este caso la frecuencia es aproximadamente horaria, pudiendo haber alguna variación de escasos minutos. La duración del trayecto también varía entre los 50 y 57 minutos.

Domingos y festivos se puede encontrar lo mismo que lo descrito para los sábados, con la salvedad de que hay 2 trenes más, a las 17:18 y a las 18:18, con lo que entre las 16:48 y las 18:48 la frecuencia es de media hora.

- Dirección Moixent (C2):

En esta línea la mayoría de población de Benetússer no viaja más lejos de Xàtiva, por lo que considera en el estudio esta ciudad como final de trayecto.

Los días laborables la circulación es entre las 6:22 y las 22:40, con un total de 42 viajes. La frecuencia es de aproximadamente media hora hasta las 12:30, y a partir de aquí de aproximadamente 15 minutos. El trayecto dura entre 42 y 48 minutos.

Los sábados el paso de trenes es también entre las 6:22 y las 22:40, pero habiendo esta vez 29 viajes. La frecuencia es de media hora, salvo por una única hora de espera entre las 9:30 y las 10:30. La duración del viaje es igual que en días laborables.

Los domingos y festivos son iguales a los sábados, pero con solo 28 viajes, puesto que se elimina el tren de las cinco de la tarde.

En el ANEJO 1. "Horarios y paradas de autobús y tren" se incluyen los horarios de tren descritos.

3.4. OFERTA PARA EL VEHÍCULO PRIVADO

Benetússer es un núcleo poblacional pequeño cuyos habitantes se han acostumbrado con el paso del tiempo a realizar la mayor parte de sus desplazamientos en vehículo privado. En el punto 2.3.1 se ha explicado cuáles son las vías interurbanas más importantes (V-30, V31, CV-400, CV-407 y CV 4125). Estas vías son las principales conexiones de Benetússer con el resto del territorio, puesto que permiten desplazarse hacia Valencia y entre los municipios cercanos sin necesidad de ir por pequeñas calles o por travesías estrechas.

Los principales puntos de conexión del municipio con el exterior se representan en la imagen 18. No se encuentran dentro del término municipal, pero Benetússer no se puede estudiar sin los elementos cercanos de la conurbación de la que forma parte. Se trata en su mayoría de glorietas que comunican Benetússer con la CV-400, CV-407 y CV-4125, aunque es necesario mencionar los puntos de conexión con Alfafar. Estos últimos se sitúan en la frontera de ambos municipios (las vías del ferrocarril) y se componen de un paso nivel en el cruce más al norte, que facilita la conexión también con Sedaví, y dos pequeños túneles que cruzan por abajo las vías hacia Alfafar en la zona sur. A través de estos últimos se hace posible cruzar Alfafar hasta conectar con la V-31.

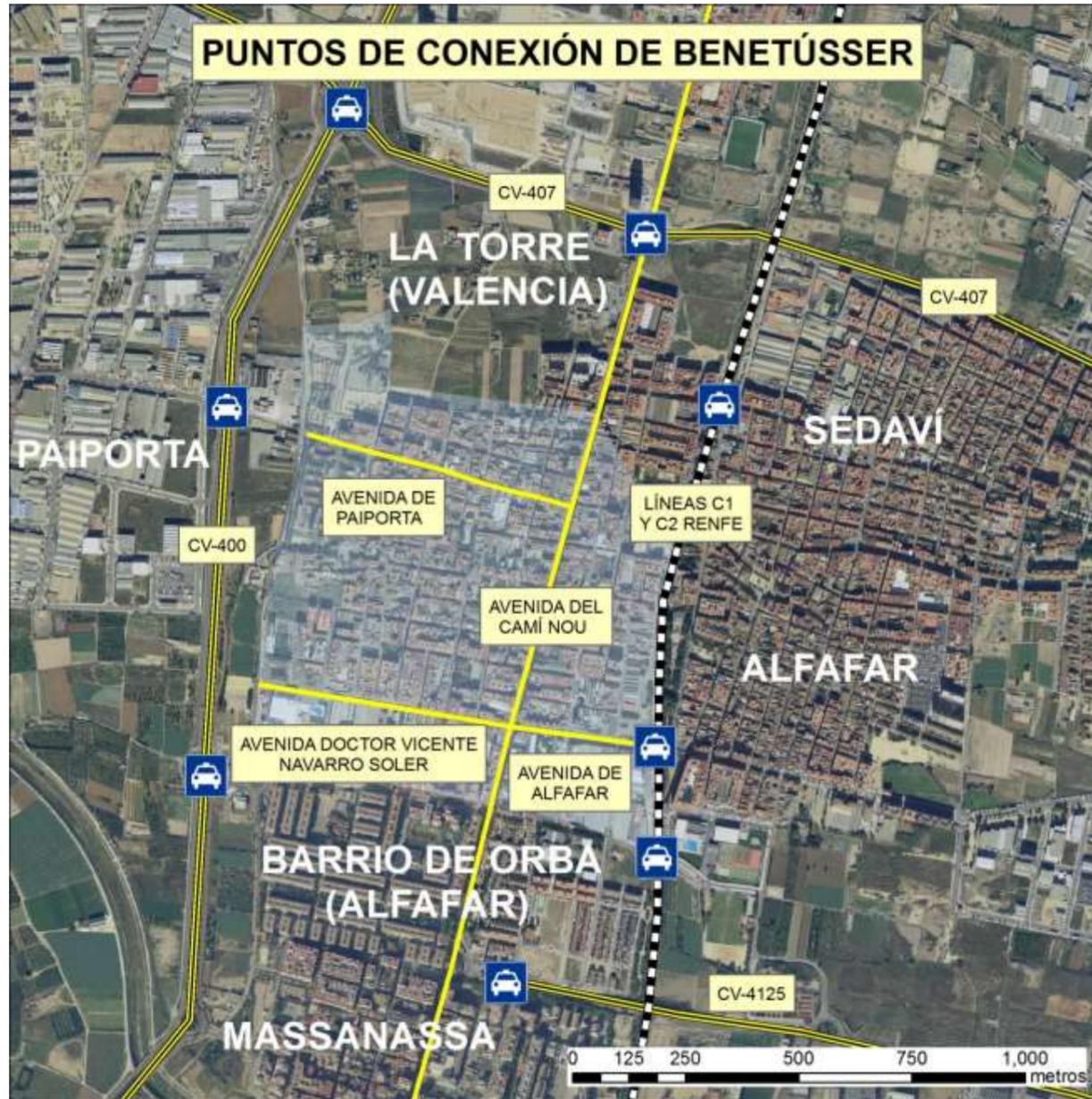


Imagen 18: Puntos de conexión más próximos de Benetússer. Elaboración propia.

Ahora el estudio se centra en las vías urbanas. Es importante destacar las arterias principales de la movilidad motorizada en Benetússer; es decir, aquellas vías que mejor reparten el tráfico por dentro del municipio y hacia el exterior, debido a su buena conexión, tanto intramunicipal como con las poblaciones vecinas.

- Avenida del Camí Nou:

Esta vía atraviesa el pueblo de norte a sur, conectando el barrio de La Torre de Valencia con el barrio de Orba de Alfafar y con Massanassa. En esta travesía la circulación está permitida en ambos sentidos. Es la arteria principal de Benetússer, y, aunque fuera del término municipal propio, se conecta con la CV-407 al norte, permitiendo, a su vez, la conexión de ésta con la CV-400 (hacia el oeste) o con la V-31 (hacia el este); todo esto se puede ver reflejado también en la imagen 18. Al sur del municipio conecta con la avenida del Doctor Vicente Navarro Soler (hacia el oeste) y la avenida de Alfafar (hacia el este); además en su prolongación dentro del municipio de Alfafar se conecta también con la CV-4125.

En la imagen 19 se puede ver la avenida en dirección hacia el sur (Alfafar y Massanassa). Nótese también que aquí se sitúan los comercios más importantes debido al elevado flujo de gente.



Imagen 19: Avenida del Camí Nou.

- Avenida de Alfafar:

Si bien esta avenida es corta, es fundamental para el flujo de vehículos hacia la V-31 por medio del túnel que conecta con Alfafar, como vemos en la imagen 20. La circulación está permitida en ambos sentidos. Comunica la avenida del Camí Nou con la avenida de los Reyes Católicos de Alfafar, lo cual a su vez permite su conexión hacia el este con la mencionada V-31, o bien con la zona comercial y de ocio que está justo antes de la mencionada vía.



Imagen 20: Avenida de Alfafar, al encontrarse con el túnel de paso a Alfafar.

- Avenida del Doctor Vicente Navarro y Soler:

Otra arteria fundamental para el municipio. La circulación está permitida en ambos sentidos, como se comprueba con la imagen 21 y une la avenida del Camí Nou con el Camí Vell de Picassent, lo cual permite, por un lado, desembocar en la CV-400, o, por otro, bordear el municipio hacia la avenida de Paiporta.



Imagen 21: Avenida del Doctor Vicente Navarro Soler.

- Avenida de Paiporta:

En su primer tramo permite una circulación en doble sentido (imagen 22), si bien en la mayor parte de esta avenida la circulación es en un solo sentido, como se observa en la imagen 23. Es de importancia, pues conecta las calles de la zona norte con el resto del pueblo. Además permite un flujo de vehículos desde la CV-400 hacia Camí Nou, donde se distribuyen por todo Benetússer o hacia los viales exteriores.



Imagen 22: Avenida de Paiporta en su tramo de doble sentido.



Imagen 23: Avenida de Paiporta en su tramo de sentido único.

Las anteriores avenidas se pueden ver representadas en la imagen 24. Aquí se puede notar la ortogonalidad entre estas arterias, que permite un flujo continuado de norte a sur y viceversa por la avenida del Camí Nou, de este a oeste y viceversa por las avenidas del Doctor Vicente Navarro Soler y de Alfafar, y de oeste a este en la avenida de Paiporta, cerrando así el sistema circulatorio de Benetússer.

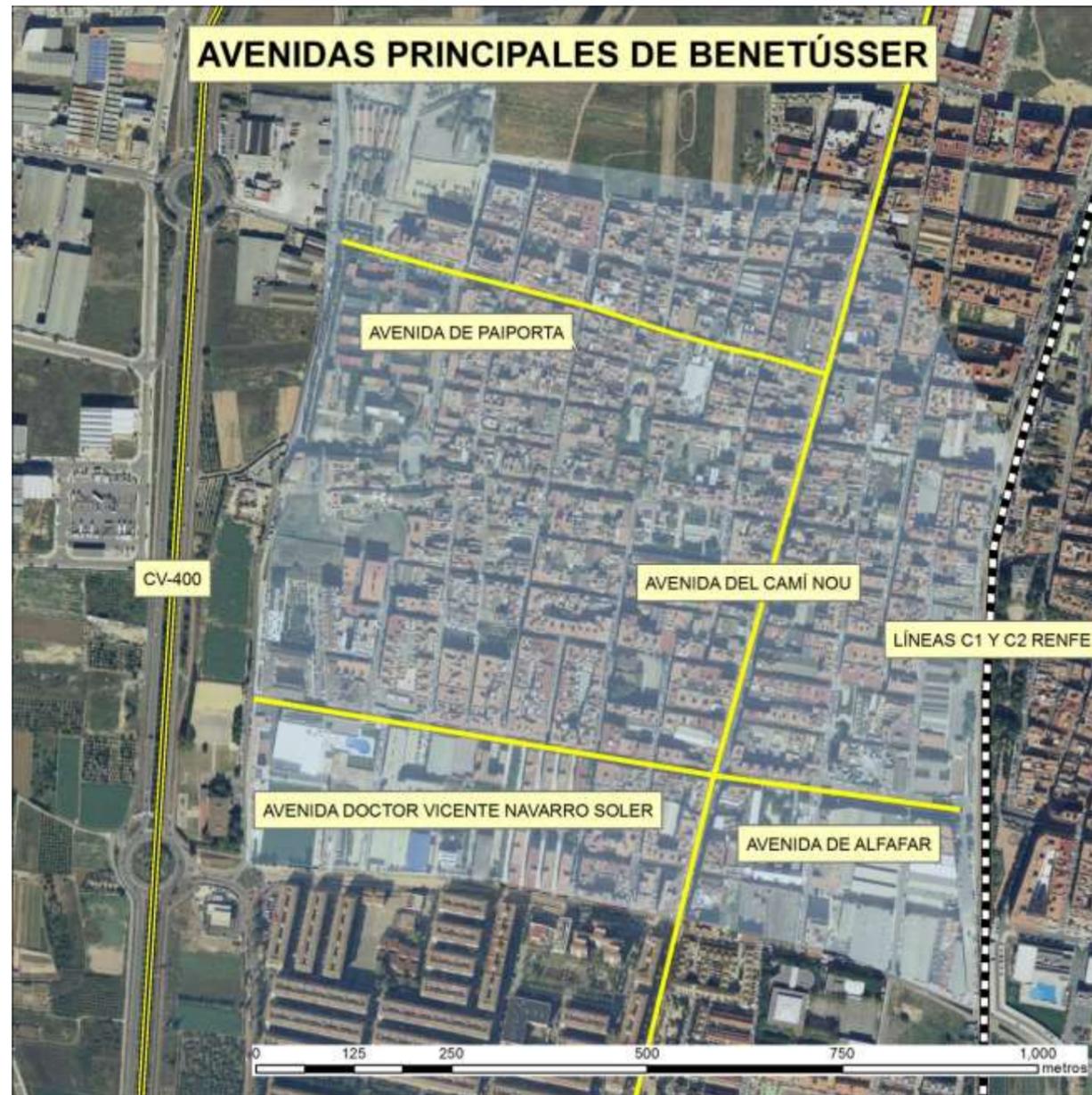


Imagen 24: Situación de las principales avenidas del municipio. Elaboración propia.

3.5. OFERTA DE ESTACIONAMIENTO

La oferta de estacionamiento en Benetússer es posible en la calzada o en los garajes particulares con vado. Cabe mencionar que existe un aparcamiento municipal en superficie, pero de reducido tamaño e insuficiente para satisfacer la demanda de aparcamiento. Este aparcamiento se encuentra junto a la plaza de Lepanto, entre las calles del Palleter y San Roque.

No existe ningún estacionamiento público subterráneo. Si bien con la construcción del gimnasio municipal se creó un garaje subterráneo con 60 plazas para venta y alquiler, nunca se llegó a concluir y utilizar, y se encuentra en la actualidad cerrado y sin mantenimiento.

El estacionamiento en la calzada es de diferentes tipos. Se pueden encontrar los siguientes:

- Estacionamiento en cordón a ambos lados.
- Estacionamiento en cordón solo a un lado.
- Estacionamiento en batería a ambos lados.
- Estacionamiento en batería a un lado.
- Estacionamiento en batería a un lado y en cordón al otro.

También hay zonas irregulares de aparcamiento, situadas en zonas ruinosas, como entre las calles Ramón y Cajal y Francisco Almarche, en el cruce entre la calle de Jaime el Conqueridor y la calle Muelle de la Estación, o en las ruinas de un edificio derruido en la calle del Maestro Serrano. Un ejemplo de estas zonas irregulares se puede observar en la imagen 25; en este caso se retrata el aparcamiento en la zona ruinoso situada entre Ramón y Cajal y Francisco Almarche.

La imagen 26 presenta un mapa municipal donde se puede situar la diferente tipología de estacionamiento permitido calle por calle, además de la zona de aparcamiento en superficie, zonas irregulares, o calles donde el estacionamiento está prohibido.

Se puede contrastar que la inmensa mayoría de calles del municipio permiten el aparcamiento en cordón a ambos lados, o, en su defecto, el aparcamiento en cordón a un lado, existiendo pocas calles de estacionamiento no permitido. Esto refleja, en parte, la ingente necesidad de aparcamiento en Benetússer.



Imagen 25: Estacionamiento irregular entre la calle Francisco Almarche y Ramón y Cajal.

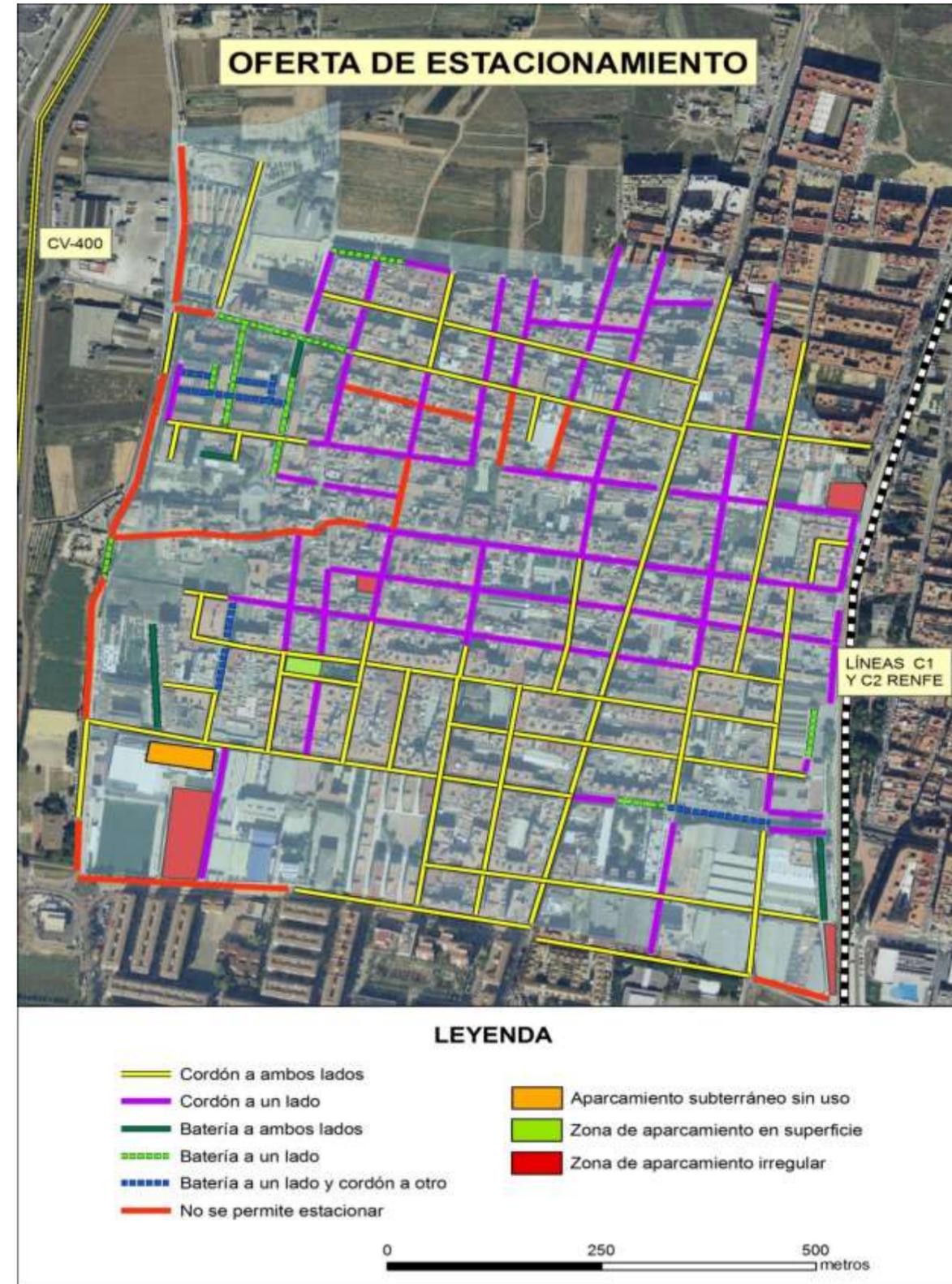


Imagen 26: Tipología de estacionamiento en Benetússer. Elaboración propia.

4. SITUACIÓN ACTUAL. EQUIPAMIENTOS DE BENETÚSSER

Antes de analizar la demanda de movilidad de la población en Benetússer es útil conocer los equipamientos con los que cuenta el pueblo. Al ser un municipio pequeño y concentrado en un solo núcleo, la mayoría de equipamientos se encuentran muy cerca unos de otros. Los subdividiremos en los siguientes tipos: Colegios e institutos, centros de salud, tercera edad, ayuntamiento y oficinas externas, equipamientos deportivos, centros culturales, mercados y supermercados, estación de servicio, policía, correos, cementerio y, finalmente, estación de Cercanías.

4.1. COLEGIOS E INSTITUTOS

Salvo por la Escuela de Adultos (imagen 7), obviamente estos equipamientos son utilizados casi en exclusiva por menores de edad. Los colegios e institutos están repartidos por el municipio de forma dispersa, para cubrir la necesidad educativa por zonas. Así, por ejemplo, la parte al este de la avenida del Camí Nou está orientada en principio hacia el Vicent Ricart i Bonillo, que se muestra en la imagen 1; la zona sur hacia el Cristóbal Colón, retratado en la imagen 2, y la parte norte hacia el Blasco Ibáñez (imagen 3), considerando solamente la oferta pública municipal. Pero antes de realizar un veredicto de dispersión a es necesario sumar dos factores más al estudio.

El primero, que existe un centro concertado, Nuestra Señora del Socorro, que, si bien no computa como oferta institucional, suma peso educativo al municipio. Además, como se comenta más adelante, este centro oferta educación desde preescolar hasta bachillerato en dos espacios separados, que se pueden ver en las imágenes 5 y 6.

El segundo, que el único instituto público de Benetússer, orientado para cubrir como mínimo los alumnos procedentes de los otros tres centros públicos de educación primaria, se ubica en el sur, junto a Nuestra Señora del Socorro y el colegio Cristóbal Colón.

Todo esto resalta un enorme peso educativo en la zona sur de Benetússer, como se puede contrastar en el mapa de situación de equipamientos (imagen 26). Se hace necesario, por lo tanto, dotar de especial atención la movilidad estudiantil en el sur de la población, junto a la avenida del Doctor Vicente Navarro Soler, teniendo en cuenta tanto a los estudiantes de edad más avanzada que acuden por su propio pie a su centro educativo como a aquellos más pequeños que lo hacen acompañados de familiares; los primeros no representan problema a la movilidad, pero es de suponer que parte de los

familiares de los segundos acudirán con vehículo privado para después desplazarse a su puesto de trabajo. Esto último conlleva, en horas punta, una masificación de vehículos privados en esta zona de Benetússer.

Los colegios e institutos de Benetússer se exponen a continuación:

1.- Colegio público “Vicent Ricart i Bonillo”: se sitúa en el sureste del municipio, en la calle Maestro Serrano, 0, s/n, lindando al sur con la avenida de Alfafar y al este con las vías de ferrocarril. Este centro imparte docencia desde preescolar hasta sexto de primaria. Como se ha comentado anteriormente, la mayoría de sus alumnos proceden de la parte este del municipio. La mayor parte de ellos utiliza la calle del Maestro Serrano en sus desplazamientos hacia el centro, por lo que es de interés mejorar la oferta peatonal a lo largo de ella.



Imagen 1: Vista del Vicent Ricart desde la avenida de Alfafar.

2.- Colegio público “Cristóbal Colón”: se encuentra al sur, en la avenida de Orba, 18. Está al lado de otros dos centros educativos, que son el colegio Nuestra Señora del Socorro y el instituto María Carbonell. La docencia se imparte desde preescolar hasta sexto de primaria. Es utilizado sobre todo por habitantes del sur de Benetússer, aunque, por su proximidad al barrio de Orba, también recibe alumnos de esta zona.



Imagen 2: Vista del Cristóbal Colón desde la avenida de Orba.

3.- Colegio público “Blasco Ibáñez”: está al noroeste de Benetússer, en el pasaje Maestra Rogelia Antón, s/n, y linda al norte con los terrenos de huerta pertenecientes a Valencia y Alfafar. También aquí la docencia es desde preescolar hasta sexto de primaria. Por su situación, al norte del municipio y junto a un parque de tránsito peatonal, a sus puertas no se producen problemas derivados del tráfico motorizado, éstos se trasladan a otras calles. Por ejemplo, en horas punta, en la calle Maestro Atanasio García Zapater es normal observar vehículos estacionados en doble fila que impiden una circulación cómoda por la zona.



Imagen 3: Blasco Ibáñez desde el pasaje Rogelia Antón.

4.- IES “María Carbonell”: se encuentra al suroeste, junto al polideportivo municipal, en la calle de l’Esport, 1. Linda con los centros educativos de Nuestra Señora del Socorro y Cristóbal Colón. La enseñanza se imparte desde primero de ESO a segundo de bachillerato. A este instituto acuden la mayoría de alumnos procedentes de los colegios públicos de Benetússer, descritos anteriormente. No suele haber problemas a las horas de entrada o salida del centro porque la mayor parte de alumnos acuden por su cuenta al instituto, en lugar de ir acompañados por familiares en vehículo privado.



Imagen 4: IES María Carbonell desde la calle de l’Esport (junto al polideportivo).

5 y 6.- Colegio concertado “Nuestra Señora del Socorro”: Este colegio se divide en dos centros. El primero, más antiguo, se sitúa en la calle de Cervantes, 64, en el centro del municipio junto al ayuntamiento. Este centro se ocupa de la educación desde tercero de ESO hasta segundo de bachillerato. El segundo centro, más moderno, se ubica hacia el sur, en la avenida del Doctor Vicente Navarro Soler, 23. Aquí se imparte docencia desde preescolar hasta segundo de ESO. Al contar con enseñanza de primaria y secundaria, la inmensa mayoría de alumnos continúan durante toda su formación. En primero de ESO se inscriben muchos alumnos nuevos procedentes tanto de Benetússer como de otros municipios cercanos. En bachillerato, se inscribe otra vez un alto número de alumnos, que suelen proceder de institutos de municipios cercanos que solo cuentan con enseñanza hasta cuarto de ESO.

El centro de la avenida del Doctor Vicente Navarro Soler sufre problemas en horas punta de entrada o salida al colegio. Esto se debe a que su puerta principal se sitúa junto a la avenida y esto, sumado a la propia circulación normal de la zona y a la provocada por

familiares que acompañan a los alumnos, genera un cuello de botella que impide un tránsito cómodo.



Imagen 5: Ntra. Sra. Socorro (hasta 2º de ESO) desde Doc. Vicente Navarro Soler.



Imagen 6: Ntra Sra. Socorro (ESO y bachillerato) desde la plaza del Ayuntamiento.

7.- Escuela de adultos: Se encuentra al oeste, en la plaza del Cardenal Benlloch, s/n. Aquí se ofrece formación para obtener el graduado escolar a aquellos adultos que todavía no cuenten con ella. A la zona se puede acceder tanto peatonalmente por la plaza de Cardenal Benlloch como en vehículo privado por la calle Miguel Hernández. Al no tener una gran afluencia de alumnos no se generan problemas de movilidad derivados del tránsito hacia la escuela.



Imagen 7: Escuela de Adultos desde plaza Cardenal Benlloch.

4.2. CENTROS DE SALUD

8.- Centro de Salud de Benetússer: El municipio solamente cuenta con un centro de salud, ya que por tamaño y población es suficiente. Es un centro sanitario de atención primaria. Está situado en la avenida de Paiporta, s/n, como se observa en la imagen 8. Los usuarios más habituales son personas ancianas que acuden a consultas rutinarias. En este sentido, el centro de salud está muy bien situado, puesto que tiene cerca el mercado municipal, la plaza del Ayuntamiento y la calle Mayor, por lo que la visita al centro suele ir acompañada de un paseo posterior por las otras zonas mencionadas, donde, además, se encuentran varios equipamientos orientados a la tercera edad.



Imagen 8: Centro de salud desde la avenida de Paiporta.

4.3. TERCERA EDAD

Los dos equipamientos orientados al uso exclusivo de la población perteneciente a la tercera edad son la residencia y el centro municipal de mayores, que se pueden ver en las imágenes 9 y 10. Aunque aquí cabe hacer una distinción. La residencia es solamente un lugar de asilo, sin actividades destinadas a los no-residentes, por lo que no es frecuentada por la mayoría de ancianos del municipio.

En cambio, el centro municipal de mayores ofrece actividades y entretenimiento dirigido a todos los habitantes de la tercera edad de Benetússer, por lo que este edificio es ampliamente frecuentado a lo largo del día.

9.- Residencia para la tercera edad de Benetússer: Se ubica por el centro del municipio, en la calle Mayor, 28. No es de carácter municipal, sino dependiente de la Conselleria de Salud, por lo que su oferta no se cierra únicamente a habitantes del pueblo.



Imagen 9: Vista de la residencia desde la calle Mayor.

10.- Centro municipal de mayores: Está junto a la residencia para la tercera edad, en la calle Mayor, 22. Este edificio, además de orientarse a la realización de actividades para los mayores, cuenta en su interior con una peluquería y un bar, que ofrecen precios rebajados a todas aquellas personas de más de 65 años que acrediten residir en Benetússer.



Imagen 10: Centro municipal de mayores desde la calle Mayor.

4.4. AYUNTAMIENTO Y OFICINAS EXTERNAS

El municipio de Benetússer, por tamaño, se puede gestionar sin problemas desde el edificio principal del ayuntamiento. Es en este lugar en el que se encuentran las principales oficinas y servicios de atención al ciudadano. El usuario común que acude al ayuntamiento es aquel de mediana edad que necesita una gestión municipal. Por el contrario, el usuario del centro de información juvenil es, como cabe esperar, una persona joven de entre 16 y 25 años.

11.- Ayuntamiento de Benetússer: Se encuentra en el centro de la población, en la calle de Miguel Hernández, 30, y da nombre a la plaza que lo rodea (imagen 11). Aquí se encuentran todas las concejalías municipales, además de las oficinas respectivas de los grupos municipales electos. También es aquí donde se encuentra el servicio de trámite de licencias, la tesorería y otros servicios de interés.



Imagen 11: Ayuntamiento visto desde la plaza del Ayuntamiento.

12.- Centro de información juvenil: Está en una zona centrada, en la calle del Palleter, 9, como se observa en la imagen 12. Antiguamente aquí se ubicaba el instituto público de Benetússer. Ahora el edificio es utilizado para servicios de juventud, además de contar con diversas salas multiusos. Como se ha comentado, el usuario más común es aquel que oscila entre las edades de 16 y 25 años, ya que es aquí donde se ofrece orientación profesional para jóvenes, información y charlas sobre temas juveniles, etc. Al ser un antiguo instituto, cuenta con un parque formado por las antiguas pistas deportivas anexo al edificio, por lo que muchos jóvenes se acercan al lugar a practicar actividades deportivas.



Imagen 12: Centro de información juvenil en la calle Palleter.



4.5. EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS

13.- Polideportivo municipal: Se encuentra en la zona suroeste, en la avenida del Doctor Vicente Navarro Soler, 27 (imagen 13), lindando al sur con Alfafar, mediante la avenida de Orba, y al oeste con Paiporta. Hay varios equipos deportivos de todas las edades que utilizan las instalaciones a diario. El usuario más común de esta zona está entre los 5 y 20 años y se desplaza hasta el lugar para practicar actividades deportivas. También es conveniente señalar que tienen presencia personas de mediana edad que acuden a acompañar a sus hijos al recinto.



Imagen 13: Polideportivo en la avenida del Doctor Vicente Navarro Soler.

4.6. CENTROS CULTURALES

En el sentido estricto de la palabra, Benetússer solo cuenta con un centro cultural, que es el Molí. Aun así se incluyen en el listado la biblioteca municipal y otras dos entidades que, aunque privadas, ejercen una gran influencia en la vida diaria de parte de la población de Benetússer.

14.- Centro cultural “El Molí”: Está al este del municipio, en la calle del Molí, 30. En este edificio tienen lugar numerosos acontecimientos culturales, exposiciones, obras de teatro y proyecciones de cine. Dependiendo de la actividad que se realice, se podrá ver a un tipo de usuario u otro, y aunque gran parte de las proyecciones, eventos o exposiciones van orientadas a todos los públicos, se presta especial atención a las

actividades dirigidas a niños. Al encontrarse en un itinerario peatonal, como puede comprobarse en la imagen 14 y en el mapa de la imagen 26, su acceso es muy cómodo para los habitantes del pueblo.



Imagen 14: El Molí visto desde la plaza del Molí.

15.- “Ateneo Deportivo Favara” y biblioteca municipal: Ambos se encuentran en el mismo edificio, como muestra la imagen 15, pero con diferente dirección. El ateneo tiene su entrada en la calle Mayor, 14 y la biblioteca en la calle Nuestra Señora del Socorro, 64.

El ateneo es una entidad privada que cuenta con muchos socios entre la población de más edad de Benetússer, siendo el usuario más común aquel que oscila entre los 50 y 75 años de edad.

Por el contrario, el tipo de usuario de la biblioteca varía. Por las mañanas es utilizada por gente de todas las edades, que acuden buscando un lugar cómodo para leer o estudiar. En contraste, la mayor parte de usuarios de la biblioteca por la tarde son jóvenes estudiantes de instituto y universidad, entre los 15 y 25 años, que acuden con el único propósito de estudiar.



Imagen 15: Vista desde la calle Mayor, biblioteca arriba y Favara debajo.



Imagen 16: Entrada principal a Els Escalons, en la calle Mayor.

16.- Círculo cultural y recreativo “Els Escalons”: También se encuentra en la calle Mayor (imagen 16), en el número 38. Es, igual que el Ateneo Deportivo Favara, una entidad privada, aunque con mucha actividad municipal (certámenes literarios, debates, charlas...). Aquí la inmensa mayoría de usuarios son personas de edad avanzada, que utilizan el lugar como centro de reunión social, aunque también tengan lugar muchos eventos culturales, normalmente coloquios.

4.7. MERCADOS Y SUPERMERCADOS

Aquí hay que realizar una importante distinción entre el mercado tradicional y los otros tres lugares, pertenecientes a grandes cadenas de distribución alimenticia, ya que el tipo de usuario varía de un lugar a otro. Se distingue claramente cómo los tres grandes supermercados están ubicados en la avenida del Camí Nou, pues es la arteria principal de la población y la vía que ofrece mejores accesos para ubicar este tipo de superficies.

17.- Mercado municipal: Se ubica en el centro de Benetússer, en la calle Doctor Gómez Ferrer, s/n. En la imagen 17 se puede ver su fachada exterior. Consta de puestos tradicionales de venta de alimentación. El tipo de venta tradicional suele conllevar un tiempo destinado a la compra más elevado, además de cerrar más pronto que los otros supermercados de la población, por lo que la población activa no suele dirigirse aquí para realizar las compras habituales. El usuario más común es aquel que dispone de tiempo suficiente para pasear con tranquilidad y recorrer los puestos uno a uno; es decir, es muy frecuentado por personas de la tercera edad.



Imagen 17: El mercado desde la calle Doctor Gómez Ferrer.

18.- Supermercado “Mercadona”: Está en la zona sureste, en la avenida del Camí Nou, 126, como se aprecia en la imagen 18. Este supermercado presenta una gran afluencia de gente, tanto de Benetússer como de otros municipios. No tiene un tipo de usuario más común que los demás, ya que es frecuentado por gente de todas las edades. EL Camí Nou dota al establecimiento de una buena conexión con el resto del municipio.



Imagen 18: Vista del supermercado en la avenida del Camí Nou.

19.- Supermercado “Consum”: Este supermercado se encuentra en la zona sur, lindando con el barrio de Orba de Alfafar, en la avenida del Camí Nou, s/n. En la imagen 19 se muestra el lugar en la intersección del Camí Nou con la avenida de Orba. El hecho de estar entre estas dos intersecciones le ofrece una accesibilidad mucho mayor que a los otros dos grandes supermercados.



Imagen 19: Supermercado visto en la intersección de Camí Nou con Orba.

20.- Supermercado “Día”: Está ubicado en una zona centrada, en la avenida del Camí Nou, 99 (imagen 20). Es el más pequeño de los tres supermercados de Benetússer y, al igual que los otros dos, no tiene un tipo de usuario que destaque sobre otro.



Imagen 20: Supermercado situado en Camí Nou.

4.8. ESTACIÓN DE SERVICIO

21.- Estación de servicio de Benetússer: Se sitúa en la avenida del Camí Nou, 110. En la imagen 21 se comprueba que no es una gran estación de servicio, pero tiene el tamaño suficiente para atender a la población que circula normalmente por la avenida del Camí Nou, sea procedente de Benetússer o no. Los usuarios más comunes son los que forman parte de la población activa, y gran parte de los servicios se realizan en las primeras horas de la mañana, antes de comenzar la jornada laboral.



Imagen 21: La estación de servicio vista desde Camí Nou.

4.9. POLICÍA

22.- Policía local de Benetússer: La comisaría de la policía local se localiza en la zona sureste, en la avenida del Doctor Vicente Navarro Soler, 32. En la imagen 22 se observa que el edificio es moderno. Anteriormente la comisaría ocupaba un pequeño lugar dentro del edificio del ayuntamiento de Benetússer, pero con el tiempo se constató la poca operatividad de dicha ubicación. La nueva comisaría permite realizar una atención más cómoda al ciudadano. Además, el hecho de estar junto a la avenida del Doctor Vicente Navarro Soler ofrece, en caso de necesidad, un desplazamiento mucho más rápido a los diferentes lugares del municipio.



Imagen 22: Policía Local vista desde Navarro Soler.

4.10. CORREOS

23.- Oficina de Correos: Se encuentra en la zona noreste de la población, en la calle Nou d'Octubre, 16. Tal y como se ve en la imagen 23 y el mapa de la imagen 26, la oficina linda con Alfafar. Su servicio está extendido, además de a Benetússer, a los municipios más cercanos.



Imagen 23: Oficina de Correos en la calle Nou d'Octubre.

4.11. CEMENTERIO

24.- Cementerio municipal: Está al noroeste del municipio, en la avenida de Paiporta, 90. Los usuarios más frecuentes son personas de edad avanzada que visitan a sus allegados fallecidos. El lugar se comunica, mediante el paso de cebrá de la imagen 24, con el camino del Calvario, de uso peatonal. Esto genera una ruta de paseo que se enlaza con la plaza del Molí, la plaza del Cardenal Benlloch y la plaza del Horno.



Imagen 24: Cementerio visto desde la avenida de Paiporta.

4.12. ESTACIONES DE CERCANÍAS

25.- Estación de Cercanías “Alfatar-Benetússer”: Situada al este, el edificio se encuentra en terreno municipal de Alfatar. Podemos comprobarlo en la imagen 25, la cual está tomada desde la calle Muelle de la Estación, en Benetússer.

Su acceso desde Benetússer es por el paso subterráneo localizado en el cruce de la calle Muelle de la Estación con la calle de la Constitución.

Este paso subterráneo, por la parte de Benetússer solo cuenta con escaleras para el peatón, pero no existe ningún tipo de rampa para el acceso a bicicletas, por lo que la gente que circula con bicicleta sufre la incomodidad de tener que transportarla a mano mientras baja por las escaleras. En cambio, en la parte del paso que da a Alfatar esto no ocurre, puesto que hay escaleras y rampa.

La estación de tren es utilizada por población perteneciente a todas las franjas de edad, ya sea para desplazarse a trabajar, estudiar, o a realizar actividades relacionadas con el ocio.



Imagen 25: Estación de Cercanías, vista desde la calle Muelle de la Estación.

En conclusión, en Benetússer se reflejan estos tres parámetros:

1. La mayor parte de equipamientos educativos y deportivos se sitúan al sur del municipio, en las zonas hacia las que Benetússer fue desarrollándose en sus etapas de crecimiento.
2. La avenida del Camí Nou ofrece una potente accesibilidad que permite ubicar, además de grandes supermercados, una estación de servicio.
3. La mayoría de equipamientos culturales están en la zona central de la población, en la calle Mayor, que es el eje de la vida cotidiana para muchos habitantes.



Imagen 26: Situación de los equipamientos descritos en Benetússer.

LISTADO DE EQUIPAMIENTOS MUNICIPALES	
1	COLEGIO PÚBLICO VICENT RICART I BONILLO
2	COLEGIO PÚBLICO CRISTÓBAL COLÓN
3	COLEGIO PÚBLICO BLASCO IBÁÑEZ
4	IES MARÍA CARBONELL
5	COLEGIO CONCERTADO NTRA. SRA. SOCORRO (HASTA 2º DE ESO)
6	COLEGIO CONCERTADO NTRA. SRA. SOCORRO (INSTITUTO)
7	ESCUELA DE ADULTOS
8	CENTRO DE SALUD
9	RESIDENCIA PARA LA TERCERA EDAD
10	CENTRO MUNICIPAL DE MAYORES
11	AYUNTAMIENTO
12	CENTRO DE INFORMACIÓN JUVENIL
13	POLIDEPORTIVO MUNICIPAL
14	CENTRO CULTURAL "EL MOLÍ"
15	"ATENEO DEPORTIVO FAVARA" Y BIBLIOTECA MUNICIPAL
16	CÍRCULO CULTURAL Y RECREATIVO "ELS ESCALONS"
17	MERCADO MUNICIPAL
18	MERCADONA
19	CONSUM
20	DIA
21	ESTACIÓN DE SERVICIO
22	POLICÍA LOCAL DE BENETÚSSER
23	OFICINA DE CORREOS
24	CEMENTERIO MUNICIPAL
25	ESTACIÓN DE CERCANÍAS "ALFAFAR-BENETÚSSER"

Tabla 1: Listado de equipamientos situados en la imagen 26.

5. SITUACIÓN ACTUAL. DEMANDA Y USO

El análisis de la movilidad actual, cómo se mueve la población, o qué tipo de transporte usan preferentemente viene condicionado no solo por la oferta de transporte actual, sino también por el factor de edad. No se desplazará igual un estudiante de un instituto del municipio que un trabajador que ha de dirigirse a zonas más lejanas. Tampoco se desplazará de igual manera una persona que ronde los veinte años que otra de más edad; la primera es menos probable que cuente con unos ingresos estables y que posea, por ejemplo, automóvil, mientras que la segunda sí. También, por ejemplo, una persona más joven estará más dispuesta a un uso continuado de bicicleta o de movimiento peatonal que alguien cercano a la tercera edad.

Por tanto, el análisis de demanda sería óptimo realizarlo según dos patrones: el primero, laboral; es decir, tener en cuenta qué tipo de movilidad utilizan los trabajadores frente a la población que no lo es (niños, estudiantes o tercera edad). El segundo, como se ha ejemplificado en el párrafo anterior, sería la edad. Teniendo en cuenta diferentes franjas de edad se podría elaborar un patrón de movilidad que después se compararía con el patrón laboral. Así se sabría con cierta exactitud cómo se mueven los trabajadores de, por ejemplo, cincuenta años de edad frente a los de treinta, o cómo se desplazan los jóvenes de veinte años de edad que estudian frente a los que trabajan.

En este caso de estudio, Benetússer, no se dispone de encuestas de movilidad que puedan reflejar los patrones de movimiento explicados anteriormente. Esto se debe a que el municipio no ha elaborado ninguna consulta de este tipo, debido a su reducido tamaño y al hecho de dejarse llevar por la inercia de los patrones de movilidad de municipios circundantes.

Se hace necesario, en consecuencia, realizar este análisis según los últimos datos disponibles del INE, que son del año 2011. El estudio se dividirá entre dos grupos poblacionales:

- Ocupados de 16 o más años.
- Personas que cursan algún tipo de estudios y no trabajan.

En esta muestra poblacional no se tiene cuenta una parte importante de la población, que es la tercera edad. Sin embargo, se ha de tener en cuenta que un trabajador o estudiante está condicionado por una necesidad mucho más elevada de movilidad obligada, y que las personas ancianas, en general, no se desplazan distancias muy lejanas de sus domicilios, por lo que se pueden aproximar los patrones de movilidad más importantes.

5.1. OCUPADOS DE 16 O MÁS AÑOS

Para el análisis de este colectivo se han efectuado varias tablas de estudio, incluidas en el "Anejo 2. Datos estadísticos del censo del año 2011."

Las tablas incluidas en el estudio están formadas por los elementos siguientes:

PRIMERA: Tiempo de desplazamiento y lugar de trabajo.

SEGUNDA: Tiempo de desplazamiento y tamaño del municipio de trabajo.

TERCERA: Tamaño del municipio de trabajo y lugar de trabajo.

Más o menos, el veinte por ciento de los trabajadores residentes en Benetússer realiza su actividad laboral en el mismo municipio, lo que refleja que Benetússer es una ciudad dormitorio, puesto que la mayor parte de su población trabaja fuera. Debido también al tamaño del municipio, se puede observar como la mayoría de trabajadores locales tardan menos de diez minutos en llegar desde sus hogares hasta el puesto de trabajo.

La mayor parte de aquellos que trabajan fuera tardan entre 10 y 29 minutos en desplazarse al lugar de trabajo, lo que indica que, en un porcentaje elevado, los habitantes de Benetússer trabajan en Valencia y otros municipios cercanos del área metropolitana. Tan solo una pequeña parte tarda más de media hora en desplazarse, lo que puede indicar que trabajan en las zonas de Valencia menos accesibles desde Benetússer, o en poblaciones más alejadas.

Según el tamaño del municipio al que se desplazan los trabajadores se puede observar que la movilidad se divide, más o menos equitativamente, entre estos tamaños:

-De 10.001 a 20.000 habitantes. La mayor parte de trabajadores incluidos aquí son habitantes de Benetússer que trabajan también en el municipio, por lo que podemos extraer que la mayoría de trabajadores ejercen su actividad en municipios más grandes que Benetússer.

-De 20.001 a 50.000 habitantes. En su mayoría, las personas incluidas aquí no tardan más de media hora en desplazarse, por lo que se trata de municipios cercanos a Benetússer. En las cercanías, los municipios dentro de este rango son Catarroja, Alfafar y Paiporta.

-Más de 500.000 habitantes. El único lugar posible dentro de este rango es la propia ciudad de Valencia, por lo que se deduce que, aproximadamente, entre un cuarto y un quinto de los habitantes de Benetússer trabajan aquí.

También existe una pequeña parte de la población que trabaja en municipios comprendidos entre los 5.001 y 10.000 habitantes y que, por el tiempo de desplazamiento, podemos deducir que se trata de poblaciones cercanas, como Massanassa o Sedaví.

MEDIOS DE TRANSPORTE

Los porcentajes sobre uso de diferentes modos de transporte procedentes del censo del año 2011 del INE también pueden consultarse en el “Anejo 2. Datos estadísticos del censo del año 2011.”. La tabla 1 resume el uso de los diferentes modos en conjunto:

MODO DE TRANSPORTE	PORCENTAJE
Coche/furgoneta como conductor	51.35
Coche/furgoneta como pasajero	4.86
Moto	3.08
Tren	4.58
Metro	4.86
Autobús	5.88
Bicicleta	2.15
Andando	5.88
No aplicable	19.51
Total	102.15

Tabla 1. Porcentajes de uso de diferentes medios de transporte.

Como se puede observar en la tabla, la suma total de porcentajes de medios de transporte es superior al 100 por cien. Obviamente esto es algo imposible, que se debe a posibles errores en la muestra poblacional del censo en Benetússer. Por tanto se hace necesaria una corrección de dichos porcentajes.

Esta corrección se efectúa aplicando una simple regla proporcional que devuelve los siguientes resultados, mostrados en la tabla 2:

MODO DE TRANSPORTE	PORCENTAJE	PORCENTAJE CORREGIDO
Coche/furgoneta como conductor	51.35	50.27
Coche/furgoneta como pasajero	4.86	4.76
Moto	3.08	3.01
Tren	4.58	4.48
Metro	4.86	4.76
Autobús	5.88	5.76
Bicicleta	2.15	2.1
Andando	5.88	5.76
No aplicable	19.51	19.1
Total	102.15	100

Tabla 2. Corrección de porcentajes de uso de diferentes medios de transporte.

En el censo, aproximadamente un 20% de la población es considerada como “no aplicable” a la tabla. Por tanto, suponiendo que dicho porcentaje poblacional se desplaza siguiendo el mismo patrón que el porcentaje aplicable a la tabla, se realiza una segunda corrección que muestra los resultados de la tabla 3:

MODO DE TRANSPORTE	PORCENTAJE CORREGIDO	SEGUNDA CORRECCIÓN
Coche/furgoneta como conductor	50.27	62.14
Coche/furgoneta como pasajero	4.76	5.88
Moto	3.01	3.72
Tren	4.48	5.54
Metro	4.76	5.88
Autobús	5.76	7.12
Bicicleta	2.1	2.6
Andando	5.76	7.12
No aplicable	19.1	0
Total	100	100

Tabla 3. Segunda corrección de porcentajes de uso de diferentes medios de transporte.

Teniendo en cuenta que Benetússer no cuenta con líneas de metro, se supondrá que la población que afirma acudir a trabajar en metro primero ha de desplazarse hacia las paradas de éste. Teniendo en cuenta, también, que la forma más rápida de conectar con la red de metro es el tren de cercanías que finaliza su trayecto en València Nord, donde se encuentra la parada de metro de Xàtiva, se supondrá que todas aquellas personas usuarias del metro utilizarán antes el tren. Por tanto, se considerará que en tren se desplazan un 11,42% de trabajadores.

Del estudio realizado se puede concluir que aproximadamente dos tercios de la población activa de Benetússer se desplazan en automóvil al trabajo, siendo la mayoría de ellos conductores sin pasajero, lo que refleja que la inmensa mayoría de vehículos que salen de Benetússer lo hacen con un solo ocupante, sin que esté muy extendida la compartición de vehículo en este tipo de desplazamientos.

En tren, como se ha dicho, se desplaza más o menos un 11,5% de trabajadores. Por tamaño y lejanía, es de suponer que la mayor parte utiliza el tren para ir a Valencia, donde, como se ha dicho, después se desplazarán en metro o en otro medio de transporte hasta el trabajo. El resto de modos de transporte se reparten de forma más o menos igualitaria (porcentajes no muy elevados).

Se ha de comentar que el número de trabajadores que utiliza autobús es similar en el recorrido hacia Valencia o hacia los municipios de l'Horta Sud, fundamentalmente Catarroja.

También se debe hacer hincapié en los bajos porcentajes de movimiento en bicicleta o de forma peatonal, que se reducen en su mayoría a desplazamientos dentro del mismo municipio, pese a la gran cercanía a la que están lugares como Alfafar, Sedaví o Massanassa.

Como conclusión final, cabe destacar que más del 70% de los trabajadores utilizan transporte motorizado privado, ya sea automóvil o moto, y esto se puede apreciar de manera más visual en el gráfico 1.

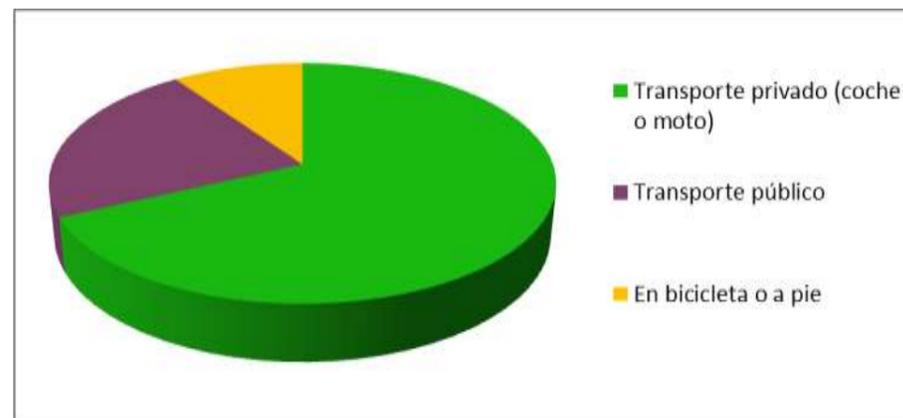


Gráfico 1: Reparto de los principales modos de transporte de los ocupados de 16 o más años.

5.2. PERSONAS QUE CURSAN ALGÚN TIPO DE ESTUDIOS Y NO TRABAJAN

Para el análisis de este colectivo también se han efectuado varias tablas de estudio que se incluyen en el "Anejo 2. Datos estadísticos del censo del año 2011."

En este caso, las tablas incluidas en el estudio para vislumbrar el tipo de movilidad de los estudiantes están formadas por los elementos siguientes:

PRIMERA: Tiempo de desplazamiento y lugar de estudio.

SEGUNDA: Tiempo de desplazamiento y tamaño del municipio de estudio.

TERCERA: Tamaño del municipio de estudio y lugar de estudio.

La mayor parte de estudiantes que residen en Benetússer cursa sus estudios en el municipio. El dato corresponde a estudiantes de educación primaria, secundaria (ESO y bachillerato) y ciclos formativos. No es de extrañar que la mayor parte de población estudiantil no se desplace a otros municipios, ya que en el apartado "3.2. Equipamientos de Benetússer" se hizo constancia de la oferta educativa municipal, suficiente como para incluso atraer estudiantes de otras poblaciones.

Un gran porcentaje tarda menos de veinte minutos en recorrer el camino hacia su centro de estudios. Por supuesto, debido al escaso término municipal, la mayoría de residentes en Benetússer que estudian en la localidad tardan menos de diez minutos. Este corto tiempo de desplazamiento se debe a la cercanía entre municipios.

En este caso de estudio, al contrario que en de la población activa de más de 16 años, el tipo de movilidad no se divide equitativamente entre los distintos tamaños de municipio.

-De 10.001 a 20.000 habitantes. En las tablas de estudio, de este tamaño corresponde únicamente a Benetússer; es decir, todos los estudiantes residentes en Benetússer que no cursan estudios en la localidad, es porque acuden a otra de mayor tamaño, algo lógico, puesto que localidades más pequeñas contarán con menos oferta.

-De 20.001 a 50.000 habitantes. Los municipios cercanos de este tamaño son Alfafar, Paiporta y Catarroja. Teniendo en cuenta el tiempo de desplazamiento y la cercanía a Benetússer, es lógico pensar que la mayoría acudirá a Alfafar. De esto se puede concluir que este tipo de desplazamiento no es causado por una mejor oferta educativa, sino por una simple cuestión de comodidad y cercanía.

-Más de 500.000 habitantes. Este tamaño corresponde a Valencia. Si bien también hay estudiantes de educación primaria, secundaria o ciclos formativos que acuden a colegios

e institutos de Valencia, la gran mayoría de habitantes de Benetússer que estudian en Valencia son universitarios.

MEDIOS DE TRANSPORTE

Igual que en el estudio de habitantes de 16 o más años ocupados, los porcentajes sobre uso de diferentes modos de transporte procedentes del censo del año 2011 del INE también pueden consultarse en “Anejo 2. Datos estadísticos del censo del año 2011.”. La tabla 4 resume el uso de los diferentes modos en conjunto:

MODO DE TRANSPORTE	PORCENTAJE
Coche/furgoneta como conductor	15.43
Coche/furgoneta como pasajero	8.93
Moto	7.41
Tren	6.35
Metro	-
Autobús	7.87
Bicicleta	3.63
Andando	26.02
No aplicable	19.67
Total	95.31

Tabla 4. Porcentajes de uso de diferentes medios de transporte.

En la anterior tabla, la suma de porcentajes total no llega al 100%. Como en este caso el metro presentaba pocas unidades muestrales que pudieran dar un valor correcto, se ha supuesto que el porcentaje de estudiantes que lo utiliza es la diferencia que queda hasta el 100%, por lo que la tabla con los porcentajes corregidos queda de la siguiente manera:

MODO DE TRANSPORTE	PORCENTAJE	PORCENTAJE CORREGIDO
Coche/furgoneta como conductor	15.43	15.43
Coche/furgoneta como pasajero	8.93	8.93
Moto	7.41	7.41
Tren	6.35	6.35
Metro	-	4.69
Autobús	7.87	7.87
Bicicleta	3.63	3.63
Andando	26.02	26.02
No aplicable	19.67	19.67
Total	95.31	100

Tabla 5. Corrección de porcentajes de uso de diferentes medios de transporte.

Igual que en caso anterior, aproximadamente un 20% de la población es considerada como “no aplicable” a la tabla. Por tanto, suponiendo que dicho porcentaje poblacional se desplaza siguiendo el mismo patrón que el porcentaje aplicable a la tabla, se realiza una segunda corrección que muestra, en este caso, los resultados reflejados en la tabla 6.

MODO DE TRANSPORTE	PORCENTAJE CORREGIDO	SEGUNDA CORRECCIÓN
Coche/furgoneta como conductor	15.43	19.21
Coche/furgoneta como pasajero	8.93	11.12
Moto	7.41	9.22
Tren	6.35	7.9
Metro	4.69	5.84
Autobús	7.87	9.8
Bicicleta	3.63	4.52
Andando	26.02	32.39
No aplicable	19.67	0
Total	100	100

Tabla 6. Segunda corrección de porcentajes de uso de diferentes medios de transporte.

Siguiendo la misma explicación que en el apartado anterior, se supondrá que la población que afirma acudir a trabajar en metro primero ha de desplazarse hacia las paradas de éste. Suponiendo que primero se utiliza el tren, se suman los porcentajes y el resultado es que el 13,74% de los estudiantes se desplazan en tren.

En este caso, se observa que gran parte de estudiantes se dirige a sus centros de estudio andando, aunque no la mayoría. Esto se debe a la cercanía a la que se encuentran los colegios o institutos del domicilio, ya sea en Benetússer o entre municipios.

En el caso de movilidad en vehículo privado, la tabla muestra que aproximadamente un 20% de los estudiantes se desplazan en automóvil como conductor, aunque hay un porcentaje notable que lo hace como pasajero; en este último caso, la mayor parte de veces se trata de estudiantes que, aun residiendo en Benetússer son llevados al centro de estudios por sus padres, que después van directamente a trabajar. Casi un 10% lo hace en moto, algo usual en jóvenes de más de 16 años de edad. Por último, cabe decir que la mayoría de estudiantes que se desplazan en tren o autobús lo hacen en dirección a Valencia.

El reparto modal entre los tres grandes modos de transporte, en el grupo de los estudiantes, es mucho más equilibrado que en el caso de los ocupados de 16 o más años, como se refleja en el gráfico 2.

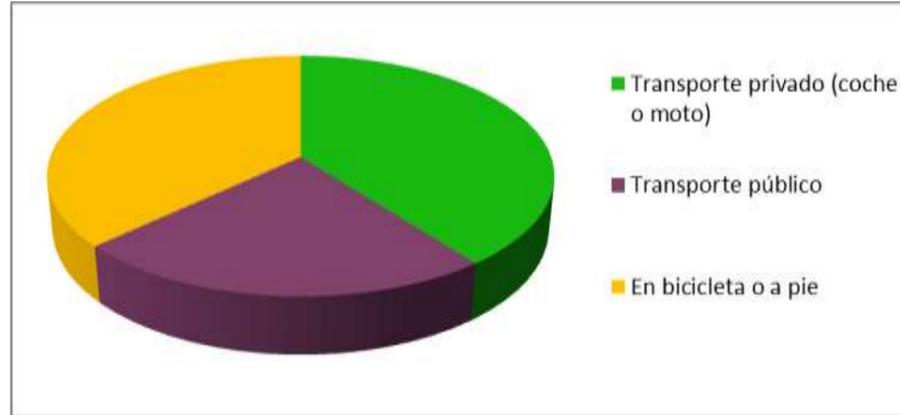


Gráfico 2: Reparto de los principales modos de transporte de los estudiantes.

6. PROBLEMAS DETECTADOS

Después de analizar la oferta de transporte con la que cuenta Benetússer y los patrones de movilidad utilizados mayoritariamente por la población se procede a realizar un listado de los principales problemas detectados que se tratarán de resolver en el apartado “5. *Propuestas para el nuevo plan de movilidad*”.

- 1. No existen espacios dedicados a ciclistas.** Si bien existe un carril bici en la avenida de Orba, la realidad es que dicho carril únicamente funciona como prolongación de la ruta de paseo que discurre paralela a la CV-400. Esto es impermissible en una población que opte a desarrollar un sistema de movilidad urbana sostenible. Los ciclistas se encuentran en situación de vulnerabilidad y completa desigualdad frente a la movilidad motorizada.
- 2. La oferta peatonal en Benetússer es pobre y, en algunos casos, de calidad insuficiente.** Aunque existen plazas y parques donde poder pasear, la realidad es que no se fomenta la movilidad peatonal; ser peatón en Benetússer es incómodo. En la zona más antigua de la población, donde las calles son más estrechas e irregulares, se sigue primando el coche, con lo que los peatones que circulan por dichas calles han de estar siempre alerta ante la posible aparición de un vehículo del que se tendrán que apartar.
Además, en las zonas más concurridas las aceras se estrechan dificultando aún más el paso. Es común que en las principales calles y avenidas se produzcan atascos peatonales en cuanto coinciden dos peatones que transporten algún tipo de carro (de la compra o infantil); esto se ejemplificó en la imagen 12 del apartado “3.1.1. *Oferta para el peatón*”.
En relación con esto, en el tramo final de la avenida de Paiporta se produce un estrechamiento que ha originado una acera menos ancha de lo que sería óptimo; esto unido a la velocidad que pueden llegar a alcanzar los vehículos en caso de que el semáforo esté en verde origina una situación de completa inseguridad para los peatones que en ese momento circulen por ahí.
- 3. No se fomenta una correcta conexión de la estación de cercanías con el resto del municipio.** Esto va en consonancia con los dos puntos anteriores, pues no existe una forma atractiva y rápida de poder acceder a la estación peatonalmente o en bicicleta. El servicio de cercanías tiene un gran potencial, y de ser necesario podría ampliar la oferta de trenes hacia Valencia o hacia los municipios del sur.

- 4. La estación no tiene una buena accesibilidad.** Una vez en la zona de la estación, el paso subterráneo que enlaza con el propio edificio de Adif y con Alfafar no está debidamente adaptado. Si bien por el lado de Alfafar hay escaleras, además de una rampa para que puedan acceder sin problemas peatones, personas con movilidad reducida o ciclistas, en el lado de Benetússer solamente hay escaleras. Esto obliga a las personas con movilidad reducida a utilizar obligatoriamente el ascensor y a los ciclistas a cargar su bicicleta hasta subir o bajar las escaleras, como se puede ver en la imagen 1.



Imagen 1: Ciclista cargando con su bicicleta en las escaleras de acceso a Benetússer.

- 5. Dos de las paradas de autobús solo constan de una señal.** Las paradas correspondientes a los números 9 y 27 de Camí Nou solo están formadas por una señal y no cuentan con una marquesina adecuada, tal y como ilustra la imagen 2.



Imagen 2: Parada correspondiente al número 27 de la avenida del Camí Nou.

6. Información deficiente respecto a horarios y paradas de autobús. Ninguna de las marquesinas situadas en las paradas de autobús cuenta con los horarios de llegada de los autobuses de cada línea. En este sentido, la gente que acude a la parada no sabe a qué hora exacta pasará el autobús que esperan, con lo que no se puede depender de forma fiable de este sistema de transporte público. Existe una aplicación para teléfonos móviles ideada para que el viajero obtenga la información necesaria de cada línea; es decir, cuánto va a tardar el autobús en pasar, a qué hora... etc. Pero esta aplicación también es problemática, pues no ofrece una información clara y muchas veces padece errores informáticos, por lo que tampoco es una fuente fiable de información para los usuarios del autobús. En la imagen 3 se pueden contrastar las opiniones de algunos usuarios respecto de la aplicación móvil.

OPINIONES



Imagen 3: Opiniones de la aplicación móvil del autobús interurbano. Aplicaciones Google. 2.016.

7. Exceso de tráfico en el interior de la población. Benetússer es de reducido tamaño y tiene una óptima conexión con el entorno. Además de las líneas C1 y C2 de cercanías y de la conexión de autobús interurbano, próximo al municipio están las vías CV-400, CV-407, CV-4125 y V-31, que conectan l'Horta Sud con la ciudad de Valencia. Pese tan buenas conexiones la circulación por la avenida del Camí Nou (antigua carretera nacional) es todavía alta, lo que llega a generar una fragmentación entre las partes oeste y este de la población, puesto que la sensación para los habitantes es la de tener todavía una carretera donde el peatón no tiene derechos ni prioridad, en lugar de una avenida que contribuya a la vertebración de Benetússer y su entorno.

8. Masificación de estacionamiento en las calles. Benetússer no tiene una oferta adecuada de estacionamiento, lo que contribuye a ocupar hasta el último espacio disponible en las calles del municipio. Por este motivo, calles estrechas que no deberían de tener carriles de estacionamiento, o calles que por tamaño solo deberían de tener uno en lugar de dos se encuentran continuamente llenas de vehículos, lo que genera incomodidad en los trayectos a pie por parte de los habitantes de Benetússer.

7. PROPUESTAS PARA EL NUEVO PLAN DE MOVILIDAD

7.1. VISIÓN GENERAL

A la hora de realizar las propuestas de mejora de la movilidad en el municipio de Benetússer conviene, antes de analizar y explicar cada acción de forma individual, efectuar una visión en conjunto. Dicha visión debe reflejar cómo quedaría el municipio después de realizadas todas las propuestas.

Por tanto, la primera pregunta necesaria es: ¿qué mejoras pretendemos conseguir para Benetússer y sus ciudadanos? Ya se conoce la oferta de transporte y movilidad que tiene la población, también se han analizado los principales problemas detectados; el último paso que queda es construir el nuevo plan de movilidad urbana sostenible.

La visión global de las medidas que se pretenden implementar para mejorar la movilidad urbana sostenible se muestra en la imagen 1. ¿De qué constan dichas medidas? La explicación se desarrolla a continuación:

Benetússer necesita abogar por nuevas pautas para el transporte de su población, fomentando el uso de transporte público, bicicleta y movilidad peatonal. Así, es necesario diseñar una red de carriles bici que conecte los principales equipamientos y calles del lugar. Obviamente, una red de carriles bici que únicamente conecten zonas de Benetússer no tiene sentido en un municipio de menos de 1 km².

Pero todas las actuaciones a desarrollar se realizan desde una visión de conjunto con el resto de municipios de la conurbación y del área metropolitana de Valencia. En este sentido, la función principal de estos carriles bici sería la conexión con la ciudad de Valencia y con el resto de poblaciones de l'Horta Sud. No se puede entender esta implementación de carriles sin la conexión mencionada. Actualmente existe una ruta compartida por peatones y bicicletas que une los pueblos de l'Horta Sud, pero su finalidad es la de ser una zona de paseo y prácticas deportivas, no un elemento vertebrador de transporte.

También, para lograr un uso activo por parte de los habitantes de la zona es necesario complementar la nueva red de carriles con un sistema de bicicleta pública. Teniendo en cuenta que en Benetússer, por tamaño, no sería rentable crear un sistema propio de bicicleta pública, sería conveniente extender el sistema de Valenbisi (utilizado en la ciudad de Valencia) hacia los municipios del sur.

La creación de nuevas zonas peatonales es importante, puesto que fomenta la movilidad a pie, sin necesidad de recurrir siempre al vehículo privado, y mejora la calidad de vida del municipio. Se pretende, en este sentido, ampliar el itinerario peatonal que ahora mismo existe desde el camino del Calvario hasta la plaza del horno.

La idea planteada es peatonalizar las calles adyacentes a estos lugares, que coinciden también con la parte más antigua y, por tanto, de calles más estrechas, donde la circulación de vehículos supone una incomodidad para los vecinos de la zona.

Además, en las calles en las que sea necesario se deberán reestructurar las aceras para hacerlas más cómodas y aptas para la circulación peatonal; por ejemplo, evitar estrechamientos de la acera producidos por farolas o árboles.

Para enfrentarse al problema principal de Benetússer, que es su falta de espacio y lugares para estacionar vehículos, se han designado una serie de zonas aptas para situar nuevos aparcamientos, ya sean en superficie o subterráneos. Estos nuevos lugares, una vez ejecutados, podrán absorber toda la cantidad de vehículos que previamente ocupen el espacio donde se situarán los carriles bici o espacios peatonales.

En el documento 2 están los planos de secciones correspondientes a las calles y avenidas principales remodeladas con este plan de movilidad urbana sostenible.



Imagen 1: Visión general de las acciones a implementar en Benetússer. Elaboración propia.

7.2. ACCIONES Y MEDIDAS PROPUESTAS

7.2.1. RED DE CARRILES BICI Y OFERTA DE BICICLETA PÚBLICA

En los últimos años en España cada vez se ha ido apostando más por la movilidad en bicicleta. Si bien en una ciudad como Valencia puede resultar más fácil contribuir a este tipo de movilidad con la creación de espacios exclusivos para ciclistas, en una población como Benetússer resulta tremendamente complicado, en principio, por el bajo uso que se le presupone.

No solamente en Benetússer, sino en muchos municipios del área metropolitana de Valencia, hasta hoy en día no ha habido una apuesta clara por la bicicleta por los siguientes motivos que se explican a continuación:

1. *El municipio no tiene tamaño suficiente para que sea rentable la construcción de carriles bici.* Este motivo, como ya se ha dicho, atribuible a cualquier municipio del área metropolitana, lo es mucho más a Benetússer.
En nuestro caso nos encontramos ante un término municipal de menos de 1 km², por lo que parece obvio que la población no necesita bicicleta para desplazarse dentro del municipio. Además, de cara a desplazamientos fuera de Benetússer, el vehículo privado es la opción que presenta más fuerza por parte de los habitantes.
2. *No hay suficiente población para que sea económicamente asumible un sistema de alquiler de bicicleta pública.* Este motivo bien puede englobarse con el anterior. Se argumenta que, en una población de 15.000 habitantes implementar un sistema de bicicleta pública podría ser un fracaso porque el número de adscritos sería irrisorio respecto al coste que supondría el mantenimiento.
3. *La inmensa mayoría de población se desplaza en coche, por lo que no hace falta crear nuevos medios para ciclistas.* La idea es clara: como se ha dicho antes, el vehículo privado es la opción más fuerte para desplazarse. Por lo tanto, cualquier acción que beneficie un sistema de bajo uso como es la bicicleta frente a uno potente como es el vehículo privado, desembocará en problemas e incomodidades para el desplazamiento de la población.

Entonces, ¿por qué crear espacios ciclistas, cuando parece que para un lugar como Benetússer no son apropiados? La respuesta está en la visión de conjunto, primero, del área metropolitana de Valencia y, más concretamente, en l'Horta Sud. No hay que analizar cada municipio como ente completamente independiente, sino como componente de un conjunto. Y el caso de Benetússer es todavía más claro.

Forma parte de una conurbación de la que recibe y a la que aporta población con cada desplazamiento. Cada acción significativa en una de las poblaciones del sur del área metropolitana (sobre todo el conjunto formado por Alfafar, Benetússer, Sedaví, Llocnou de la Corona, Massanassa, Catarroja y Albal) puede afectar enormemente a los demás municipios.

Por eso es necesaria la creación de una red de carriles bici que no se reduzcan solamente a un municipio, sino que se extiendan. Este plan de movilidad urbana sostenible se centra en Benetússer, por lo que no se ha ahondado en los demás pueblos, aunque la red propuesta en la imagen 2 es perfectamente ampliable al resto de poblaciones vecinas. Queda patente, por tanto, que el primer argumento contrario a la implantación de vías ciclistas está mal enfocado; es verdad que Benetússer por sí solo no puede rentabilizar una red propia de carriles ciclistas, pero si esta red está extendida por poblaciones vecinas el beneficio para los habitantes se incrementa considerablemente. En este sentido, un ciudadano de Benetússer que desee desplazarse, por ejemplo, a Sedaví, contará con una opción ciclista que le permita evitar el uso de coche o le evite tardar 20 minutos a pie.

La red de carriles bici propuesta en la imagen 2 se ubica sobre calles o avenidas con espacio suficiente para implantar dichos carriles a cambio de la eliminación de un carril de aparcamiento en cordón.



Imagen 2: Propuesta de red de carriles bici en Benetússer. Elaboración propia.

SITUACIÓN DE LOS CARRILES BICI			
1	Calle Monte Alto	11	Calle Muelle de la Estación
2	Avenida de Paiporta	12	Calle Marqués del Turia
3	Avenida de Gómez Ferrer (Alfafar)	13	Avenida del Camí Nou
4	Calle Nou d'Octubre	14	Calle Maestro Serrano
5	Avenida Doctor Antonio Muñoz (Alfafar)	15	Calle García Lorca
6	Calle Camí Vell de Picassent	16	Avenida del Doctor Vicente Navarro Soler
7	Calle del Molí	17	Avenida de Alfafar
8	Calle Cervantes	18	Avenida de Orba
9	Calle Mayor	19	Calle Muelle de la Estación (continuación)
10	Calle de la Constitución	20	Avenida Reyes Católicos (Alfafar)
		21	Avenida de Orba (Alfafar)

Tabla 1: Ubicación de los carriles bici situados en la imagen 2.

Además, para poder realizar la red de carriles bici es necesario realizar tres acciones fundamentales, sin las cuales no sería posible llevar hacia delante la propuesta. Dichas acciones se desarrollan en el apartado "7.2.4. Reorganización de la circulación y conexión con Alfafar", aunque a continuación se resume brevemente en qué consisten:

- Cambio de sentido en el cruce formado por las calles Maestro Atanasio García Zapater y Nuestra Señora del Socorro. La avenida de Paiporta se estrecha de forma considerable en su tramo final, por lo que es imposible que puedan coexistir un carril bici y una calzada para vehículos motorizados. Por tanto se propone realizar un cambio de sentido en la calle Nuestra Señora del Socorro y hacer de doble sentido el primer tramo de la calle Maestro Atanasio García Zapater.
- Rampa de acceso a la estación de cercanías. Actualmente el paso subterráneo que comunica Benetússer y Alfafar en la zona de la estación no está debidamente adecuado, puesto que por el lado de Benetússer solamente cuenta con escaleras. Esto es incómodo para los ciclistas que deben cargar con sus bicicletas y para las personas con movilidad reducida, que se ven obligadas a utilizar obligatoriamente el ascensor.
- Cambio de sentido en los túneles de acceso a Alfafar, reorientando los sentidos para que sea viable un sentido único de circulación que posibilite la implantación de carriles bici que comuniquen con Alfafar.

También es importante, de cara al fomento de movilidad ciclista, ofrecer un sistema de alquiler de bicicleta pública; en la imagen 5 se muestra la propuesta de ubicación de sus estaciones. Municipios como Catarroja o Paiporta optaron por un sistema propio y exclusivo; es decir, no compatible entre ellos. Estas poblaciones entendieron como rentable este medio, aunque hay que añadir que tienen casi el doble de población de Benetússer y núcleos urbanos notablemente mayores.

En cambio, las poblaciones de Alaquàs, Quart de Poblet, Xirivella y Aldaia cuentan con un sistema propio en común (imagen 3), lo que facilita el tránsito entre dichos lugares y hace mucho más atractiva la oferta, pues proporciona a la ciudadanía una red de conexiones mucho más amplia que permite evitar la movilidad motorizada en los desplazamientos rutinarios de cada día.



Imagen 3: Sistema de bicicleta pública compartido por varios municipios. Mibisi. 2.016.

Aquí el segundo argumento, igual que el primero, vuelve a estar mal enfocado. Un medio público de alquiler de bicicletas es perfectamente asumible cuando cuenta con un gran número de usuarios; y éstos se incrementan si se ofrece un área de recorrido atractiva que no se reduzca a una única población, ya que los ciudadanos ven en este sistema de alquiler la opción, no solo de poder desplazarse en bicicleta a los lugares más próximos, sino de poder utilizarlo en cualquier municipio en el que se encuentren, con lo que su dependencia del vehículo privado se reduce. Por consiguiente, teniendo en cuenta una visión global del área metropolitana, no es conveniente realizar sistemas intramunicipales que no sean compatibles entre sí; la opción considerada como mejor es la creación de una bicicleta pública compatible entre todos los municipios y Valencia. Esto último será mucho más fácil de implantar una vez se lleve a cabo el anillo verde metropolitano, cuya

parte sur se observa en la imagen 4, que permitirá una conexión ciclista mucho más directa entre todas las poblaciones del área metropolitana de Valencia.

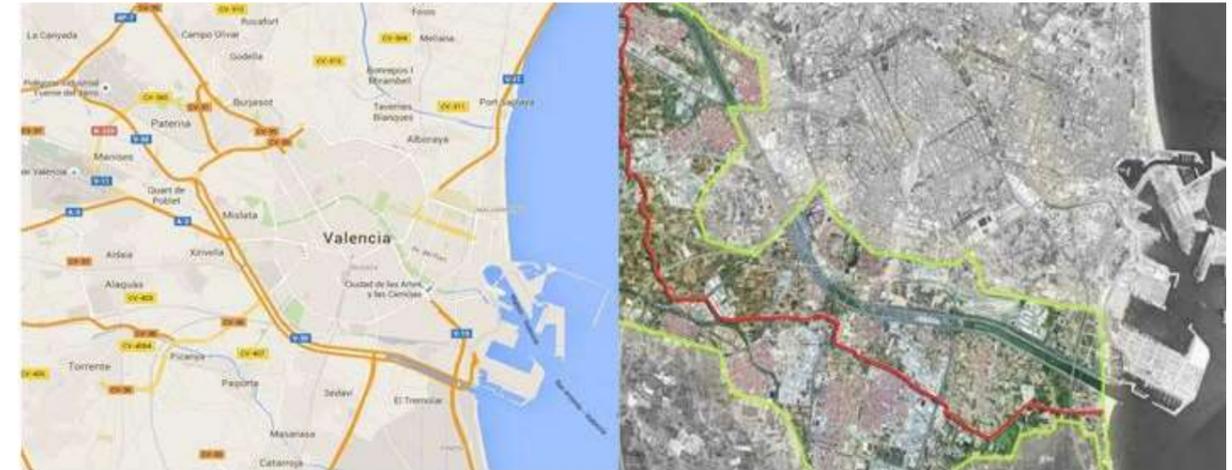


Imagen 4: Área metropolitana de Valencia (izquierda) y parte sur del anillo verde metropolitano (derecha). Mapas de Google. 2.016.

Una posible solución podría pasar por anular los sistemas municipales y ampliar el de Valencia (Valenbisi) a toda la comarca. Pero, teniendo en cuenta que resultaría complicado establecer una frontera clara de esta Valenbisi, se recomienda simplemente compatibilizar los sistemas existentes; es decir, que el abono sea válido para todos los lugares, aunque cambie el nombre del formato existente.

En Benetússer se proponen cinco estaciones situadas de la forma más equidistante posible (imagen 5), teniendo en cuenta también los puntos más concurridos. Cada estación debe contar, en principio, con 12 bicicletas, menos la parada situada junto a la estación de cercanías que contaría con 20, aunque considerando que una vez asumido el sistema por parte de la población quizá sea necesario aumentar el número de bicicletas por estación. Por tanto, en principio, Benetússer contaría con 68 bicicletas en la situación de partida, que supone un ratio aproximado de una bicicleta por cada 220 habitantes, considerando una población aproximada de 15.000 habitantes.



Imagen 5: Situación de las estaciones de bicicleta pública. Elaboración propia.

ESTACIONES BICICLETA PÚBLICA	
1	Cruce de Avenida de Gómez Ferrer (Alfajar) con Avenida Camí Nou
2	Cruce de Avenida de Paiporta con Calle Ramón y Cajal
3	Calle de l'Esport
4	Cruce Avenida de Alfajar con Avenida Camí Nou
5	Calle Muelle de la Estación (junto a la Estación)

Tabla 2: Ubicación de las estaciones de bicicleta pública.

El funcionamiento de este sistema se basa en el alquiler de forma temporal de las bicicletas dispuestas en las diferentes estaciones. Las personas que así lo deseen pueden abonarse, lo que abarata de forma considerable el servicio. Los abonos van asociados a una tarjeta que el usuario ha de utilizar en cada estación para desbloquear el uso de una bicicleta.

Una vez alquilada, el usuario dispondrá de un tiempo límite para depositarla en otra estación; el tiempo límite varía según el servicio de bicicletas pública de cada localidad, pero en el caso de Valenbisi (en Valencia) el tiempo máximo de utilización es de 30

minutos. Una vez depositada la bicicleta, el abonado tiene la opción de volver a coger otra, sin límite de desplazamientos diarios.



Imagen 6: Estación de Valenbisi en la ciudad de Valencia. Valenbisi. 2.016.

Como ayuda a los usuarios también se puede desarrollar una aplicación para los teléfonos móviles, con la que el abonado puede consultar dónde se disponen las diferentes estaciones de bicicleta pública, así como la cantidad de bicicletas de las que dispone cada estación, o de la cantidad de espacios libres para estacionar. Esta aplicación puede también indicar en que calles se ubican los carriles bici y existe una función de cronómetro con el que controlar que no pase el tiempo límite de alquiler, con lo que la utilización de la bicicleta pública se desarrolla de una forma más cómoda, rápida y eficaz. En la imagen 7 se muestra la vista de la aplicación en un teléfono móvil.

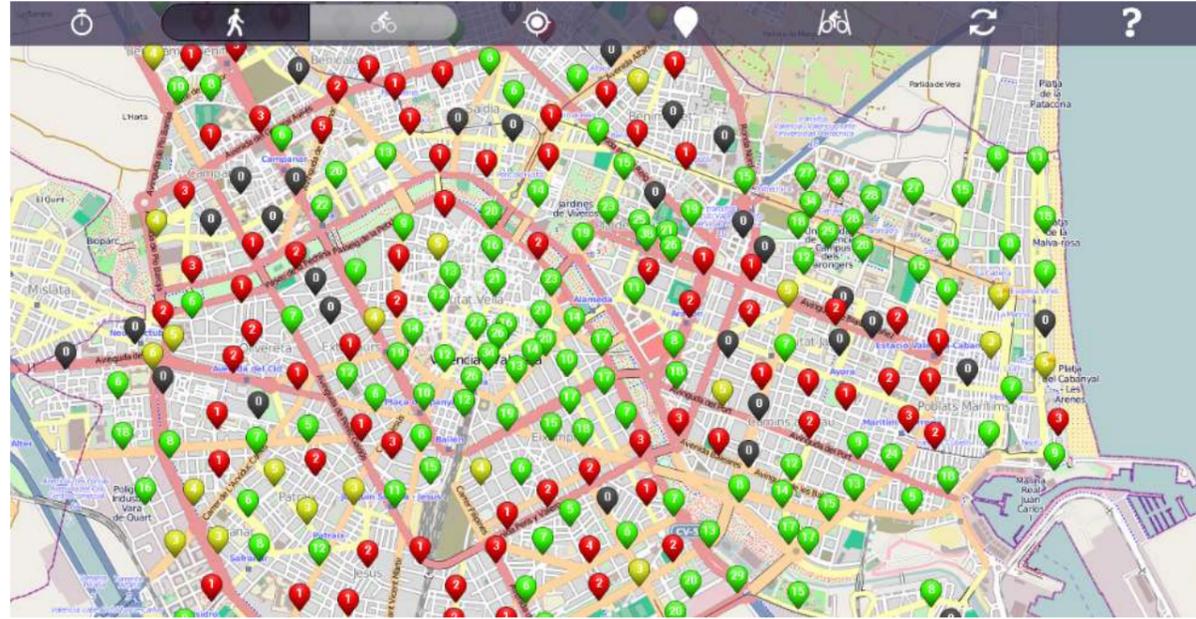


Imagen 7: Vista de la pantalla en un teléfono móvil con la aplicación de Valenbisi. Google Play. 2.016.

El tercer argumento contrario a la implementación de nuevos medios que fomenten el uso de la bicicleta es producto de una visión cortoplacista de algunas Administraciones y ciudadanos. El actual uso de movilidad motorizada, siendo su máximo exponente el vehículo privado, es insostenible, no solamente por obvias razones medioambientales derivadas del consumo energético, sino por el colapso que los vehículos ocasionan, sobre todo en los accesos de grandes ciudades. Por tanto, son necesarias políticas que orienten a la población a usos de movilidad más sostenibles; de lo contrario, obviamente, el número de personas que prefieran el coche a la bicicleta seguirá siendo proporcionalmente mucho más elevado.

La primera idea que se pueden plantear algunos ciudadanos al considerar que, por ejemplo, se va a eliminar un carril de circulación de vehículos motorizados en una avenida para, en su lugar, ubicar un carril bici será escéptica o de desagrado. Esto se debe a que la visión cortoplacista indica que la circulación de vehículos se volverá más congestionada, y se verán perjudicados más ciudadanos que aquellos que se beneficien del carril para bicicletas. La realidad es que fomentando un transporte más sostenible, con el tiempo la gente comenzará a optar por otros medios que eviten dicha congestión, con lo que aquello que en un principio parece una decisión errónea se convierte en parte de una oferta de transporte más cómoda y sostenible. Además, al reducir la utilización de vehículo privado también se reduce la necesidad de aparcamiento que tienen muchas poblaciones, como en este caso Benetússer, y esto contribuye a crear una circulación mucho más cómoda y tranquila.

7.2.2. ADECUACIÓN DE ESPACIOS PEATONALES Y CREACIÓN DE OTROS NUEVOS

Para fomentar una movilidad urbana sostenible que excluya, en los momentos en los que sea posible, la movilidad en vehículo privado, no solamente hay que centrarse en mejorar la oferta de transporte público o bicicleta; la movilidad peatonal tiene una gran importancia en la asunción de nuevas pautas de transporte.

Este tipo de movilidad es la utilizada para las distancias más cortas; pese a ello en muchas ocasiones la gente sigue optando por coger el coche, y esto se debe a varios factores. Sin duda, hay un importante componente de costumbre, es decir, una persona que se haya acostumbrado a lo largo de los años a depender en exclusiva de vehículo privado no optará por otro tipo de movilidad mientras sea cómodo y posible seguir haciéndolo en coche.

Además, es poco atractivo circular peatonalmente por calles cuyas aceras presentan imperfecciones, se estrechan, o donde se le da tanta prioridad al vehículo privado que resulta incómodo moverse. La sensación de seguridad es un factor importante, pues en las calles más estrechas los peatones se ven obligados a vigilar continuamente el acceso de vehículos, ya que éstos alcanzan velocidades demasiado elevadas para la morfología de la calle.

De la misma manera, el tiempo invertido en cada recorrido constituye otro factor que los ciudadanos consideran antes de decidir por qué tipo de movilidad decantarse. Es asumible que una persona prefiera el coche para desplazarse, por ejemplo, de Benetússer a la zona comercial de Alfafar, ya que el recorrido puede variar entre los 1,5 y los 2 km y durar más de 20 minutos.

Con todo esto, lo que se pretende es crear espacios peatonales cómodos y libres de vehículos que ofrezcan un itinerario tranquilo a los transeúntes. En conjunto con la nueva red de carriles bici propuesta en el apartado anterior, se estaría ofreciendo a la ciudadanía una alternativa clara, sostenible y eficaz frente al tradicional uso del coche. La pretensión principal es, en nuestro caso de estudio, que un habitante de Benetússer no necesite movilidad motorizada para desplazarse a los municipios más próximos, entendiendo como municipios próximos aquellos que se situan a menos de 5 km a la redonda. Por supuesto, como ya se comentó en el apartado anterior respecto a los nuevos carriles bici y a la creación de un sistema bicicleta pública, esta pretensión va ligada a actuaciones similares en los municipios del área metropolitana de Valencia, sobre todo en los más cercanos; Benetússer por sí solo no tiene capacidad ni tamaño suficiente para realizar acciones que potencien en gran medida nuevas pautas de

movilidad. El tramo peatonal que se propone para Benetússer se muestra en la imagen 8 y se basa en la peatonalización de las calles que forman el casco antiguo de la población.

Benetússer no mantiene un casco antiguo bien definido como, por ejemplo, mantienen los municipios vecinos (Alfajar, Sedaví, Massanassa, Catarroja, etc). Sí que mantiene unas calles más antiguas donde las edificaciones existentes son, en su mayoría, viviendas unifamiliares tradicionales. Es aquí donde se centra el proceso de peatonalización, pues se pretende crear un espacio libre de coches que mantenga en la medida de lo posible la estética tradicional de las poblaciones valencianas.

Pueden surgir dudas respecto a cómo afectaría esta peatonalización a la normal circulación de vehículos motorizados por Benetússer. No se vería afectada negativamente porque esta zona, debido a la morfología de las calles y al tipo de vivienda, no es muy concurrida. Por consiguiente, los vehículos que normalmente transitan esta zona se pueden desviar a otras calles sin ningún problema.

Este entramado peatonal concierne incluye de forma total o parcial a las calles que se enumeran a continuación:

- Calle Mariano Benlliure.
- Calle Ramón y Cajal.
- Calle Cervantes.
- Calle Valencia.
- Calle del Doctor Perpinyà.
- Calle Marqués del Turia.
- Calle Colón.
- Calle Miguel Hernández.
- Calle Juan de Juanes.
- Calle del Molí.
- Calle Mayor.

El objetivo de peatonalizar las calles anteriormente mencionadas se puede ejemplificar con el proceso que llevó a cabo la vecina población de Alfajar en el barrio de la Fila en 2011, destacado en las imágenes 8 (del año 2. 008) y 9 (correspondiente al año 2.012).



Imagen 8: Calle de San Pascual (Alfajar) en el año 2.008. Mapas de Google. 2.008.



Imagen 9: Calle de San Pascual (Alfafar) en el año 2.012. Mapas de Google. 2.012.

Por supuesto, hay que resaltar que este proceso de peatonalización no se realizará de forma indiscriminada; los vecinos que residan en las zonas incluidas en el proceso de peatonalización (es decir, dentro de la zona resaltada como casco antiguo en la imagen 10) tendrán acceso con vehículo privado a dicha zona pero solo para entrada y salida de aparcamiento, en el caso que su vivienda cuente con uno. Asimismo, a los negocios y comercios que requieran operaciones de carga y descarga, o acceso de algún vehículo para desempeñar su actividad profesional, se les permitirá acceder a la zona. En cualquier caso, no se podrá circular a velocidades superiores a la peatonal, considerando 10 km/h como velocidad máxima, puesto que la zona se destina al tránsito peatonal y los vehículos no deben crear sensación de inseguridad a los transeúntes.



Imagen 10: Creación de zona peatonal en el casco antiguo de Benetússer. Elaboración propia.

Para optimizar el tránsito peatonal es necesario, además de la peatonalización señalada, adecuar el formato de algunas aceras para evitar las aglomeraciones que a veces se producen a causa de estrechamientos. La acción a llevar a cabo consiste en trasladar la línea de farolas y árboles fuera de las aceras, para que el ancho establecido por acera pueda ser un ancho real por el que se pueda circular. Así se evitarían situaciones como la mostrada en la imagen 12 del apartado "3.1. Oferta para el peatón". Esta medida, que afecta a parte de las calles más transitadas como por ejemplo la avenida de Paiporta o la

avenida del Doctor Vicente Navarro Soler, entre otras, se llevará en consonancia con la creación de la red de carriles bici. Mención aparte necesita la calle Maestro Serrano; si bien el carril bici solo afecta a un pequeño tramo de dicha calle, sería conveniente eliminar un carril de estacionamiento para ensanchar las aceras y mejorar así el tránsito de los estudiantes hacia el colegio público Vicent Ricart i Bonillo.

7.2.3. MEJORA DE PARADAS DE AUTOBÚS Y MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA

Las líneas de autobús interurbano que circulan por Benetússer y que ya se describieron en el apartado “3.3. *Oferta de transporte público*” ofrecen a la población un servicio de transporte óptimo en cuanto a desplazamientos y destinos, aunque es necesario corregir las deficiencias señaladas en el punto 6. *Problemas detectados*”. Las medidas que se proponen son:

- Adecuación de todas las paradas. Como se puede observar en la imagen 2 del punto “6. *Problemas detectados*” hay dos paradas que no cuentan con una debida señalización, además de no tener marquesina donde los viajeros puedan sentarse o resguardarse en caso de mal tiempo. La solución es simple: hay que incluir una marquesina que cuente con una señalización clara.
- Modernización de las paradas. Una vez realizado el paso anterior es importante dar un paso más hacia la modernización del sistema. Uno de los problemas encontrados es que los usuarios del autobús interurbano no tienen un horario claro de llegada de autobuses y no saben cuánto hay que esperar para el siguiente. Por lo tanto se propone, en primera instancia, incluir los horarios de cada línea debidamente ubicados de forma ordenada en cada parada, para que cualquier persona que se acerque a la parada pueda consultar en el momento a qué hora pasará el autobús que le interesa y las paradas por las que pasará en su itinerario. También se propone incluir un panel alfanumérico automatizado que informe de los autobuses que están próximos a la parada, como el que se muestra en la imagen 11.



Imagen 11: Paneles alfanuméricos en una parada de autobús urbano en Valencia. EMT. 2.016.

- Creación de una nueva aplicación para teléfonos móviles. En la actualidad la mayoría de la gente tiene a su alcance aplicaciones móviles que permiten consultar trayectos, horarios y paradas. Este tipo de servicio ofrecido de forma óptima puede ser de gran ayuda e incrementar el flujo de viajeros debido a la alta cantidad de información de la que se puede disponer. Por el contrario, una gestión deficiente de este tipo de aplicaciones que contenga muchos errores puede tener un efecto adverso sobre la afluencia de viajeros a la línea, como se muestra en la imagen 3 del punto “6. *Problemas detectados*”. Es conveniente realizar una aplicación interactiva, intuitiva y fácil de usar, que no dé lugar a errores ni a fallos de ubicación.



Imagen 12: App de la EMT de Valencia. EMT. 2.016.

7.2.4. REORGANIZACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y CONEXIÓN CON ALFAFAR.

Una vez organizados los espacios peatonales y la red de carriles bici es necesario reorganizar la estructura urbana para dar cabida a las propuestas. Por supuesto, para poder llevar a cabo dichas propuestas se debe realizar una reestructuración de espacios de estacionamiento con el fin de reubicar aquellas plazas sobre las que se asienten las calles peatonales y los carriles ciclistas. Dicha reestructuración se comentará en el apartado “7.2.5. Creación de nuevos aparcamientos”.

Las acciones necesarias para poder constituir la red de carriles bici (como ya se adelantó en el apartado “7.2.1. Red de carriles bici y oferta de bicicleta pública”) se desarrollan a continuación:

- **Rampa de acceso a la estación de cercanías.** Esta mejora se ubicaría en la calle Muelle de la Estación, y comunicaría el cruce formado por Muelle de la Estación la calle García Lorca con el paso subterráneo de la estación, con lo que se corregiría el aspecto ilustrado en la imagen 1 del punto “6. Problemas detectados”.

Es conveniente, en una zona de menos de 100 metros de longitud, que la pendiente de la rampa sea menor de 5 grados. El cálculo para averiguar si una rampa es ubicable en esta zona es sencillo de realizar. La calle anexa a la estación cuenta con 55 metros útiles y la profundidad del paso subterráneo es de 4

metros. Por tanto, la pendiente resulta ser de 4,16 grados, que es menor a 5 grados.

En la imagen 13 se observa la ubicación de las entradas al paso subterráneo por Alfafar y Benetússer. En la zona de Alfafar no hay inconvenientes para la circulación en bicicleta puesto que tiene una rampa de acceso. En la zona de Benetússer se propone realizar la rampa de entrada y salida ortogonal al actual paso ya que no se puede ubicar de ninguna otra forma ni en ninguna otra calle. Junto a esta rampa estaría ubicado el carril bici y una estación de bicicleta pública.



Imagen 13: Situación de la rampa para el acceso ciclista al paso subterráneo.

En relación a esta propuesta se podría incluir además un aparcamiento de bicicleta privada junto al edificio de la estación. Esto permitiría que los habitantes de Benetússer, Alfafar y Sedaví pudieran acudir sin problemas con su bicicleta a la estación, sabiendo que estará aparcada en un lugar seguro y que dispondrá de ella a la vuelta al final del día.

Este aparcamiento, cuya ubicación se puede apreciar en la imagen 14, sería exclusivo para los usuarios del servicio de tren de cercanías y tendría una superficie de 200 m² (20 metros por 10 metros). Asumiendo una superficie de 2 m² por bicicleta tendría una capacidad de 100 bicicletas.



Imagen 14: Ubicación del aparcamiento de bicicletas en la estación. Elaboración propia.

- **Cambio de sentidos de circulación junto a la avenida de Paiporta.** En la actualidad el último tramo de la avenida de Paiporta se estrecha de manera que solamente cabe un carril para la circulación motorizada, tal y como se comprueba en la imagen 15.



Imagen 15: Tramo final y estrecho de la avenida de Paiporta. Mapas de Google. 2.015.

Debido a que se propone que por esta avenida se disponga un carril bici, es imposible que en este tramo final coexista un carril para tráfico motorizado y otro para bicicletas por falta de espacio. Por este motivo, y también para evitar la sensación de inseguridad que sufren los peatones en este tramo, se propone peatonalizarlo y desviar la circulación por las calles Ntra. Sra. Del Socorro y Maestro Atanasio García Zapater, como se observa en la imagen 16. De esta manera se consigue canalizar de forma adecuada el tráfico que previamente circulaba a lo largo de toda la avenida de Paiporta.



Imagen 16: Propuesta de cambios de sentido para redirigir la circulación. Elaboración propia.

- **Cambio de sentido en los túneles de acceso de Benetússer a Alfafar.** Igual que en el caso de la avenida de Paiporta, es imposible ubicar carriles bici que comuniquen Benetússer con Alfafar por falta de espacio en los túneles que conectan ambas poblaciones. Ambos son de doble sentido y tienen una pequeña acera para el tránsito peatonal, como se comprueba en la imagen 17.

Debido a su morfología resulta imposible seguir manteniendo el doble sentido de circulación a la vez que se añade un carril para ciclistas, a no ser que se decidiese efectuar una remodelación del ancho del túnel, algo que incrementaría en gran manera el coste económico de implantar la nueva red de carriles bici. En la imagen 18 se pueden observar los sentido de circulación actuales.



Imagen 17: Acceso de Benetússer hacia Alfafar en el túnel de la avenida de Alfafar. Mapas de Google. 2.015

En consecuencia se propone realizar un sentido único de circulación en cada uno de estos dos puentes, por lo que quedaría libre un carril que se podría utilizar para implementar el carril bici. Para ello, habría que reajustar a su vez el sentido de otras calles de Benetússer y del vecino municipio de Alfafar para reordenar la circulación de la forma más cómoda y rápida posible. Así, el túnel situado en la avenida de Orba seguiría el sentido desde Benetússer hacia Alfafar y el túnel situado en la avenida de Alfafar seguiría el sentido contrario; es decir, desde Alfafar hacia Benetússer (imagen 19). El resultado sería una macromanza de sentido único que además de permitir espacio para carriles bici distribuiría el tráfico motorizado de forma ordenada entre las dos poblaciones. El único tramo de esta macromanza que seguiría siendo de doble sentido sería la calle Camino del Cementerio, situada entre la calle Manuel Baixauli Andrés y la avenida de Orba en el término de Alfafar. El fin de esto último sería establecer una conexión óptima

con los accesos del sur (que conectan el núcleo urbano de Alfafar con el cementerio municipal y la zona comercial).



Imagen 18: Sentidos de circulación actuales en las calles aledañas a los túneles de conexión. Elaboración propia.



Imagen 19: Propuesta de cambios de sentido en las calles aledañas a los túneles de conexión. Elaboración propia.

A parte de las actuaciones descritas anteriormente, es imprescindible prestarle una atención especial a la avenida del Camí Nou. Esta avenida, que antiguamente fue la carretera nacional de entrada a Valencia, es una de las piezas fundamentales en la estructura de las poblaciones al sur de la ciudad de Valencia, entre las que se encuentra Benetússer. En cada población recibe un nombre, siendo “avenida Real de Madrid” en el barrio de La Torre de Valencia, “avenida de Torrente” en Alfafar, “calle de Blasco Ibáñez” en Massanassa o “avenida de Ramón y Cajal” en Catarroja.

Por lo tanto, esta carretera tiene es el eje vertebrador más potente entre todos los municipios, y al que hay que prestar más atención, pues es también un motor económico importante para cada población. En este aspecto es imprescindible lograr una circulación cómoda que invite al paseo y ofrezca tranquilidad a los viandantes.

Como se presentó en el punto “6. Problemas detectados” uno de los problemas que presenta la avenida es el continuo tráfico de vehículos que genera atascos y masifica una zona urbana donde el peatón pasa a un segundo o tercer plano. Se propone por tanto, en aras de corregir esta situación, una actuación que se sumará a la creación del carril bici que pase por este lugar.

- **Limitar la velocidad máxima a 30 km/h e implantación de sentido único en el tramo situado entre la avenida de Orba y la avenida de Alfafar.** A priori puede parecer molesto para la población, ya que circular por esta avenida hacia Valencia o hacia los pueblos del sur se convertiría en algo tedioso y lento. Pero este es precisamente el objetivo, que esta avenida deje de ser carretera. La circulación motorizada es alta en esta avenida debido a varios factores. Por una parte, el trato preferencial que hasta ahora ha disfrutado la movilidad motorizada y, por otra, la costumbre y rutina que los habitantes de la zona han adquirido con el tiempo.

Recordemos que por aquí pasaría un carril bici que uniría Valencia con las poblaciones de l’Horta Sud. Se pretende que la principal forma de movilidad en esta vía sea el transporte público, tanto el autobús interurbano, que seguiría circulando en las mismas condiciones y con las mismas paradas, como bicicleta.

Además hay que tener en cuenta, como se ha explicado anteriormente, que la avenida se vería afectada por el cambio de sentido en los túneles de conexión de Benetússer-Alfafar, por lo que en el tramo situado entre la avenida de Orba y la avenida de Alfafar estaría impedida la circulación hacia el norte. Es importante señalar que no se rompería dicha circulación norte-sur, pero el hecho de tener que circular por calles secundarias para poder continuar de nuevo el trayecto en Camí Nou fomentaría aún más la búsqueda de rutas alternativas en la conexión “Valencia-Horta Sud”. Cabe mencionar que, de cara a fomentar el uso y dar prioridad de paso al autobús, el sentido único en este tramo solamente afectaría al vehículo privado, por lo que las líneas de autobús interurbano seguirían circulando sin problemas en doble dirección por toda la avenida.

¿Y qué solución recibirían aquellas personas que necesitan utilizar el coche en sus desplazamientos diarios? La solución ya existe y consiste en redirigir el tráfico hacia los viales de comunicación con Valencia. La imagen 20, que ya se mostró como “imagen 2” en el apartado “2.3. Redes de comunicación” vuelve a cobrar especial relevancia para entender qué se pretende conseguir. Para desplazarse en vehículo privado hacia la ciudad de Valencia, o bien hacia otras poblaciones próximas, se puede recurrir sin ningún tipo de problema o perjuicio a los viales señalados (V-31, CV-400, CV-407, CV-4125).

Además, en el ejemplo de la imagen 21 se muestra cómo un vehículo con origen en Benetússer y destino una calle aleatoria de Catarroja que circulara por la CV-400 apenas tardaría un minuto y 1,6 km más que circulando por la travesía en llegar a su destino, algo perfectamente asumible para un vehículo.

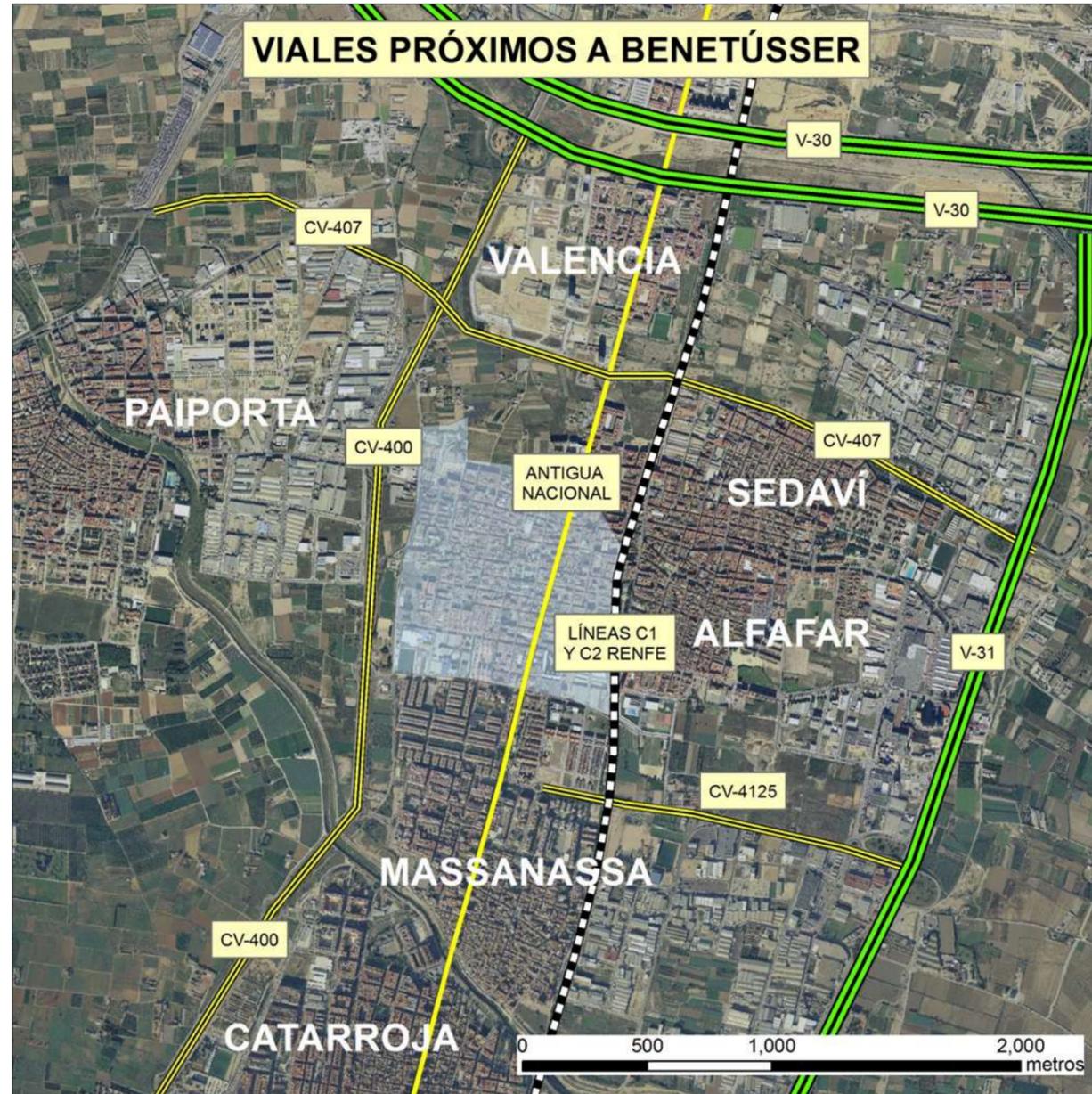


Imagen 20: Viales próximo a Benetússer. Elaboración propia.

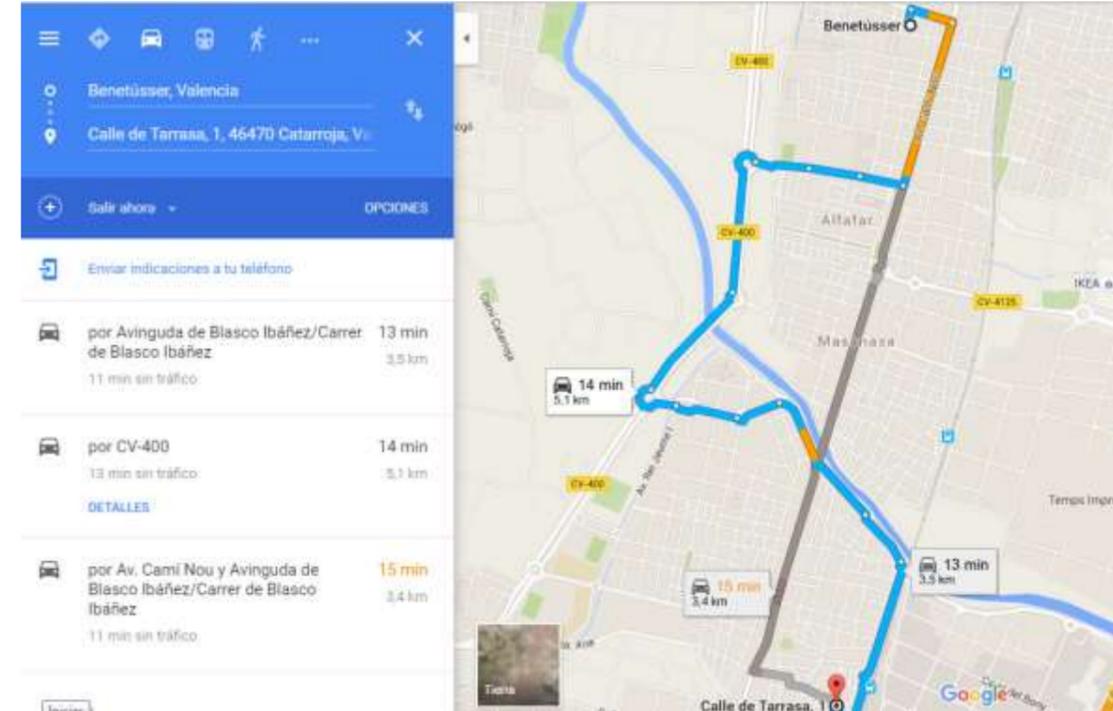


Imagen 21: Ejemplo de tiempo y distancia utilizando el vial recomendado en lugar de la travesía. Mapas de Google. 2.016.

7.2.5. CREACIÓN DE NUEVOS APARCAMIENTOS

Como ya se describió en el punto “6. Problemas detectados”, Benetússer tiene un gran problema de estacionamiento porque no da abasto para ofrecer plazas de aparcamiento suficientes a toda la población. Además, para poder llevar a cabo las actuaciones descritas anteriormente es imprescindible eliminar carriles de aparcamiento que actualmente existen en algunas calles. Por lo tanto, en principio podría parecer que el problema solo se está agravando, puesto que estas plazas de estacionamiento eliminadas no pueden reubicarse en las zonas externas del núcleo urbano como se podría hacer en otras poblaciones por un motivo obvio, que Benetússer no cuenta con más terreno urbanizable en su pequeño término municipal.

La solución pasa por explotar de forma adecuada los espacios vacíos o abandonados con los que el municipio aún cuenta. En la imagen 22 se muestran las zonas propuestas para ubicar nuevos aparcamientos con la superficie aproximada de cada una. Se considera que por cada 1.000 m² hay espacio para, como mínimo, 40 vehículos.



Imagen 22: Zonas aptas para ubicar nuevos aparcamientos. Elaboración propia.

Hay que prestar especial atención a la calificación de las parcelas señaladas en la imagen 22 dentro del PGOU de Benetússer, ya que a la hora de proponer su adecuación a zonas de aparcamiento hay que tener en cuenta si pertenecen a zonas designadas como equipamientos públicos, zonas industriales o zonas calificadas como residenciales. Para ello conviene echar un vistazo al plan general de ordenación urbana vigente, que se puede consultar en la imagen 23.

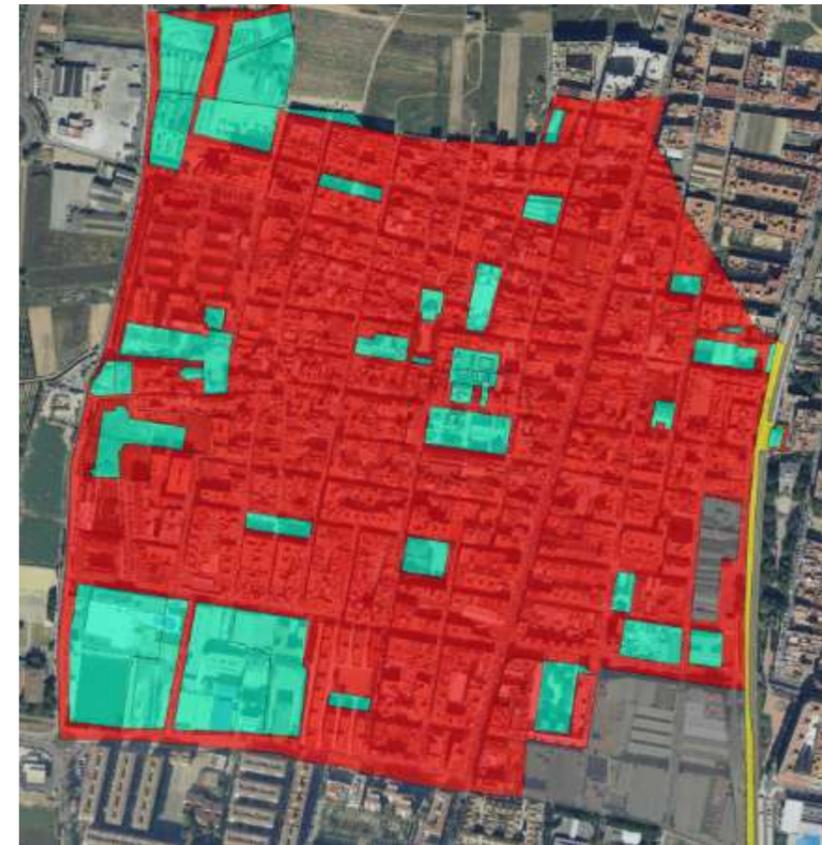


Imagen 23: PGOU de Benetússer. Terrasit. 2.016.

En la imagen 23, en rojo se representa a las zonas calificadas como residenciales, en azul a las calificadas como dotacionales (equipamientos deportivos, educativos, jardines...), en gris a las parcelas designadas como uso industrial y en amarillo al suelo de dominio público.

Por tanto, el tratamiento a las diferentes zonas según su calificación en el plan general será de la siguiente manera:

- **Aparcamiento situado en zona dotacional (jardines).** Se propone al ayuntamiento que, de forma previa a la constitución del jardín o zona verde deseada se estudie la construcción de un aparcamiento subterráneo sobre el que se asentará en superficie el jardín.
- **Aparcamiento situado en zona residencial.** Como primera opción se propone su recalificación a zona dotacional, lo que permitiría construir un aparcamiento público municipal. Pero, debido que esto es complicado de realizar por la inversión económica necesaria y problemas legales derivados de la recalificación, se propone crear una cláusula de edificación en la parcela. Dicha cláusula establecerá que, cuando se ejecute una promoción inmobiliaria en las parcelas

señaladas, previamente al nuevo edificio habrá que construir un aparcamiento subterráneo con un mínimo de 80 plazas de aparcamiento por cada 1.000 m² (dos pisos de 40 plazas).

- **Aparcamiento situado en zona industrial.** La única solución posible sería, en caso de ser posible, proceder a la recalificación del terreno.

Puesto que las actuaciones descritas requieren tiempo para ir siendo implantadas poco a poco, se recomienda que, en las zonas calificadas como residenciales, se sitúen aparcamientos en superficie temporales que serán retirados cuando llegue el momento de edificar en las parcelas en cuestión.

Las plazas de aparcamiento perdidas en Benetússer por la implantación de las medidas propuestas (red de carriles bici, peatonalización...) son, de forma aproximada, 811. Calle por calle se pierde el siguiente número de plazas:

- **Avenida del Camí Nou:** queda afectado un carril de estacionamiento, que supone 110 plazas.
- **Avenida del Doctor Vicente Navarro Soler:** queda afectado un carril de estacionamiento, que supone 70 plazas.
- **Avenida de Paiporta:** quedan afectados los dos carriles, que supone 110 plazas.
- **Avenida de Alfafar:** queda afectado un carril de estacionamiento, que supone 32 plazas.
- **Avenida de Orba:** queda afectado un carril de estacionamiento, que supone 38 plazas.
- **Calle de la Constitución:** queda afectado el único carril de estacionamiento, que supone 26 plazas.
- **Calle Mayor:** queda afectado el único carril de estacionamiento, que supone 50 plazas.
- **Calle del Molí:** actualmente no se permite estacionar, con lo que no queda afectada ninguna plaza.
- **Calle Camí Vell de Picassent:** queda afectado parcialmente el único carril de estacionamiento, que supone 22 plazas.
- **Calle Marqués del Turia:** queda afectado un carril de estacionamiento, que supone 70 plazas.
- **Calle Cervantes:** queda afectado parcialmente el único carril de estacionamiento, que supone 14 plazas.
- **Calle Monte Alto:** queda afectado un carril de estacionamiento, que supone 23 plazas.
- **Calle Nou d'Octubre:** queda afectado un carril de estacionamiento, que supone 56 plazas.
- **Calle Muelle de la Estación:** queda afectado parcialmente un carril de estacionamiento, que supone 30 plazas.

- **Calle Maestro Serrano:** queda afectado parcialmente el único carril de estacionamiento, que supone 40 plazas.
- **Calle García Lorca:** queda afectado parcialmente el único carril de estacionamiento, que supone 11 plazas.
- **Calle Colón:** actualmente no se permite estacionar, con lo que no queda afectada ninguna plaza.
- **Calle Ramón y Cajal:** queda afectado parcialmente un carril de estacionamiento, que supone 17 plazas.
- **Calle Miguel Hernández:** queda afectado parcialmente un carril de estacionamiento, que supone 30 plazas.
- **Calle Juan de Juanes:** queda afectado el único carril de estacionamiento, que supone 20 plazas.
- **Calle Mariano Benlliure:** queda afectado parcialmente el único carril de estacionamiento, que supone 20 plazas.
- **Calle de Valencia:** queda afectado parcialmente el único carril de estacionamiento, que supone 11 plazas.
- **Calle Maestro Atanasio García Zapater:** queda afectado parcialmente un carril de estacionamiento, que supone 11 plazas.
- **Calle Nuestra Señora del Socorro:** se produce un cambio de sentido, pero no afecta al carril de estacionamiento, por lo que no queda afectada ninguna plaza.

Teniendo en cuenta que se cuenta con una superficie total de 28.900 m² en todas las zonas aptas para nuevos aparcamientos, considerándolos superficiales de una sola planta y no subterráneos con más de una), y que, como se ha especificado antes, por cada 1.000 m² se pueden ubicar mínimo 40 plazas de aparcamiento, Benetússer es capaz de ofrecer 1.156 nuevos espacios para estacionar, que suplen la reducción de 811 plazas eliminadas durante la ejecución de las propuestas de movilidad urbana sostenible.

8. PRESUPUESTO ORIENTATIVO

En este plan de movilidad urbana sostenible se intentará orientar un presupuesto general que tenga en cuenta la realización de todas las actuaciones. No obstante, es importante tener en cuenta que las cantidades económicas establecidas son aproximadas y en términos generales; es decir, no se pretende llegar a desarrollar al completo una gama diversa de unidades de obra a llevar a cabo (coste de movimientos de tierras, de puesta de armaduras pasivas, hormigonado, coste de operarios...etc.). Así, el presupuesto general se establecerá de la siguiente manera:

- Coste de la red de carriles bici.
- Coste de implantación del sistema de bicicleta pública.
- Coste de la peatonalización del casco antiguo.
- Coste de ampliación y adecuación de aceras.
- Coste de nuevas marquesinas en las paradas de autobús.
- Coste de construcción de la rampa de acceso a la estación.
- Coste de aparcamientos.

1. COSTE DE LA RED DE CARRILES BICI

PRECIO TOTAL: SEISCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS CINCO EUROS.

El coste se ha basado en los precios orientativos del mercado que establecen un coste de 80.000 euros por km de carril bici en carriles de 1,8 metros de ancho, es decir, de 44,44 euros el metro cuadrado, por lo que se ha redondeado a 45 euros por metro cuadrado. La longitud total de la red de carriles bici es de 6.300 metros, con un ancho variable entre los 2,2 y los 2,5 metros, a excepción del carril de la calle del Molí y de la calle Cervantes que son de 2 metros. La superficie total ocupada por dichos carriles es de 14.669 m², con lo que, a 45 euros el metro cuadrado, el precio total de la red asciende a 658.305 euros.

2. COSTE DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA

PRECIO TOTAL: CIENTO TREINTA Y SEIS MIL EUROS

La puesta en marcha de un servicio de bicicleta pública tiene un coste variable en función del número de bicicletas y estaciones que se van a implantar. Aun así, se considera un precio medio de 2.000 euros por bicicleta en su puesta en servicio y primer año de mantenimiento. Por lo tanto, teniendo Benetússer en situación de partida 68 bicicletas, el coste total de implantación del sistema es de 136.000 euros.

3. COSTE DE LA PEATONALIZACIÓN DEL CASCO ANTIGUO

PRECIO TOTAL: UN MILLÓN CUATROCIENTOS TREINTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS EUROS

Para peatonalizar el entorno del casco antiguo de Benetússer se estima un coste de 160 euros por metro cuadrado, incluyendo el precio de los adoquines y los costes de obra de su instalación. El conjunto de todos los tramos de calle a peatonalizar tiene una longitud de 1.420 metros, pero en este caso los anchos son muy variables puesto que la morfología de las calles también lo es. La superficie total a cubrir es de 8.995 metros cuadrados. El coste total asciende, pues, a 1.439.200 euros.

4. COSTE DE AMPLIACIÓN Y ADECUACIÓN DE ACERAS

PRECIO TOTAL: UN MILLÓN CUARENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS EUROS

En las calles y avenidas principales es necesario realizar una remodelación más intensa para conseguir, además de los carriles bici, una reestructuración de las aceras con el fin de evitar los estrechamientos y permitir un tránsito de peatones más fluido. Se considera, en base a los precios actuales de mercado, un coste global de 100 euros por metro

cuadrado de acera. La longitud total de las calles que necesitan remodelación es de 3.500 metros. En estas calles se puede aprovechar la acera ya existente a la hora de ampliarla con el fin de economizar en la medida de lo posible la actuación. Por consiguiente, el ancho a remodelar no corresponde al ancho total que se pretende conseguir. Las medidas de amplitud reflejadas en la tabla suman la cantidad total de obra necesaria, ya sea a un solo lado o a ambos. La superficie total de obra es de 10.466 metros cuadrados, por lo que el precio total de esta actuación es de 1.046.600 euros.

5. COSTE DE NUEVAS MARQUESINAS EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS

PRECIO TOTAL: VEINTIOCHO MIL EUROS

Aunque solo se necesiten marquesinas para dos paradas, el resto deben de modernizarse con nuevos paneles y sistemas de información al usuario, por lo que es necesario cambiar las ya existentes. Las nuevas y más modernas marquesinas tienen un precio medio de 4.000 euros, por lo que la instalación de 7 tendrá un coste de 28.000 euros.

6. COSTE DE CONSTRUCCIÓN DE LA RAMPA DE ACCESO A LA ESTACIÓN

PRECIO TOTAL: CIEN MIL EUROS

Esta es una obra singular dentro del plan de movilidad urbana sostenible y su precio debería estimarse con más precisión de cara a su proyección. No obstante, se estima su coste en 100.000 euros.

7. COSTE DE APARCAMIENTOS

PRECIO TOTAL: TRES MILLONES TRESCIENTOS VEINTITRÉS MIL QUINIENTOS EUROS

Los aparcamientos no pueden tener un estimación lo suficientemente precisa, pues en caso de ser subterráneos se trata de obras elaboradas que tendrán costes variables. Además, el procedimiento de construcción de aparcamientos varía entre aquellos que habrá de realizar la Administración, por estar en dominio público, y aquellos que deberán realizar los promotores a la hora de construir nuevas viviendas por la cláusula propuesta en el apartado "5.2.5. Creación de nuevos aparcamientos". Aun así, se estima el coste que supondría la realización de aparcamientos en superficie que estarían en funcionamiento hasta el momento de construir los subterráneos, ya sean previos a viviendas o a zonas de jardines. Para ello se considera un coste de 115 euros por metro cuadrado. Como Benetússer cuenta con 28.900 metros cuadrados de superficie considerada apta para aparcamiento, a grandes rasgos, se estima un coste total de 3.323.500 euros.

8. COSTE TOTAL

PRECIO GLOBAL: SEIS MILLONES SETECIENTOS TREINTA Y UN MIL SEISCIENTOS CINCO EUROS

Una vez estimados todos los costes de acciones individuales y puestos en conjunto, se concluye que el precio total para la realización del plan de movilidad urbana sostenible de Benetússer es de 6.731.605 euros.

Calles con nuevos carriles bici	Longitud carril bici (m)	Ancho del carril (m)	Superficie (m2)	Precio del tramo (a 45 €/m2)
Avenida del Camí Nou	900	2.2	1980	89100
Avenida del Doctor Vicente Navarro Soler	570	2.2	1254	56430
Avenida de Paiporta	630	2.5	1575	70875
Avenida de Alfafar	120	2.5	300	13500
Avenida de Orba	350	2.5	875	39375
Calle de la Constitución	230	2.2	506	22770
Calle Mayor	390	2.2	858	38610
Calle del Molí	230	2	460	20700
Calle Camí Vell de Picassent	770	2.5	1925	86625
Calle Marqués del Turia	500	2.2	1100	49500
Calle Cervantes	200	2	400	18000
Calle Monte Alto	110	2.2	242	10890
Calle Nou d'Octubre	200	2.2	440	19800
Calle Muelle de la Estación	610	2.5	1525	68625
Calle Maestro Serrano	65	2.2	143	6435
Calle García Lorca	55	2.2	121	5445
Paso subterráneo de la avenida de Alfafar	200	2.5	500	22500
Paso subterráneo de la avenida de Orba	170	2.5	425	19125
TOTAL	6300	(-)	14629	658305

Calles peatonalizadas	Longitud tramos peatonalizados (m)	Ancho del tramo (m)	Superficie (m2)	Precio del tramo (a 160 €/m2)
Calle Mayor	90	5	450	72000
Calle del Molí	230	3.5	805	128800
Calle Cervantes	200	4.8	960	153600
Calle Colón	160	6	960	153600
Calle Ramón y Cajal	210	7	1470	235200
Calle de Miguel Hernández	220	8	1760	281600
Calle Juan de Juanes	140	7.5	1050	168000
Calle de Mariano Benlliure	125	8	1000	160000
Calle Valencia	45	12	540	86400
TOTAL	1420	(-)	8995	1439200

Tabla 1: Descripción de los costes (1 de 2).

Principales calles con aceras remodeladas	Longitud de tramo remodelado (m)	Ancho total remodelado (m)	Superficie (m2)	Precio del tramo (a 100 €/m2)
Avenida del Camí Nou	900	3.6	3240	324000
Avenida del Doctor Vicente Navarro Soler	570	1.8	1026	102600
Avenida de Paiporta	630	5.5	3465	346500
Avenida de Alfafar	120	2	240	24000
Avenida de Orba	350	1.3	455	45500
Calle Marqués del Turia	500	1.6	800	80000
Calle Maestro Serrano	230	4	920	92000
Calle Nou d'Octubre	200	1.6	320	32000
TOTAL	3500	(-)	10466	1046600

Estaciones de bicicleta pública	Número de bicicletas por estación	Precio instalación (a 2000 €/bicicleta)
Cruce de Avenida de Gómez Ferrer (Alfafar) con Avenida Camí Nou	12	24000
Cruce de Avenida de Paiporta con Calle Ramón y Cajal	12	24000
Calle de l'Esport	12	24000
Cruce Avenida de Alfafar con Avenida Camí Nou	12	24000
Calle Muelle de la Estación (junto a la Estación)	20	40000
TOTAL	68	136000

Modernización de marquesinas	Precio por marquesina (a 4000 €/unidad)
Total: 7 marquesinas	28000

Estimación de la rampa de acceso a la estación (€)	100000
--	--------

Nuevos aparcamientos (solo en superficie)	Superficie total (m2)	Precio (a 115 €/m2)
TOTAL	28900	3323500

Precio total (€)	6731605
-------------------------	----------------

Tabla 2: Desarrollo de los costes (2 de 2).

ANEJO 1. HORARIOS Y PARADAS DE AUTOBÚS Y TREN

PARADAS DEL AUTOBÚS INTERURBANO "AUVACA"

PARADAS ALBAL-VALENCIA	PARADAS VALENCIA-ALBAL
<p>ALBAL PLAÇA EL JARDI (AYUNTAMIENTO) CORTS VALENCIANES Nº 32 (COLEGIO S. BLAS) CORTS VALENCIANES Nº 62 (MERCADONA) AVD.P.CARLOS FERRIS Nº 79 (ZACARES) AVD.P.CARLOS FERRIS Nº 31</p> <p>CATARROJA CAMI REAL Nº 107 CAMI REAL Nº 31 RAMON Y CAJAL (PARROQ. SAN ANTONIO) RAMON Y CAJAL Nº 68</p> <p>MASSANASSA BLASCO IBAÑEZ Nº 44 BLASCO IBAÑEZ Nº 108 (MERCADONA)</p> <p>PARQUE ALCOSA AVD.TORRENTE (FRENTE Nº 18)</p> <p>BENETUSSER CAMI REAL Nº 121 (LA PALLERA) CAMI REAL Nº 103 (SUPERM.DIA) CAMI REAL Nº 27 (MUEBLES IGLESIAS) CAMI REAL Nº 9 (BENETUSSER)</p> <p>ALFAFAR C/ MENENDEZ PELAYO Nº 125</p> <p>LATORRE CAMI REAL Nº 117 CAMI REAL Nº 57</p> <p>VALENCIA JOSE SOTO MICO Nº 41 SAN VICENTE Nº 373 SAN VICENTE Nº 317 SAN VICENTE Nº 291 SAN VICENTE Nº 259 SAN VICENTE Nº 211 SAN VICENTE Nº 175 (EST. AVE) SAN VICENTE Nº 139 RAMON Y CAJAL Nº 17 / PLAÇA ESPAÑA (ONCE)</p>	<p>VALENCIA R. Y CAJAL (PLAZA ESPAÑA EDIF. ONCE) R. Y CAJAL Nº 2 (ESQUINA C/ BAILEN) C/ JESUS Nº 71 (ENFRENTE FINCA ROJA) AVD. GIORGETA Nº 18 (ANTIGUA ESTACIÓN) C/ SAN VICENTE Nº 228 C/ SAN VICENTE Nº 272 C/ SAN VICENTE Nº 294 C/ SAN VICENTE Nº 328 C/ SAN VICENTE Nº 368 C/ SAN VICENTE Nº 438 C/ JOSE SOTO MICO Nº 14</p> <p>LA TORRE AVD. REAL DE MADRID Nº 24 AVD. REAL DE MADRID Nº 58 AVD. REAL DE MADRID Nº 144</p> <p>BENETUSSER CAMI REAL Nº 44 (BANCO VALENCIA) CAMI REAL Nº 108 (GASOLINERA) CAMI REAL Nº 138 (ENFRENTE LA PALLERA)</p> <p>PARQUE ALCOSA AVD.TORRENTE Nº 20</p> <p>MASSANASSA AVD. BLASCO IBAÑEZ Nº 127 (CITROEN) AVD. BLASCO IBAÑEZ Nº 59</p> <p>CATARROJA RAMON Y CAJAL Nº 51 RAMON Y CAJAL Nº 7 CAMI REAL Nº 38 CAMI REAL Nº 114</p> <p>ALBAL C/ HERNANDEZ LAZARO Nº 11 (FARMACIA) C/ HERNANDEZ LAZARO (INSTITUTO) C/ HERNANDEZ LAZARO (ESQ. LES LLARGUES) C/ SANTA ANA Nº 73 C/ SANTA ANA Nº 79 PLAÇA JARDI (AYUNTAMIENTO)</p>

Imagen 1: Línea Albal-Valencia y Valencia-Albal. Web Auvaca. 2.016.

PARADAS SILLA-VALENCIA	PARADAS VALENCIA-SILLA
<p>SILLA AVD. ALICANTE Nº 146 (PARQUE S. ROQUE) AVD. ALICANTE Nº 63 (NAU JOVE) AVD. ALICANTE (PISCINA) REYES CATOLICOS Nº 31 REYES CATOLICOS Nº 1 (PLAZA ESPAÑA) C/ VALENCIA Nº 144 AVD. ALBUFERA (ROTONDA P. FLOME) AVD. ALBUFERA (ROTONDA ESPIOCA) AVD. ESPIOCA Nº 17</p> <p>BENIPARRELL CRTA. REAL DE MADRID (VAL.GRA) CRTA. REAL DE MADRID (RTE. LA MIRADA) AVD. LLEVANT Nº 33 (FRENTE AYUNT.) CRTA. REAL DE MADRID (MUEBLES MONRRAB.) CRTA. REAL DE MADRID (MUEBLES RECURVAL)</p> <p>ALBAL AVD. P. CARLOS FERRIS Nº 113 (S. COSTA) AVD. P. CARLOS FERRIS Nº 105 (PROALBA) AVD.P.CARLOS FERRIS Nº 79 (ZACARES) AVD.P.CARLOS FERRIS Nº 31</p> <p>CATARROJA CAMI REAL Nº 107 CAMI REAL Nº 31 RAMON Y CAJAL (PARROQ. SAN ANTONIO) RAMON Y CAJAL Nº 68</p> <p>MASSANASSA AVD. BLASCO IBAÑEZ Nº 44 AVD. BLASCO IBAÑEZ Nº 108 (MERCADONA)</p> <p>PARQUE ALCOSA AVD.TORRENTE (FRENTE Nº 18)</p> <p>BENETUSSER CAMI REAL Nº 121 (LA PALLERA) CAMI REAL Nº 103 (SUPERM.DIA) CAMI REAL Nº 27 (MUEBLES IGLESIAS) CAMI REAL Nº 9 (BENETUSSER)</p> <p>ALFAFAR C/ MENENDEZ PELAYO Nº 125</p> <p>LATORRE CAMI REAL Nº 117 CAMI REAL Nº 57</p> <p>VALENCIA JOSE SOTO MICO Nº 41 SAN VICENTE Nº 373 C/ TOMAS SALA ESQ. SAN VICENTE C/ TOMAS SALA ESQ. CARTEROS C/ TOMAS SALA ESQ. GENERAL BARROSA GASPAR AGUILAR Nº 97 (ENFR. HOSP. PESET) GASPAR AGUILAR (METRO PATRAIX) C/ URUGUAY (PARQUE ESTACION) C/ ALBACETE Nº 43 C/ SAN VICENTE Nº 139 RAMON Y CAJAL Nº 17 / PLAÇA ESPAÑA (ONCE)</p>	<p>VALENCIA R. Y CAJAL (PLAZA ESPAÑA EDIF. ONCE) R. Y CAJAL Nº 2 (ESQUINA C/ BAILEN) C/ JESUS Nº 71 (ENFRENTE FINCA ROJA) C/ JESUS Nº 102 AVD. GASPAR AGUILAR Nº 2 (ANTIG. MANICOMIO) AVD. GASPAR AGUILAR Nº 50 AVD. GASPAR AGUILAR Nº 74 AVD. GASPAR AGUILAR Nº 90 (HOSPITAL PESET) C/ TOMAS SALA (ESQ. GASPAR AGUILAR) C/ TOMAS SALA (ESQ. SAN MARCELINO) C/ TOMAS SALA (ESQ. SAN VICENTE) C/ SAN VICENTE Nº 438 C/ JOSE SOTO MICO Nº 14</p> <p>LA TORRE AVD. REAL DE MADRID Nº 24 AVD. REAL DE MADRID Nº 58 AVD. REAL DE MADRID Nº 144</p> <p>BENETUSSER CAMI REAL Nº 44 (BANCO VALENCIA) CAMI REAL Nº 108 (GASOLINERA) CAMI REAL Nº 138 (ENFRENTE LA PALLERA)</p> <p>PARQUE ALCOSA AVD.TORRENTE Nº 20</p> <p>MASSANASSA AVD. BLASCO IBAÑEZ Nº 127 (CITROEN) AVD. BLASCO IBAÑEZ Nº 59</p> <p>CATARROJA RAMON Y CAJAL Nº 51 RAMON Y CAJAL Nº 7 CAMI REAL Nº 38 CAMI REAL Nº 114</p> <p>ALBAL AVD. P. CARLOS FERRIS Nº 36 (AUVACA) AVD. P. CARLOS FERRIS Nº 62 (BAR PARADA) AVD. P. CARLOS FERRIS (TABACALERA)</p> <p>BENIPARRELL CRTA. REAL DE MADRID (DEMADERA) CRTA. REAL DE MADRID (COLCHON CONFORT) AVD. LLEVANT Nº 22 (AYUNTAMIENTO) AVD. LLEVANT Nº 10 AVD. LLEVANT Nº 36</p> <p>SILLA AVD. ESPIOCA Nº 9 AVD. ALBUFERA (ESQ. ESPIOCA) AVD. ALBUFERA (ROTONDA P.FLOME) C/ VALENCIA Nº 109 REYES CATOLICOS Nº 4 REYES CATOLICOS Nº 48 AVD. ALICANTE Nº 100 (HOTEL ALAIN) AVD. ALICANTE Nº 146 (PARQUE S. ROQUE)</p>

Imagen 2: Línea Silla-Valencia y Valencia-Silla. Web Auvaca. 2.016.

PARADAS PICASSENT-VALENCIA	PARADAS VALENCIA-PICASSENT
<p>PICASSENT AVD. PALLETER (JUNTO C. GUARD. CIVIL) AVD. JAUME I Nº 15 (CASA CULTURA) PLAZA DE LA ABADIA ROTONDA POLIGONO PICASSENT</p> <p>ALCASSER AVD. PICASSENT Nº 15 AVD. COLON Nº 40 (VIALCO) AVD. ANTIC REGNE VLCIA (MACHANCOSES) AVD. ANTIC REGNE VLCIA (CEPSA)</p> <p>SILLA AVD. ALBORACHE (MAPFRE) AVD. ALBORACHE Nº 2 AVD. ESPIOCA Nº 17</p> <p>BENIPARRELL CRTA. REAL DE MADRID (VAL. GRA) CRTA. REAL DE MADRID (RTE. LA MIRADA) AVD. LLEVANT Nº 33 (FRENTE AYUNT.) CRTA. REAL DE MADRID (MUEBLES MONRRAB.) CRTA. REAL DE MADRID (MUEBLES RECURVAL)</p> <p>ALBAL AVD. P. CARLOS FERRIS Nº 113 (S. COSTA) AVD. P. CARLOS FERRIS Nº 105 (PROALBA) AVD. P. CARLOS FERRIS Nº 79 (ZACARES) AVD. P. CARLOS FERRIS Nº 31</p> <p>CATARROJA CAMI REAL Nº 107 CAMI REAL Nº 31 RAMON Y CAJAL (PARROQ. SAN ANTONIO) RAMON Y CAJAL Nº 68</p> <p>MASSANASSA AVD. BLASCO IBAÑEZ Nº 44 AVD. BLASCO IBAÑEZ Nº 108 (MERCADONA)</p> <p>PARQUE ALCOSA AVD. TORRENTE (FRENTE Nº 18)</p> <p>BENETUSSER CAMI REAL Nº 121 (LA PALLERA) CAMI REAL Nº 103 (SUPERM. DIA) CAMI REAL Nº 27 (MUEBLES IGLESIAS) CAMI REAL Nº 9 (BENETUSER)</p> <p>ALFAFAR C/ MENENDEZ PELAYO Nº 125</p> <p>LATORRE AVD. REAL DE MADRID Nº 117 AVD. REAL DE MADRID Nº 57</p> <p>VALENCIA JOSE SOTO MICO Nº 41 SAN VICENTE Nº 373 SAN VICENTE Nº 317 SAN VICENTE Nº 291 SAN VICENTE Nº 259 SAN VICENTE Nº 211 SAN VICENTE Nº 175 (EST. AVE) SAN VICENTE Nº 139 RAMON Y CAJAL Nº 17 / PLAÇA ESPAÑA(ONCE)</p>	<p>VALENCIA R. Y CAJAL (PLAZA ESPAÑA EDIF. ONCE) R. Y CAJAL Nº 2 (ESQUINA C/ BAILEN) C/ JESUS Nº 71 (ENFRENTE FINCA ROJA) AVD. GIORGETA Nº 18 (ANTIGUA ESTACIÓN) C/ SAN VICENTE Nº 228 C/ SAN VICENTE Nº 272 C/ SAN VICENTE Nº 294 C/ SAN VICENTE Nº 328 C/ SAN VICENTE Nº 368 C/ SAN VICENTE Nº 438 C/ JOSE SOTO MICO Nº 14</p> <p>LA TORRE AVD. REAL DE MADRID Nº 24 AVD. REAL DE MADRID Nº 58 AVD. REAL DE MADRID Nº 144</p> <p>BENETUSSER CAMI REAL Nº 44 (BANCO VALENCIA) CAMI REAL Nº 108 (GASOLINERA) CAMI REAL Nº 138 (ENFRENTE LA PALLERA)</p> <p>PARQUE ALCOSA AVD. TORRENTE Nº 20</p> <p>MASSANASSA AVD. BLASCO IBAÑEZ Nº 127 (CITROEN) AVD. BLASCO IBAÑEZ Nº 59</p> <p>CATARROJA RAMON Y CAJAL Nº 51 RAMON Y CAJAL Nº 7 CAMI REAL Nº 38 CAMI REAL Nº 114</p> <p>ALBAL AVD. P. CARLOS FERRIS Nº 36 (AUVACA) AVD. P. CARLOS FERRIS Nº 62 (BAR PARADA) AVD. P. CARLOS FERRIS (TABACALERA)</p> <p>BENIPARRELL CRTA. REAL DE MADRID (DEMADERA) CRTA. REAL DE MADRID (COLCHON CONFORT) AVD. LLEVANT Nº 22 (AYUNTAMIENTO) AVD. LLEVANT Nº 10 AVD. LLEVANT Nº 36</p> <p>SILLA AVD. ESPIOCA Nº 9 AVD. ESPIOCA Nº 29 CRTA. ALBORACHE Nº 1 CRTA. ALBORACHE Nº 16</p> <p>ALCASSER AVD. ANTIC REGNE VLCIA (GOSOL. CEPSA) AVD. ANTIC REGNE VLCIA (FRENTE CONSUM) C/ COLON Nº 31 AVD. PICASSENT Nº 8</p> <p>PICASSENT ROTONDA POLIGONO PICASSENT PLAZA DE LA ABADIA AVD. JAIME I (ENFR. CASA CULTURA) AVD. PALLETER Nº 6</p>

Imagen 3: Línea Picassent-Valencia y Valencia-Picassent. Web Auvaca. 2.016.

HORARIOS DEL AUTOBÚS INTERURBANO "AUVACA"

ALBAL-VALENCIA	
Laborables	Domingo/Festivo AGOSTO
5.00	6.00
5.20	6.20
5.40	6.40
6.00	6.40
6.15	7.00
6.30	7.20
6.45	7.40
7.00	8.00
7.15	8.20
7.30	8.20
7.45	9.00
8.00	9.20
8.15	9.40
8.30	10.00
8.45	10.20
9.00	10.20
9.15	10.40
9.30	11.00
9.45	11.20
10.00	11.40

ALBAL-VALENCIA	
Laborables	Domingo/Festivo AGOSTO
10.15	12.00
10.30	12.20
10.45	12.40
11.00	12.40
11.15	13.00
11.30	13.20
11.45	13.40
12.00	14.00
12.15	14.20
12.30	14.20
12.45	14.40
13.00	15.00
13.15	15.20
13.30	15.40
13.45	16.00
14.00	16.00
14.15	16.20
14.30	16.40
14.45	17.00
15.00	17.20
15.15	

ALBAL-VALENCIA	
Laborables	Domingo/Festivo AGOSTO
15.30	17.40
15.45	18.00
16.00	18.20
16.15	18.20
16.30	18.40
16.45	19.00
17.00	19.20
17.15	19.40
17.30	20.00
17.45	20.00
18.00	20.20
18.15	20.40
18.30	21.00
18.45	21.20
19.00	21.40
19.15	21.40
19.30	22.00
19.45	22.20
20.00	22.40
20.15	23.00
20.30	

ALBAL-VALENCIA	
Laborables	Domingo/Festivo AGOSTO
20.45	
21.00	
21.20	
21.40	
22.00	
22.30	
23.00	

Imágenes 4,5,6 y 7: Horarios línea Albal-Valencia. Web Auvaca. 2.016.

VALENCIA-ALBAL	
Laborables	Domingo/Festivo AGOSTO
5,30	6,30
5,50	6,50
6,10	7,10
6,30	7,30
6,50	7,50
7,05	7,50
7,20	8,10
7,35	8,30
7,50	8,30
8,05	8,50
8,20	9,10
8,35	9,30
8,50	9,50
9,05	10,15
9,20	10,35
9,35	10,35
9,50	10,55
10,05	11,15
10,20	11,35
10,35	11,55

VALENCIA-ALBAL	
Laborables	Domingo/Festivo AGOSTO
10,50	12,15
11,05	12,35
11,20	12,35
11,35	12,55
11,50	13,15
12,05	13,35
12,20	13,55
12,35	14,15
12,50	14,15
13,05	14,35
13,20	14,55
13,35	15,15
13,50	15,35
14,05	15,55
14,20	15,55
14,35	16,15
14,50	16,35
15,05	16,50
15,20	17,05
15,35	17,20
15,50	17,20

VALENCIA-ALBAL	
Laborables	Domingo/Festivo AGOSTO
16,05	17,35
16,20	17,50
16,35	17,50
16,50	18,05
17,05	18,20
17,20	18,35
17,35	18,50
17,50	19,05
18,05	19,20
18,20	19,35
18,35	19,35
18,50	19,50
19,05	20,05
19,20	20,20
19,35	20,20
19,50	20,35
20,05	20,50
20,20	21,05
20,35	21,20
20,50	21,35
21,05	21,35

Imágenes 8,9 y 10: Horarios línea Valencia-Albal. Web Auvaca. 2.016.

Silla-Valencia

Laborables	Sábado/Domingo/Festivo AGOSTO
6.15	8
7	10
8	12
9	14
10	16
11	18
12	20
13	22 (c/S.Vicente)
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22.05 (c/S.Vicente)	

VALENCIA-SILLA

Laborables	Sábado/Domingo/Festivo AGOSTO
5.30	7
7	9
8	11
9	13
10	15
11	17
12	19
13	21
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22.05	

Picassent - Valencia

Laborables	Sábado/Domingo/Festivo AGOSTO
6.30 - San Vicente	7 - San Vicente
7.30 - Pasa por La Fe	9- Pasa por La Fe
8.30 - Pasa por La Fe	11 - Pasa por La Fe
9.30 - Pasa por La Fe	13 - Pasa por La Fe
10.30 - Pasa por La Fe	15 - Pasa por La Fe
11.30 - Pasa por La Fe	17 - Pasa por La Fe
12.30 - Pasa por La Fe	19 - Pasa por La Fe
13.30 - Pasa por La Fe	21- San Vicente
14.30 - Pasa por La Fe	
15.30 - Pasa por La Fe	
16.30 - Pasa por La Fe	
17.30 - Pasa por La Fe	
18.30 - Pasa por La Fe	
19.30 - Pasa por La Fe	
20.30 - Pasa por La Fe	
21.30 - San Vicente	

Valencia-Picassent

Laborables	Sábado/Domingo/Festivo AGOSTO
6.30 - San Vicente	8 - San Vicente
7.30 - San Vicente	10 - San Vicente
8.30 - San Vicente	12 - San Vicente
9.30 - San Vicente	14 - San Vicente
10.30 - San Vicente	16 - San Vicente
11.30 - San Vicente	18 - San Vicente
12.30 - San Vicente	20 - San Vicente
13.30 - San Vicente	22- San Vicente
14.30 - San Vicente	
15.30 - San Vicente	
16.30 - San Vicente	
17.30 - San Vicente	
18.30 - San Vicente	
19.30 - San Vicente	
20.30 - San Vicente	
21.30 - San Vicente	
22.30 -- San Vicente	

Imágenes 11 y 12: Horarios línea Silla-Valencia y Valencia-Silla. Web Auvaca. 2.016.

Imágenes 13 y 14: Horarios de la línea Picassent-Valencia y Valencia-Picassent. Web Auvaca. 2.016.

HORARIOS DE RENFE CERCANÍAS

DIRECCIÓN VALÈNCIA NORD. DÍAS LABORABLES

Hora Salida	Hora Llegada	Línea	Tiempo de Viaje
06.26	06.33	C2	0.07
06.53	07.00	C2	0.07
06.56	07.03	C1	0.07
07.23	07.30	C2	0.07
07.29	07.36	C1	0.07
07.39	07.46	C2	0.07
07.44	07.56	C1	0.12
07.59	08.06	C1	0.07
08.06	08.13	C2	0.07
08.14	08.21	C1	0.07
08.26	08.40	C2	0.14
08.30	08.37	C1	0.07
08.44	08.54	C1	0.10
08.53	09.00	C2	0.07
08.59	09.06	C1	0.07
09.06	09.13	C2	0.07
09.14	09.21	C1	0.07
09.23	09.35	C2	0.12
09.29	09.39	C1	0.10
09.36	09.43	C2	0.07
09.44	09.56	C1	0.12
09.53	10.08	C2	0.15
10.06	10.13	C2	0.07
10.14	10.21	C1	0.07
10.23	10.30	C2	0.07
10.44	10.51	C1	0.07
10.53	11.05	C2	0.12
11.14	11.21	C1	0.07
11.23	11.30	C2	0.07
11.44	11.51	C1	0.07
11.53	12.00	C2	0.07
12.14	12.21	C1	0.07
12.25	12.32	C2	0.07
12.45	12.57	C1	0.12
12.53	13.05	C2	0.12
13.14	13.21	C1	0.07
13.23	13.30	C2	0.07
13.47	13.54	C1	0.07
13.54	14.01	C2	0.07
14.14	14.21	C1	0.07
14.23	14.30	C2	0.07
14.44	14.55	C1	0.11
14.53	15.00	C2	0.07

Imagen 15: Horarios hacia València Nord en días laborables. Renfe. 2.016.

15.09	15.16	C2	0.07
15.14	15.21	C1	0.07
15.23	15.30	C2	0.07
15.39	15.46	C2	0.07
15.44	15.51	C1	0.07
15.53	16.05	C2	0.12
15.59	16.08	C1	0.09
16.14	16.26	C1	0.12
16.23	16.35	C2	0.12
16.39	16.46	C2	0.07
16.44	16.54	C1	0.10
16.53	17.00	C2	0.07
17.14	17.21	C1	0.07
17.30	17.37	C2	0.07
17.44	17.51	C1	0.07
17.54	18.06	C2	0.12
18.14	18.21	C1	0.07
18.23	18.30	C2	0.07
18.44	18.51	C1	0.07
18.53	19.00	C2	0.07
19.14	19.21	C1	0.07
19.23	19.30	C2	0.07
19.44	19.56	C1	0.12
19.53	20.08	C2	0.15
20.14	20.21	C1	0.07
20.23	20.30	C2	0.07
20.44	20.51	C1	0.07
20.53	21.00	C2	0.07
21.14	21.21	C1	0.07
21.23	21.30	C2	0.07
21.44	21.53	C1	0.09
21.54	22.01	C2	0.07
22.13	22.20	C1	0.07
22.23	22.35	C2	0.12
22.30	22.40	C1	0.10
22.44	22.51	C1	0.07
22.58	23.05	C2	0.07
23.14	23.21	C1	0.07

Imagen 16: Horarios hacia València Nord en días laborables. Renfe. 2.016.

DIRECCIÓN VALÈNCIA NORD. SÁBADOS

Hora Salida	Hora Llegada	Línea	Tiempo de Viaje
06.26	06.33	C2	0.07
07.23	07.30	C2	0.07
07.44	07.56	C1	0.12
07.53	08.00	C2	0.07
08.26	08.40	C2	0.14
08.44	08.54	C1	0.10
08.53	09.00	C2	0.07
09.23	09.35	C2	0.12
09.44	09.56	C1	0.12
09.53	10.08	C2	0.15
10.23	10.34	C2	0.11
10.44	10.51	C1	0.07
10.53	11.05	C2	0.12
11.44	11.51	C1	0.07
11.53	12.00	C2	0.07
12.25	12.32	C2	0.07
12.45	12.57	C1	0.12
12.53	13.05	C2	0.12
13.23	13.30	C2	0.07
13.47	13.54	C1	0.07
13.54	14.01	C2	0.07
14.23	14.30	C2	0.07
14.44	14.55	C1	0.11
15.23	15.30	C2	0.07
15.44	15.51	C1	0.07
15.53	16.05	C2	0.12
15.59	16.08	C1	0.09
16.23	16.35	C2	0.12
16.44	16.54	C1	0.10
16.53	17.00	C2	0.07
17.30	17.37	C2	0.07
17.44	17.51	C1	0.07
17.54	18.06	C2	0.12
18.23	18.30	C2	0.07
18.44	18.51	C1	0.07
18.53	19.00	C2	0.07
19.23	19.30	C2	0.07
19.44	19.56	C1	0.12
19.53	20.08	C2	0.15
20.23	20.30	C2	0.07
20.44	20.51	C1	0.07
20.53	21.00	C2	0.07
21.23	21.30	C2	0.07
21.44	21.53	C1	0.09
21.54	22.01	C2	0.07
22.23	22.30	C2	0.07
22.30	22.37	C1	0.07
22.58	23.05	C2	0.07
23.14	23.21	C1	0.07

Imágenes 17 y 18: Horarios hacia València Nord durante los sábados. Renfe. 2.016.

DIRECCIÓN VALÈNCIA NORD. DOMINGOS Y FESTIVOS

Hora Salida	Hora Llegada	Línea	Tiempo de Viaje
07.23	07.30	C2	0.07
07.44	07.51	C1	0.07
07.53	08.00	C2	0.07
08.26	08.40	C2	0.14
08.44	08.54	C1	0.10
08.53	09.00	C2	0.07
09.23	09.35	C2	0.12
09.44	09.56	C1	0.12
09.53	10.08	C2	0.15
10.23	10.34	C2	0.11
10.44	10.51	C1	0.07
10.53	11.05	C2	0.12
11.44	11.51	C1	0.07
11.53	12.00	C2	0.07
12.25	12.32	C2	0.07
12.45	12.57	C1	0.12
12.53	13.05	C2	0.12
13.23	13.30	C2	0.07
13.47	13.54	C1	0.07
13.54	14.01	C2	0.07
14.23	14.30	C2	0.07
14.44	14.55	C1	0.11
15.23	15.30	C2	0.07
15.44	15.51	C1	0.07
15.53	16.05	C2	0.12
15.59	16.08	C1	0.09
16.23	16.35	C2	0.12
16.44	16.54	C1	0.10
16.53	17.00	C2	0.07
17.30	17.37	C2	0.07
17.44	17.51	C1	0.07
17.54	18.06	C2	0.12
18.23	18.30	C2	0.07
18.44	18.51	C1	0.07
18.53	19.00	C2	0.07
19.23	19.30	C2	0.07
19.44	19.56	C1	0.12
19.53	20.08	C2	0.15
20.23	20.30	C2	0.07
20.44	20.51	C1	0.07
20.53	21.00	C2	0.07
21.23	21.30	C2	0.07
21.44	21.53	C1	0.09
21.54	22.01	C2	0.07
22.23	22.30	C2	0.07
22.30	22.37	C1	0.07
22.58	23.05	C2	0.07
23.14	23.21	C1	0.07

Imágenes 19 y 20: Horarios hacia València Nord durante domingos y festivos. Renfe. 2.016.

DIRECCIÓN GANDÍA (LÍNEA C1). DÍAS LABORABLES

Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de Viaje
C1	06.18	07.09	0.51
C1	06.48	07.39	0.51
C1	07.18	08.09	0.51
C1	07.48	08.39	0.51
C1	08.18	09.09	0.51
C1	08.48	09.39	0.51
C1	09.18	10.09	0.51
C1	09.48	10.39	0.51
C1	10.18	11.09	0.51
C1	10.48	11.39	0.51
C1	11.20	12.12	0.52
C1	11.48	12.40	0.52
C1	12.18	13.10	0.52
C1	12.48	13.40	0.52
C1	13.18	14.09	0.51
C1	13.33	14.24	0.51
C1	13.48	14.39	0.51
C1	14.18	15.09	0.51
C1	14.33	15.25	0.52
C1	14.48	15.39	0.51
C1	15.03	15.54	0.51
C1	15.18	16.09	0.51
C1	15.33	16.30	0.57
C1	15.42	16.39	0.57
C1	16.18	17.09	0.51
C1	16.48	17.39	0.51
C1	17.18	18.09	0.51
C1	17.48	18.39	0.51
C1	18.18	19.09	0.51
C1	18.42	19.39	0.57
C1	19.03	19.54	0.51
C1	19.18	20.09	0.51
C1	19.33	20.24	0.51
C1	19.48	20.39	0.51
C1	20.03	20.54	0.51
C1	20.48	21.39	0.51
C1	21.21	22.11	0.50
C1	21.48	22.41	0.53
C1	22.18	23.09	0.51
C1	22.48	23.39	0.51

Imagen 21: Horarios hacia Gandía en días laborables. Renfe. 2.016.

DIRECCIÓN GANDÍA (LÍNEA C1). SÁBADOS

Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de Viaje
C1	06.48	07.39	0.51
C1	07.48	08.39	0.51
C1	08.48	09.39	0.51
C1	09.48	10.39	0.51
C1	10.48	11.39	0.51
C1	11.48	12.40	0.52
C1	12.48	13.40	0.52
C1	13.48	14.39	0.51
C1	14.48	15.39	0.51
C1	15.42	16.39	0.57
C1	16.48	17.39	0.51
C1	17.48	18.39	0.51
C1	18.42	19.39	0.57
C1	19.48	20.39	0.51
C1	20.48	21.39	0.51
C1	21.48	22.41	0.53
C1	22.48	23.39	0.51

Imagen 22: Horarios hacia Gandía durante los sábados. Renfe. 2.016.

DIRECCIÓN GANDÍA (LÍNEA C1). DOMINGOS Y FESTIVOS

Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de Viaje
C1	06.48	07.39	0.51
C1	07.48	08.39	0.51
C1	08.48	09.39	0.51
C1	09.48	10.39	0.51
C1	10.48	11.39	0.51
C1	11.48	12.40	0.52
C1	12.48	13.40	0.52
C1	13.48	14.39	0.51
C1	14.48	15.39	0.51
C1	15.55	16.52	0.57
C1	16.48	17.39	0.51
C1	17.18	18.09	0.51
C1	17.48	18.39	0.51
C1	18.18	19.09	0.51
C1	18.42	19.39	0.57
C1	19.48	20.39	0.51
C1	20.48	21.39	0.51
C1	21.48	22.41	0.53
C1	22.48	23.39	0.51

Imagen 23: Horarios hacia Gandía durante domingos y festivos. Renfe. 2.016.

DIRECCIÓN MOIXENT (HASTA XÀTIVA. LÍNEA C2). DÍAS LABORABLES

Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de Viaje
C2	06.22	07.04	0.42
C2	06.37	07.19	0.42
C2	07.30	08.12	0.42
C2	08.00	08.42	0.42
C2	08.30	09.12	0.42
C2	09.00	09.42	0.42
C2	09.30	10.12	0.42
C2	10.00	10.42	0.42
C2	10.30	11.12	0.42
C2	11.00	11.42	0.42
C2	11.35	12.17	0.42
C2	12.00	12.42	0.42
C2	12.30	13.12	0.42
C2	12.45	13.27	0.42
C2	13.00	13.48	0.48
C2	13.15	14.02	0.47
C2	13.30	14.12	0.42
C2	13.45	14.32	0.47
C2	14.00	14.42	0.42
C2	14.15	14.57	0.42
C2	14.30	15.12	0.42
C2	14.45	15.32	0.47
C2	15.00	15.42	0.42
C2	15.30	16.12	0.42
C2	16.00	16.42	0.42
C2	16.30	17.12	0.42
C2	17.00	17.42	0.42
C2	17.30	18.12	0.42
C2	18.00	18.42	0.42
C2	18.30	19.12	0.42
C2	18.51	19.37	0.46
C2	19.00	19.42	0.42
C2	19.15	19.57	0.42
C2	19.30	20.12	0.42
C2	20.00	20.42	0.42
C2	20.15	20.57	0.42
C2	20.30	21.12	0.42
C2	20.58	21.40	0.42
C2	21.15	22.02	0.47
C2	21.30	22.12	0.42
C2	22.00	22.42	0.42
C2	22.40	23.22	0.42

Imagen 24: Horarios hacia Xàtiva en días laborables. Renfe. 2.016.

DIRECCIÓN MOIXENT (HASTA XÀTIVA. LÍNEA C2). SÁBADOS

Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de Viaje
C2	06.22	07.04	0.42
C2	07.30	08.12	0.42
C2	08.00	08.42	0.42
C2	08.30	09.12	0.42
C2	09.30	10.12	0.42
C2	10.30	11.12	0.42
C2	11.00	11.42	0.42
C2	11.35	12.17	0.42
C2	12.00	12.42	0.42
C2	12.30	13.12	0.42
C2	13.00	13.48	0.48
C2	13.30	14.12	0.42
C2	14.00	14.42	0.42
C2	14.30	15.12	0.42
C2	15.00	15.42	0.42
C2	15.30	16.12	0.42
C2	16.00	16.42	0.42
C2	16.30	17.12	0.42
C2	17.30	18.12	0.42
C2	18.00	18.42	0.42
C2	18.30	19.12	0.42
C2	19.00	19.42	0.42
C2	19.30	20.12	0.42
C2	20.00	20.42	0.42
C2	20.30	21.12	0.42
C2	20.58	21.40	0.42
C2	21.30	22.12	0.42
C2	22.00	22.42	0.42
C2	22.40	23.22	0.42

Imagen 25. Horarios hacia Xàtiva durante los sábados. Renfe. 2.016.

DIRECCIÓ MOIXENT (HASTA XÀTIVA. LÍNEA C2). DOMINGOS Y FESTIVOS

Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de Viaje
C2	06.22	07.04	0.42
C2	07.30	08.12	0.42
C2	08.00	08.42	0.42
C2	08.30	09.12	0.42
C2	09.30	10.12	0.42
C2	10.30	11.12	0.42
C2	11.35	12.17	0.42
C2	12.00	12.42	0.42
C2	12.30	13.12	0.42
C2	13.00	13.48	0.48
C2	13.30	14.12	0.42
C2	14.00	14.42	0.42
C2	14.30	15.12	0.42
C2	15.00	15.42	0.42
C2	15.30	16.12	0.42
C2	16.00	16.42	0.42
C2	16.30	17.12	0.42
C2	17.30	18.12	0.42
C2	18.00	18.42	0.42
C2	18.30	19.12	0.42
C2	19.00	19.42	0.42
C2	19.30	20.12	0.42
C2	20.00	20.42	0.42
C2	20.30	21.12	0.42
C2	20.58	21.40	0.42
C2	21.30	22.12	0.42
C2	22.00	22.42	0.42
C2	22.40	23.22	0.42

Imagen 26: Horarios hacia Xàtiva durante domingos y festivos.
Renfe. 2.016.

ANEJO 2. DATOS ESTADÍSTICOS DEL CENSO DEL AÑO 2011

OCUPADOS DE 16 O MÁS AÑOS

Lugar de trabajo	Domicilio propio	Varios municipios	Mismo municipio al de residencia	Distinto municipio de la misma provincia	Distinta provincia de la misma comunidad	Otra comunidad	En otro país
Tiempo de desplazamiento	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total
Menos de 10 minutos	*	*	14,38%	3,64%	*	*	*
Entre 10 y 19 minutos	*	*	5,70%	26,61%	*	*	*
Entre 20 y 29 minutos	*	*	*	16,81%	*	*	*
Entre 30 y 44 minutos	*	*	*	6,26%	*	*	*
Entre 45 minutos y 1 hora	*	*	*	3,83%	*	*	*
Entre 1 hora y hora y media	*	*	*	*	*	*	*
No es aplicable	5,14%	11,39%	*	*	*	*	*

Imagen 1: Tiempo de desplazamiento respecto al lugar de trabajo. INE 2.011.

Tamaño de municipio de trabajo	De 1.001 a 2.000 habitantes	De 5.001 a 10.000 habitantes	De 10.001 a 20.000 habitantes	De 20.001 a 50.000 habitantes	De 50.001 a 100.000 habitantes	De 100.001 a 500.000 habitantes	Más de 500.000 habitantes	En el extranjero	No es aplicable
Tiempo de desplazamiento	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total
Menos de 10 minutos	*	*	15,03%	1,96%	*	*	*	*	*
Entre 10 y 19 minutos	1,59%	5,14%	8,22%	8,68%	*	*	7,75%	*	*
Entre 20 y 29 minutos	*	2,52%	2,05%	4,30%	1,68%	*	7,00%	*	*
Entre 30 y 44 minutos	*	*	*	1,87%	*	*	3,08%	*	*
Entre 45 minutos y 1 hora	*	*	*	*	*	*	2,33%	*	*
Entre 1 hora y hora y media	*	*	*	*	*	*	*	*	*
No es aplicable	*	*	6,16%	*	*	*	*	*	11,39%

Imagen 2: Tiempo de desplazamiento respecto al tamaño del municipio de trabajo. INE 2.011.

Lugar de trabajo	Domicilio propio	Varios municipios	Mismo municipio al de residencia	Distinto municipio de la misma provincia	Distinta provincia de la misma comunidad	Otra comunidad	En otro país
Tamaño de municipio de trabajo	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total
De 1.001 a 2.000 habitantes	*	*	*	1,87%	*	*	*
De 5.001 a 10.000 habitantes	*	*	*	11,39%	*	*	*
De 10.001 a 20.000 habitantes	5,14%	*	22,60%	4,58%	*	*	*
De 20.001 a 50.000 habitantes	*	*	*	17,37%	*	*	*
De 50.001 a 100.000 habitantes	*	*	*	2,89%	*	*	*
De 100.001 a 500.000 habitantes	*	*	*	*	*	*	*
Más de 500.000 habitantes	*	*	*	21,10%	*	*	*
En el extranjero	*	*	*	*	*	*	*
No es aplicable	*	11,39%	*	*	*	*	*

Imagen 3: Tamaño del municipio de trabajo respecto al lugar de trabajo. INE 2.011.

En coche o furgoneta como conductor	% respecto del total	En coche o furgoneta como pasajero	% respecto del total	En moto	% respecto del total	En tren	% respecto del total
Total	100,00%	Total	100,00%	Total	100,00%	Total	100,00%
Sí	51,35%	Sí	4,86%	Sí	3,08%	Sí	4,58%
No	29,13%	No	75,63%	No	77,40%	No	75,91%
No es aplicable	19,51%	No es aplicable	19,51%	No es aplicable	19,51%	No es aplicable	19,51%

Imágenes 4, 5, 6 y 7: Porcentajes de uso. INE 2.011.

En metro	% respecto del total	En autobús, autocar, minibús	% respecto del total	En bicicleta	% respecto del total	Andando	% respecto del total
Total	100,00%	Total	100,00%	Total	100,00%	Total	100,00%
Sí	4,86%	Sí	5,88%	Sí	2,15%	Sí	5,88%
No	75,63%	No	74,60%	No	78,34%	No	74,60%
No es aplicable	19,51%	No es aplicable	19,51%	No es aplicable	19,51%	No es aplicable	19,51%

Imágenes 8, 9, 10 y 11: Porcentajes de uso. INE 2.011.

PERSONAS QUE CURSAN ALGÚN TIPO DE ESTUDIOS Y NO TRABAJAN

Lugar de estudio	Domicilio propio	Varios municipios	Mismo municipio al de residencia	Distinto municipio de la misma provincia	Distinta provincia de la misma comunidad	En otro país
Tiempo de desplazamiento	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total
Menos de 10 minutos	*	*	37,07%	4,39%	*	*
Entre 10 y 19 minutos	*	*	13,31%	10,44%	*	*
Entre 20 y 29 minutos	*	*	*	6,05%	*	*
Entre 30 y 44 minutos	*	*	*	5,90%	*	*
Entre 45 minutos y 1 hora	*	*	*	*	*	*
Entre 1 hora y hora y media	*	*	*	*	*	*
No es aplicable	15,13%	*	2,27%	*	*	*

Imagen 12: Tiempo de desplazamiento respecto al lugar de trabajo. INE 2.011.

Tamaño de municipio de estudio	De 5.001 a 10.000 habitantes	De 10.001 a 20.000 habitantes	De 20.001 a 50.000 habitantes	De 50.001 a 100.000 habitantes	De 100.001 a 500.000 habitantes	Más de 500.000 habitantes	En el extranjero	No es aplicable
Tiempo de desplazamiento	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total
Menos de 10 minutos	*	37,82%	3,18%	*	*	*	*	*
Entre 10 y 19 minutos	*	14,22%	5,60%	*	*	3,48%	*	*
Entre 20 y 29 minutos	*	*	*	*	*	*	*	*
Entre 30 y 44 minutos	*	*	*	*	*	5,60%	*	*
Entre 45 minutos y 1 hora	*	*	*	*	*	*	*	*
Entre 1 hora y hora y media	*	*	*	*	*	*	*	*
No es aplicable	*	17,25%	*	*	*	*	*	*

Imagen 13: Tiempo de desplazamiento respecto al tamaño del municipio de trabajo. INE 2.011.

Lugar de estudio	Domicilio propio	Varios municipios	Mismo municipio al de residencia	Distinto municipio de la misma provincia	Distinta provincia de la misma comunidad	En otro país
Tamaño de municipio de estudio	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total	% respecto del total
De 5.001 a 10.000 habitantes	*	*	*	*	*	*
De 10.001 a 20.000 habitantes	15,13%	*	53,86%	*	*	*
De 20.001 a 50.000 habitantes	*	*	*	13,31%	*	*
De 50.001 a 100.000 habitantes	*	*	*	*	*	*
De 100.001 a 500.000 habitantes	*	*	*	*	*	*
Más de 500.000 habitantes	*	*	*	11,95%	*	*
En el extranjero	*	*	*	*	*	*
No es aplicable	*	*	*	*	*	*

Imagen 14: Tamaño del municipio de trabajo respecto al lugar de trabajo. INE 2.011.

En coche o furgoneta como conductor	% respecto del total	En coche o furgoneta como pasajero	% respecto del total	En moto	% respecto del total	En tren	% respecto del total	En metro	% respecto del total
Total	100,00%	Total	100,00%	Total	100,00%	Total	100,00%	Total	100,00%
Sí	15,43%	Sí	8,93%	Sí	7,41%	Sí	6,35%	Sí	0,45%*
No	64,75%	No	71,26%	No	72,92%	No	73,83%	No	79,73%
No es aplicable	19,67%	No es aplicable	19,67%	No es aplicable	19,67%	No es aplicable	19,67%	No es aplicable	19,67%

Imágenes 15, 16, 17, 18 y 19: Porcentajes de uso. INE 2.011.

En autobús, autocar, minibús	% respecto del total	En bicicleta	% respecto del total	Andando	% respecto del total
Total	100,00%	Total	100,00%	Total	100,00%
Sí	7,87%	Sí	3,63%	Sí	26,02%
No	72,31%	No	76,70%	No	54,16%
No es aplicable	19,67%	No es aplicable	19,67%	No es aplicable	19,67%

Imágenes 20, 21 y 22: Porcentajes de uso. INE 2.011.