



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos,
Canales y Puertos

Plan de movilidad sostenible del Hospital Universitario y
Politécnico La Fe (Valencia)

Trabajo Fin de Máster

Máster Universitario en Transporte, Territorio y Urbanismo

AUTOR/A: Gómez Osorio, Benjamín Ignacio

Tutor/a: Villalba Sanchis, Ignacio

CURSO ACADÉMICO: 2024/2025



Resumen

En este documento se aborda la particular situación de movilidad que presenta el Hospital Universitario y Politécnico La Fe. Tomando en cuenta su contexto, ubicación inicial y ubicación final se analiza la oferta y demanda de movilidad existente en conjunto con la proyección futura de legislación, infraestructura y tecnología para proponer una serie de actuaciones que llevarán al hospital a una movilidad más sostenible.

La ubicación actual del hospital dificulta la movilidad peatonal desde los barrios y municipios asignados al mismo. Esto sumado a la deficiente oferta de transporte público (en términos de duración de recorrido) da espacio a que el transporte con vehículo privado sea predominante, generando situaciones de estacionamiento ilegal en zonas no permitidas o adecuadas.

Se propone un escenario optimista donde la ciudad de Valencia adopta un modelo de movilidad sostenible, aplicando de manera rigurosa las zonas de bajas emisiones y aumentando considerablemente la penetración del transporte público. Esto sumado a una completa implementación del Plan de Movilidad propuesto lleva a los siguientes valores de partición modal en el hospital:

- Vehículo privado 45%
- Transporte público 35%
- Bicicleta/VMP 20%

Recogiendo la información disponible y realizando una visita a terreno se condensan las problemáticas y se formulan 16 actuaciones para mejorar la movilidad sostenible del hospital. Estas actuaciones se dividen en, 4 actuaciones para movilidad peatonal, 3 actuaciones para movilidad con VMP o bicicletas, 4 actuaciones centradas en el transporte público y 5 actuaciones relacionadas con vehículo privado y estacionamientos. El costo completo de todas las actuaciones asciende a 116.242.000 [€], donde 6.842.000 [€] corresponde a la inversión total que debe realizar el hospital. Este presupuesto se divide a lo largo de 10 años donde la mayor inversión se realiza los primeros dos años donde se debe invertir 926.000 [€] y 921.000 [€] respectivamente.

Finalmente, como recomendación futura del trabajo se considera complementario que se realice el plan de movilidad sostenible al trabajo presente en la nueva ley de movilidad sostenible estatal que dará mayor y mejor información sobre los trabajadores de La Fe y sus rutinas de movilidad. De todas maneras, se considera que este plan y sus actuaciones permiten avanzar de manera coherente con la movilidad sostenible.



Resum

En este document s'aborda la particular situació de mobilitat que presenta l'Hospital Universitari i Politècnic La Fe. Tenint en compte el seu context, ubicació inicial i ubicació final s'analitza l'oferta i demanda de mobilitat existent en conjunt amb la projecció futura de legislació, infraestructura i tecnologia per a proposar una sèrie d'actuacions que portaran a l'hospital a una mobilitat més sostenible.

La ubicació actual de l'hospital dificulta la mobilitat per als vianants des dels barris i municipis assignats a este. Això sumat a la deficient oferta de transport públic (en termes de duració de recorregut) dona espai al fet que el transport amb vehicle privat siga predominant, generant situacions d'estacionament il·legal en zones no permeses o adequades.

Es proposa un escenari optimista on la ciutat de València adopta un model de mobilitat sostenible, aplicant de manera rigorosa les zones de baixes emissions i augmentant considerablement la penetració del transport públic. Això sumat a una completa implementació del Pla de Mobilitat proposat porta als següents valors de partició modal a l'hospital:

- Vehicle privat 45%
- Transport públic 35%
- Bicicleta/VMP 20%

Arreplegant la informació disponible i realitzant una visita a terreny es condensen les problemàtiques i es formulen 16 actuacions per a millorar la mobilitat sostenible de l'hospital. Estes actuacions es dividixen en, 4 actuacions per a mobilitat per als vianants, 3 actuacions per a mobilitat amb VMP o bicicletes, 4 actuacions centrades en el transport públic i 5 actuacions relacionades amb vehicle privat i estacionaments. El cost complet de totes les actuacions ascendix a 116.242.000 [€], on 6.842.000 [€] correspon a la inversió total que ha de realitzar l'hospital. Este pressupost es dividix al llarg de 10 anys on la major inversió es realitza els primers dos anys on s'ha d'invertir 926.000 [€] i 921.000 [€] respectivament.

Finalment, com a recomanació futura del treball es considera complementari que es realitze el pla de mobilitat sostenible al treball present en la nova llei de mobilitat sostenible estatal que donarà major i millor informació sobre els treballadors de La Fe i les seues rutines de mobilitat. De tota manera, es considera que este pla i les seues actuacions permeten avançar de manera coherent amb la mobilitat sostenible.



Agradecimientos

Primero agradecer a mi familia, mi madre y mi padre que me empujaron a emprender este desafío.

Segundo mis amigos, nuevos y viejos que me acompañan día a día y me dan fuerzas para seguir con mis convicciones.

Tercero a los aprendizajes obtenidos en la práctica profesional que la Universidad y la Conselleria me permitieron realizar, ahondando aún más mis conocimientos sobre movilidad y su trabajo en la administración.

Y finalmente, agradecer a la ciudad que nos acogió a mí y a mis compañeros para realizar este Máster, Valencia, en ella se encontraban las profesoras y profesores del más alto nivel en la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universitat Politècnica de València.



Contenido

1.	Contextualización del problema.....	9
1.1	Ámbito de estudio.....	11
2.	Objetivos	14
3.	Metodología.....	15
4.	Objetivos de Desarrollo Sostenible.....	17
5.	Condición actual	20
5.1	Zonas Sanitarias Asignadas	20
5.2	Urbanismo	22
5.3	Medio Ambiente.....	23
5.4	Oferta	26
5.4.1	Movilidad Peatonal	26
5.4.2	Transporte Público.....	33
5.4.2.1	Transporte público por carretera.....	33
5.4.2.2	Transporte público ferroviario	38
5.4.3	Vehículos de Movilidad Personal y Bicicletas	39
5.4.4	Vehículos Privados	41
5.4.5	Análisis conjunto de oferta.....	47
5.5	Demanda.....	48
5.5.1	Perspectiva de Género	50
6.	Escenarios planteados	55
6.1	Escenario inicial (E0).....	55
6.2	Escenario intermedio (E1)	56
6.3	Escenario optimista (E2)	56
7.	Actuaciones propuestas	58
7.1	Movilidad Peatonal	59
7.2	Movilidad Ciclista y VMP	65
7.3	Movilidad Transporte Público.....	68
7.4	Movilidad vehículo Privado y Estacionamiento	74
8.	Análisis de Escenarios y Actuaciones	80
9.	Seguimiento.....	82

9.1	Indicadores.....	82
9.1.1	Indicadores Ambientales.....	82
9.1.2	Indicadores generales del plan.....	82
10.	Cronograma y Presupuesto.....	85
11.	Conclusiones.....	88
12.	Referencias.....	90
13.	Anejo fotográfico.....	92
14.	Anejo de costos.....	106

Índice de Figuras

Figura 1	Flujo de trabajo propuesto para la confección del Plan	16
Figura 2	Objetivos de Desarrollo Sostenible (Naciones Unidas, 2025).....	17
Figura 3	Horarios Bus L142 A Paterna – Hospital La Fe	33
Figura 4	Horarios Bus 181 Picassent – Hospital La Fe - Valencia	34
Figura 5	Horarios Bus Silla – Hospital La Fe.....	34
Figura 6	Frecuencia Bus EMT 6 (izquierda) y 8 (derecha)	36
Figura 7	Frecuencia Bus EMT 64 (izquierda) y 99 (derecha)	36
Figura 8	Plano del Aparcamiento La Fe (Sanidad, 2024)	43
Figura 9	Distribución de la plantilla global Conselleria Sanidad.....	51
Figura 10	Viajes por género según tipo de viaje (Generalitat Valenciana, 2022)	51
Figura 11	Disponibilidad de carné de conducir por género (Generalitat Valenciana, 2022)	52
Figura 12	Distribución de modo de desplazamiento y comparación por género (Generalitat Valenciana, 2022)	53
Figura 13	Principales problemas para utilizar la bicicleta según género (Generalitat Valenciana, 2022)	54
Figura 14	Lugar de destino habitual de los viajes en bicicleta según género (Generalitat Valenciana, 2022)	54
Figura 15	Reparto Modal Escenarios Valencia.....	57
Figura 16	Reparto Modal Escenarios Hospital La Fe	57
Figura 17	Pirámide de movilidad sostenible	87

Índice de imágenes

Imagen 1	Ubicación inicial La Fe (imagen 2005 Google Earth)	9
Imagen 2	Ubicación actual La Fe (imagen 2024 Google Earth)	10
Imagen 3	Barrios asignados La Fe (Elaboración propia).....	20

Imagen 4 Municipios asignados La Fe (Elaboración propia)	21
Imagen 5 Zonas asignadas La Fe (Elaboración propia)	22
Imagen 6 Planeamiento Urbanístico (Zonificación) La Fe	23
Imagen 7 Ubicación estación Boulevard Sur (Ayuntamiento de Valencia, 2024)	24
Imagen 8 Ilustración extraída de Estudio acústico (Martínez Gato, 2023) en dBA	25
Imagen 9 Mapa ZBE Valencia (Levante, 2024)	26
Imagen 10 Ubicación Paso superior y cruce peatonales Av. de Fernando Abril Martorell (Elaboración propia).....	27
Imagen 11 Puente paso superior Av. Fernando Abril Martorell	28
Imagen 12 Interrupción itinerario ciclista puente	28
Imagen 13 Itinerario peatonal y vegetación cubriendo luminaria	29
Imagen 14 Mal acceso al botón de semáforo	30
Imagen 15 Cruce peatonal 4 sin habilitar	31
Imagen 16 Itinerario peatonal deseado	32
Imagen 17 Estacionamiento después de una subida peatonal cerca de una parada de bus	33
Imagen 18 Mapa Servicio Interurbano de Bus (Elaboración propia).....	35
Imagen 19 Mapa Servicio Urbano de Bus (Elaboración propia)	36
Imagen 20 Mapa Aparcamientos Taxis Ayuntamiento de Valencia (Elaboración propia).....	37
Imagen 21 Mapa Cercanías (Elaboración propia)	38
Imagen 22 Mapa Tranvía Líneas 10 y 12	39
Imagen 23 Red de Itinerario no motorizado (Elaboración propia).....	40
Imagen 24 Estacionamientos públicos de bicicletas y Valenbisi	41
Imagen 25 Carreteras y Autovías acceso La Fe (Google Earth).....	42
Imagen 26 Ubicación de parkings subterráneo norte y sur; Ubicación parkings irregulares.	44
Imagen 27 Parking norte (izquierda) con itinerario peatonal y Parking sur (derecha) sin itinerario peatonal.	44
Imagen 28 Lockers de paquetería en parking norte primer subterráneo.	45
Imagen 29 Acceso peatonal a terreno oeste utilizado como parking.	45
Imagen 30 Parking adecuado a la izquierda de la entrada y parking sin adecuar a la derecha de la entrada (izquierda y derecha respectivamente).....	46
Imagen 31 Parking ilegal en zonas ajardinadas.	46
Imagen 32 Zonificación área metropolitana de Valencia. (Elaboración propia).....	49
Imagen 33 Mapa de Zonas con viajes a La Fe.....	49

Índice de tablas

Tabla 1 Trabajadores y Residentes en formación La Fe.....	11
Tabla 2 Tabla de registro y denominación, Unidad de Referencia Autonómica	12



Tabla 3 Tabla de registro y denominación, Unidad de referencia Estatal	13
Tabla 4 Cuadro comparativo oferta de transporte Municipios del Sur	47
Tabla 5 Cuadro comparativo oferta de transporte Barrios Valencia	47
Tabla 6 Cuadro comparativo inclusión Línea 12	48
Tabla 7 Indicador y objetivo contaminación acústica	82
Tabla 8 Indicador y objetivo contaminación atmosférica	82
Tabla 9 Cronograma y presupuesto actuaciones	85

Índice de actuaciones

Actuación 1 Acondicionamiento paso superior Av. Fernando Abril Martorell	59
Actuación 2 Mejora de iluminación peatonal Av. Fernando Abril Martorell	61
Actuación 3 Acondicionamiento cruce peatonal Av. Fernando Abril Martorell	62
Actuación 4 Itinerario peatonal directo desde vial de transporte público	64
Actuación 5 Subvención a la compra de bicicletas o bicicletas eléctricas	65
Actuación 6 Instalación estacionamiento de bicicletas	66
Actuación 7 Instalación estacionamientos de VMP	67
Actuación 8 Nueva Línea Hospital La Fe EMT	68
Actuación 9 Estudio extensión Línea 12 FGV	70
Actuación 10 Cercanías Hospital La Fe	71
Actuación 11 metroTram Horta Sud	72
Actuación 12 Instalación estacionamientos con punto de carga	74
Actuación 13 Adecuación parking subterráneo	75
Actuación 14 Adecuación paso peatonal parking	76
Actuación 15 Adecuación exterior estación Fuente de San Luis	77
Actuación 16 Gestión avanzada de parking	79

Índice Anejo Fotográfico

Fotografía 1 Vista de La Fe desde el Oeste	92
Fotografía 2 Vista de La Fe desde el Este	93
Fotografía 3 Frontis con logo y nombre	94
Fotografía 4 Cruce de peatones desde el Nor-oeste	95
Fotografía 5 Cruce de peatones desde el Norte	96
Fotografía 6 Sección del viario desde el Oeste	97
Fotografía 7 Acceso subterráneo de servicio a La Fe	98
Fotografía 8 Acumuladores de gases clínicos, con zona de carga y descarga	99
Fotografía 9 Estacionamiento de bicicletas en la zona sur contiguo a Urgencias	100



Fotografía 10 Estacionamiento de motos y bicicletas en la zona sur contiguo a Urgencias	101
Fotografía 11 Entrada a Urgencias por la zona Sur de La Fe.....	102
Fotografía 12 Sección peatonal entre acceso parking sur y entrada a Urgencias por zona Sur	103
Fotografía 13 Vista de La Fe desde salida estación Fuente de San Luis Cercanías ubicada al Sur de La Fe.....	104
Fotografía 14 Terreno baldío usado de estacionamiento al Oeste de La Fe	105

1. Contextualización del problema

El Hospital Universitario y Politécnico de la Fe con 50 años de historia es uno de los hospitales mejor valorados de España, según el Monitor de Reputación Sanitaria (merco, 2024). Este hospital público no es solamente utilizado por los ciudadanos asignados, sino que también es referencia para todos los habitantes de la Comunitat Valenciana.

La Fe comienza a construirse en 1968 (Sanidad, 2024) en los terrenos entre el polígono de Campanar y la acequia de Mestalla, cercano a la carretera de Burjassot. Esto sitúa al hospital en la zona noroeste de Valencia donde se ubicará durante 42 años (1968-2010)



Imagen 1 Ubicación inicial La Fe (imagen 2005 Google Earth)

Se mantuvo y se les asignó a los barrios del norte de Valencia como hospital, sin embargo, debido a su magnitud y su capacidad también se convirtió en un hospital de referencia de la Provincia de Valencia como de la Comunitat Valenciana.

No fue hasta 2003 que se comienza a construir “la nueva Fe”, la nueva ubicación de La Fe donde se postularía tener mejores y más modernas instalaciones. Esta construcción se hace en una ubicación diametralmente opuesta a la ubicación que se tenía hasta el momento, en la avenida de Fernando Abril Martorell, en el barrio de Malilla.



Imagen 2 Ubicación actual La Fe (imagen 2024 Google Earth)

El traslado mismo realizado conllevó un esfuerzo que fue aplaudido y galardonado por su excelente ejecución movilizándolo, no solo equipamiento y personal, sino que además los pacientes que se encontraban en tratamiento en el momento.

La nueva ubicación que se eligió para La Fe se encuentra retirada de la red de Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV) y requirió un refuerzo tanto en la red de autobuses de la Empresa Municipal de Transportes de Valencia (EMT Valencia, EMT en adelante) como en el Servicio de Autobuses Generalitat para mantener el servicio de transporte público para la población que como se comentó con anterioridad estaba asignada a La Fe.

Para poder aliviar el problema de conexión de La Fe en términos de transporte público, la Generalitat Valenciana presenta el proyecto de la Línea 12 de Metrovalencia el cual se encuentra publicado como Estudio Informativo (SENER, 2024).

De manera paralela y en DOGV núm. 6495, de 05/04/2011, BOE núm. 98, de 25/04/2011 se publica la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana (Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes, 2024). La cual tiene como objeto y cita:

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

Para llevar a cabo de manera concreta dichos objetivos, se plantea el uso de planes de movilidad divididos en los siguientes tipos y cito:

- a) “Planes municipales de movilidad.”
- b) “Planes supramunicipales de movilidad, de ámbito comarcal, metropolitano u otros.”
- c) “Planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos.”



Bajo esta descripción La Fe califica en la tercera, “Planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos. Y así se ve afecta al Artículo 12 de la misma ley.

Tanto el proyecto de construcción como el traslado y comienzo de funcionamiento de La Fe preceden a la publicación oficial de la legislación por lo que no se ve en la obligación de realizar un Plan de Movilidad. Cabe destacar que el Artículo 13 de la ley da la potestad a la autoridad competente en materia de transporte a instar a que los titulares de los centros preexistentes realicen un Plan de Movilidad.

De esta manera y sin perjuicio de lo anterior se considera valioso e interesante plantear un plan de movilidad sostenible para el Hospital Universitario y Politécnico La Fe, abordando tanto el contexto histórico, las limitantes de infraestructura como los posibles escenarios de la movilidad en Valencia.

1.1 Ámbito de estudio

El ámbito del presente estudio es el Hospital Universitario y Politécnico de la Fe de titularidad de la Comunitat Valenciana, este hospital posee 1004 camas (Departament de Salut València La Fe, 2022) distribuidas de la siguiente manera:

- 939 Camas funcionantes
 - 695 Camas convencionales adultos/as
 - 144 Camas convencionales pediátricas
 - 67 Camas de críticos adultos/as
 - 15 Camas de críticos pediátricos
 - 18 Cunas de críticos neonatales

En términos de personal se tiene que en el Departament de Salut València La Fe (hospital, centros de salud y consultorios auxiliares) trabajan cerca de 7000 personas (Sanidad, 2024). Se describe que en La Fe trabajan *“más de 1.100 personal facultativo, 500 residentes en formación y más de 3.800 personas en las áreas de Enfermería (matronas, Diplomados Universitarios de Enfermería (DUE), fisioterapeutas, terapeutas ocupacionales, personal técnico de radiodiagnóstico...etc.). Los recursos humanos los completan personal de gestión y de servicios generales.”*. Esto se desglosa en la siguiente tabla (Departament de Salut València La Fe, 2022):

Tabla 1 Trabajadores y Residentes en formación La Fe

Cargo/Trabajo	Atención Especializada	Atención Primaria	Total
Auxiliares de Enfermería/TCAE	1473	48	1521
Enfermero/a	2083	215	2298
Matrón/a	113	19	132
Fisioterapeutas	54	18	72
Personal Directivo	12	2	14
Personal Facultativo	1125	253	1378

Personal de Gestión y Servicios Generales	1165	151	1316
Personal Técnico	292	6	298
Terapeutas ocupacionales	7	0	7
Trabajadores Sociales	21	13	34
Total de Personal en Plantilla	6345	728	7073
Residentes en formación	502	44	546

Este hospital posee una oferta asistencial completa tanto para sus pacientes asociados por seguridad social, como referencia autonómica y estatal.

Tabla 2 Tabla de registro y denominación, Unidad de Referencia Autonómica

Designación por la Conselleria de Sanidad. Ámbito autonómico
Número de registro y denominación
026- Oncología médica de la Comunitat Valenciana
041- Diagnóstico y/o tratamiento durante la fase aguda del ictus
047- Consejo genético en cáncer
051- Oncología pediátrica
070- Atención de Pacientes Pediátricos con Fibrosis Quística Infantil
072- Rehabilitación de lesionados medulares
073- Tumores neuroendocrinos
075- Cirugía oncológica abdomino-pélvica
079- Neuro-Urología
088- Reumatología infantil
091- Angioplastia coronaria en el infarto agudo de miocardio con elevación del segmento ST
101- Errores innatos de la inmunidad
102- Aislamiento de alto nivel
104- Diagnóstico y asesoramiento genético de enfermedades raras
106- Diagnóstico y tratamiento de las enfermedades raras en Pediatría y de adultos
108- Laboratorio de metabolopatías
109- Patología Vertebral compleja y tumores de columna en niños
113- Endoscopias Respiratorias de Alta Complejidad
114- Distrofias Hereditarias de la Retina
119- Cirugía esófago-gástrica oncológica y de alta complejidad
121- Hipertensión pulmonar compleja
125- Cirugía hepatobiliopancreática compleja
127- Fibrosis Quística del Adulto

Tabla 3 Tabla de registro y denominación, Unidad de referencia Estatal

Designación por el Ministerio de Sanidad. Ámbito estatal	
Número de registro y denominación	
001-	Quemados críticos
004-	Trasplante pulmonar adulto
005-	Trasplante cardiopulmonar de adultos
006-	Tratamiento de las infecciones osteoarticulares resistentes
007-	Trasplante de progenitores hematopoyéticos alogénico infantil
010-	Epilepsia refractaria
011-	Ataxias y paraplejas hereditarias
012-	Enfermedades metabólicas congénitas
015-	Esclerosis múltiple
016-	Enfermedades raras que cursan con trastornos del movimiento para adultos
017-	Neurocirugía pediátrica compleja
018-	Atención a la patología vascular raquímedular
019-	Enfermedades neuromusculares raras
020-	Sarcomas en la infancia
080-	Tumores renales con afectación vascular
081-	Cirugía de los trastornos del movimiento
082-	Neuroblastoma
083-	Sarcomas y otros tumores musculoesqueléticos en adultos
084-	Asistencia integral del adulto con cardiopatía congénita
085-	Tumores intraoculares del adulto
086-	Tumores orbitarios del adulto
115-	Descompresión orbitaria oftalmo tiroidea para adultos
116-	Trasplante renal pediátrico
117-	Trasplante hepático pediátrico
118-	Enfermedades autoinflamatorias para niños

Cabe destacar que de la Tabla 2 y Tabla 3 las especialidades designadas que se encuentran en negrita son de exclusiva designación en la Comunitat Valenciana para La Fe. Por lo que podemos ver la relevancia y magnitud de la institución a nivel sanitario.

Esto nos lleva a que en un día común de La Fe pasan 15.000 personas en promedio, pacientes y trabajadores (Departament de Salut València La Fe, 2022), lo que implica un nivel de movilidad considerable que merece ser estudiado.



2. Objetivos

Se tiene en el presente documento una formulación de plan de movilidad sostenible del recinto sanitario Hospital Universitario y Politécnico La Fe (La Fe en adelante). Debido a su gran relevancia y potencia nacional y autonómica como a su particular contexto histórico nace la motivación de evaluar y potenciar la movilidad que genera este gran centro atractor de viajes. Ya sea desde los miles de trabajadores que llegan de todas partes de Valencia a cumplir sus labores sanitarias, como a las personas asignadas a La Fe como centro asistencial como también los visitantes de pacientes entre otros.

Para ello y en el marco de buscar ciudades sustentables y sostenibles se plantean los siguientes objetivos específicos para abordar la formulación del plan:

- Reconocimiento y proyección del estado actual de la movilidad.
- Agrupar y señalar problemáticas de movilidad.
- Generar escenarios futuros de movilidad que representen las posibilidades de avance en movilidad sostenible no solo en La Fe, sino que también en la ciudad de Valencia.
- Diseñar y proponer acciones/actuaciones concretas y ejecutables que fomenten la mejoría de la movilidad sostenible en La Fe.
- Definir indicadores de seguimiento que reflejen las problemáticas de movilidad y su avance.
- Evaluar económicamente la viabilidad del plan en el conjunto completo de las acciones propuestas.

3. Metodología

De modo general la metodología se puede dividir en tres secciones, revisión del ámbito de estudio actual con características geográficas, demográficas y de movilidad; análisis de la movilidad actual tanto en términos de oferta como de demanda y proyección futura de elementos que pueden incidir en la movilidad del hospital; y finalmente la formulación de actuaciones específicas en forma de fichas junto con la postulación de escenarios posibles.

En la primera sección se realizará un levantamiento con los datos proporcionados por las plataformas estatales y autonómicas.

En la segunda sección se propone utilizar los datos recopilados para el Plan de Movilidad Metropolitano de Valencia (PMoMe Valencia) y el Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Valencia (PMUS Valencia), estos datan del 2016 por lo que se considera que La Fe ya se encuentra en funcionamiento pleno para esa fecha. Estos datos son de extrema relevancia ya que recogen información completa de la ciudad de Valencia y de su área metropolitana. Como ya se comentó con anterioridad el impacto de La Fe trasciende la misma ciudad de Valencia por lo que es necesario tener información disponible de su área metropolitana para complementar la investigación.

Y en la tercera sección se tomará apoyo tanto de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, la Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (TRANSyT, 2006) como de la Guía de Movilidad Urbana Sostenible (Tragsatec) para formular las fichas de actuaciones y los escenarios de movilidad.

De manera de presentar el flujo de trabajo presente en este Plan utilizando las herramientas y metodologías presentadas anteriormente se postula el siguiente diagrama de flujo de trabajo:



Figura 1 Flujo de trabajo propuesto para la confección del Plan

4. Objetivos de Desarrollo Sostenible

El 25 de septiembre de 2015 los líderes mundiales, en representación de los países miembros de las naciones unidas, se comprometieron a un conjunto de objetivos en el marco de una Agenda de Desarrollo Sostenible (Naciones Unidas, 2025). Esta agenda compuesta de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS) posee la estructura para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad. El listado de los objetivos es el siguiente:



Figura 2 Objetivos de Desarrollo Sostenible (Naciones Unidas, 2025)

En la Figura 2 se aprecian los diecisiete ODS que listados con su nombre completo son los siguientes:

1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas y en todo el mundo
2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible.
3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades
4. Garantizar una educación inclusiva y equitativa de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos.
5. Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y niñas.
6. Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos.
7. Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos.
8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.



9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
10. Reducir la desigualdad en los países y entre ellos.
11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.
13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.
14. Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.
15. Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación.
16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y construir a todos los niveles instituciones eficaces e inclusivas que rindan cuentas.
17. Fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible.

El presente Plan de Movilidad Sostenible se confecciona teniendo en mente los ODS con estrecha relación tanto a la movilidad, como a la accesibilidad a instituciones de salud.

ODS 3 Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.

- 3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
- 3.9 De aquí a 2030, reducir considerablemente el número de muertes y enfermedades causadas por productos químicos peligrosos y por la polución y contaminación del aire, el agua y el suelo.

ODS 7 Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos.

- 7.1 De aquí a 2030, garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos.
- 7.2 De aquí a 2030, aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas.
- 7.3 De aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de eficiencia energética.

ODS 9 Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

- 9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.



ODS 11 Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

- 11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.
- 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- 11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- 11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

ODS 13 Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

- 13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.
- 13.3 Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana.

De esta manera y teniendo en cuenta lo escrito anteriormente se procede a analizar la condición actual de La Fe en términos de movilidad para poder configurar actuaciones que se alineen con el Desarrollo Sostenible proyectado por la Agenda Sostenible 2030 de las Naciones Unidas.

5. Condición actual

5.1 Zonas Sanitarias Asignadas

La Fe tiene asignadas las siguientes zonas del sistema sanitario (Conselleria de Sanidad, 2024).

Barrios:

- Sant Llorens
- Els Orriols
- Tormos
- Torrefiel
- Benicalap
- Trinitat
- Campanar

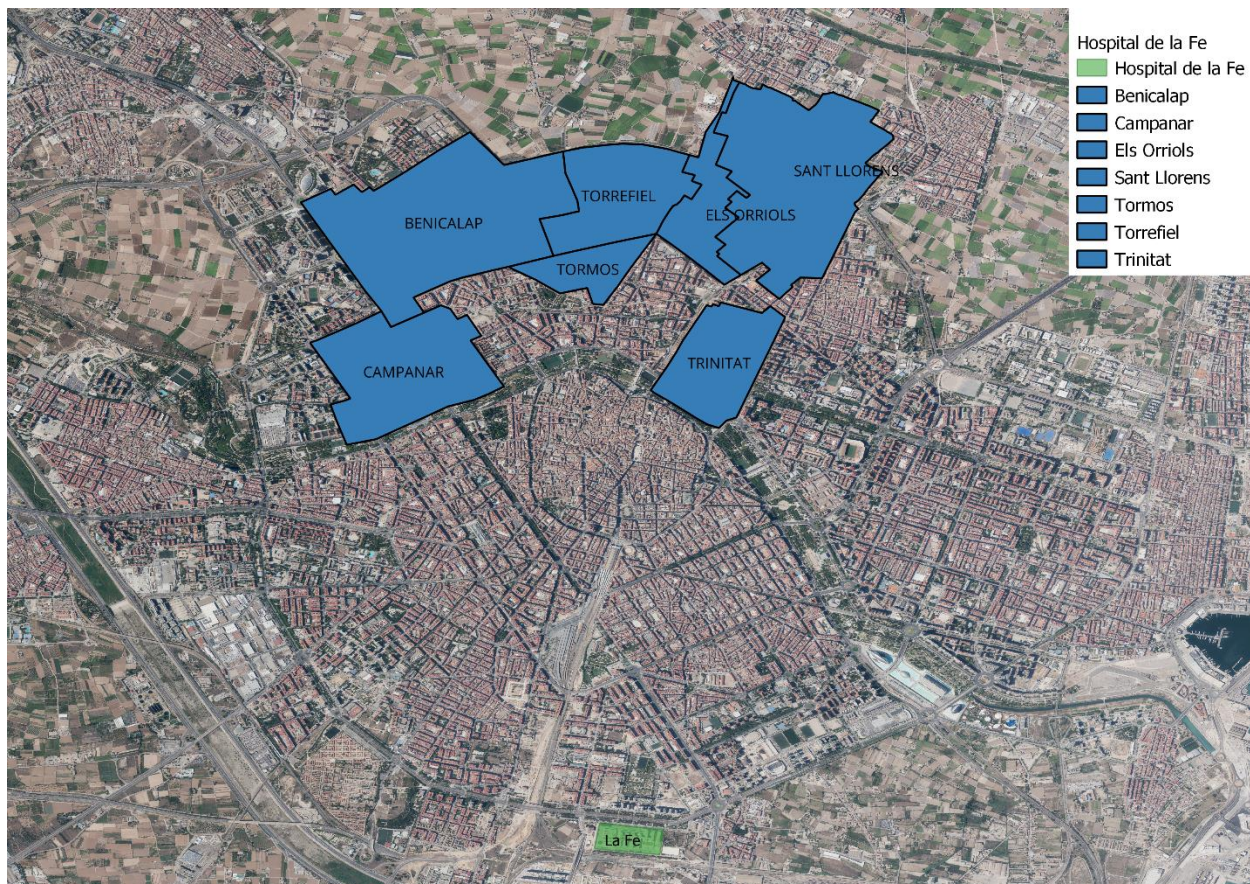


Imagen 3 Barrios asignados La Fe (Elaboración propia)

Se puede apreciar en Imagen 3 que se mantiene la asignación de barrios previa al traslado del hospital del 2011, esto genera una distancia considerable ya que La Fe se encuentra en el extremo sur, opuesto a los barrios designados ubicados al norte, de la ciudad.

Así mismo, La Fe tiene asignados municipios del área metropolitana de Valencia.

Municipios:

- Albal
- Alcasser
- Catarroja
- Massanassa
- Silla

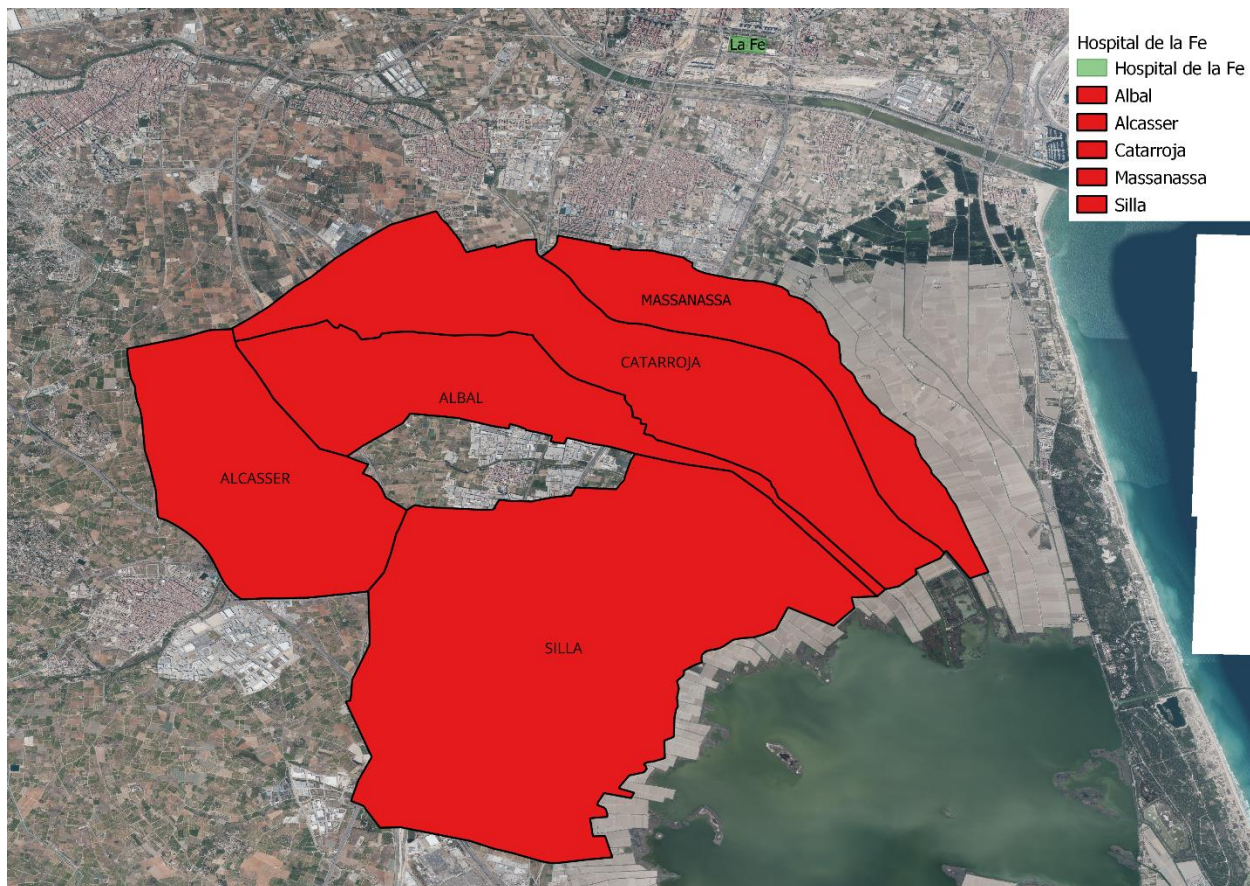


Imagen 4 Municipios asignados La Fe (Elaboración propia)

De manera contraria a los barrios, los municipios asignados están en la zona sur del área metropolitana de Valencia. Esto tiene sentido ya que se encuentran próximos a La Fe, sin embargo, no son los municipios del sur más cercanos, como Sedaví y Alfafar.

De manera conjunta, y como se puede apreciar en la Imagen 5, se requiere una oferta completamente diferente de transporte en términos de jurisdicción, administración, servicios y líneas para cubrir las zonas asignadas al hospital.

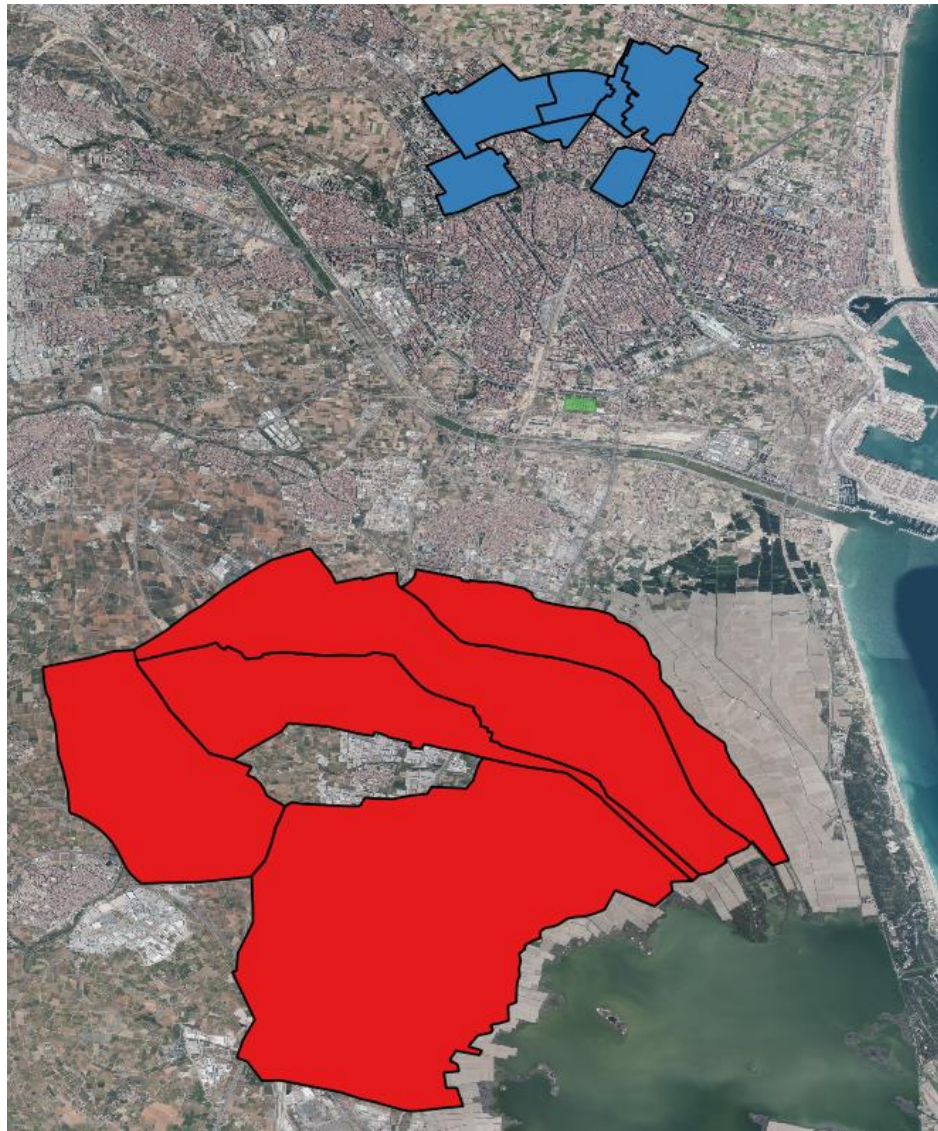


Imagen 5 Zonas asignadas La Fe (Elaboración propia)

5.2 Urbanismo

En el caso de las actuaciones posibles que se pueden realizar en las cercanías de La Fe se debe comprender la planificación y zonificación existente. Si bien La Fe se encuentra en el municipio de Valencia dentro de lo encerrado por el nuevo cauce del Turia se encuentra en un barrio (Malilla) que está en crecimiento y construcción.

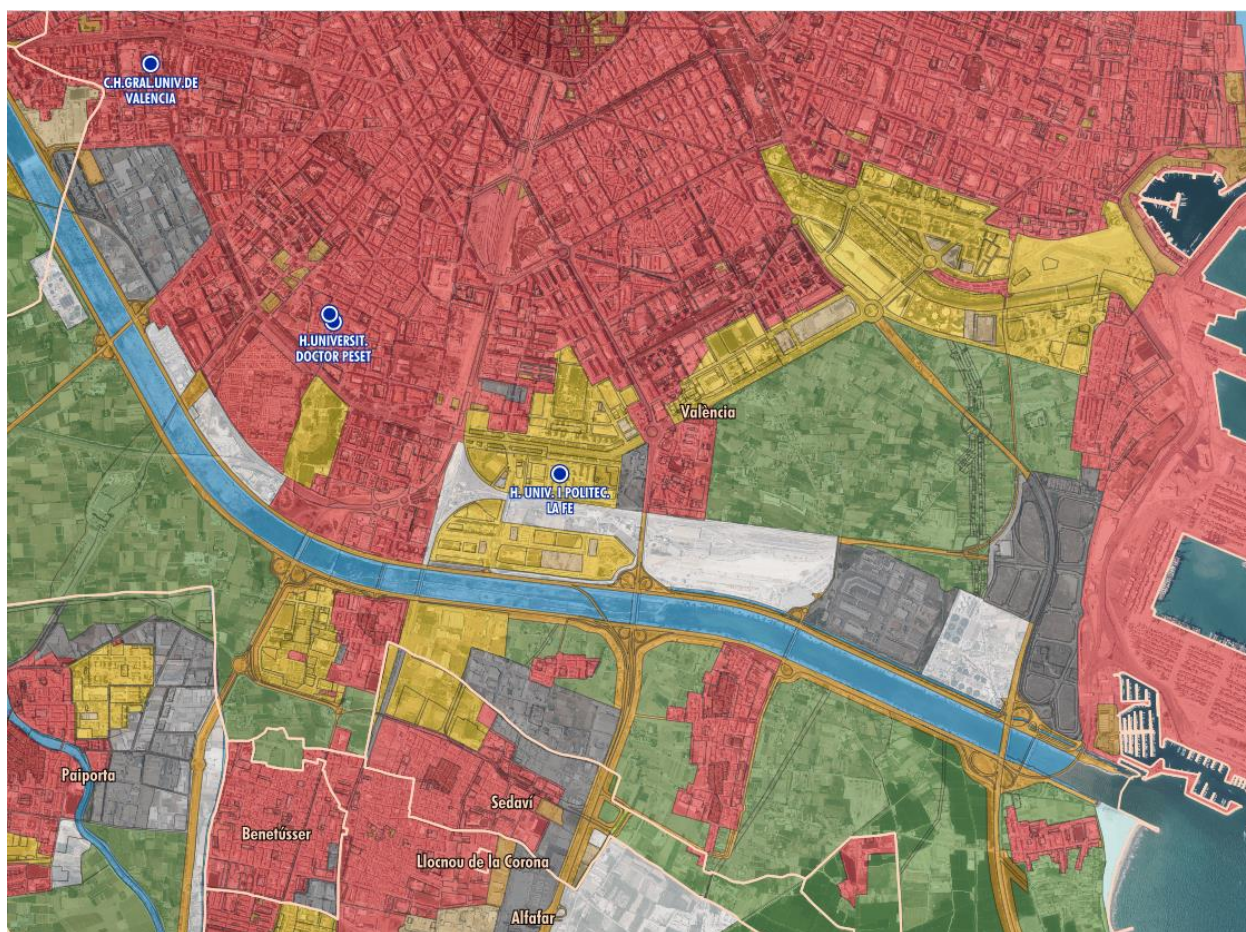


Imagen 6 Planeamiento Urbanístico (Zonificación) La Fe

Como se aprecia en la Imagen 6 (Servicio de Información y Análisis Urbanístico, 2005) La Fe está situada en una zona de nuevo desarrollo residencial en una ciudad donde principalmente esta todo ya urbanizado. Esto genera cierta aislación del hospital respecto el resto de los servicios y hace que el acceso sea complejo desde el punto de vista de transporte público, pero a medida se desarrolle urbanamente la zona esto se solucionará.

5.3 Medio Ambiente

Dentro de los factores más importantes de la movilidad sostenible esta la reducción de emisiones tanto de partículas contaminantes como de ruido. Para realizarle seguimiento a estos elementos la ciudad de Valencia tiene diferentes puntos de medición. El más cercano a La Fe es la estación de contaminación atmosférica Boulevard Sur Esta estación entrega datos de mediciones diarias de: Dióxido de azufre (SO₂), Ozono, Óxidos de nitrógeno totales (NO_x), Monóxido de nitrógeno (NO), Dióxido de nitrógeno (NO₂), Partículas PM₁₀, Niquel (Ni), Arsénico (As), Plomo (Pb), Benzo(a)pireno (BaP) Cadmio (Cd).

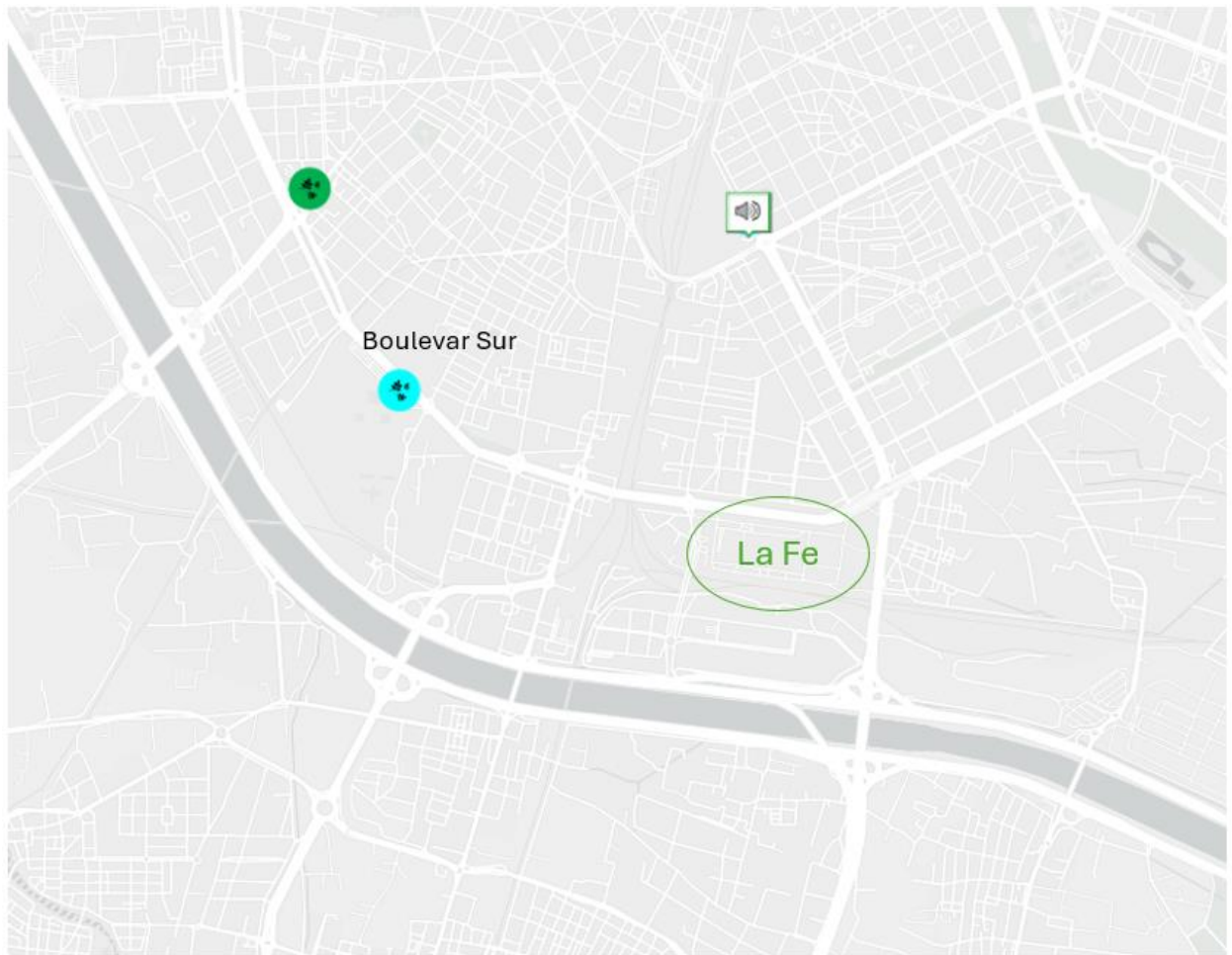


Imagen 7 Ubicación estación Boulevard Sur (Ayuntamiento de Valencia, 2024)

Para el caso de las emisiones sonoras se utiliza de base el estudio “Estudio de la contaminación acústica a la que se encuentra sometido el hospital “La Fe” de Valencia” (Martínez Gato, 2023) donde se describe en base a mediciones realizadas en 7 puntos circundantes de La Fe la contaminación acústica a la que se encuentra sometida el hospital. Una vez realizadas las mediciones en el estudio se procesan a través del software Predictor para obtener el siguiente mapa de ruido de La Fe.



Ilustración 19: Resultados de la simulación del software Predictor

Imagen 8 Ilustración extraída de Estudio acústico (Martínez Gato, 2023) en dBA

Como se aprecia en la Imagen 8 la principal fuente de contaminación acústica es la Avinguda de Fernando Abril Martorell debido a su gran flujo vehicular.

Finalmente, en el contexto medio ambiental la ciudad de Valencia debe por directivas europeas aceptadas por España instaurar Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) donde se restringirá el uso de cierto tipo de vehículos, más contaminantes, para así disminuir las emisiones contaminantes que se generan en esas zonas. En el caso de La Fe como se puede apreciar en la Imagen 9 La Fe se encuentra en el Área Sur 2 (AS2) por lo que se puede incluir en el contexto futuro el cambio de tipo de vehículo y tecnologías de mitigación de contaminantes presentes en estos, mejorando así el estado actual.

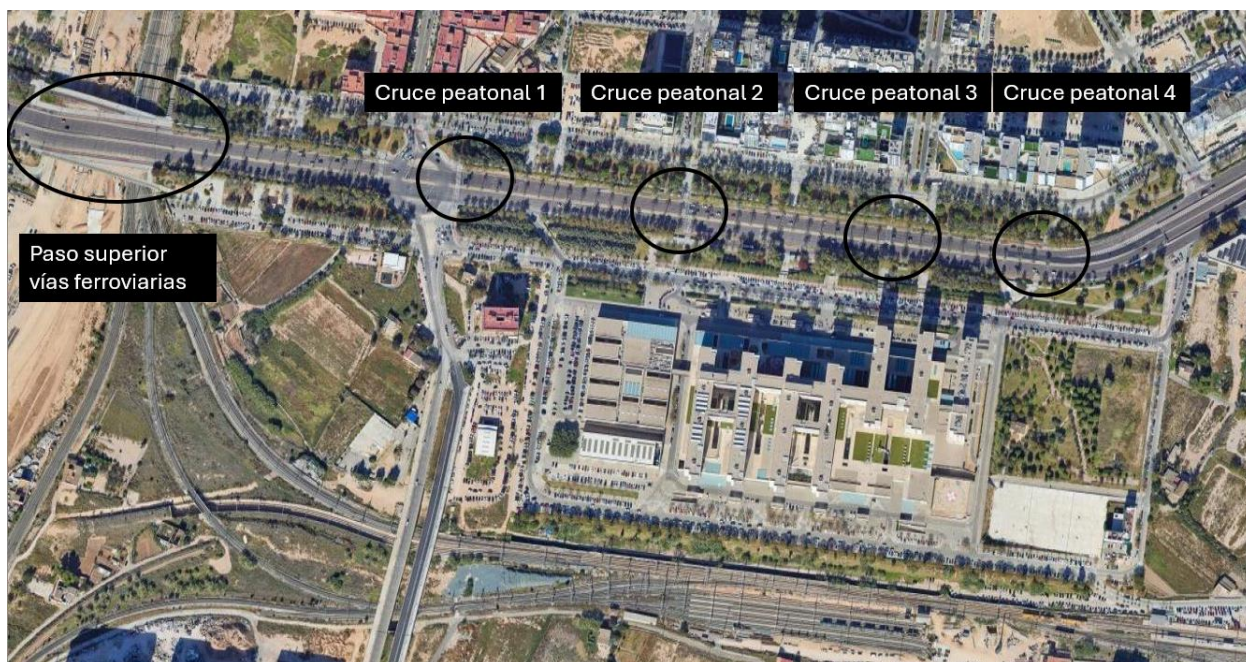


Imagen 10 Ubicación Paso superior y cruce peatonales Av. de Fernando Abril Martorell (Elaboración propia)

El paso superior sobre las vías ferroviarias tiene un amplio espacio peatonal y ciclista. Sin embargo, se considera que podría tener mejor infraestructura para apoyar el paso peatonal. Además, existe una interrupción en el itinerario ciclista lo que genera una situación de riesgo tanto para peatones como para ciclistas.



Imagen 11 Puente paso superior Av. Fernando Abril Martorell



Imagen 12 Interrupción itinerario ciclista puente

Luego, continuando por ese itinerario ya descendiendo del puente, se circula por una zona peatonal al borde de un parque. Si bien el ancho y calidad peatonal de la vía se considera adecuada se tiene el problema que la iluminación existente está dirigida a los vehículos que circulan por la vía, esto en conjunto con la vegetación existente genera una iluminación deficiente en el itinerario peatonal.



Imagen 13 Itinerario peatonal y vegetación cubriendo luminaria

En el caso de los pasos peatonales para cruzar la avenida Fernando Abril Martorell se consideraron que se encontraban aptos para el paso de peatones con un temporizador de al menos 40 segundos lo cual para el ancho de la vía y las características de los posibles peatones que quieren cruzar hacia el hospital es aceptable. En el caso del cruce 3 (Imagen 10 e Imagen 14) se tiene un pulsador para solicitar el cambio de semáforo en una ubicación de poco acceso para todos los peatones.

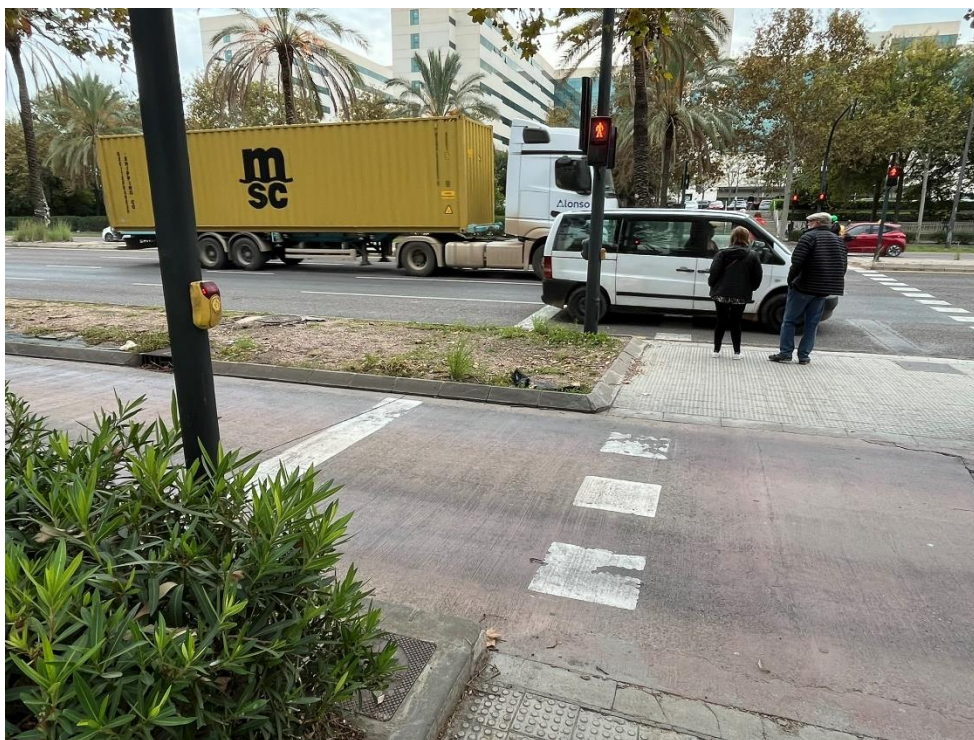


Imagen 14 Mal acceso al botón de semáforo

En el caso del cruce peatonal 4 (Imagen 10 e Imagen 15) no se encuentra habilitado, aunque se ve que fue considerado en un inicio.



Imagen 15 Cruce peatonal 4 sin habilitar

Una vez cruzando y ya en las cercanías del hospital, se tiene una serie de subidas por escaleras y rampas para acceder al nivel donde se encuentra el hospital. Estas escaleras no acceden directamente al hospital ya que se debe cruzar un viario antes de llegar a él. Para cruzar el viario existen tres cruces, dos pequeños a los extremos este y oeste, y un cruce central de gran capacidad.

Luego de estos cruces se tiene una pequeña sección con arbustos decorativos los cuales se puede ver que impiden el paso del itinerario deseado de algunos peatones. Este itinerario coincide con una parada de autobús y una escalera que no tienen cruce peatonal directo, lo que indicaría que los peatones cruzan la vía sin cruce de peatones buscando el camino más corto desde las escaleras.

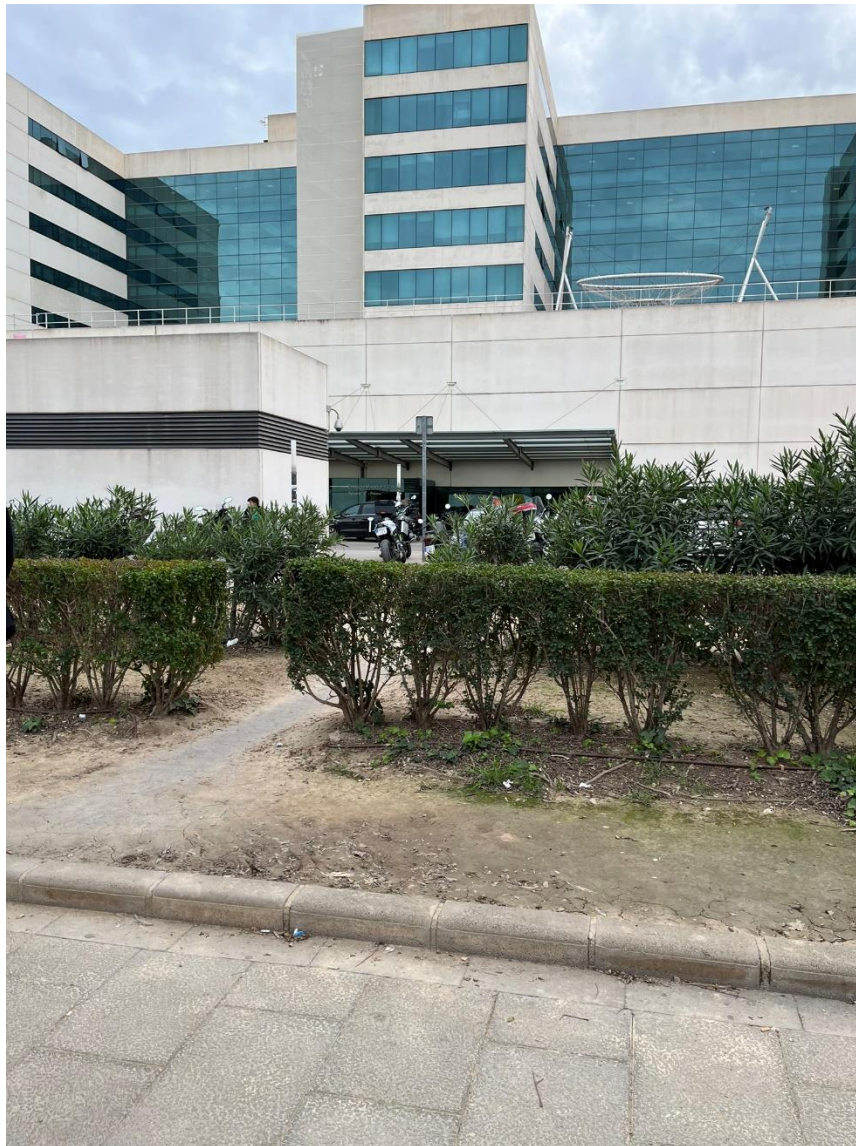


Imagen 16 Itinerario peatonal deseado



Imagen 17 Estacionamiento después de una subida peatonal cerca de una parada de bus

5.4.2 Transporte Público

El universo del transporte público del área metropolitana de Valencia y de la ciudad de Valencia se subdivide en oferta por carretera y oferta ferroviaria.

5.4.2.1 Transporte público por carretera

En el caso del transporte interurbano existen 3 líneas de bus que dan servicio a La Fe, estos son L142A, L181A, L184.

S Ó L O L a b o r a b l e s						
Salida Paterna			Valencia	Valencia	Llegada Paterna	
Vte. Mortes Juzgados	B. Ibáñez Campamento		Hospital La Fe	Hospital La Fe	C. Valencianas Campamento	Vte. Mortes Mutua
06:25	06:35	Directos sin Paradas	06:50	06:55	07:08	07:22
07:25	07:35		07:50	07:55	08:08	08:22
09:30	09:40		09:55	10:00	10:13	10:27
10:30	10:40	A	10:55	11:00	11:13	11:27
12:30	12:40	La Fe por V-30	13:00	13:05	13:18	13:32
13:40	13:50		14:05	14:10	14:23	14:37
14:40	14:50		15:05	15:10	15:23	15:37

Figura 3 Horarios Bus L142 A Paterna – Hospital La Fe

Línea 181. València - Picassent						
LABORABLES						
Expedición	Picassent → València			Expedición	València → Picassent	
	SALIDA	VALÈNCIA	LLEGADA		SALIDA	LLEGADA
	Picassent	Hospital La Fe	València		València	Picassent
				1	6:30	7:25
1	6:30	-	7:20	2	7:30	8:25
2	7:30	8:10	8:30	3	8:30	9:25
3	8:30	9:10	9:30	4	9:30	10:25
4	9:30	10:10	10:30	5	10:30	11:25
5	10:30	11:10	11:30	6	11:30	12:25
6	11:30	12:10	12:30	7	12:30	13:25
7	12:30	13:10	13:30	8	13:30	14:25
8	13:30	14:10	14:30	9	14:30	15:25
9	14:30	15:10	15:30	10	15:30	16:25
10	15:30	16:10	16:30	11	16:30	17:25
11	16:30	17:10	17:30	12	17:30	18:25
12	17:30	18:10	18:30	13	18:30	19:25
13	18:30	19:10	19:30	14	19:30	20:25
14	19:30	20:10	20:30	15	20:30	21:25
15	20:30	21:10	21:30	16	21:30	22:25
16	21:30	-	22:20	17	22:30	23:25

Línea 181. València - Picassent						
SÁBADOS, DOMINGOS, FESTIVOS Y AGOSTO						
Expedición	Picassent → València			Expedición	València → Picassent	
	SALIDA	VALÈNCIA	LLEGADA		SALIDA	LLEGADA
	Picassent	Hospital La Fe	València		València	Picassent
1	7:00	-	8:00	1	8:00	8:55
2	9:00	9:40	10:00	2	10:00	10:55
3	11:00	11:40	12:00	3	12:00	12:55
4	13:00	13:40	14:00	4	14:00	14:55
5	15:00	15:40	16:00	5	16:00	16:55
6	17:00	17:40	18:00	6	18:00	18:55
7	19:00	19:40	20:00	7	20:00	20:55
8	21:00	21:40	22:00	8	22:00	22:55

Figura 4 Horarios Bus 181 Picassent – Hospital La Fe - Valencia

Línea 184. Silla - Hospital La Fe					
HORARIO					
LABORABLES					
Expedición	Silla → Hospital La Fe		Expedición	Hospital La Fe → Silla	
	SALIDA	LLEGADA		SALIDA	LLEGADA
	Silla	Hospital La Fe		Hospital La Fe	Silla
1	7:30	7:55	1	8:00	8:20
2	8:30	8:55	2	9:00	9:20
3	10:00	10:25	3	10:30	10:50
4	12:00	12:25	4	12:40	13:00
5	13:00	13:25	5	13:30	13:50
6	14:00	14:25	6	14:30	14:50

Figura 5 Horarios Bus Silla – Hospital La Fe

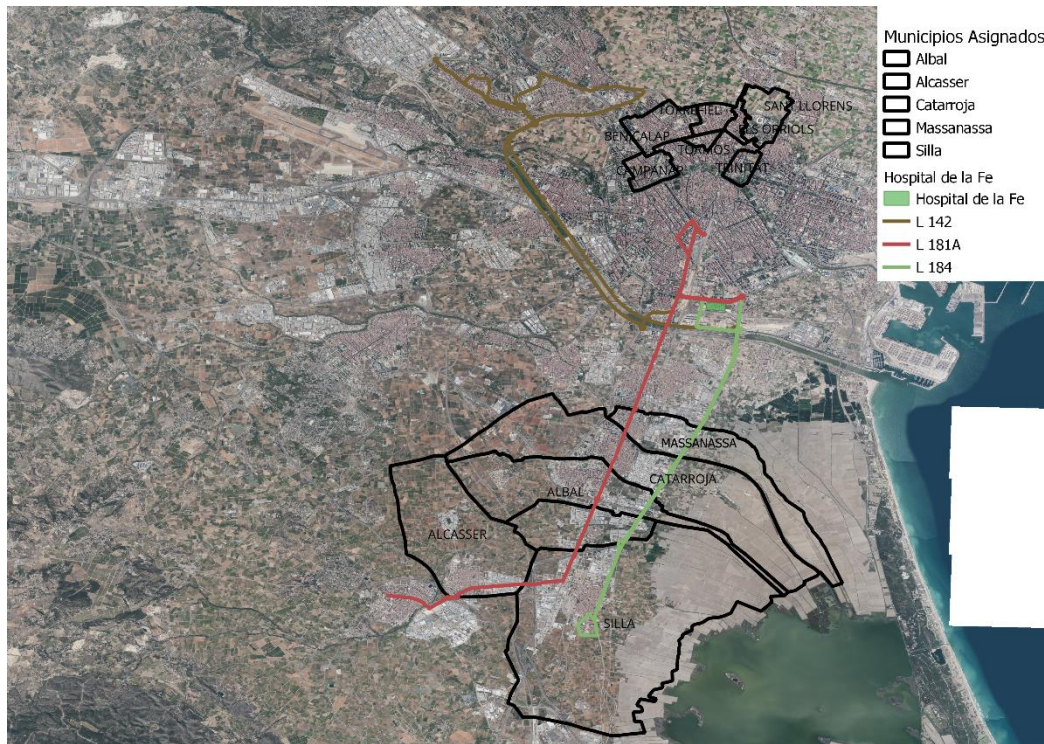


Imagen 18 Mapa Servicio Interurbano de Bus (Elaboración propia)

En el caso del transporte urbano la EMT tiene 4 líneas diurnas y 1 línea nocturna.
Líneas 6, 8, 64, 99 y N7 respectivamente.

Frecuencia	Frecuencia
De 06:05 a 07:35 15-25 min	De 06:05 a 07:35 15-25 min
De 07:35 a 22:25 11-15 min	De 07:35 a 22:25 11-15 min
De 22:25 a 01:40 35-55 min	De 22:25 a 01:40 35-55 min

Figura 6 Frecuencia Bus EMT 6 (izquierda) y 8 (derecha)

Frecuencia	Frecuencia
De 06:05 a 07:35 15-25 min	De 06:05 a 07:35 15-25 min
De 07:35 a 22:25 11-15 min	De 07:35 a 22:25 11-15 min
De 22:25 a 01:40 35-55 min	De 22:25 a 01:40 35-55 min

Figura 7 Frecuencia Bus EMT 64 (izquierda) y 99 (derecha)

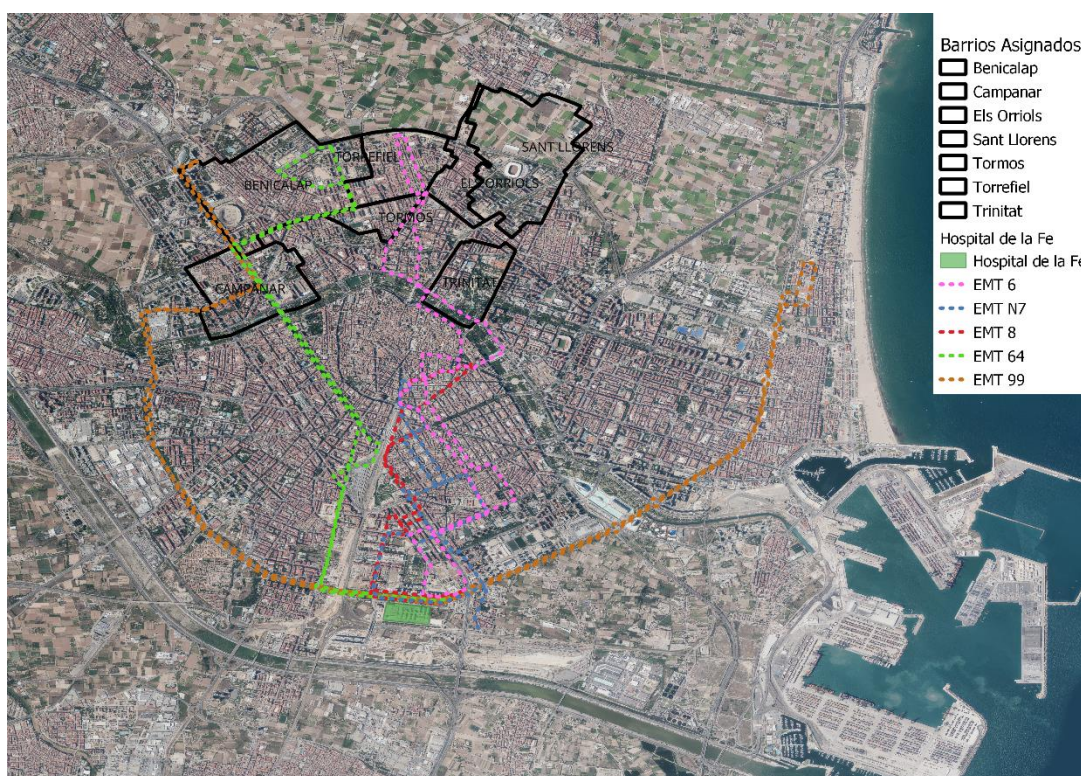


Imagen 19 Mapa Servicio Urbano de Bus (Elaboración propia)

En el caso del servicio de taxi del ayuntamiento de Valencia (Ayuntamiento de Valencia, 2024) que da servicio a los barrios asignados y a La Fe, se tienen la siguiente cantidad de plazas de aparcamiento exclusivas:

- Sant Llorens -> 2
- Els Orriols -> 1
- Tormos -> 0
- Torrefiel -> 1
- Benicalap -> 2
- Trinitat -> 2
- Campanar -> 11
- Hospital La Fe -> 3

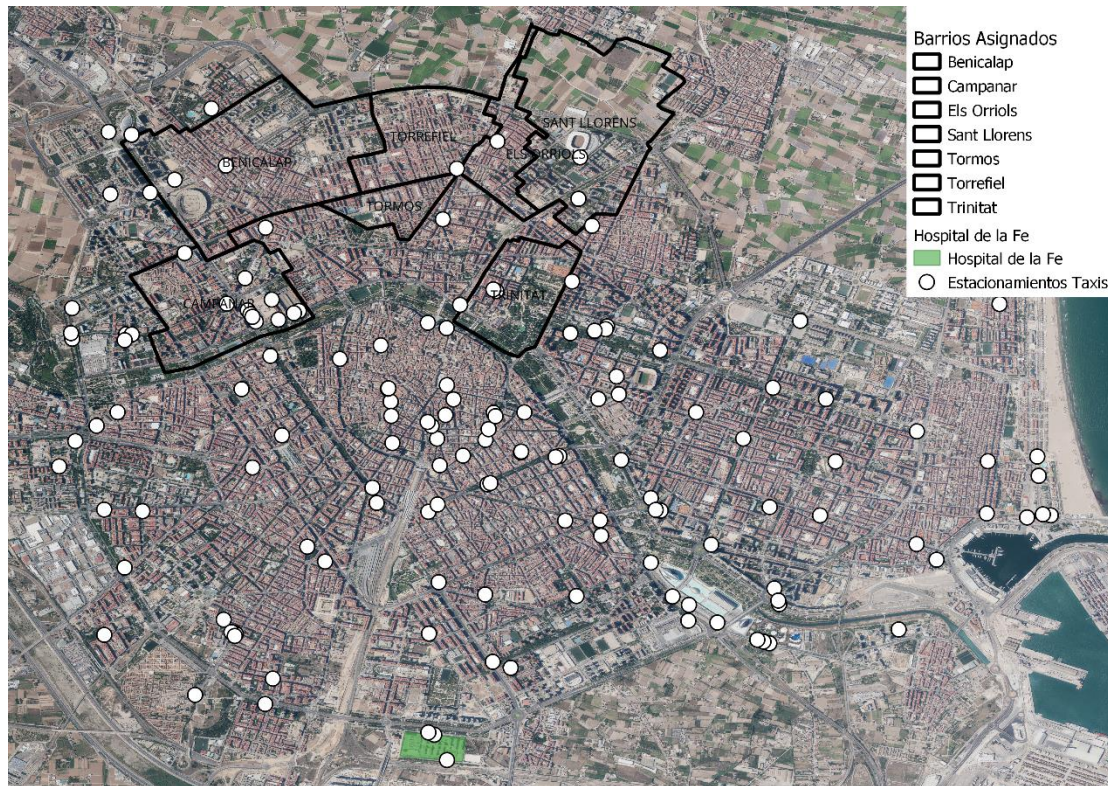


Imagen 20 Mapa Aparcamientos Taxis Ayuntamiento de Valencia (Elaboración propia)

Para los municipios asignados se distingue que cada ayuntamiento posee un servicio propio de taxi. De manera particular para cada uno:

- Albal -> No posee listado un servicio de Taxi propio
- Alcasser -> No posee listado un servicio de Taxi propio
- Catarroja -> No posee listado un servicio de Taxi propio
- Massanassa -> No posee listado un servicio de Taxi propio
- Silla -> 3 Servicios en un mismo punto cercanos al centro del municipio y la estación de tren.

De manera general se destaca que existe un servicio de movilidad a demanda Taxi L'Horta Sud que da servicio a todos los municipios exceptuando Alcasser.

5.4.2.2 Transporte público ferroviario

El transporte ferroviario interurbano está gestionado por Renfe Cercanías, los cuales dan servicio a algunos de los municipios de interés a través de las líneas C1 València – Gandía y C2 València – Moixent. Es necesario comentar que existe una parada de cercanías próxima a La Fe, Font de Sant Lluís. Sin embargo, esta parada solamente se utiliza en las líneas C3 València – Utiel, C5 València – Caudiel y C6 València – Castelló. Por lo que, tanto los municipios como los barrios asignados no tienen un trayecto directo a través de Cercanías para acceder a La Fe.



Imagen 21 Mapa Cercanías (Elaboración propia)

De la Imagen 21 además se puede apreciar que solamente Silla, Catarroja y Massanassa tienen parada de cercanías. Es necesario comentar que Albal tiene actualmente construida una estación de cercanías, pero no se encuentra en funcionamiento en el recorrido.

Luego para el transporte ferroviario urbano se está proyectando la Línea 12 de Metrovalencia, la cual dará servicio a La Fe a través de un tranvía, este tranvía utilizará en parte el trayecto de la Línea 10 comenzando en Alacant muy cercano a Valencia Nord (Estación de Cercanías donde confluyen todas las líneas) y Xàtiva (Estación de Metrovalencia donde confluyen las líneas 3, 5 y 9 de Metrovalencia).

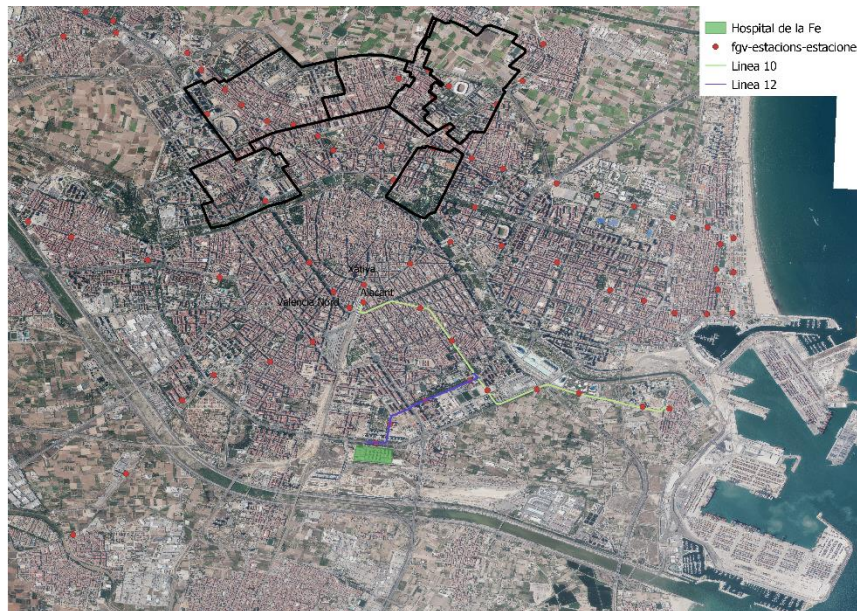


Imagen 22 Mapa Tranvía Líneas 10 y 12

Al igual que el servicio interurbano de cercanías, el servicio de transporte público urbano de ferrocarriles de FGV no da servicio a las zonas asignadas a La Fe. Sin embargo, como se pudo ver ambos tienen conexión directa con ferrocarriles ya sea en Font de Sant Lluís como en la futura estación La Fe de la línea 12.

5.4.3 Vehículos de Movilidad Personal y Bicicletas

Para comprender la oferta real existente para el uso de vehículos no motorizados se obtiene la red ciclista actual de las zonas de interés, junto con la red propuesta por la generalitat (CEGESEM, 2020).

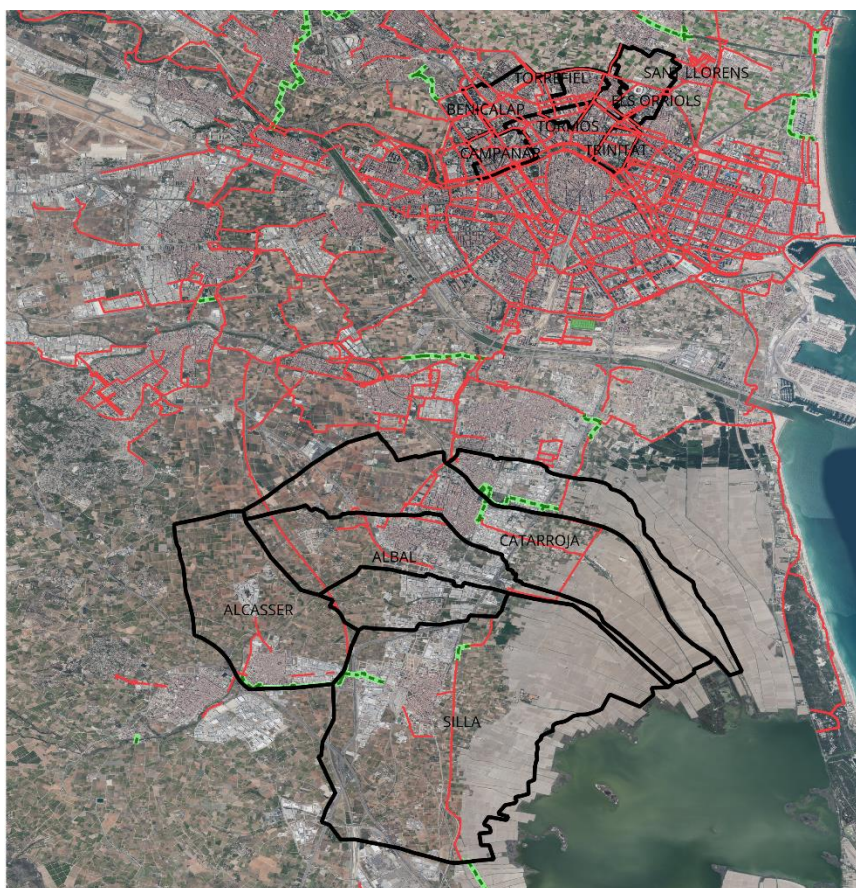


Imagen 23 Red de Itinerario no motorizado (Elaboración propia)

Si bien no todos los tramos del itinerario tienen la misma clasificación, logran dar servicio a medios no motorizados para que realicen sus viajes. Se destaca principalmente la vía ciclista del parque del Turia ya que una vez dentro de esa vía ciclista no existen semáforos o detenciones hasta cubrir gran parte del recorrido, con ello se estima una duración de viaje desde Campanar hasta La Fe de unos 30 minutos. En el ámbito interurbano se destaca la conexión que existe desde la CV-400 por el sur.



Imagen 24 Estacionamientos públicos de bicicletas y Valenbisi

Como se puede apreciar en la Imagen 24 existen dos paradas de Valenbisi que entregan servicio directamente a La Fe, sin embargo, no existen puntos de estacionamiento de bicicletas públicos cercanos.

5.4.4 Vehículos Privados

En términos de transporte motorizado, especialmente privado, es necesario localizar La Fe respecto las carreteras principales y los accesos de autovías próximas.



Imagen 25 Carreteras y Autovías acceso La Fe (Google Earth)

Como se puede observar en Imagen 25 La Fe tiene acceso próximo a la V-30 que da servicio de perimetral a Valencia desde el puerto hasta la salida nor-oeste conectando con la A-3 y AP-7. Además, conecta con los pueblos del sur a través de la V-31 y la CV-400.

Desde el ámbito urbano se encuentra en la Avinguda de Fernando Abril Martorell la cual continua hacia el este pasando por Calle de Antonio Ferrandis, Calle de Menorca, Calle de Ibiza y Calle de Serrería conectando con el borde del puerto de Valencia y la V-21. Si se continúa de similar manera hacia el oeste se continúa por Avenida del Doctor Tomás Sala, Avenida de les Tres Creus (la cual intersecta Avenida del Cid), Calle del Nueve de Octubre, Avenida Pío Baroja y Avenida del Maestro Rodrigo conectando con la CV-30 en el norte de la ciudad. De esta manera se tiene acceso a todas las vías urbanas que vertebran la ciudad desde un arco sur perimetral.

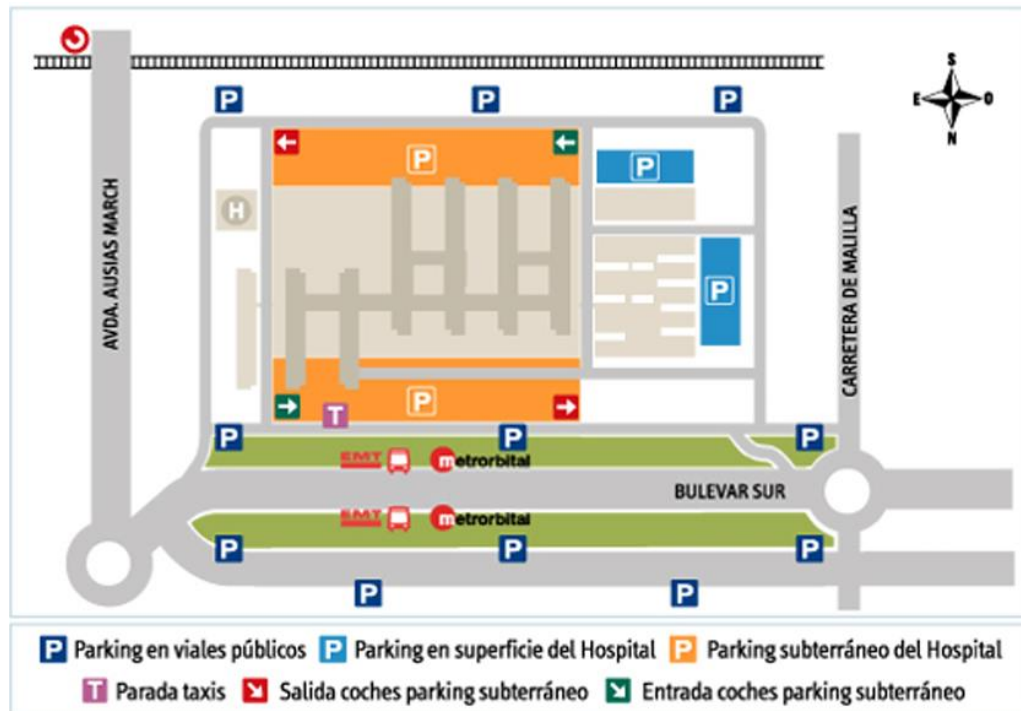


Figura 8 Plano del Aparcamiento La Fe (Sanidad, 2024)

En el caso de los aparcamientos disponibles La Fe presenta en su página institucional (Sanidad, 2024) que La Fe posee más de 1600 plazas de aparcamiento de pago, donde más de 1000 se reservan para pacientes y visitas y las restantes son de uso exclusivo de profesionales. Además, cuenta con 50 plazas para personas con movilidad reducida (en adelante PMR). Señala también que existen 4 plazas con puntos de recarga para vehículos eléctricos (plazas 49, 50, 181 y 182). De manera complementaria y como se indica en la Figura 8 existen parking en viales públicos, los que contabilizan como más de 1000 plazas.



Imagen 26 Ubicación de parkings subterráneo norte y sur; Ubicación parkings irregulares.

En el caso de los parkings subterráneos (parking norte y parking sur) se tiene acceso por los viales auxiliares circundantes de La Fe como se puede apreciar en la Imagen 26. Como se comentó con anterioridad existen 4 plazas con puntos de recarga para vehículos eléctricos, estas se encuentran 2 en cada parking subterráneo, se ha de destacar que el uso de la carga eléctrica se cobra además del uso del parking. Si bien la distribución de los parking sur y norte es bastante similar en el parking norte existe secciones de itinerario peatonal que permiten a los peatones acceder de manera segura a los accesos de ascensor y escaleras, mientras que en el parking sur no se tienen estas demarcaciones.

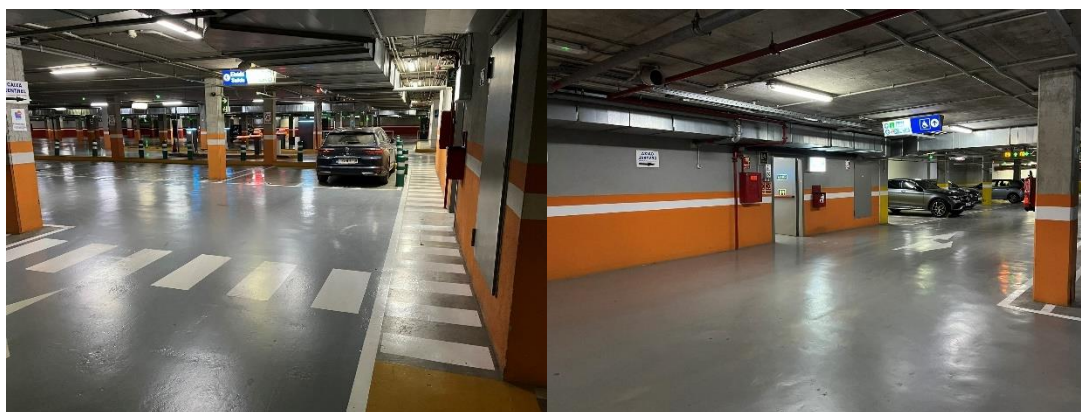


Imagen 27 Parking norte (izquierda) con itinerario peatonal y Parking sur (derecha) sin itinerario peatonal.

Otra diferencia entre ambos parkings es que el parking norte tiene lockers que permiten depositar paquetería, de InPost y Amazon.

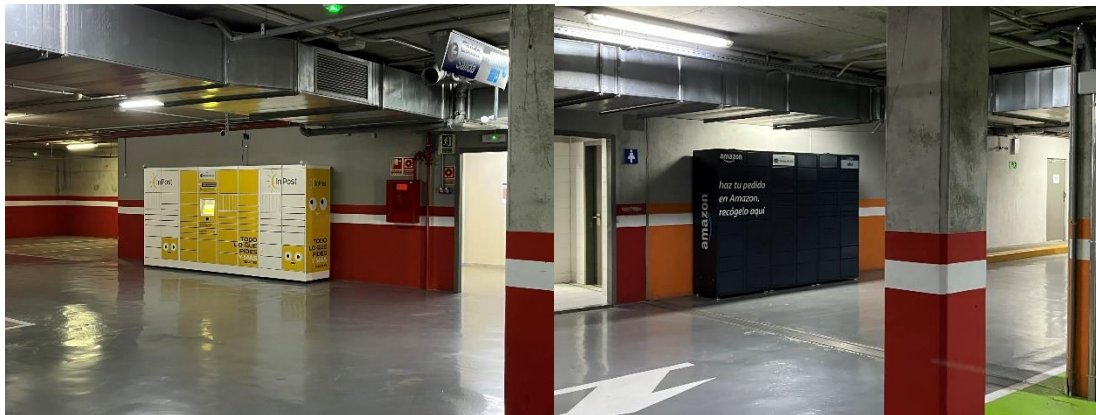


Imagen 28 Lockers de paquetería en parking norte primer subterráneo.

Es necesario remarcar que aún con la disponibilidad de parking, debido a la laxa fiscalización en los alrededores se utilizan zonas no adecuadas como parking para el hospital. Como se puede apreciar en la Imagen 26 esto sucede principalmente en la estación de Cercanías de Fuente de San Luis como en el terreno adyacente al oeste de La Fe.

En el caso del terreno oeste el acceso peatonal es particularmente deficiente como se puede apreciar en la Imagen 29



Imagen 29 Acceso peatonal a terreno oeste utilizado como parking.

Mientras que en el caso de la estación Fuente de San Luis se tiene una zona adecuada y otra sin adecuaciones especiales, una a cada lado de la entrada a la estación.



Imagen 30 Parking adecuado a la izquierda de la entrada y parking sin adecuar a la derecha de la entrada (izquierda y derecha respectivamente)

Además de estos estacionamientos, en la zona de la estación de Fuente de San Luis se utilizan zonas ajardinadas para aparcar los coches.



Imagen 31 Parking ilegal en zonas ajardinadas.

5.4.5 Análisis conjunto de oferta.

En el caso de los municipios del sur asignados al hospital se obtiene la siguiente tabla:

Tabla 4 Cuadro comparativo oferta de transporte Municipios del Sur

Municipios	Bicicleta/VMP [min]	Distancia [km]	Transporte público [min]	Modos	Coche [min]	Distancia [km]
Silla	48	14,4	27	Autobús	20	12,1
Massanassa	20	6	17	Autobús	13	6
Catarroja	24	7,1	18	Autobús	15	9
Alcasser	38	11,6	57	Autobús	20	12,4
Albal	30	8,7	21	Autobús	16	11,4

De ella se puede desprender que considerando que solamente se tiene un modo de transporte para los municipios del sur la opción del transporte público es competitivo con el coche en términos de tiempos de transporte. El caso de la bicicleta y el VMP la ruta que se debe tomar genera tiempos de desplazamiento muy amplios dejando de ser una opción tan viable.

Para los barrios de Valencia se obtiene por otro lado la siguiente tabla:

Tabla 5 Cuadro comparativo oferta de transporte Barrios Valencia

Barrios	Bicicleta/VMP [min]	Distancia [km]	Transporte público [min]	Modos	Coche [min]	Distancia [km]
Sant Llorens	27	8	50	Metro-Autobús	25	10
Els Orriols	25	8	50	Autobús	23	8
Tormos	25	8	50	Autobús	21	7
Torrefiel	27	8,5	50	Autobús	27	10
Benicalap	28	9	56	Autobús	25	7,5
Trinitat	20	6,4	48	Autobús	23	7,2
Campanar	27	8,4	40	Autobús	17	5,6

Esta tabla deja claro que viajar a La Fe desde los barrios de Valencia no es competitivo contra el coche y las bicicletas/VMP. Todos los viajes rondan los 50 minutos de duración y como se ve en la Imagen 19 la mayoría de las líneas se desplazan por el centro de la ciudad.

Al considerar la implementación de la línea 12, y utilizando de referencia los tiempos de la actual línea 9, se obtiene el siguiente cambio en el transporte público:

Tabla 6 Cuadro comparativo inclusión Línea 12

Barrios	Transporte público [min]	Trasbordos	Ruta con línea 12 [min]	Transbordos	Ahorro de tiempo
Sant Llorens	50	Metro-Autobús	41	Metro-Tranvía	-18%
Els Orriols	50	Autobús	47	Bus-Tranvía	-6%
Tormos	50	Autobús	42	Bus-Tranvía	-16%
Torreíiel	50	Autobús	46	Bus-Tranvía	-8%
Benicalap	56	Autobús	44	Metro-Tranvía	-21%
Trinitat	48	Autobús	41	Bus-Tranvía	-15%
Campanar	40	Autobús	38	Bus-Tranvía	-5%

Como podemos ver, la inclusión de la Línea 12 de Metrovalencia disminuye considerablemente el tiempo de desplazamiento en algunos casos: Sant Llorens, Tormos, Benicalap y Trinitat con ahorro de igual o más de 15%. Sin embargo, esto es sin considerar la fricción que generan los cambios de modo de transporte.

Aun considerando el ahorro que se genera no pueden considerarse competitivos con los tiempos que se obtienen en bicicleta/VMP y coche privado.

5.5 Demanda

Para comprender la demanda de La Fe, se utilizarán los datos obtenidos en la encuesta de viajes y la matriz Origen Destino obtenida en el PMoMe de Valencia (Generalitat Valenciana, 2022). Se separa el área metropolitana de Valencia en 560 zonas de transporte. Donde La Fe esta zonificada bajo el número 147.



Imagen 32 Zonificación área metropolitana de Valencia. (Elaboración propia)

Utilizando esta repartición zonal y las encuestas realizadas se puede visualizar de manera gráfica desde donde se realizan usualmente los viajes a La Fe, esto independiente del modo de transporte utilizado.

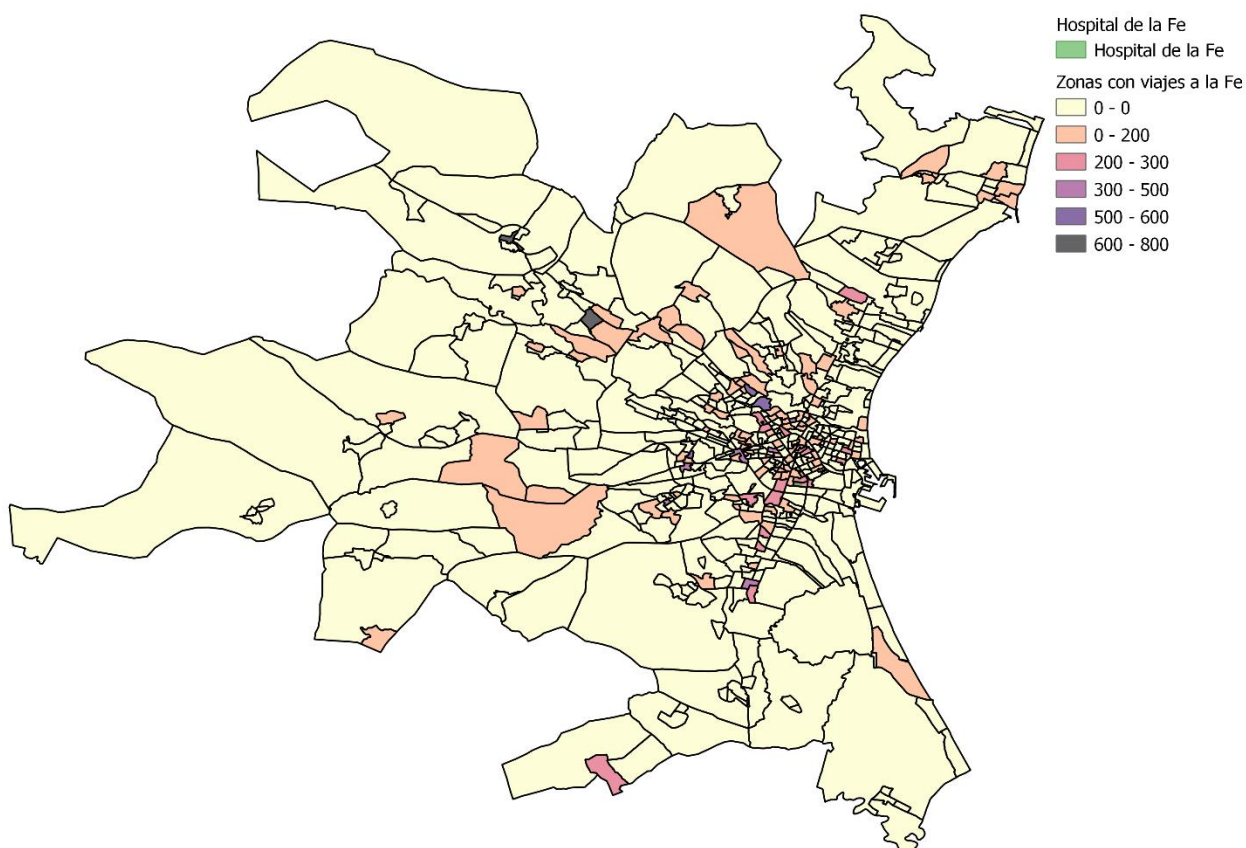


Imagen 33 Mapa de Zonas con viajes a La Fe



De esta manera se puede apreciar que si bien se generan viajes asociados a los lugares donde se estaba asignado. Los viajes principalmente provienen de:

- Sección conjunta entre Riba-roja de Túria l'Eliana, San Antonio de Bengéber y Bétera con una cantidad mayoritaria de viajes desde l'Eliana.
- Casco urbano de Lliria.
- Burjassot.
- Conurbación del casco urbano entre Aldaia y Alaquàs.
- Xirivella.
- Pueblos del Sur: Paiporta, Catarroja, Albal, Silla principalmente.
- Rafelbunyol y Massamagrell.
- Carlet, más alejado.

Mientras que dentro de Valencia se puede reducir a las zonas de transporte separadas en barrios de donde provienen estos viajes:

- Nou Moles.
- Torrefiel.
- San Marcel.Li y La Torre.
- Malilla, La Fonteta S.Lluis (ubicación de La Fe).
- Sant Francesc y El Pla del Remei.
- La Creu del Grau, L'Illa Perduda y Betero.
- El Calvari y Les Tendetes.
- Beniferri y Sant Pau.

5.5.1 Perspectiva de Género

La normativa autonómica del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes, 2024) señala en su punto 9.2 del Anexo XII "los planes de movilidad deben incorporar la perspectiva de género". Sin embargo, aún sin la normativa se considera muy relevante detenerse a analizar este punto debido a la inclinación histórica de que tanto el trabajo de cuidado como los trabajos asociados a la sanidad son realizados el género femenino.

En el caso del ámbito laboral en el II Plan de Igualdad 2023-2027 de la Conselleria de Sanidad (Conselleria de Sanidad, 2023) se presenta que de manera global el índice de feminización de la plantilla es de 3,06 como se puede ver en la Figura 9. Esto quiere decir que por cada hombre contratado existen tres mujeres en la plantilla.

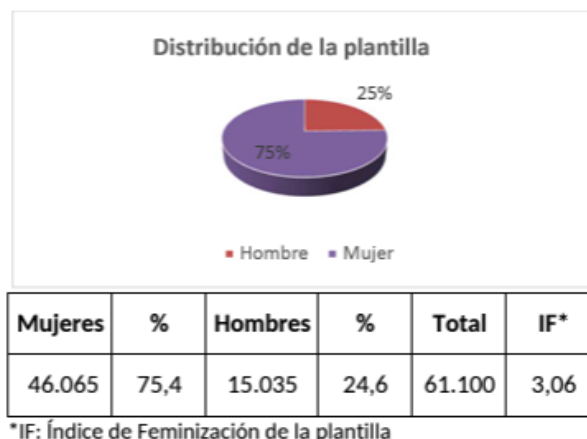


Figura 9 Distribución de la plantilla global Conselleria Sanidad

Para el caso específico de La Fe se tiene de un total (Conselleria de Sanidad, 2023) de 8.005 trabajadores, un 13% del total de los trabajadores del global de la Conselleria, 78,33% son mujeres (6.270) situándose sobre la estadística global.

En el caso de los viajes que no son profesionales, pero se asocian a los cuidados, los viajes tanto al médico como de acompañamiento son realizados mayoritariamente por mujeres (Generalitat Valenciana, 2022).

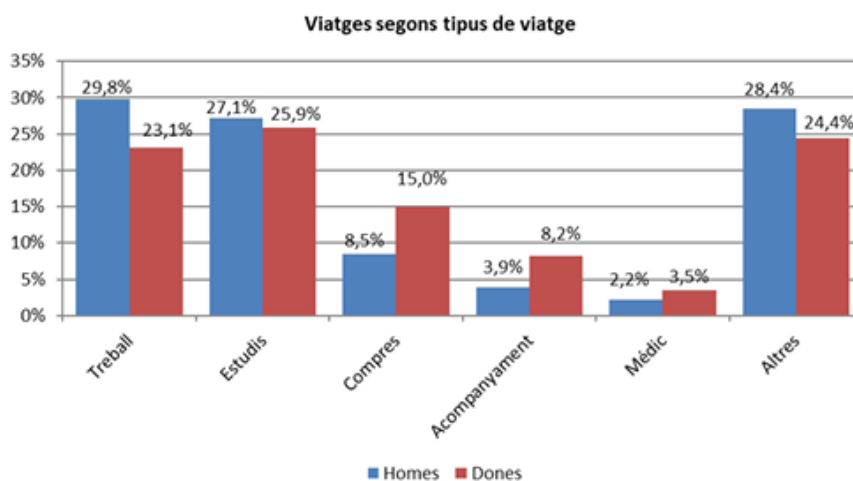


Figura 47. Viajes según tipo de viaje y género. Fuente: IDOM/Epypsa

Figura 10 Viajes por género según tipo de viaje (Generalitat Valenciana, 2022)

Podemos asociar estos viajes a viajes de características de movilidad no obligada, los viajes al médico son ligeramente superiores (+59%) mientras que en el caso de acompañamiento son sustancialmente superiores (+110%).

Si bien dentro del área metropolitana existe una gran cantidad de personas que tiene al menos un vehículo por hogar, este es utilizado generalmente por el hombre de manera habitual mientras

que en los casos de la mujer no tiene acceso prioritario al vehículo. Como se explica en el PMoMe esto se ve en parte condicionado por la disponibilidad de carné de conducir.

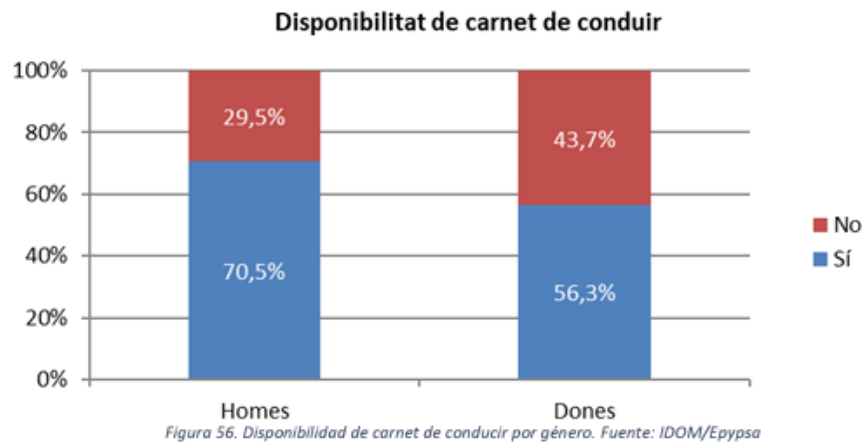


Figura 11 Disponibilidad de carné de conducir por género (Generalitat Valenciana, 2022)

Los viajes realizados que no sean en vehículo privado se deberán realizar ya sea en un medio de transporte sostenible (VMP, Bicicleta o pie) o en transporte público. El reparto modal presentado por el PMoMe indica que para el caso de las mujeres la mayoría de los viajes son realizados a pie, 45,8%, seguidos por vehículo privado con un 35,5%. Sin embargo, como se presentó con anterioridad las distancias para llegar a La Fe no favorecen que la mayoría de sus viajes sean realizados a pie. Dejando así un reparto modal de transporte público del 16,6% para el caso de las mujeres.

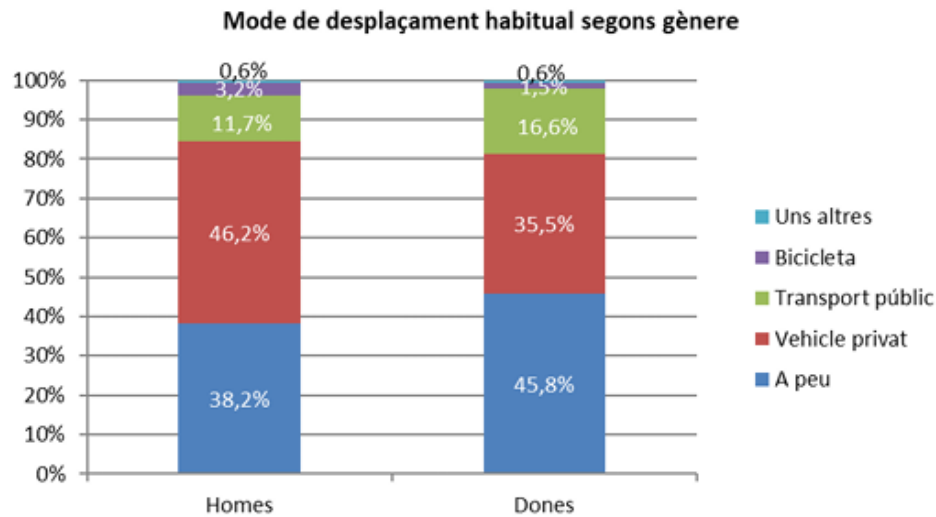


Figura 62. Modo de desplazamiento habitual según género. Fuente: IDOM/Epypsa

**Mode de desplaçament habitual segons gènere
(Quocient% Femení /% Masculí)**

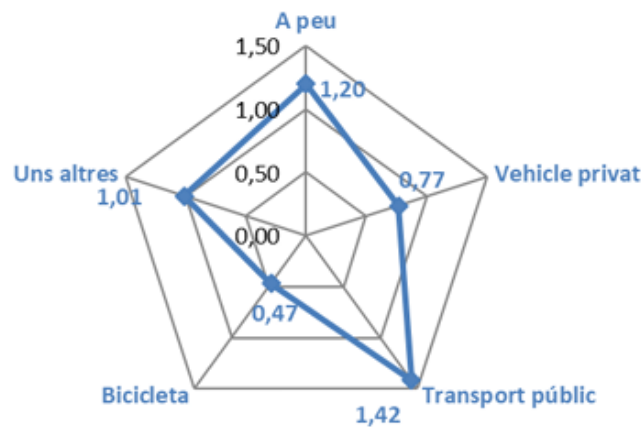


Figura 63. Modo de desplazamiento habitual según género. (Cociente %Femenino/%Masculino). Fuente: IDOM/Epypsa

Figura 12 Distribución de modo de desplazamiento y comparación por género (Generalitat Valenciana, 2022)

Como se puede ver en la Figura 12 la mayor diferencia se ve en que las mujeres prefieren utilizar el transporte público más que los hombres, mientras que los hombres prefieren utilizar más la bicicleta que las mujeres.

Según la encuesta realizada por el PMoMe, la principal razón, que diferencia la decisión de utilizar o no la bicicleta entre hombres y mujeres, es que no poseen bicicleta como se puede apreciar en la Figura 13.

**Principals problemes per circular amb la bicicleta segons gènere
(Quocient % Femení / % Masculí)**

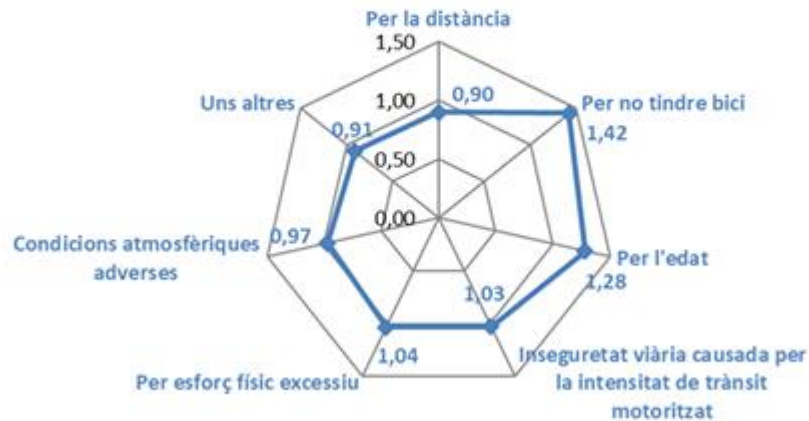


Figura 67. Principales problemas para circular con la bicicleta según género. (Cociente %Femenino/%Masculino). Fuente: IDOM/Epypsa

Figura 13 Principales problemas para utilizar la bicicleta según género (Generalitat Valenciana, 2022)

Dicho esto, dentro del universo de personas que se transportan en bicicleta, las mujeres utilizan porcentualmente más la bicicleta para ir al trabajo y estudios que los hombres.

Lloc de destinació habitual dels viatges amb bicicleta segons gènere

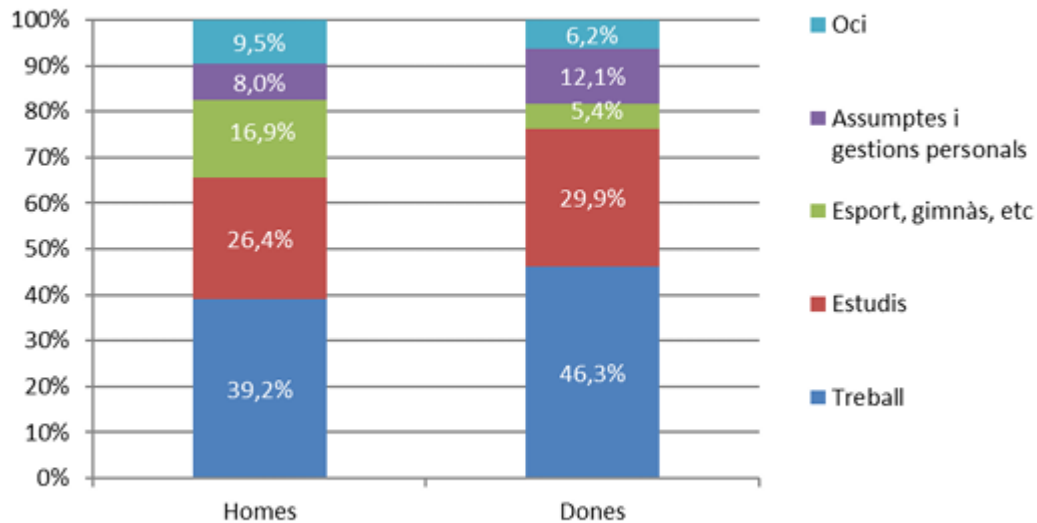


Figura 68. Lugar de destino habitual de los viajes en bicicleta según género. Fuente: IDOM/Epypsa

Figura 14 Lugar de destino habitual de los viajes en bicicleta según género (Generalitat Valenciana, 2022)

6. Escenarios planteados

Al abordar la incertidumbre del futuro se limitarán las variables a consideraciones basadas en los niveles de ejecución del presente plan y en el grado de evolución de la descarbonización vehicular junto con su cambio de modo, empujado por políticas y actuaciones propias del área metropolitana de Valencia y las Zonas de Bajas Emisiones.

El escenario inicial (E0), será mantener el estado basal sin modificar ni mejorar la movilidad de La Fe:

- Implantación de las ZBE, con baja efectividad de la medida.
- Una mala penetración de transporte público.
- Baja implementación del Plan de Movilidad.

El escenario intermedio (E1), será:

- Implantación de las ZBE, con baja efectividad de la medida.
- Una mala penetración de transporte público.
- Implementación completa del Plan de Movilidad.

El escenario optimista (E2), será:

- Implantación de las ZBE, con alta efectividad de la medida.
- Una buena penetración de transporte público.
- Implementación completa del Plan de Movilidad.

Se toma de punto inicial la estadística del 2022 del PMOME (Generalitat Valenciana, 2022) y se cruzará con los datos de motorización del año 2023 (Intitut Valencià d'Estadística, 2025) y (Periodico El Español, 2025).

6.1 Escenario inicial (E0)

Para este escenario se plantean las siguientes hipótesis:

- El crecimiento de turismos a nivel municipal, los cuales no se ven forzados a mejorar su tecnología de mitigación de emisiones ni ser cambiados por vehículos eléctricos.
- A su vez la baja penetración del transporte público mantiene las cuotas modales existentes en la actualidad.
- Implementación superficial el Plan de Movilidad, no cambian los modos de transporte dentro del Hospital.

Obteniendo así la siguiente proyección:

- Aumenta la cantidad de turismos en el municipio a 50.000 vehículos.
- Cuota modal de:
 - A pie: 38%
 - Vehículo privado: 46%
 - Transporte público: 12%
 - Bicicleta: 3%

- Otro: 1%
- Como se considera que la movilidad peatonal es residual en La Fe, se extrapolan los modos de transporte con los expresados anteriormente:
 - Vehículo privado: 75%
 - Transporte Público: 20%
 - Bicicleta/VMP: 5%

6.2 Escenario intermedio (E1)

Para este escenario se plantean las siguientes hipótesis:

- El crecimiento de turismos a nivel municipal, los cuales no se ven forzados a mejorar su tecnología de mitigación de emisiones ni ser cambiados por vehículos eléctricos.
- A su vez la baja penetración del transporte público mantiene las cuotas modales existentes en la actualidad.
- Implementación completa del Plan de Movilidad.

Obteniendo así la siguiente proyección:

- Aumenta la cantidad de turismos en el municipio a 50.000 vehículos.
- Cuota modal de:
 - A pie: 38%
 - Vehículo privado: 46%
 - Transporte público: 12%
 - Bicicleta: 3%
 - Otro: 1%
- En este caso, la implementación del Plan de Movilidad causará que la cuota modal se modifique respecto a la municipal:
 - Vehículo privado: 65%
 - Transporte Público: 20%
 - Bicicleta/VMP: 15%

6.3 Escenario optimista (E2)

Para este escenario se plantean las siguientes hipótesis:

- Estancamiento del número de turismos en 30.000 con un recambio a vehículos eléctricos que aumente este número de 776 (Periodico El Español, 2025) a 3.000.
- Buena penetración de transporte público aumentando considerablemente el uso de este.
- Implementación completa del Plan de Movilidad.

Obteniendo así la siguiente proyección:

- Se mantiene el número de turismos en 30.000 con una cuota del 10% de vehículos eléctricos.
- Cuota modal de:
 - A pie: 40%

- Vehículo privado: 30%
- Transporte público: 20%
- Bicicleta: 9%
- Otro: 1%
- En este caso, la implementación del Plan de Movilidad causará que la cuota modal se modifique respecto a la municipal:
 - Vehículo privado: 45%
 - Transporte Público: 35%
 - Bicicleta/VMP: 20%

De esta manera se obtienen las siguientes figuras:

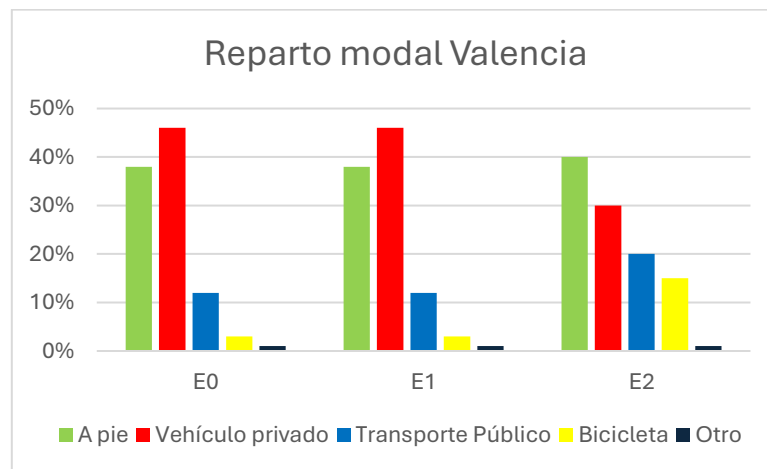


Figura 15 Reparto Modal Escenarios Valencia

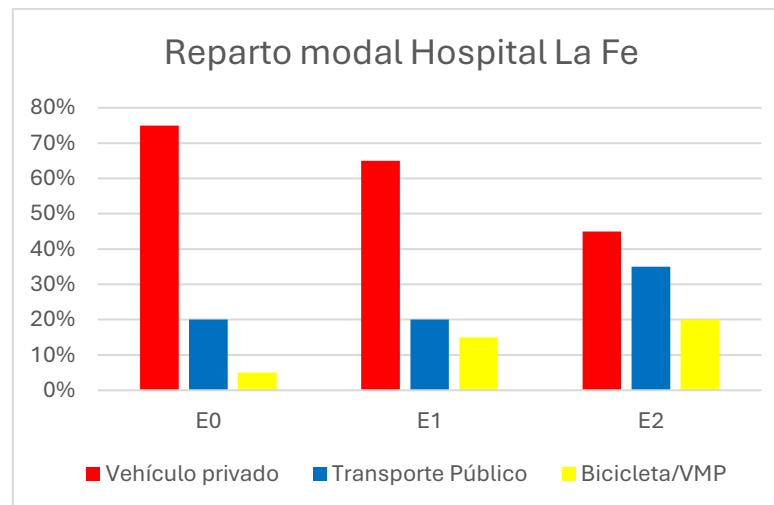


Figura 16 Reparto Modal Escenarios Hospital La Fe



7. Actuaciones propuestas

En esta sección del plan se desglosarán las actuaciones propuestas para abordar las problemáticas encontradas en las secciones anteriores. Para poder agrupar las actuaciones a realizar se clasificarán en cuatro tipos de movilidad:

- Movilidad Peatonal
- Movilidad Ciclista y VMP
- Movilidad Transporte Público
- Movilidad Vehículo Privado y Estacionamiento

Cada una de las fichas contendrá una descripción de la propuesta acompañada con un listado de objetivos que pretende alcanzar. Además, se señalarán los agentes implicados en la propuesta. De manera explicativa se presentará un presupuesto que estará detallado en el Anejo de costos, junto con esto se presenta el plazo propuesto de ejecución de cada actuación. Finalmente se presentan indicadores de seguimiento para evaluar en la duración del plan el nivel de impacto que presenta la propuesta.



7.1 Movilidad Peatonal

Actuación 1 Acondicionamiento paso superior Av. Fernando Abril Martorell

Acondicionamiento paso superior Av. Fernando Abril Martorell	
Descripción de la propuesta	
Se propone una adecuación del paso superior dando mayor énfasis en el apoyo a la movilidad reducida o limitada. Añadiendo barandas y puntos intermedios de descanso para el trayecto. Se aprovecha también desplazar el itinerario ciclista hacia la zona norte para asegurar su continuidad.	
Objetivos	
- Fomentar la movilidad peatonal a La Fe. - Fomentar la movilidad ciclista a La Fe. - Asegurar accesibilidad peatonal a La Fe.	
Agentes Implicados	
- Ayuntamiento de Valencia	
Plazo de implantación/implementación	
Corto plazo (Primeros dos años)	
Coste estimado	
10.000 €	
Indicadores de seguimiento de la propuesta	
- Uso peatonal de la pasarela. - Uso ciclista de la pasarela. - % de ejecución de las mejoras.	



Diagrama 1 Desplazamiento carrilbici e instalación puntos de descanso.

Actuación 2 Mejora de iluminación peatonal Av. Fernando Abril Martorell

Mejora de iluminación peatonal Av. Fernando Abril Martorell	
Descripción de la propuesta	
Se propone instalación de luminaria enfocada a peatones en zonas ajardinadas y con árboles parte del itinerario peatonal circundante a La Fe.	
Objetivos	
- Fomentar la movilidad peatonal a La Fe. - Asegurar accesibilidad peatonal a La Fe.	
Agentes Implicados	
- Ayuntamiento de Valencia	
Plazo de implantación/implementación	
Mediano plazo (Primeros cinco años)	
Coste estimado	
25.000 €	
Indicadores de seguimiento de la propuesta	
- Número de farolas instaladas - % de ejecución de la acción	

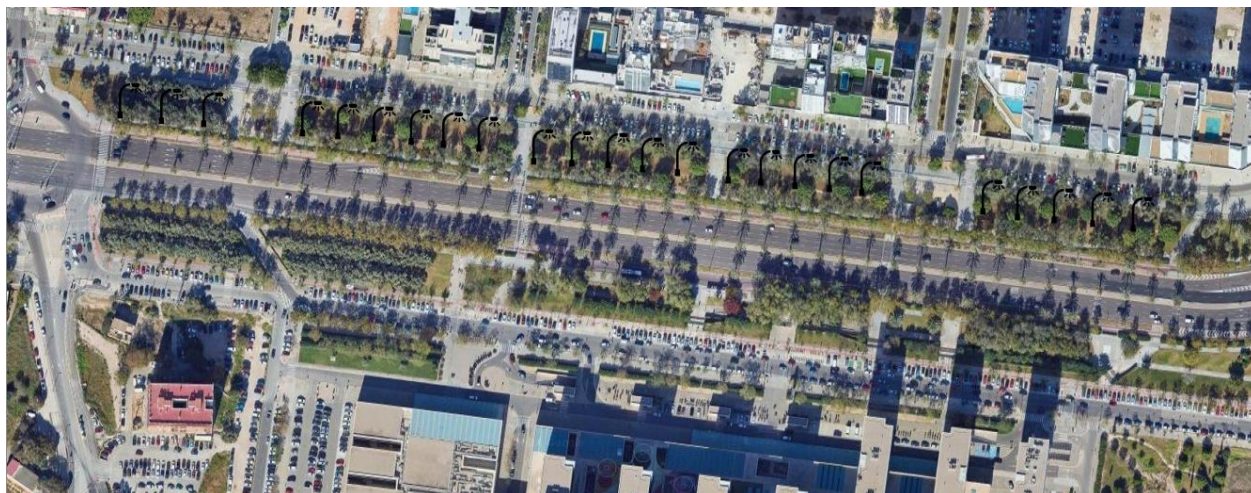


Diagrama 2 Instalación luminaria para peatones.



Actuación 3 Acondicionamiento cruce peatonal Av. Fernando Abril Martorell

Acondicionamiento cruce peatonal Av. Fernando Abril Martorell	
Descripción de la propuesta	
Se propone dar espacio al paso peatonal bloqueado en el cruce 4. Junto con mover el botón para solicitar la luz verde en el cruce 3. Se considera necesario asegurar que la velocidad de la vía sea 30[km/h] para que la proximidad del cruce peatonal 4 a la curva de la vía no genere situaciones de riesgo.	
Objetivos	
- Fomentar la movilidad peatonal a La Fe. - Asegurar accesibilidad peatonal a La Fe.	
Agentes Implicados	
- Ayuntamiento de Valencia	
Plazo de implantación/implementación	
Corto plazo (Primeros dos años)	
Coste estimado	
10.000 €	
Indicadores de seguimiento de la propuesta	
- Reducción de velocidad vehicular en la avenida. - Uso peatonal del cruce 4. - Señales de reducción de velocidad instaladas.	



Diagrama 3 Instalación cruce peatonal con señalización 30 y modificación de pulsador peatonal.

Actuación 4 Itinerario peatonal directo desde vial de transporte público

Itinerario peatonal directo desde vial de transporte público	
Descripción de la propuesta	Se propone agregar pasos peatonales para dar continuidad al itinerario peatonal desde las escaleras y viales peatonales que dan conexión a la avenida y transporte público.
Objetivos	- Fomentar la movilidad peatonal a La Fe. - Asegurar accesibilidad peatonal a La Fe.
Agentes Implicados	- Ayuntamiento de Valencia - Hospital Universitario y Politécnico La Fe
Plazo de implantación/implementación	Mediano plazo (Primeros cinco años)
Coste estimado	20.000 €
Indicadores de seguimiento de la propuesta	- Pasos peatonales pintados. - Continuaciones a través de la jardinería. - Señalética instalada.



Diagrama 4 Creación de cuatro nuevos pasos peatonales para alinearse con las escaleras de acceso desde transporte público.

7.2 Movilidad Ciclista y VMP

Actuación 5 Subvención a la compra de bicicletas o bicicletas eléctricas

Subvención a la compra de bicicletas o bicicletas eléctricas.	
Descripción de la propuesta	
Se busca mayor adopción del modo de transporte ciclista. Según lo comentado anteriormente una de las principales razones por la que las mujeres no utilizan la bicicleta como modo de transporte es porque no se posee. Fomentar la adquisición del vehículo junto con potenciar otros ámbitos presentes en las siguientes fichas ayudará a cementar el uso de la bicicleta y VMP como modo de transporte.	
Objetivos	
- Potenciar cambio de modo de transporte a transportes no contaminantes - Aumentar el uso de la bicicleta en el hospital	
Agentes Implicados	
- Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio - Conselleria de Sanidad - Hospital Universitario y Politécnico La Fe	
Plazo de implantación/implementación	
Corto plazo (Primeros dos años)	
Coste estimado	
400.000 €	
Indicadores de seguimiento de la propuesta	
- Nº de viajes laborales a La Fe realizados en Bicicleta - % Modal de uso de vehículos no motorizados - % Modal de uso de bicicletas	



Actuación 6 Instalación estacionamiento de bicicletas

Instalación estacionamientos de bicicletas	
Descripción de la propuesta	
Si se busca aumentar el modo de transporte de bicicleta se debe aumentar la disponibilidad de estacionamientos de bicicletas. Al mismo tiempo se debe asegurar una ubicación privilegiada de estos y una protección adecuada de las inclemencias del clima. Se propone instalar 200 plazas de estacionamiento para bicicletas.	
Objetivos	
- Potenciar cambio de modo de transporte a transportes no contaminantes - Aumentar el uso de la bicicleta en el hospital	
Agentes Implicados	
- Hospital Universitario y Politécnico La Fe	
Plazo de implantación/implementación	
Corto plazo (Primeros dos años)	
Coste estimado	
15.000 €	
Indicadores de seguimiento de la propuesta	
- Nº de estacionamientos de bicicletas disponibles en La Fe. - Nº de estacionamientos de bicicletas utilizados a diario. - Nº de viajes laborales a La Fe realizados en Bicicleta - % Modal de uso de vehículos no motorizados - % Modal de uso de bicicletas	

Actuación 7 Instalación estacionamientos de VMP

Instalación estacionamientos de VMP
Descripción de la propuesta
Debido a la necesidad de carga de los vehículos de movilidad personal como a las bicicletas eléctricas junto con la necesidad de tener estacionamientos seguros para estos vehículos se busca en esta propuesta fomentar el uso de estos modos de transporte mediante asegurar espacios de estacionamiento con puntos de carga.
Objetivos
- Potenciar cambio de modo de transporte a transportes no contaminantes - Aumentar el uso de bicicletas eléctricas y VMP en el hospital
Agentes Implicados
- Hospital Universitario y Politécnico La Fe - Empresas energéticas - Empresas de movilidad
Plazo de implantación/implementación
Corto plazo (Primeros dos años)
Coste estimado
200.000 €
Indicadores de seguimiento de la propuesta
- % de ocupación de los estacionamientos VMP - Nº de viajes laborales a La Fe realizados en VMP - % Modal de uso de VMP

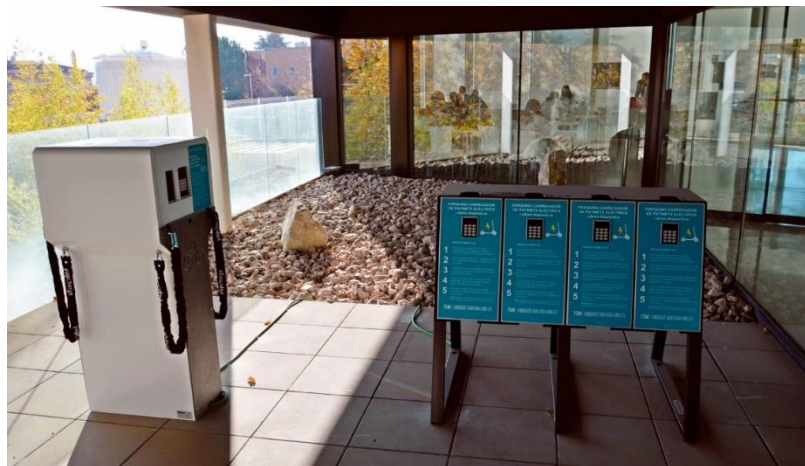


Diagrama 5 Ejemplo de estacionamientos VMP instalados en hospital Mollet (Interempresas, 2024)

7.3 Movilidad Transporte Público

Actuación 8 Nueva Línea Hospital La Fe EMT

Nueva Línea Hospital La Fe EMT	
Descripción de la propuesta	
Se propone una línea de EMT dedicada principalmente al acceso a La Fe, que se trace evitando pasar por el centro de la ciudad. Utilizando Av. Pío XII, Av. General Aviles, Av. del Dr. Peset Aleixandre, Av. Primado Reig, Av. Del Botánico Cavanilles para la toma de pasajeros. Y completando el trayecto por el Paseo de la Alameda y la Ronda Sur hasta llegar a La Fe. Se utiliza esta ruta ya que pasa por la mayoría de los barrios directamente o se encuentra a una distancia caminable de ellos. Además se utiliza la infraestructura existente de paradas.	
Objetivos	
- Fomentar los viajes en transporte público a La Fe.	
Agentes Implicados	
- EMT - Hospital Universitario y Politécnico La Fe	
Plazo de implantación/implementación	
Corto plazo (Primeros dos años) Permanencia de la línea a futuro.	
Coste estimado	
1.600.000€ los primeros 4 años. 1.000.000€ mantener la ruta.	
Indicadores de seguimiento de la propuesta	
- Nº de viajes en transporte público	

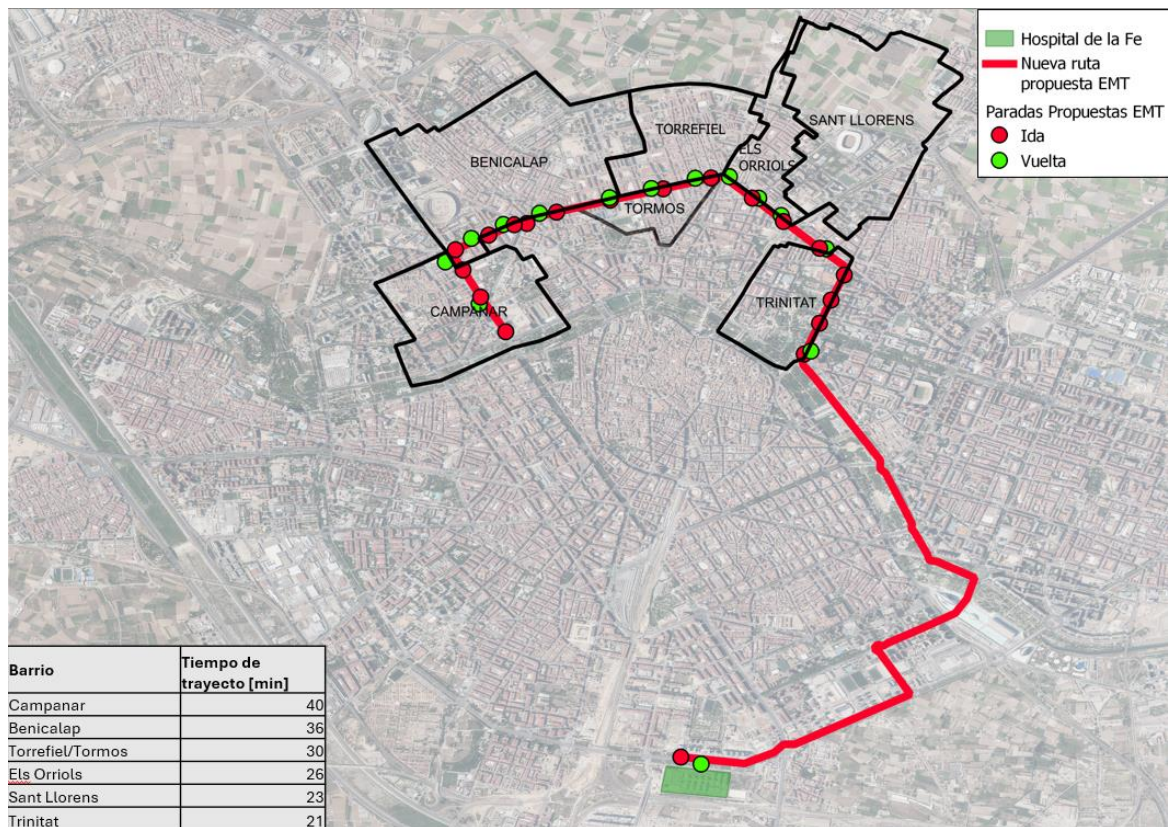


Diagrama 6 Mapa y tiempos de trayecto Nueva Línea Hospital La Fe EMT



Actuación 9 Estudio extensión Línea 12 FGV

Estudio extensión Línea 12 FGV
Descripción de la propuesta
Para asegurar una mejor conexión con el resto de la red de metrovalencia se propone estudiar la posibilidad de extender la línea 12 de Metrovalencia hasta las líneas 1,2 y 7 e incluso 3, 5 y 9. Accediendo así al hospital con una conexión ferroviaria desde cualquiera de las líneas de FGV.
Objetivos
- Fomentar los viajes en transporte público a La Fe. - Extender el alcance de la red de Metrovalencia.
Agentes Implicados
- Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio - Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana - Municipio de Valencia
Plazo de implantación/implementación
Largo plazo (diez años)
Coste estimado
500.000 €
Indicadores de seguimiento de la propuesta
- % de avance del estudio



Actuación 10 Cercanías Hospital La Fe

Cercanías Hospital La Fe
Descripción de la propuesta
Al existir la infraestructura de ferrocarriles de cercanías que conecta los municipios adscritos a La Fe junto con la estación Fuente de San Luis. Se propone un servicio exclusivo de cercanías que pueda realizar el trayecto desde Silla hasta Fuente de San Luis. Para esto se proponen dos opciones a ser estudiadas: - Un servicio que comience en Silla hacia Valencia y que sin ingresar a Valencia Nord llegue a Fuente de San Luis. - Un servicio que comience en Silla, ingrese a Valencia Nord para luego continuar a Fuente de San Luis. Se propone que en cualquiera de las dos opciones este servicio sea puntual en horarios a convenir los días laborables para dar servicio al uso de consultas del Hospital.
Objetivos
- Fomentar los viajes en transporte público a La Fe. - Extender el alcance de la red de Metrovalencia.
Agentes Implicados
- Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio - Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana - Municipios de la Horta Sud y Valencia
Plazo de implantación/implementación
Largo plazo (diez años)
Coste estimado
1.500.000 €
Indicadores de seguimiento de la propuesta
- % de avance del estudio



Actuación 11 metroTram Horta Sud

metroTram Horta Sud	
Descripción de la propuesta	
Se rescata la propuesta del PMoMe de Valencia de un sistema de metroTram en plataforma reservada en la Horta Sud (Generalitat Valenciana, 2022). Dando así servicio a la mayoría de los municipios conectándolos tanto con Valencia como con La Fe. El trazado planteado comienza en la Calle Alacant, finalizando en Albal, proponiendo una conexión con la nueva estación ferroviaria de Albal. Se postula una plataforma reservada dentro de Valencia y Alfafar, mientras que el resto del tramo se realizaría por la antigua carretera Real de Madrid. Se propone un total de 17.2 km y 23 estaciones.	
Objetivos	
- Fomentar los viajes en transporte público a La Fe.	
Agentes Implicados	
- Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio - Metrobús - Municipios de la Horta Sud y Valencia	
Plazo de implantación/implementación	
Largo plazo (diez años)	
Coste estimado	
100 M€	
Indicadores de seguimiento de la propuesta	
- % de avance del estudio - % del proyecto metroTram	



Diagrama 7 Trazado propuesto metroTram Horta Sud (Generalitat Valenciana, 2022)

7.4 Movilidad vehículo Privado y Estacionamiento

Actuación 12 Instalación estacionamientos con punto de carga

Instalación estacionamientos con puntos de carga
Descripción de la propuesta
Para apoyar la descarbonización de la flota vehicular y fomentar el recambio a vehículos eléctricos se propone implementar estacionamientos exclusivos en el subterráneo y en el exterior con puntos de carga disponibles para vehículos eléctricos. Se buscará priorizar las ubicaciones de estos estacionamientos, dando espacios privilegiados cerca de los ascensores y los accesos solamente con estacionamientos de PMR sobre ellos. Esto se combinara con la reducción del costo combinado de carga y aparcamiento para fomentar el uso de estos estacionamientos.
Objetivos
- Potenciar cambio de modo de transporte a transportes no contaminantes - Aumentar el uso de coches eléctricos en el hospital
Agentes Implicados
- Hospital Universitario y Politécnico La Fe - Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio - Empresas energéticas - Empresas de movilidad
Plazo de implantación/implementación
Mediano plazo (Primeros 5 años)
Coste estimado
250.000 €
Indicadores de seguimiento de la propuesta
- % de uso de estacionamientos con puntos de carga. - Nº de viajes laborales a La Fe realizados en coche eléctrico.

Actuación 13 Adecuación parking subterráneo

Adecuación parking subterráneo	
Descripción de la propuesta	
Se propone implementar soluciones de itinerario peatonal y soluciones de paquetería presentes en el parking norte al parking sur. Además se propone la implementación de parking de bicicleta y VMP bajo en los estacionamientos para agregar oferta de parking techado para estos vehículos.	
Objetivos	
- Asegurar accesibilidad peatonal en La Fe. - Fomentar el uso de vehículos no motorizados.	
Agentes Implicados	
- Ayuntamiento de Valencia - Hospital Universitario y Politécnico La Fe	
Plazo de implantación/implementación	
Corto plazo (Primeros dos años)	
Coste estimado	
10.000 €	
Indicadores de seguimiento de la propuesta	
- Seguridad peatonal en parking subterráneo. - Uso de bicicletas y VMP.	



Diagrama 8 Ejemplo de parking de bicicletas dentro de estacionamiento subterráneo (Flows, 2024)

Actuación 14 Adecuación paso peatonal parking

Adecuación paso peatonal parking	
Descripción de la propuesta	Se tiene que considerar que el uso de parking del terreno oeste a La Fe es una realidad, por lo que para aumentar la seguridad del paso peatonal hacia La Fe se propone adecuar correctamente y señalizar el paso peatonal que se utiliza para entrar y salir de este terreno.
Objetivos	-Aumentar la seguridad peatonal en La Fe.
Agentes Implicados	- Hospital Universitario y Politécnico La Fe
Plazo de implantación/implementación	Corto plazo (Primeros dos años)
Coste estimado	2.000 €
Indicadores de seguimiento de la propuesta	- Seguridad peatonal La Fe

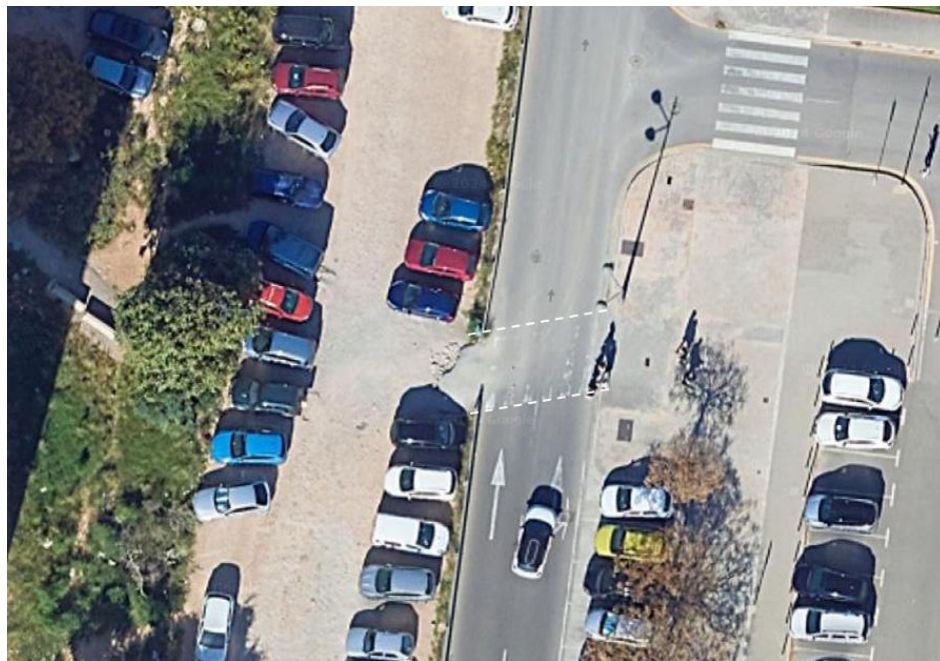


Diagrama 9 Propuesta de paso peatonal a parking oeste

Actuación 15 Adecuación exterior estación Fuente de San Luis

Adecuación exterior estación Fuente de San Luis	
Descripción de la propuesta	
Si se quiere potenciar el uso de cercanías se deben adecuar los alrededores para que la movilidad peatonal desde la estación a La Fe genere la menor fricción posible. Se propone formalizar los estacionamientos definiendo una entrada clara y señalizada a estos para no generar peligros al itinerario peatonal. Así mismo se propone agregar un itinerario peatonal sur ya que el norte no posee el ancho suficiente para asegurar la seguridad del viandante.	
Objetivos	
-Aumentar la intermodalidad. -Aumentar el uso de cercanías. -Aumentar la seguridad peatonal en La Fe.	
Agentes Implicados	
- Hospital Universitario y Politécnico La Fe - Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana - Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio	
Plazo de implantación/implementación	
Largo plazo (Diez años)	
Coste estimado	
800.000 €	
Indicadores de seguimiento de la propuesta	
- Seguridad peatonal La Fe. - Número de vehículos mal estacionados. - Número de pasajeros que utilizan la estación Fuente de San Luis.	





Diagrama 10 Propuesta de estacionamientos este y oeste Estación Fuente de San Luis y nueva calzada peatonal.

Actuación 16 Gestión avanzada de parking

Gestión avanzada de parking	
Descripción de la propuesta	
Con la finalidad de fomentar modos de transporte menos contaminantes y aumentar la ocupación de los vehículos privados se propone realizar una gestión avanzada del parking. Esta se divide en las siguientes secciones: - Vehículos de alta ocupación, en este caso se considera evaluarlo principalmente para los trabajadores del hospital. Fomentando así compartir el coche entre colegas. - Vehículos eléctricos, para los vehículos eléctricos se referencia la actuación "Puntos de Carga" donde se le dará un valor reducido a los vehículos eléctricos que estacionen y utilicen el punto de carga. - Alta fiscalización de uso de zonas inadecuadas/no habilitadas para aparcar el coche. Si no se logra fiscalizar correctamente el parking ilegal las medidas apuntadas al estacionamiento no tendrán ninguna efectividad. - Sistema de reserva de plazas de parking para trabajadores desde una plataforma. De esta manera se puede asegurar la obtención de plazas de estacionamiento, esto solo será posible si se cumple con alguno de los primeros puntos (Vehículo eléctrico o de alta ocupación). Esto se debe respaldar con un sistema de fiscalización dentro del estacionamiento.	
Objetivos	
- Aumentar la ocupación por vehículo. - Potenciar cambio de modo de transporte a transportes no contaminantes - Aumentar el uso de coches eléctricos en el hospital	
Agentes Implicados	
- Hospital Universitario y Politécnico La Fe	
Plazo de implantación/implementación	
Corto plazo (Primeros dos años)	
Coste estimado	
100.000 €	
Indicadores de seguimiento de la propuesta	
- Nº de viajes laborales en coche eléctrico. - % de ocupación vehicular. - Nº Vehículos mal estacionados (multas)	



8. Análisis de Escenarios y Actuaciones

Luego de presentadas tanto las actuaciones como los escenarios se debe discutir cómo se ven afectadas las unas a las otras.

Las actuaciones de Movilidad Peatonal se diseñan y consideran para pacificar y amenizar el desplazamiento peatonal en las inmediaciones del hospital como sus alrededores cercanos, esto va en los lineamientos de tener una ciudad más amigable y atenta con el peatón. Estas actuaciones si bien apoyan y promueven la movilidad peatonal principalmente fomentan el desplazamiento final después del desplazamiento principal al hospital e impiden que existan interferencias entre modos de transporte que se desean fomentar y el peatón, como es el caso de la Actuación 1, Actuación 3 y Actuación 4. Se considera que a medida avance la calidad peatonal de los viarios en el resto de la ciudad estas actuaciones simplemente llevarán a La Fe a los estándares sostenibles de movilidad de Valencia.

Las actuaciones de Movilidad Ciclista y VMP se basan en dos principios. Primero descansa en que la red ciclista, utilizada por VMP también, tiene una alta calidad en la actualidad y solamente se le irán haciendo mejoras con el tiempo. Esto y las diferentes iniciativas y métodos como subvenciones a bicicletas eléctricas o el alquiler de bicicletas ya existentes como Valenbisi fomentan el uso de la bicicleta sin necesidad de comprar una. Esto nos permite proyectar un crecimiento en el uso de la bicicleta y VMP en distancias considerables mientras exista una vía de suficiente calidad para asegurar el viaje. Lo que debe hacer La Fe en este caso para asegurar el cambio modal de las personas que deseen hacerlo es asegurar un sitio de estacionamiento seguro y cubierto para sus vehículos, esto se responde con la Actuación 6 y Actuación 7. Sin embargo, durante la recaudación de información se logró percibir que uno de los colectivos que más están presentes en el La Fe como trabajadores son las mujeres y a la vez la principal razón de porque las mujeres no utilizan bicicletas es porque no poseen una se considera relevante realizar la Actuación 5 fomentando así que se posea una bicicleta, ya sea normal o eléctrica, para su uso diario. Esto hace que las actuaciones realizadas vayan de la mano con una proyección positiva de cambio modal a vehículos no motorizados apoyando y apuntalando este cambio en La Fe.

Las actuaciones de Movilidad Transporte Público son actuaciones que presentan una manera de ver el futuro del transporte público de Valencia, esto se logra rescatando la Actuación 11 del PMoMe de Valencia, esta actuación es por lejos la más costosa del plan pero logra cementar un transporte público de calidad uniendo de manera correcta la ciudad de Valencia y los municipios de la zona sur del área metropolitana de Valencia, de los cuales varios se encuentran asignados a La Fe como se comentó con anterioridad. Una buena accesibilidad vía transporte público a los diferentes puntos de interés de la Horta Sud fomentaría altamente el cambio modal de vehículo privado a transporte público. Luego de manera de guía para definir el futuro del transporte público se proponen dos estudios, Actuación 9 y Actuación 10 en ellas se analiza el futuro del transporte ferroviario tanto de cercanías como de tranvía que le da servicio a La Fe. Si bien, no son actuaciones de una alta concreción se consideran positivas ya que la infraestructura base es existente y la futura se ve viable.

Finalmente, en el caso del transporte público se propone una línea de autobús que priorice la accesibilidad de los barrios asignados al hospital y su llegada al hospital. Actualmente las



líneas principales que llegan a La Fe pasan por el centro de la ciudad y tienen variadas paradas lo que es lógico ya que se busca abarcar el mayor servicio posible. Sin embargo, para que el servicio a La Fe sea competitivo con el vehículo privado los tiempos de traslado deben bajar considerablemente, esto se plasma en la Actuación 8 donde se propone una línea más directa que pase por todos los barrios para luego acceder directamente a La Fe, con un tiempo de recorrido total de 40 min en el caso más extremo.

Para finalizar las actuaciones están las actuaciones de Movilidad vehículo Privado y Estacionamiento la cual contiene un par de actuaciones simples de implementar como la Actuación 12, Actuación 13 y Actuación 14 que le dan mejor calidad de vida al ya existente parking diversificando un poco su uso y enfocándolo a vehículos eléctricos y bicicletas/VMP para que se utilice el espacio de estacionamiento protegido de manera equitativa entre los medios de transporte dándole un empujón a los medios que se quieren incentivar. Y en paralelo se propone la Actuación 15 que permite mejorar la situación de estacionamiento ilegal y pacificará el flujo de personas por la estación Fuente de San Luis. Para coordinar estas actuaciones relacionadas con el parking se propone a su vez la Actuación 16 que velará por aumentar la fiscalización de parking ilegal y correcto uso de las inmediaciones de La Fe para que así el resto de las actuaciones surtan el efecto deseado. Si no se realiza fiscalización y el parking en La Fe es completamente libre y sin sanciones cuando están en terrenos no aptos las actuaciones y proyecciones no avanzaran, debido a que en el estado actual el coche privado es priorizado al considerar medios de transporte para llegar a La Fe.

Es necesario comentar también que la extensión de este plan de movilidad llega hasta la información que se tenía en disposición, en el caso de realizar un documento más completo y formal se recomienda encarecidamente que se realice un Plan de transporte sostenible al trabajo, que permite complementar el análisis realizado aquí. Es importante comentarlo ya que este documento es obligación en la Ley de movilidad sostenible en su Título II, Capítulo II, Sección 1.^a, Artículo 26 Planes de transporte sostenible al trabajo (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2025).

De esta manera se puede concluir en este apartado que las actuaciones presentadas se enfocan en continuar con las fortalezas de la movilidad sostenible del área metropolitana de Valencia junto con realizar mejoras para apuntalar los avances en movilidad que presenta la ciudad. Esto en conjunto con actuaciones específicas para darle un empujón a ciertos medios de transporte en La Fe van a llevar al hospital a un futuro de movilidad sostenible.

9. Seguimiento

Para realizar seguimiento al plan se propone realizar una mesa de movilidad que incorporen agentes tanto de La Fe, el ayuntamiento de Valencia, trabajadores de La Fe y organizaciones de la sociedad civil, en la cual se evalúe el avance del plan y sus actuaciones.

9.1 Indicadores

Como apoyo para el seguimiento se proponen los siguientes indicadores:

9.1.1 Indicadores Ambientales

Se proponen indicadores ambientales según lo presentado anteriormente en el plan. Esto para asegurarse de la facilidad y consistencia de medición.

Tabla 7 Indicador y objetivo contaminación acústica

Contaminación acústica (dB)	
2024	2035
63	40

Tabla 8 Indicador y objetivo contaminación atmosférica

Contaminación atmosférica		
Contaminante	2024	2035
SO ₂ (μg/m ³)	3,133	2,193
NO(μg/m ³)	8,716	6,101
NO ₂ (μg/m ³)	15,213	10,649
PM ₁₀ (μg/m ³)	24,854	17,398
Ni(ng/m ³)	2,118	1,483
NO _x (μg/m ³)	28,559	19,991
Ozono(μg/m ³)	56,662	39,663
As(ng/m ³)	0,361	0,252
Pb(μg/m ³)	0,011	0,007
BaP(ng/m ³)	0,139	0,097
Cd(ng/m ³)	0,171	0,119

Se evaluarán anualmente los valores y se evaluará el impacto del plan comparando con los valores objetivos.

9.1.2 Indicadores generales del plan

En el caso de los indicadores del plan se utilizarán los postulados en las actuaciones, es necesario comprender que se esperan impactos transversales en la movilidad por lo que algunas

actuaciones comparten indicadores. Debido al alcance de este documento se debe antes de poner en marcha el plan realizar un apoyo con encuestas y conteos que permitan obtener la información inicial de algunos indicadores.

Indicadores de actuaciones Movilidad Peatonal		
1.- Acondicionamiento paso superior Av. Fernando Abril Martorell	2024	2035
Uso peatonal pasarela	-	↑
Uso ciclista pasarela	-	↑
% de ejecución actuación	0%	100%
2.- Mejora de iluminación peatonal Av. Fernando Abril Martorell	2024	2035
Nº Farolas Instaladas	0	25
% de ejecución actuación	0%	100%
3.- Acondicionamiento cruce peatonal Av. Fernando Abril Martorell	2024	2035
Velocidad media en Av. Fernando Abril Martorell	50 [km/h]	20 [km/h]
Uso de cruce peatonales	-	↑
% de instalación de señales	0%	100%
4.- Itinerario peatonal directo desde vial de transporte público	2024	2035
Pasos peatonales pintados	0	4
Itinerarios completados	0	4
% de instalación de señales	0%	100%

Indicadores de actuaciones Movilidad ciclista y VMP		
5.- Subvención a la compra de bicicletas o bicicletas eléctricas	2024	2035
Nº viajes laborales en bicicleta	-	↑
% modal de vehículos no motorizados	4%	20%
% modal de bicicletas	3%	15%
6.- Instalación estacionamiento de bicicletas	2024	2035
Nº estacionamiento de bicicletas	100	200
Nº estacionamientos de bicicletas utilizados	50	150
Nº de viajes laborales en bicicleta	-	↑
% modal de vehículos no motorizados	4%	20%
% modal de bicicletas	3%	15%
7.- Instalación estacionamientos de VMP	2024	2035
% de ocupación de estacionamientos VMP	0%	70%
Nº viajes laborales en VMP	-	↑
% modal de VMP	1%	5%



Indicadores de actuaciones Movilidad Transporte Público		
8.- Nueva Línea Hospital La Fe EMT	2024	2035
Nº viajes transporte público	-	↑
9.- Estudio extensión Línea 12 FGV	2024	2035
% realización estudio extensión línea 12	0%	100%
10.- Cercanías Hospital La Fe	2024	2035
% realización estudio cercanías	0%	100%
11.- metroTram Horta Sud	2024	2035
% realización estudio metroTram Horta Sud	0%	100%
% del proyecto metroTram Horta Sud	0%	100%

Indicadores de actuaciones Movilidad vehículo privado y estacionamiento		
12.- Instalación estacionamientos con puntos de carga	2024	2035
% de ocupación estacionamientos con puntos de carga	0%	100%
Nº viajes laborales en coche eléctrico	-	↑
13.- Adecuación parking subterráneo	2024	2035
% modal de bicicletas	3%	15%
% modal de VMP	1%	5%
Seguridad peatonal	-	↑
14.- Adecuación paso peatonal parking	2024	2035
Seguridad peatonal	-	↑
15.- Adecuación exterior estación Fuente de San Luis	2024	2035
Seguridad peatonal	-	↑
Nº Vehículos mal estacionados (multas)	-	↓
% modal Cercanías	-	↑
16.- Gestión avanzada de parking	2024	2035
Nº viajes laborales en coche eléctrico.	-	↑
% ocupación vehicular(personas/vehículo)	1,2	1,7
Nº Vehículos mal estacionados (multas)	-	↓

10. Cronograma y Presupuesto

Para poder comprobar la viabilidad de las actuaciones desde un punto temporal y económico se plantea un cronograma con las actuaciones y el coste anual de cada una de ellas.

Tabla 9 Cronograma y presupuesto actuaciones

Años	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Acondicionamiento paso superior Av. Fernando Abril Martorell	x	x								
	5.000€	5.000 €								
Mejora de iluminación peatonal Av. Fernando Abril Martorell	x	x	x	x	x					
	2.000 €	3.000 €	5.000 €	7.500 €	7.500 €					
Acondicionamiento cruce peatonal Av. Fernando Abril Martorell	x	x								
	5.000 €	5.000 €								
Itinerario peatonal directo desde vial de transporte público	x	x	x	x	x					
	4.000 €	4.000 €	4.000 €	4.000 €	4.000 €					
Subvención a la compra de bicicletas o bicicletas eléctricas	x	x								
	200.000 €	200.000 €								
Instalación estacionamientos de bicicletas	x	x								
	10.000 €	5.000 €								
Instalación estacionamientos de VMP	x	x								
	100.000 €	100.000€								
Propuesta Línea EMT	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	1.600.000€	1.600.000€	1.600.000€	1.600.000€	1.000.000€	1.000.000€	1.000.000€	1.000.000€	1.000.000€	1.000.000€



Estudio extensión Línea 12 FGV	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	110.000€	110.000€	110.000€	110.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€
Cercanías Hospital La Fe	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	600.000€	100.000€	100.000€	100.000€	100.000€	100.000€	100.000€	100.000€	100.000€	100.000€
metroTram Horta Sud	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	500.000€	500.000€	3.000.000€	30.000.000€	11.000.000€	11.000.000€	11.000.000€	11.000.000€	11.000.000€	11.000.000€
Instalación estacionamientos con puntos de carga	x	x	x	x	x					
	50.000€	50.000€	50.000€	50.000€	50.000€					
Adecuación parking subterráneo	x	x								
	5.000 €	5.000 €								
Adecuación paso peatonal parking	x	x								
	1.000€	1.000 €								
Adecuación exterior estación Fuente de San Luis	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	34.000€	33.000€	33.000€	100.000€	100.000€	100.000€	100.000€	100.000€	100.000€	100.000€
Gestión avanzada de parking	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€
Costo Anual Completo del Plan	3.236.000€	2.731.000€	4.912.000€	31.981.500€	12.281.500€	12.220.000€	12.220.000€	12.220.000€	12.220.000€	12.220.000€
Costo Anual para La Fe	926.000€	921.000€	602.000€	671.500€	671.500€	610.000€	610.000€	610.000€	610.000€	610.000€

Luego de presentar el cronograma y presupuesto completo del plan se vuelve necesario plantearse el escenario hipotético de la falta de presupuesto para completar el plan. Sin embargo, de darse dicha situación se propone dar prioridad a las actuaciones basándose en la pirámide de movilidad sostenible.

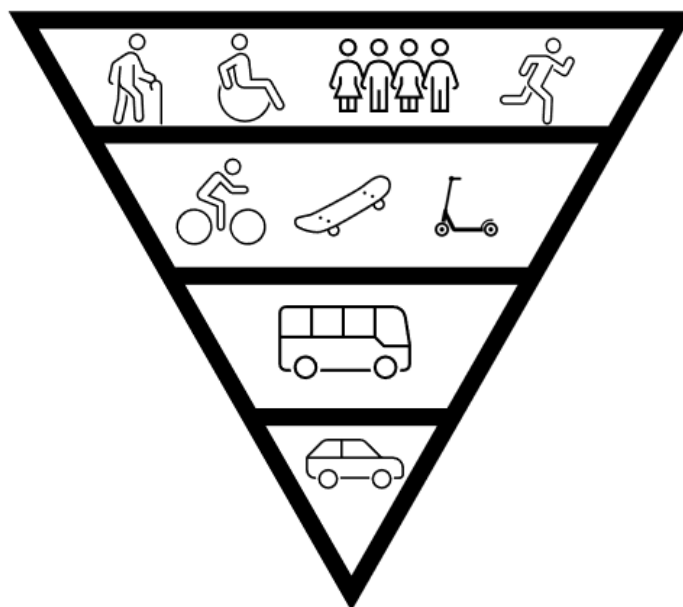


Figura 17 Pirámide de movilidad sostenible

Dando prioridad así a las actuaciones de Movilidad Peatonal las cuales tienen un tiempo de ejecución corto y un costo reducido lo que las convierte en abordables por La Fe.

Luego se considerarían las actuaciones de Movilidad Ciclista y VMP, en este caso de requerirse se puede evaluar limitar la cantidad de estacionamientos dispuestos para bicicletas y VMP manteniendo siempre un mínimo aceptable para el uso de estos medios de transporte. Además, en el caso de la Actuación 5 Subvención a la compra de bicicletas o bicicletas eléctricas se puede reducir la cantidad de bicicletas subvencionadas, pero en ningún caso se recomienda eliminar la actuación completa.

Seguido de lo anterior, se evalúan las actuaciones de Movilidad Transporte Público en este caso vale la pena tomar en cuenta la naturaleza de estas. No es posible realizar las actuaciones de transporte público sin apoyo y autorización de las instituciones partícipes, en el caso de no poseer suficientes fondos para llevar a cabo las actuaciones es recomendable buscar apoyo en la planificación de las actuaciones buscando presupuestos disponibles y accesibles por estas instituciones.

Finalmente se dejan como última prioridad las actuaciones de Movilidad vehículo Privado y Estacionamiento. En esta sección se recomienda encarecidamente priorizar las actuaciones: Actuación 13 Adecuación parking subterráneo y Actuación 14 Adecuación paso peatonal parking ya que de dejarse en el estado actual tanto el parking subterráneo como el paso peatonal implican un riesgo para los peatones que circulan y utilizan ambos parkings.

11. Conclusiones

El objetivo principal del presente plan era la formulación de un documento de planificación que, a través de actuaciones concretas en los diferentes ejes de movilidad se avanzara a una movilidad sostenible en el Hospital Universitario y Politécnico La Fe.

Esto se logró recopilando el estado actual y futuro de la movilidad según las asignaciones que tiene el hospital en Valencia y los municipios del sur. Se dividió el análisis en movilidad peatonal, transporte público (por carretera y ferroviario), vehículos de movilidad personal/bicicletas y vehículos privados. A cada una de estas secciones se le analizó el estado de las rutas y su estacionamiento de ser necesario en el hospital.

Como primera conclusión se reconoce que el transporte peatonal para los barrios como los municipios asignados no es viable considerarlo, esto ya que existe una gran distancia entre el origen de los viajes y La Fe. Aun así, se analiza el itinerario peatonal circundante de La Fe.

A continuación, también se reconoce que el transporte público como se encuentra configurado actualmente no es, ni será (con la línea 12), competitivo con el vehículo privado para los habitantes de Valencia. En el caso de los municipios del sur la oferta de transporte público por carretera es considerablemente más competitiva con el vehículo privado, sin embargo, se encuentra que se desaprovecha la infraestructura ferroviaria existente ya que no existen líneas que den el servicio directo al hospital.

De manera paralela y en un análisis realizado luego de la visita a terreno en el hospital, se señalan problemáticas existentes en los itinerarios peatonales y ciclistas, así como posibilidades de mejora en estacionamientos tanto del hospital como de la parada de cercanías de Font de Sant Lluís.

Luego utilizado los valores iniciales de los indicadores de movilidad y medio ambiente obtenidos junto con una proyección cualitativa se plantean tres escenarios futuros para la movilidad de La Fe.

- Escenario inicial (E0), proyección manteniendo el estado actual sin hacer nada.
- Escenario intermedio (E1), proyecta una implementación completa del plan, pero no así un cambio en la movilidad de la ciudad.
- Escenario optimista (E2), proyecta una implementación completa del plan y un cambio considerable en la movilidad de la ciudad.

De esta manera en el escenario optimista se basa en una partición modal de la ciudad de:

- Peatonal 40%
- Vehículo privado 30%
- Transporte público 20%
- Bicicleta 9%
- Otro 1%

Mientras que debido al impacto de la implementación del Plan propuesto la partición modal sería de:



- Vehículo privado 45%
- Transporte público 35%
- Bicicleta/VMP 20%

A continuación, se recogió toda la información disponible de libre acceso, del análisis de lo recaudado en la visita a terreno y teniendo en cuenta los escenarios propuestos se condensan las problemáticas y se proponen 16 actuaciones para abordarlas de una manera coherente y posible en el futuro inmediato. Se proponen 4 actuaciones para movilidad peatonal, 3 actuaciones para movilidad con VMP o bicicletas, 4 actuaciones centradas en el transporte público y 5 actuaciones relacionadas con vehículo privado y estacionamientos. El costo completo de todas las actuaciones asciende a 116.242.000 [€], donde 6.842.000 [€] corresponde a la inversión total que debe realizar La Fe. Este presupuesto se divide a lo largo de 10 años donde la mayor inversión se realiza los primeros dos años donde se debe invertir 926.000 [€] y 921.000 [€] respectivamente.

Después, se realiza un análisis que, al considerar los posibles impactos del desarrollo sostenible de la movilidad en el área metropolitana de Valencia en conjunto con la realización de las actuaciones propuestas, concluye que es necesario facilitar el cambio de modos de transporte a modos sostenibles o transporte público para la movilidad a La Fe. Esto se debe realizar sin olvidar la naturaleza de los diferentes viajes que se realizan a La Fe, como los viajes de pacientes, viajes de visitantes, viajes de trabajadores, viajes de estudiantes, proveedores entre otros.

Finalmente, y como recomendación para un trabajo futuro se recuerda que se encuentra en pronta entrada en vigor la Ley de Movilidad Sostenible estatal, la cual tiene algunos puntos diferentes a la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana uno de ellos siendo los planes de movilidad sostenible al trabajo, este plan debería ser realizado por La Fe considerando la información que nos entregó la matriz Origen Destino del PMoMe de Valencia el origen de los trabajadores del hospital se podría encontrar en el anillo exterior del área metropolitana de Valencia y no en las zonas analizadas en este plan lo que permitirá complementar ambos documentos para comprender en su totalidad la movilidad de La Fe.



12. Referencias

- Ayuntamiento de Valencia. (14 de 10 de 2024). Obtenido de Portal de Datos Abiertos: <https://valencia.opendatasoft.com/>
- Ayuntamiento de Valencia. (23 de 10 de 2024). *Geoportal*. Obtenido de Contaminación Acústica y Atmosférica: <https://geoportal.valencia.es/apps/GeoportalHome/es/inicio/contaminacion-atmosferica-y-ruido>
- CEGESEM. (2020). *Red de Itinerarios NO Motorizados (XINM)*. Valencia: Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.
- Conselleria de Sanidad. (2023). *II Plan de Igualdad 2023-2027*. Valencia: Generalitat, COnselleria de Sanidad Universal y Salud Pública.
- Conselleria de Sanidad. (03 de 10 de 2024). *Centros, Servicios y Establecimientos Sanitarios*. Obtenido de Conselleria de Sanitat: <https://www.san.gva.es/es/web/centros-servicios-y-establecimientos-sanitarios/registro-autonomico-de-centros-servicios-y-establecimientos-sanitarios-de-la-comunidad-valenciana>
- Conselleria de Sanidad. (07 de 10 de 2024). *Conselleria de Sanidad*. Obtenido de Mapa Sanitario: <https://www.san.gva.es/es/web/tarjeta-sanitaria/mapa-sanitari>
- CYPE Ingenieros S.A. (27 de 01 de 2025). *Generador de Precios*. Obtenido de Generador de Precios. España.: <https://generadordeprecios.info/>
- Decathlon. (27 de 01 de 2025). *Decathlon Bicicletas*. Obtenido de Decathlon: <https://www.decathlon.es/es/deportes/ciclismo/bicicletas-electricas>
- Departament de Salut València La Fe. (2022). *Memoria de Actividad*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- Flows, I. (21 de 11 de 2024). *Insideflows.org*. Obtenido de Insideflows.org: <https://www.insideflows.org/project/the-green-pod/>
- Generalitat Valenciana. (2022). *Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València (PMoMe)*. Valencia: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.
- Interempresas. (11 de 21 de 2024). *Interempresas.net*. Obtenido de Interempresas.net/Smart_cities: https://www.interempresas.net/Smart_Cities/Articulos/447156-Yup-instala-primeros-aparcamientos-bicicletas-patinetes-electricos-hospital-Mollet.html
- Intitut Valencià d'Estadística. (03 de 01 de 2025). *pegv.gva.es*. Obtenido de iv,e: <https://pegv.gva.es/es/estad%C3%ADstica-de-matriculaci%C3%B3-de-vehicles>
- Levante. (23 de 10 de 2024). *Levante El Mercantil Valenciano*. Obtenido de Levante EMV: <https://www.levante-emv.com/valencia/2023/02/03/zonas-bajas-emisiones-valencia-mapa-81872201.html>



- Martínez Gato, B. (2023). *Estudio de la contaminación acústica a la que se encuentra sometido el hospital "La Fe" de Valencia*. Valencia: Universitat Politècnica de València.
- merco. (26 de 09 de 2024). *Monitor Empresarial de Reputación Corporativa*. Obtenido de <https://www.merco.info/es/monitor-reputacion-sanitaria-hospitales>
- Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes. (01 de 10 de 2024). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Obtenido de Boletín Oficial del Estado: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-7330>
- Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes. (24 de 10 de 2024). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Obtenido de BOE: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOGV-r-2021-90283>
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (20 de 01 de 2025). *Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible*. Obtenido de Ley de Movilidad Sostenible: <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/ley-de-movilidad-sostenible-y-financiacion-del-transporte/ley/titulo-ii-fomento-de-la-movilidad-sostenible/capitulo-ii-planificacion-y-gestion-de-la-movilidad/seccion-1-instrumentos-de-pla>
- Naciones Unidas. (15 de 01 de 2025). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Obtenido de Objetivos de Desarrollo Sostenible: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Periodico El Español. (03 de 01 de 2025). *El español*. Obtenido de https://www.elespanol.com/motor/20240207/ciudades-espana-matriculan-coches-electricos/830667380_0.html
- Sanidad, C. d. (26 de 09 de 2024). *La Fe Departament de Salut*. Obtenido de <https://lafe.san.gva.es/>
- SENER. (2024). *Ampliación de las Líneas Tranviarias de Metrovalencia: Línea 12*. Valencia: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori.
- Servicio de Información y Análisis Urbanístico. (01 de 01 de 2005). *Planeamiento Urbanístico de la Comunitat Valenciana*. Valencia, Valencia, España: Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio - Generalitat Valenciana.
- The International Association of Public Transport. (2003). *La integración: un desafío para el transporte público*. Obtenido de https://www.crtm.es/media/m3en4dc1/integracion_desafio_transporte_publico_abril_2003.pdf
- Tragsatec. (s.f.). *Guía de Movilidad Urbana Sostenible*. Madrid: Grupo Tragsa.
- TRANSyT. (2006). *PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible*. Madrid: IDAE.



13. Anejo fotográfico



Fotografía 1 Vista de La Fe desde el Oeste



Fotografía 2 Vista de La Fe desde el Este



Fotografía 3 Frontis con logo y nombre



Fotografía 4 Cruce de peatones desde el Nor-oeste



Fotografía 5 Cruce de peatones desde el Norte



Fotografía 6 Sección del viario desde el Oeste



Fotografía 7 Acceso subterráneo de servicio a La Fe



Fotografía 8 Acumuladores de gases clínicos, con zona de carga y descarga



Fotografía 9 Estacionamiento de bicicletas en la zona sur contiguo a Urgencias



Fotografía 10 Estacionamiento de motos y bicicletas en la zona sur contiguo a Urgencias



Fotografía 11 Entrada a Urgencias por la zona Sur de La Fe



Fotografía 12 Sección peatonal entre acceso parking sur y entrada a Urgencias por zona Sur



Fotografía 13 Vista de La Fe desde salida estación Fuente de San Luis Cercanías ubicada al Sur de La Fe



Fotografía 14 Terreno baldío usado de estacionamiento al Oeste de La Fe

14. Anejo de costos

De manera general para la obtención de precios unitarios de las actuaciones se utilizó el generador de precios de obra facilitado por CYPE Ingenieros (CYPE Ingenieros S.A., 2025). En el caso de las bicicletas de la Actuación 5 se realiza un promedio aproximado basado en los precios de Decathlon (Decathlon, 2025) como referencia.

Para la Actuación 8 se calculó el costo de cada kilómetro recorrido a 5[€/km] y se calcularon los kilómetros que recorrerían 4 autobuses en la ruta.

Y finalmente para las actuaciones, Actuación 9, Actuación 10 y Actuación 11 se tomaron de referencia los valores que se presentan en el PMoMe de Valencia (Generalitat Valenciana, 2022).

Así, se obtuvieron las siguientes tablas de costes para cada actuación:

Actuación 1 Acondicionamiento paso superior Av. Fernando Abril Martorell:

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Banca	5	400€	2.000€
Movimiento ciclovía	1	3.000€	3.000€
Total	-	-	5.000€

Actuación 2 Mejora de iluminación peatonal Av. Fernando Abril Martorell

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Farolas	25	1.000€	25.000€
Total	-	-	25.000€

Actuación 3 Acondicionamiento cruce peatonal Av. Fernando Abril Martorell

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Semáforo vehicular	2	2.500€	5.000€
Semáforo peatonal	2	1.500€	3.000€
Pintura y señalización	-	2.000€	2.000€
Total	-	-	10.000€

Actuación 4 Itinerario peatonal directo desde vial de transporte público

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Pintura y señalización	4	1.250€	5.000€
Total	-	-	5.000€



Actuación 5 Subvención a la compra de bicicletas o bicicletas eléctricas

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Bicicleta eléctrica	200	1.500€	300.000€
Bicicleta	200	500€	100.000€
Total	-	-	400.000€

Actuación 6 Instalación estacionamiento de bicicletas

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Estacionamiento bicicleta	200	75€	15.000€
Total	-	-	15.000€

Actuación 7 Instalación estacionamientos de VMP

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Punto de carga y estacionamiento eléctrico vmp/bicicleta	130	1.500€	200.000€
Total	-	-	200.000€

Actuación 8 Nueva Línea Hospital La Fe EMT

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Autobús eléctrico	4	600.000€	2.400.000€
Kilómetros en 10 años	2.000.000	5€	10.000.000€
Total	-	-	12.400.000€

Actuación 9 Estudio extensión Línea 12 FGV

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Estudio	1	440.000€	440.000€
Posibles actualizaciones	1	60.000€	60.000€
Total	-	-	500.000€

Actuación 10 Cercanías Hospital La Fe

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Material Rodante	1	500.000€	500.000€
Costo anual de funcionamiento	10	100.000€	1.000.000€
Total	-	-	1.500.000€



Actuación 11 metroTram Horta Sud

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Trazado, plataforma reservada e infraestructura	-	88.500.000€	88.500.000€
Material rodante	-	11.500.000€	11.500.000€
Total	-	-	100.000.000€

Actuación 12 Instalación estacionamientos con punto de carga

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Punto de carga	45	5.500€	250.000€
Total	-	-	250.000€

Actuación 13 Adecuación parking subterráneo

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Parking Bicicleta/VMP	2	4.000€	8.000€
Pintura y señalización	-	2.000€	2.000€
Total	-	-	10.000€

Actuación 14 Adecuación paso peatonal parking

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Pintura, señalización y bajada	-	2.000€	2.000€
Total	-	-	2.000€

Actuación 15 Adecuación exterior estación Fuente de San Luis

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
M2 de parking	3.000	266€	800.000€
Total	-	-	800.000€

Actuación 16 Gestión avanzada de parking

Ítems	Unidades	Precio Unitario	Valor Total
Costo anual coordinación	10	10.000€	100.000€
Total	-	-	100.000€