



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos,
Canales y Puertos

Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de
Alginet (Valencia)

Trabajo Fin de Grado

Grado en Ingeniería Civil

AUTOR/A: Moussaif, Manal

Tutor/a: Gielen, Eric Madeleine Pierre

Cotutor/a: Palencia Jiménez, José Sergio

CURSO ACADÉMICO: 2024/2025

ÍNDICE

ÍNDICE DE FIGURAS	4
ÍNDICE DE TABLAS	8
1. INTRODUCCIÓN	9
1.1. Descripción del documento.....	9
1.2. Justificación de PMUS	9
1.2.1. Objetivos del PMUS.....	10
1.3. Movilidad y sostenibilidad.....	12
1.3.1. Movilidad.....	12
1.3.2 Sostenibilidad	13
1.4. Marco normativo.....	14
1.4.1. Legislación europea	14
1.4.2. Legislación estatal	15
1.4.3. Legislación autonómica.....	16
2. ANÁLISIS DEL TERRITORIO Y MOVILIDAD.....	17
2.1. Marco territorial.....	17
2.1.1. Ámbito geográfico	17
2.1.2. Clima.....	18
2.1.3 Modelo de ocupación del suelo actual e histórico.....	19
2.1.4 Usos del suelo	21
2.2. Marco poblacional	22
2.2.1. Distribución de la población	22
2.3. Marco socioeconómico.....	26
2.3.1. Actividad de la población.....	26
2.3.2 Nivel de estudios	27
2.3.3. Actividad económica	28
2.4. Movilidad.....	29
2.4.1 Estudio de Movilidad a partir de la Telefonía.....	29
2.4.1.1 Movilidad cotidiana.....	29
2.4.2 Movilidad obligada – trabajo.....	30
2.4.2.1 Ubicación de los lugares de trabajo	30
2.4.2.2 Reparto modal.....	31
2.4.2.3 Número de viajes diarios.....	32
2.4.2.4. Tiempo de desplazamiento	32
2.4.3. Movilidad obligada - estudio	33

2.4.4. Parque de vehículos	34
2.4. Zonas de atracción	35
2.5. Infraestructuras de transporte	63
2.5.1. Red viaria	63
2.5.1.1 Carreteras	63
2.5.1.2. Vías urbanas	64
2.5.1.3. Vías pecuarias	65
2.5.1.4. Vías peatonales	65
2.5.1.5. Tráfico	67
2.5.1.6. Estado de las vías	68
2.6. Movilidad accesible	71
2.6.1. Anchura de acera	72
2.7. Movilidad ciclista	73
2.8. Red ferroviaria	75
2.9. Transporte público	79
2.9.1. Autobús	79
2.9.2. Taxi	85
2.9.3. Accesibilidad peatonal al transporte público:	86
2.10. Aparcamiento	86
2.10.1. Ordenanza Reguladora de Aparcamiento	87
2.10.2. Aparcamientos públicos	87
2.10.3. Aparcamientos privados	88
2.10.4. Aparcamientos No regulados y gratuitos	88
2.10.5. Aparcamientos disuasorios	90
2.10.6. Plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida	90
2.10.7. Estacionamiento irregular y no permitido	91
2.10.8. Estacionamiento para motos y bicicletas	93
2.10.9. Puntos de recarga eléctrica:	94
3. ANÁLISIS DAFO	96
4. PLAN DE ACCIÓN	97
4.1. Propuestas de mejora:	97
4.2. PROPUESTA 1: Rehabilitación de los pasos peatonales	98
4.3. PROPUESTA 2: Reducción del tráfico rodado	102
4.4. PROPUESTA 3: Creación de una red de carril bici	106
4.5. PROPUESTA 4: Instalación de aparcamientos para bicicletas	108



4.6. PROPUESTA 5: Aumento de frecuencia y horario del transporte público	111
4.7. PROPUESTA 6: Creación de una línea de autobús urbano que conecta el núcleo con las otras urbanizaciones y que pase por la parada de metro	113
4.8. PROPUESTA 7: Creación de aparcamientos regulados	117
4.9. PROPUESTA 8: Fomento del vehículo compartido	120
4.10. PROPUESTA 9: Puntos de recarga de vehículos eléctricos	123
4.11. PROPUESTA 10: Electrificación del transporte público	125
4.12. PROPUESTA 11: Creación de una App sobre la movilidad para el municipio	127
4.13. Tabla resumen de propuestas	129
4.14. Orden de ejecución de propuestas	129
4.15. Fuentes de financiación	129
Bibliografía	130
ANEJO 1. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AGENDA 2030	132

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Ilustración del espacio público dedicado al coche (Fuente: elaboración a partir de Chat GPT)	10
Figura 2: Pirámide de movilidad (ittiumbykaos,)	12
Figura 3: Equilibrio de la sostenibilidad. (integrarse.org,)	13
Figura 4: Línea temporal de las líneas estratégicas en el marco europeo. (Fuente: Evolución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible) (Evolución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible,)	16
Figura 5: Ubicación de Alginet en el territorio Valenciano. (Visor GVA,)	17
Figura 6: Relieve del municipio de Alginet (Fuente: Elaboración propia a partir de Geocatagel)	18
Figura 7: Diagrama que representa la temperatura de Alginet en los últimos cinco años. (Avamet.org,)	19
Figura 8: Cartografía del año 1956-1957. (Visor GVA,)	20
Figura 9: Núcleo de Alginet del Año 1956-1957 (Visor GVA,)	20
Figura 10 : Clasificación del suelo de Alginet (Visor GVA,)	21
Figura 11: Usos del suelo (SIOSE, 2015)	22
Figura 12: Pirámide de población de Alginet, por grupos quinquenales. (Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE – 2024)	23
Figura 13: Distribución de la población según su origen (INE,) (Instituto Nacional de Estadística (INE), 2024)	24
Figura 14: Distribución de los residentes africanos de Alginet por países. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)	25
Figura 15: Distribución de los residentes europeos de Alginet por nacionalidad. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)	26
Figura 16: Distribución de la población de Alginet según su actividad. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2021)	27
Figura 17: Distribución de la población de Alginet según su nivel de estudios. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2021)	28
Figura 18: Distribución de los ocupados de Alginet por ramas de actividad económica. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2021)	28
Figura 19: Movilidad de las personas dentro del Municipio. Eje x: Miércoles y Domingos. Eje y: porcentaje de la población que sale del municipio (INE,)	29
Figura 20: Distribución de los lugares de trabajo de las personas ocupadas de Alginet (Instituto Nacional de Estadística (INE), 2011). (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011).	31
Figura 21: Distribución del modo de transporte usado en Alginet. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)	31
Figura 22: Número de viajes de los ocupados de Alginet. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)	32
Figura 23: Tiempo de desplazamiento al trabajo. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)	33
Figura 24. Distribución de los lugares de estudio de los estudiantes. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)	34
Figura 25: Distribución del parque de vehículos de Alginet según tipo de vehículo y distintivo ambiental (Banco de datos territorial-GVA,)	34

Figura 26: Ayuntamiento de Alginet (Página web del ayuntamiento de Alginet,)	36
Figura 27: Comisaría de policía local (Google maps,)	37
Figura 28: Guardia Civil (Google maps,)	37
Figura 29: Oficina de correos (Google maps,)	38
Figura 30: Cementerio (Google maps,)	39
Figura 31: Estaciones de servicio (Google maps,)	40
Figura 32: Estación de metro de Alginet (Google maps,)	41
Figura 33: Parada de los autobuses de Alginet (Google maps,)	41
Figura 34: Centro educativo CEI El Badall (Google maps,)	42
Figura 35: Centro educativo Alcalde Salvador Bocsh (Google maps,)	42
Figura 36: Centro educativo Nanos (Google maps,)	43
Figura 37: Centro educativo CEIP Maestro Emilio Luna (Google maps,)	44
Figura 38: Centro educativo CEIP Pepita Greus (Google maps,)	44
Figura 39: Centro educativo CEIP Vicente Blasco Ibáñez (Google maps,)	45
Figura 40: Centro educativo privado Sagrado Corazón Jesús (Google maps,)	45
Figura 41: Centro educativo IES Hort de Feliu (Google maps,)	46
Figura 42: Escuela Privada de música Pascual Pérez Choví (Google maps,)	46
Figura 43: Mapa con los centros educativos de Alginet. (Elaboración propia a partir de Qgis)	47
Figura 44: Centro de salud (Google maps,)	48
Figura 45: Residencia de mayores (Google maps,)	49
Figura 46: Mapa con los polígonos industriales de Alginet. (Elaboración propia a partir de Geoportal,)	50
Figura 47: Foto aérea de la zona industrial norte (Google earth,)	51
Figura 48: Foto aérea del polígono oeste (Google earth,)	52
Figura 49: Supermercado Mercadona (Google earth,)	52
Figura 50: Supermercado Consum (Google maps,)	53
Figura 51: Ubicación del Mercado Ambulante de Alginet (Google maps,)	54
Figura 52: Campo de fútbol de Alginet (Google maps,)	55
Figura 53: Foto aérea del polideportivo de Alginet (Google earth,)	56
Figura 54: Piscina interior del polideportivo (Poliespotiu.alginet.es,)	56
Figura 55: Pista de baloncesto (Google maps,)	57
Figura 56: Ubicación de instalaciones deportivas al aire libre (Google maps,)	57
Figura 57: Gimnasio (Google maps,)	58
Figura 58: Pista de Padel interior (Instagram de Algipadel,)	58
Figura 59: Teatro de Alginet (Google maps,)	59
Figura 60: Casa de cultura (Google maps,)	59
Figura 61: Biblioteca municipal de Alginet (bibliotecaspublicas.es,)	60
Figura 62: Recopilación de los monumentos históricos de Alginet (Página web del ayuntamiento de Alginet,)	61
Figura 63: Vista en mapa de los puntos de interés. (Fuente: Elaboración propia)	62
Figura 64: Carreteras que atraviesan Alginet (Visor GVA,)	63
Figura 65: Vías urbanas del núcleo de Alginet (Visor GVA,)	64
Figura 66: Vista de las vías pecuarias de Alginet (Visor GVA,)	65
Figura 67: Ejemplo calle peatonal en Alginet (Google maps,)	66
Figura 68: Calles peatonales del municipio de Alginet (Fuente: Elaboración propia)	66
Figura 69: Estado del tráfico en horas punta y fines de semana en Alginet (Google maps,)	67
Figura 70: Tráfico en las calles más congestionadas de Alginet (Google maps,)	68
Figura 71: Avenida Reis Catòlics desdoblada con sentido único (Google maps,)	69

Figura 72: Avenida Nou d'octubre con una calzada con doble sentido (Google maps,)	69
Figura 73: Estado de la calle Major a la entrada sur del municipio (Google maps,)	69
Figura 74: Estado de las calles en la entrada norte del municipio (Google maps,)	70
Figura 75: Estado de la calle Major (Google maps,)	70
Figura 76: Estado de carreteras en vías pecuarias y fuera del casco urbano (Google maps,)....	70
Figura 77: Estado de la calle Major (Google maps,)	71
Figura 78: Clasificación de accesibilidad en Alginet (Estudio de diagnóstico sobre accesibilidad universal en espacios públicos de la Comunitat Valenciana-GVA, 2021)	72
Figura 79: Calle con acera pequeña (Google maps,)	72
Figura 80: ausencia de acera en vías pecuarias y montañas (Google maps,)	73
Figura 81: Vía ciclista de Alginet (Visor GVA,)	74
Figura 82: Vía ciclista sin conexión con el siguiente tramo (Google maps,)	74
Figura 83: Ejemplo de las vías ciclistas existentes en el municipio (Google maps,)	75
Figura 84: Redes ferroviarias que atraviesan Alginet (Visor GVA,)	76
Figura 85: Paradas de la línea 1 de metrovalencia (metrovalencia.es,)	76
Figura 86: Estación de metro de Alginet (Google maps,)	77
Figura 87: Esquema red metrovalencia (metrovalencia.es,)	78
Figura 88: Tramo inoperativo de la red metrovalencia durante La dana (metrovalencia.es,) ...	79
Figura 89: Itinerario y paradas de la línea Hospital de Alzira- Sollana (Bunyl.com,)	80
Figura 90: Ubicación de las paradas de línea de autobús. (Fuente: Elaboración propia)	81
Figura 91: Ejemplo de parada de la línea Hospital de Alzira-Sollana (Google maps,)	82
Figura 92: Parada calle Valencia 80 de la línea Ontinyet-Valencia (Google maps,)	83
Figura 93: Parada calle Valencia 83 de la línea Valencia-Ontinyet (Google maps,)	83
Figura 94: Ruta de la línea 716 (Alsa.es,)	84
Figura 95: Parada de taxi (Google maps,)	85
Figura 96: Accesibilidad peatonal al transporte público (Plan general de Alginet: estudio de tráfico y movilidad,)	86
Figura 97: Zonas de estacionamiento en Alginet (Plan general de Alginet: estudio de tráfico y movilidad,)	87
Figura 98: Aparcamientos públicos de Alginet (Google earth,)	88
Figura 99: Aparcamiento para clientes de Mercadona (Google earth,)	88
Figura 100: Aparcamiento no regulado Higinio Noja I (Google maps,)	89
Figura 101: Aparcamiento no regulado Higinio Noja II (Google earth,)	89
Figura 102: Aparcamiento no regulado Pintor Velázquez (Google maps,)	90
Figura 103: Aparcamiento dentro de la estación de metro de Alginet (Google maps,)	90
Figura 104: Plazas de aparcamiento para PMR (Google maps,)	91
Figura 105: Zona de aparcamiento prohibido (Google maps,)	91
Figura 106: Zona de aparcamiento prohibido (Google maps,)	92
Figura 107: Coche mal aparcado (Google maps,)	92
Figura 108: Aparcabici en el centro de salud (Google maps,)	93
Figura 109: Aparcabici en la casa de música (Google maps,)	93
Figura 110: Red de aparcamientos de Alginet (Plan general de Alginet: estudio de tráfico y movilidad,)	94
Figura 111: Punto de recarga de coches (Google maps,)	94
Figura 112: Matriz DAFO (Fuente: Elaboración propia)	96
Figura 113: Vado de peatones (GUÍA DE ACCESIBILIDAD en los espacios públicos urbanizados V.1.0,)	98
Figura 114: Rehabilitación de los vados a rehabilitar. (Fuente: Elaboración propia)	100

Figura 115: Ubicación del IPA (GUÍA DE ACCESIBILIDAD en los espacios públicos urbanizados V.1.0,)	103
Figura 116: Bolardo retractil (Generador de precios CYPE,)	103
Figura 117: Vista ampliada de las calles peatonalizadas (Fuente: Elaboración propia)	104
Figura 118: Vista en plano de las calles peatonalizadas (Fuente: Elaboración propia)	104
Figura 119: Vista de los carriles bici y ciclocalles del municipio (Fuente: Elaboración propia) .	107
Figura 120: Aparcabici de 7 plazas (Generador de precios CYPE,)	109
Figura 121: Guardabici tipo box (bictavis,)	109
Figura 122: Mapa recopilando los tipos de aparcamiento bici en el municipio (Fuente: Elaboración propia)	110
Figura 123: Emplazamiento de las paradas de la línea 2 (Fuente: Elaboración propia)	114
Figura 124: Itinerario de la nueva línea de autobús (Fuente: Elaboración propia)	115
Figura 125: Aparcamiento no regular calle Pintor Velázquez (Visor GVA,)	118
Figura 126: Aparcamiento no regular Ronda Higinio Noja I (Visor GVA,)	118
Figura 127: Aparcamiento no regular Ronda Higinio Noja II (Visor GVA,)	119
Figura 128: Señalización para zonas de coche compartido (Hoy aragón,)	120
Figura 129: Aparcamiento público Recinto Ferial (Visor GVA,)	121
Figura 130: Zona de coche compartido en la estación de metro de Alginet (Visor GVA,)	122
Figura 131: Punto de recarga de vehículo eléctrico (Factorenergia,)	123
Figura 132: Autobús eléctrico de la EMT de Madrid (Diario de Madrid,)	125
Figura 133: Mapa de alternativas de desplazamiento (urbi.co,)	128

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Directivas de la Unión Europea sobre Calidad Ambiental (Fuente: Elaboración propia a partir de (PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible,) elaborado por el IDEA, y de (Evolución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible) elaborado por el Observatorio de la Movilidad Metropolitana.	15
Tabla 2: Núcleos poblacionales de Alginet y sus habitantes. (Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Nomenclátor de la comunidad Valenciana)	22
Tabla 3: Distribución de la población por grupos quinquenales. (Fuente: (Instituto Nacional de Estadística (INE),)elaboración propia a partir de datos del INE – 2024).....	23
Tabla 4: Recuento de habitantes por nacionalidad española o extranjera (INE,). (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)	24
Tabla 5: Recuento de los residentes de Alginet por continentes (INE,). (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)	24
Tabla 6: Distribución de los residentes de Alginet por continentes. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)	25
Tabla 7: Recuento de los residentes africanos de Alginet por municipios. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)	26
Tabla 8: Recuento de los residentes europeos de Alginet por nacionalidad. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)	26
Tabla 9: Recuento de la población de Alginet según su actividad. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2021)	27
Tabla 10: Recuento de los modos de transporte. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)	32
Tabla 11: Número de estudiantes y la ubicación de estudios. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)	33
Tabla 12: Inventario de los principales puntos de atracción. (Fuente: Elaboración propia)	35
Tabla 13: Propuesta nuevas horas de salida de la línea Sollana-Hospital de Alzira (Fuente: Elaboración propia)	111
Tabla 14: Horas de salida de la nueva línea 2 (Fuente: Elaboración propia).....	113
Tabla 15: Resumen de propuestas con sus costes, prioridad y duración (Fuente: Elaboración propia)	129
Tabla 16: Orden de ejecución de las propuestas (Fuente: Elaboración propia).....	129

1. INTRODUCCIÓN

1.1.Descripción del documento

La movilidad en las ciudades se refiere a los movimientos diarios de las personas dentro de su área local y es fundamental para la calidad de vida de la gente, la justicia social, la rentabilidad económica y la sostenibilidad del medio ambiente. Este documento tiene como objetivo examinar a fondo las tendencias actuales de movilidad en Alginet, reconocer los principales retos y oportunidades, y sugerir un conjunto de estrategias que ayuden a mejorar los sistemas de transporte, disminuir el impacto ambiental y promover formas de desplazamiento más sanas y sostenibles. Para ello este documento detallará en primero el análisis territorial del municipio de Alginet examinando los cuatro puntos más importantes: localización, usos del suelo, la distribución poblacional y su marco socioeconómico. En segundo punto se analizará el transporte existente y sus infraestructuras junto con los desplazamientos y los distintos medios que usan los habitantes de este municipio.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alginet no solo busca satisfacer las demandas presentes, sino también prever y guiar el desarrollo del municipio hacia un modelo más accesible, justo y resistente, en el que los espacios públicos y la organización urbana estén al servicio de los ciudadanos y el entorno natural.

Para este diagnóstico, se han usado varias fuentes de información oficiales tales que la página web del ayuntamiento de Alginet, página web del instituto Nacional de Estadística (INE), Banco de datos de la GVA, sede de catastro y el Visor Cartográfico de la Generalitat Valenciana (GVA)

Por último, a partir del análisis hecho antes se han detectado problemas a las que hemos propuesto una mejora junto con una estimación para su ejecución, con el fin de mejorar el desplazamiento de los habitantes alcanzando los objetivos de sostenibilidad.

1.2.Justificación de PMUS

Según (PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible,) del instituto para la diversificación y ahorro energético IDAE, 2006, un Plan de Movilidad Urbana (PMUS) es “ un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos ”.

Esto quiere decir reducir el uso del vehículo privado y favorecer el uso del transporte público, caminar o el uso de bicicleta asegurando la calidad medioambiental y la calidad de vida al mismo tiempo que se minimizan las emisiones de gases de efecto invernadero que contaminan el aire y causan enfermedades y cambio climático.



Figura 1: Ilustración del espacio público dedicado al coche (Fuente: elaboración a partir de Chat GPT)

En la figura 1 vemos como el coche ocupa un espacio extremadamente grande en comparación con las aceras dedicadas a los peatones.

Según la Agencia Europea del Medioambiente, el transporte produce casi un cuarto de las emisiones de efecto invernadero, frente a esa consecuencia descrita hay que actuar rápidamente para atenuar estos efectos negativos y tratar de lograr una ciudad sostenible.

La implantación de un Plan de Movilidad Urbana sostenible aporta ventajas para la ciudad en la que se ha llevado a cabo, tales que:

- Mejora de los servicios e infraestructuras del transporte público.
- Dedicar más espacio a los peatones y ciclistas.
- Mejora de la calidad del medio ambiente y de la calidad de vida de los ciudadanos.

1.2.1. Objetivos del PMUS

El principal objetivo del Plan de Movilidad urbana sostenible es garantizar una ciudad sana, donde los lugares más frecuentados por los ciudadanos sean seguros y accesibles mediante el transporte público a la vez que se minimiza el impacto ambiental.

Los objetivos que se pueden alcanzar al redactar un PMUS son:

- Combatir el cambio climático y mejorar el medio ambiente.
- Contribuir a la minimización de los gases a efecto invernadero y al consumo energético.
- Impulsar la implantación de caminos peatonales y carriles para bicicletas.
- Fomentar formas de desplazamiento más sostenibles.
- Garantizar una mejor calidad de vida para los ciudadanos.
- Aumentar la seguridad vial.

Los PMUS se alinean estrechamente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por las Naciones Unidas. A continuación, se destacan algunas relaciones clave:



Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.

El objetivo de este ODS que tiene relación estrecha con la elaboración de un PMUS es el de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo por otro lado tenemos el objetivo de reducir el número de muertes y enfermedades producidas por la contaminación del aire y el suelo



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

El objetivo de este ODS está estrechamente relacionado en todos sus puntos con el PMUS, sobre todo los dos puntos 7.a donde se busca facilitar el acceso a la tecnología relativa a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables y menos contaminantes de combustibles fósiles y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias.



Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

El objetivo de este ODS es proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial mediante la ampliación del transporte público prestando atención especial a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las personas de edad y los niños. Por otro lado, se destaca el fomento de la urbanización



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

El objetivo de este ODS es el de fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos climáticos y desastres naturales además de incorporar medidas de cambio climático en políticas, estrategias y planes nacionales junto con la sensibilización sobre el cambio climático dentro de la educación.

1.3. Movilidad y sostenibilidad

1.3.1. Movilidad

La movilidad es los diferentes desplazamientos que hacen las personas de un punto a otro para acceder a los diferentes servicios y bienes del territorio además del mercado del trabajo y esto surge como consecuencia de la dispersión espacial de las actividades en el espacio. Los motivos de estos desplazamientos residen en las necesidades de los habitantes tales como el trabajo, el ocio, la compra...

Existen diferentes medios de transporte que pueden ser utilizados para desplazarse dentro del territorio, como el coche, la bicicleta, el transporte público o caminar.

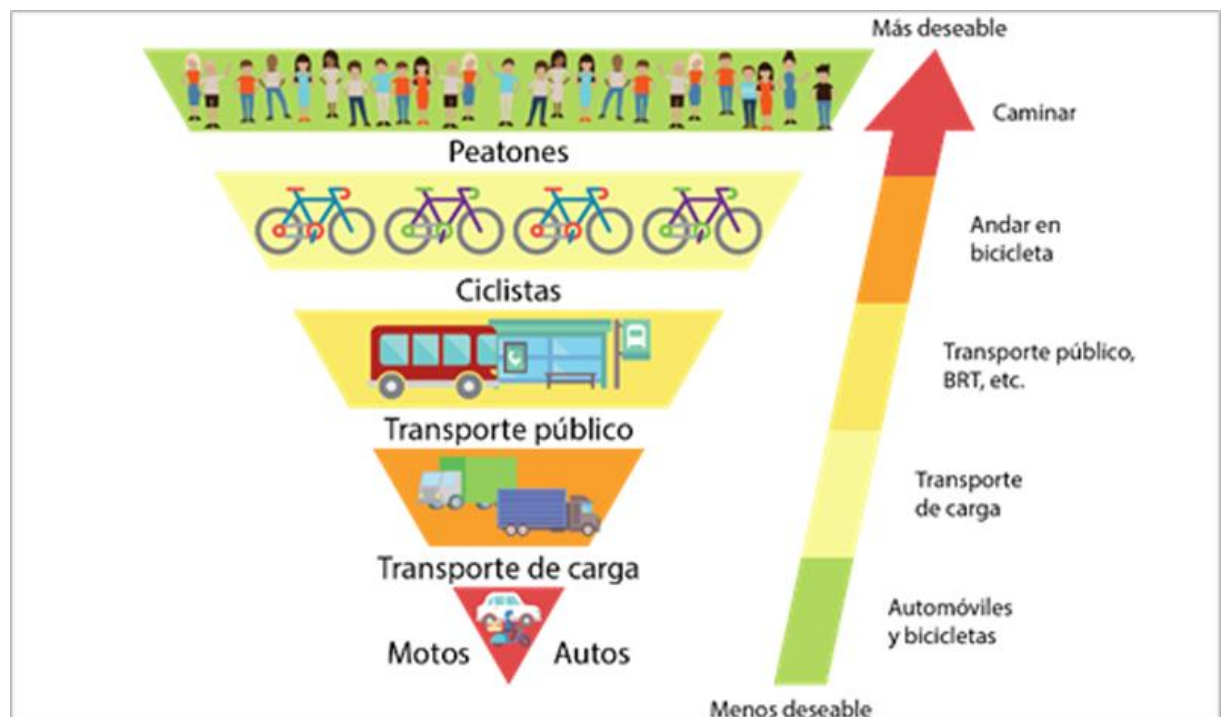


Figura 2: Pirámide de movilidad (ittiumbykaos,)

1.3.2 Sostenibilidad

La sostenibilidad se define como la capacidad de satisfacer las necesidades presentes sin comprometer la habilidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas, asegurando un equilibrio entre el crecimiento económico, la protección del medio ambiente y el bienestar social.

Por lo tanto, el desarrollo sostenible es una forma de progreso que mantiene este equilibrio delicado en el presente, sin poner en riesgo los recursos del futuro junto con la promoción del desarrollo social buscando la unión ente culturas y comunidades para alcanzar altos niveles en calidad de vida y educación sin dañar al medio ambiente.

La sostenibilidad se basa en la idea de equilibrar de manera armoniosa tres dimensiones interrelacionadas: la economía, la social y la ambiental que son tres tipos de sostenibilidad. (figura3)

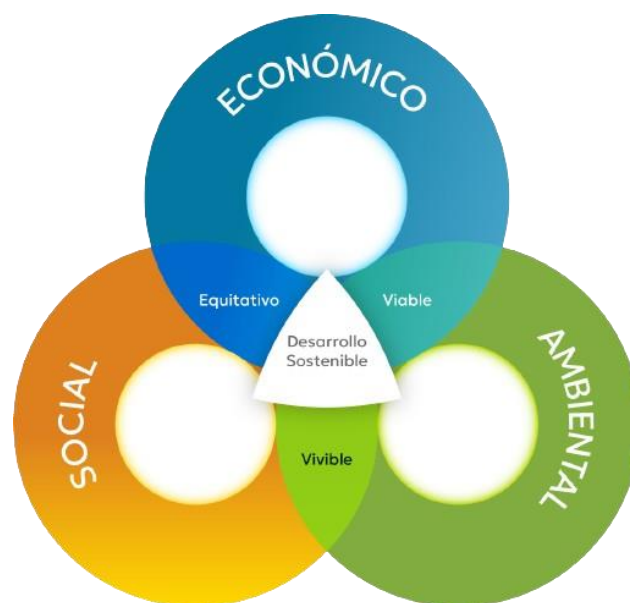


Figura 3: Equilibrio de la sostenibilidad. (integrarse.org,)

El concepto de sostenibilidad se introdujo por primera vez en el Informe Brundtland, publicado en 1987 y conocido como "Nuestro futuro común". Este documento, elaborado para las Naciones Unidas, alertó sobre las consecuencias medioambientales negativas del desarrollo económico y la globalización.

Los principales temas abordados incluyen:

- Población y recursos humanos
- Alimentación
- Especies y ecosistemas
- Energía
- Industria
- Reto urbano

En respuesta, la ONU busca ofrecer soluciones a los problemas derivados de la industrialización y el crecimiento poblacional.

De lo comentado anteriormente nacen los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que constituyen un llamamiento global para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar que todas las personas disfruten de paz y prosperidad para el año 2030. Los ODS buscan eliminar la pobreza, el hambre, el sida y la discriminación contra mujeres y niñas. Para alcanzar estos objetivos, se requiere la creatividad, el conocimiento, la tecnología y los recursos financieros de toda la sociedad en todos los contextos.

1.4. Marco normativo

Para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible se tendrán en cuenta las diferentes normativas aprobadas en materia de movilidad sostenible

1.4.1. Legislación europea

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) son instrumentos clave en la estrategia de la Unión Europea para promover una movilidad más sostenible en las ciudades. Aunque no existe una legislación europea que obligue a las ciudades a implementar un PMUS, la Comisión Europea ha establecido un marco normativo y recomendaciones para fomentar su adopción.

En diciembre de 2021, la Comisión Europea presentó el nuevo Marco de Movilidad Urbana, que ofrece orientaciones sobre cómo las ciudades pueden reducir emisiones y mejorar la movilidad. Este marco destaca la importancia de los PMUS, especialmente para los nodos urbanos incluidos en la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Además, la Comisión propuso en 2022 una recomendación a los Estados miembros para elaborar planes nacionales que apoyen a las ciudades en el desarrollo de sus PMUS.

Según el Reglamento **(UE) 2024/1679**, los Estados miembros y los promotores de proyectos deben realizar evaluaciones medioambientales de planes y proyectos, incluyendo los relacionados con la movilidad urbana, para garantizar su sostenibilidad y minimizar impactos negativos.

En marzo de 2023, la Comisión Europea emitió la Recomendación **(UE) 2023/550**, que insta a las ciudades a desarrollar e implementar PMUS alineados con los objetivos del Pacto Verde Europeo. Esta recomendación enfatiza la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes del transporte en un 90% para 2050 y promueve soluciones de transporte más sostenibles, como el transporte público, la movilidad compartida y los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Aunque la adopción de PMUS es voluntaria a nivel de la UE, algunos países han establecido normativas nacionales que requieren su implementación.

En la siguiente tabla vemos las principales directivas europeas.

DIRECTIVAS DE LA UNIÓN EUROPEA	
CALIDAD DEL AIRE	DIRECTIVA 1999/30/CE relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente. DIRECTIVA 2000/69/CE sobre los valores límite para el

	benceno y el monóxido de carbono en el aire ambiente. DIRECTIVA 2002/03/CE relativa a los valores límite de ozono.
EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO	DIRECTIVA 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de GEI en la Comunidad. DECISIÓN 2004/280/CE relativa a un mecanismo para el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Comunidad y para la aplicación del Protocolo de Kioto.
EVALUACIÓN AMBIENTAL	DIRECTIVA 1985/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos sobre el medio ambiente. Regula la amplitud con que deben realizarse los estudios de evaluación de impacto ambiental (EIA) de ciertas obras. DIRECTIVA 2001/42/CE relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Pretende que se integren aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas (incluidos los PMUS)
RUIDO	DIRECTIVA 2001/43/CE relativa a los neumáticos de los vehículos. DIRECTIVA 2002/30/CE relativa al ruido en aeropuertos. DIRECTIVA 2002/49/CE sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental
SUMINISTRO Y UTILIZACIÓN DE LA ENERGÍA	DIRECTIVA 2001/77/CE relativa a la promoción de electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables.
TRANSPORTE	DIRECTIVA 2003/30/CE relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte. DIRECTIVA 2003/73/CE relativa al etiquetado de vehículos.

Tabla 1: Directivas de la Unión Europea sobre Calidad Ambiental (Fuente: Elaboración propia a partir de (PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible,) elaborado por el IDEA, y de (Evolución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible) elaborado por el Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

1.4.2. Legislación estatal

En España, hasta hace dos años, no existía ninguna legislación estatal que regule la movilidad urbana. Sin embargo, a partir de enero de 2023, los PMUS van a ser obligatorios en los municipios españoles de más de 50.000 habitantes según **la Ley 7/2021 de 20 de mayo**, de Cambio Climático y Transición Energética.

A continuación, podemos ver en la siguiente tabla como han evaluado las estrategias sobre la calidad ambiental.

En el anteproyecto de la ley de movilidad sostenible del 2022 se reconocerá la movilidad por primera vez como un derecho y como elemento de cohesión social que ayuda a alcanzar un estado del bien estar, además esta norma favorecerá el cumplimiento de los objetivos de la agenda 2030.

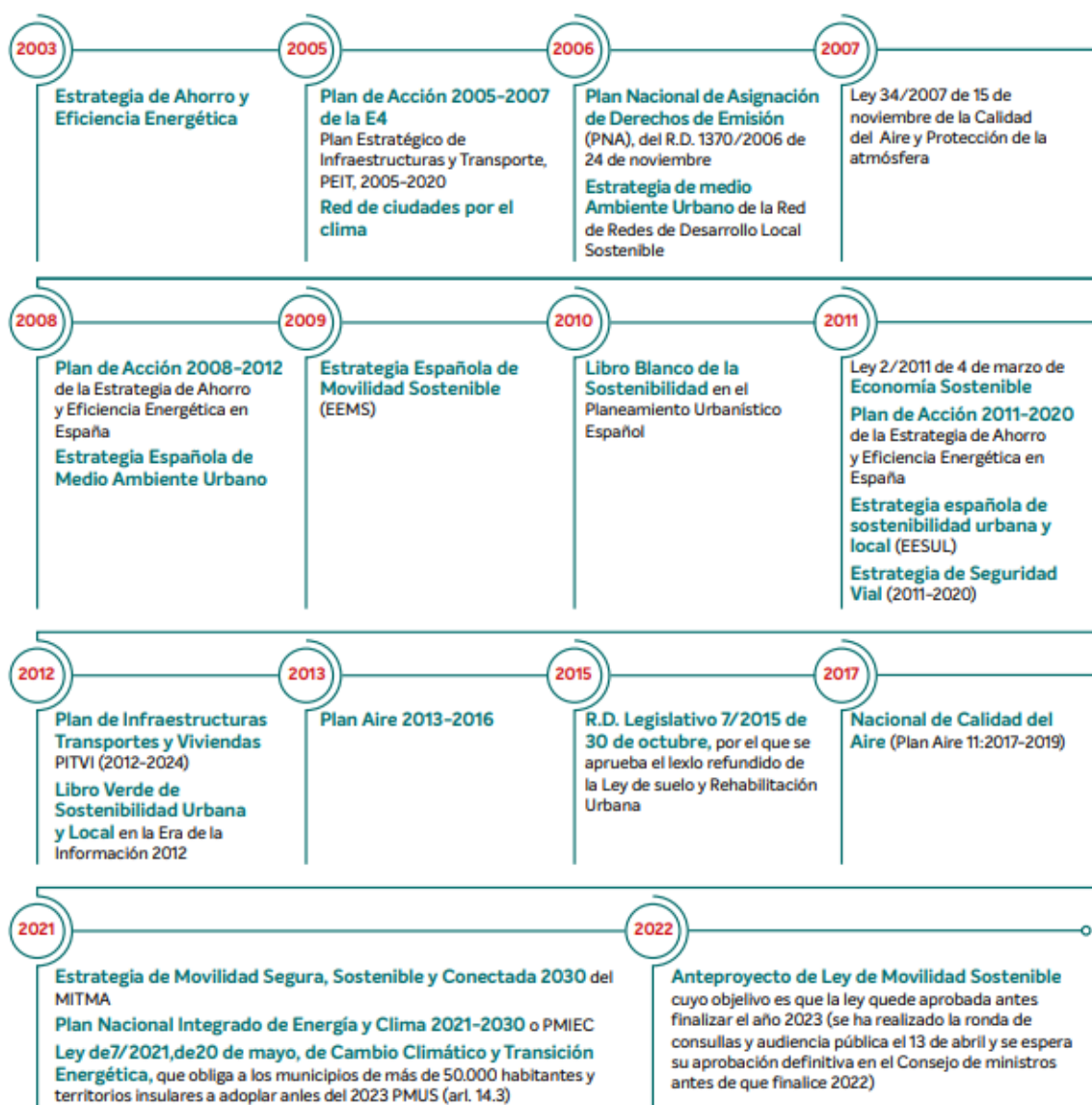


Figura 4: Línea temporal de las líneas estratégicas en el marco europeo. (Fuente: Evolución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible) (Evolución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible,)

1.4.3. Legislación autonómica

En el caso de la comunidad valenciana y otras comunidades se han desarrollado legislación más específica en relación con la elaboración de los planes de Movilidad Urbana Sostenible.

Destacamos las siguientes leyes:

- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.
- Resolución de 18 de mayo de 2018 por la que se concede ayudas destinadas al fomento de la movilidad urbana sostenible a los municipios de la Comunidad Valenciana.
- Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje
- La estrategia territorial de la Comunitat Valenciana aprobada en 2011, es un documento de planificación que propone un modelo territorial sostenible a largo plazo y directrices para la gestión del suelo no urbanizable.

2. ANÁLISIS DEL TERRITORIO Y MOVILIDAD

2.1. Marco territorial

Para la elaboración del PMUS se realizará un análisis integral que abarca las características geográficas, urbanísticas, demográficas y sociales del territorio de Alginet.

2.1.1. *Ámbito geográfico*

Alginet es un municipio de la comunidad valenciana que se sitúa en la comarca de la ribera alta con una superficie de 24,1 km² y cuenta con 14 674 habitantes. Se encuentra a una distancia de 29 km al sur de Valencia y a 18 km del norte de la capital de la comarca de la ribera alta Alzira.

El municipio está limitado por Benifaió al norte, al sur por Algemesí, Guadassuar y Carlet, al este con Sollana y al oeste por Alfarb.

En la figura 6 se observa que el municipio tiene una superficie mayormente plana y uniforme con elevaciones de escasa altura excepto al extremo noroeste. La altitud media del municipio es de 54 m y cuenta con una altitud máxima de 250 m.



Figura 5: Ubicación de Alginet el territorio Valenciano. (Visor GVA,)

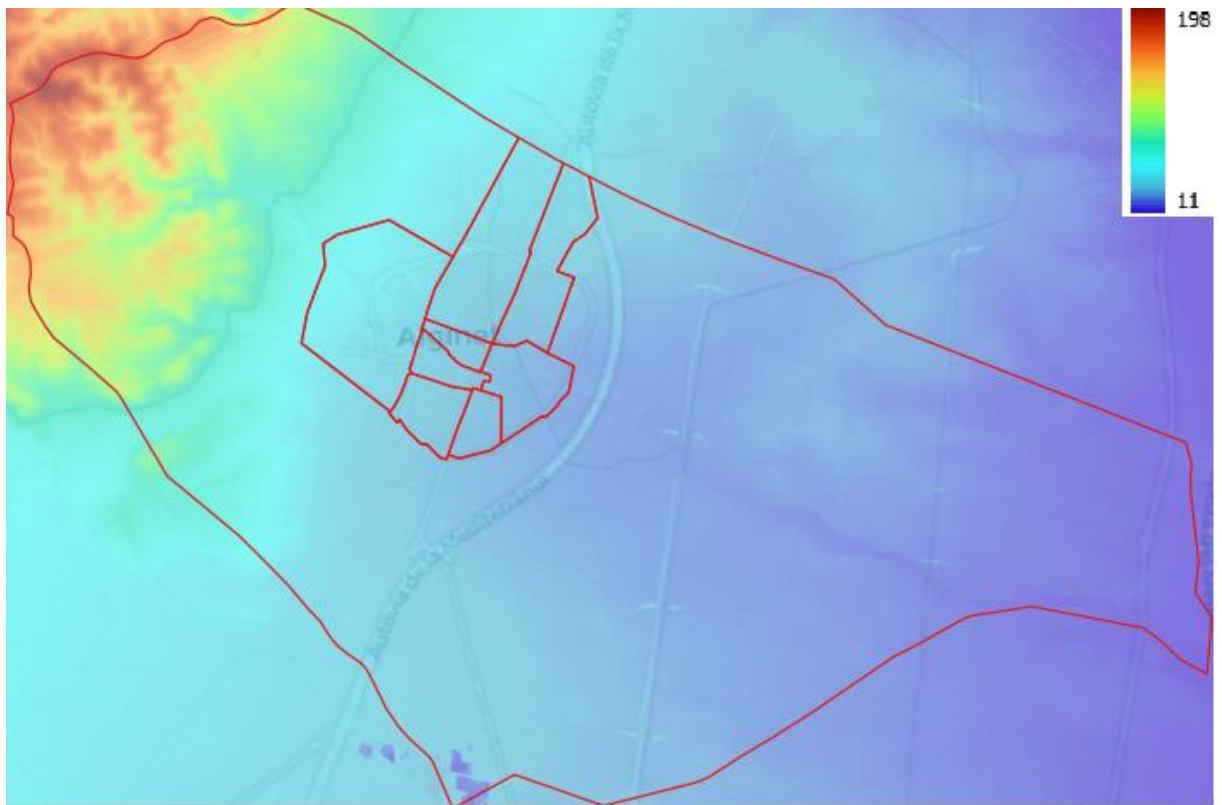


Figura 6: Relieve del municipio de Alginet (Fuente: Elaboración propia a partir de Geocatleg)

2.1.2. Clima

Alginet Se caracteriza por un clima mediterráneo que promueve una estrecha conexión con la naturaleza, facilitando la práctica de actividades al aire libre, fomentar la movilidad peatonal y ciclista y fomentando la sostenibilidad mediante el aprovechamiento de la energía solar en el transporte para vehículos eléctricos, gracias a la abundancia de horas de sol anuales.

En la figura 7 se observan datos climáticos de los últimos 5 años. Notamos temperaturas máximas entre 30 y 35°C en verano que descienden hasta 15-20°C en invierno y temperaturas mínimas en torno a 0-5°C en invierno y hasta 20-25°C en verano.

En cuanto a las precipitaciones son estacionales con picos intensos en otoño y primavera, alcanzando valores máximos de 240 mm.

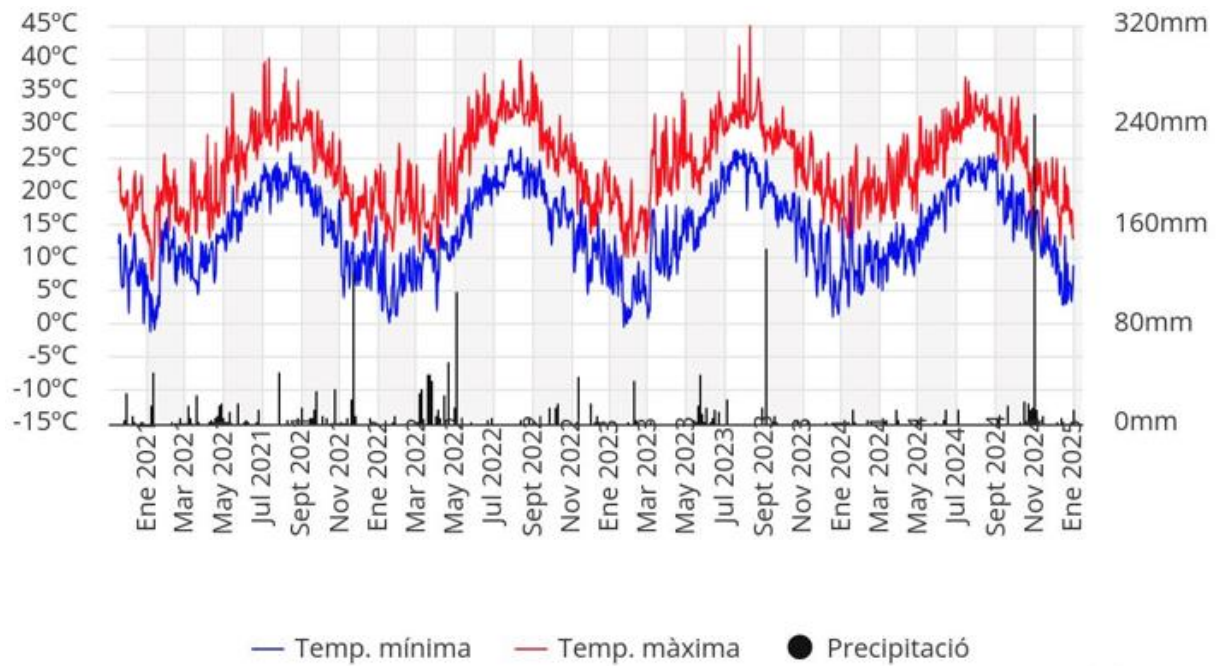


Figura 7: Diagrama que representa la temperatura de Alginet en los últimos cinco años. (Avamet.org,)

2.1.3 Modelo de ocupación del suelo actual e histórico

En este párrafo vamos a explicar y analizar la evolución morfológica del municipio de Alginet desde la edad media hasta la actualidad.

La población de Alginet durante el régimen musulmán empezó como una pequeña comunidad agrícola con tierras de cultivos y pequeñas casas donde alojaban los trabajadores (figura 8 y 9). Luego con la conquista por los cristianos fue repoblada y en el centro había un castillo-palacio que servía como fortaleza defensiva. Este castillo se convirtió en el núcleo a partir del cual se expandió el municipio y hoy en día alberga el edificio del ayuntamiento de Alginet.

Como se observa en la figura 8 podemos comparar entre las delimitaciones del núcleo actual de Alginet dividido en secciones en líneas rojas y el antiguo casco urbano en negro y blanco que solo ocupaba la parte norte del núcleo, además podemos ver que la zona urbana del oeste llamada urbanización los lagos y las zonas industriales no existían antes.



Figura 8: Cartografía del año 1956-1957. (Visor GVA,)



Figura 9: Núcleo de Alginet del Año 1956-1957 (Visor GVA,).

Actualmente el municipio de Alginet ha crecido bastante, como se ve en la figura 9 sobre todo el núcleo central que se ha expandido, además observamos que se ha creado una grande urbanización en el oeste y otra pequeña en el este.

En el futuro y a partir del visor GVA (figura 10) podemos ver que Alginet estará dividida en 3 grandes tipos de suelos, en el centro del municipio tenemos una predominación del suelo urbano marcado en rojo y el suelo urbanizable en amarillo donde hay la mayoría de las edificaciones y casas de los habitantes incluyendo la zona del oeste y este. En el este y noroeste se extiende una gran superficie de suelo no urbanizable protegido marcado en verde que indica la presencia de campos de cultivos. Por último, encontramos un suelo no urbanizable común en el extremo este y alrededor del centro del municipio.

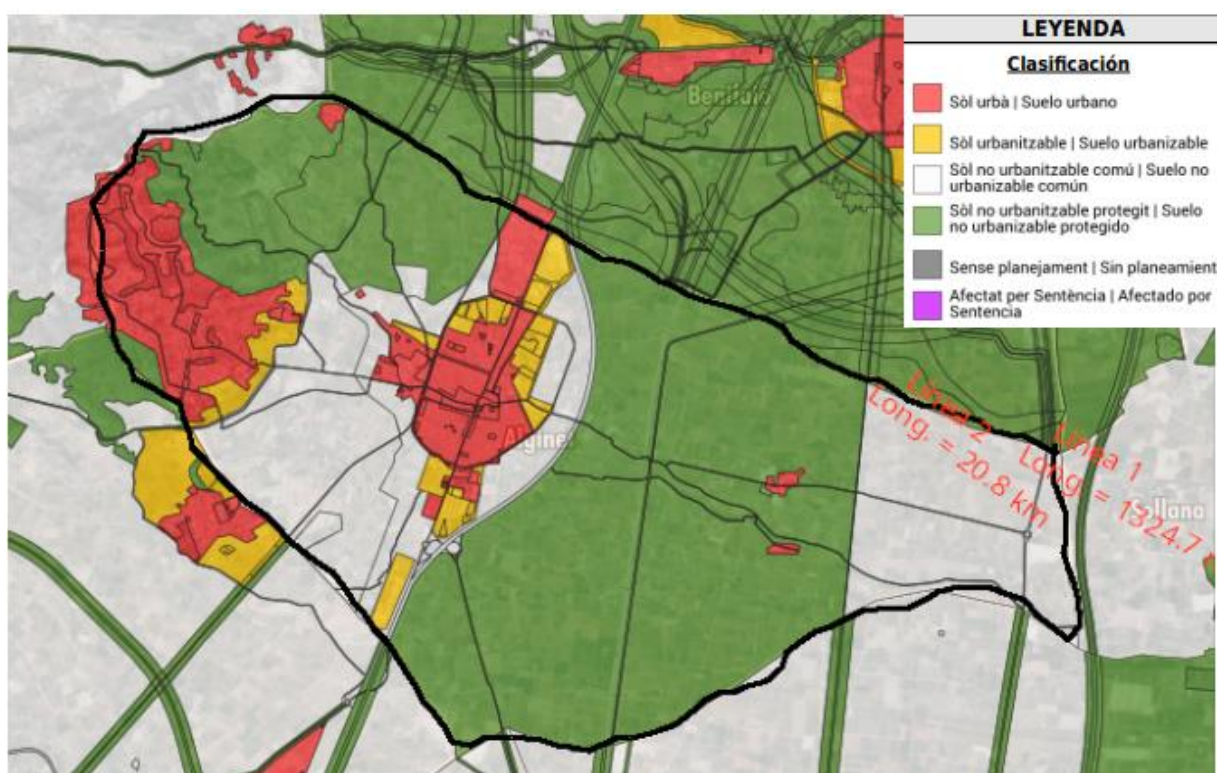


Figura 10 : Clasificación del suelo de Alginet (Visor GVA,)

2.1.4 Usos del suelo

A partir de los datos obtenidos del SIOSE podemos analizar con detalle los usos del suelo dentro del municipio de Alginet.

En la figura 11 vemos que el casco urbano de Alginet está en el centro del núcleo, en el oeste hay una urbanización y otra pequeña en el este. En cuanto a las zonas industriales se ubican en el extremo este y oeste del centro, junto a eso tenemos otras zonas industriales en el norte y sur del municipio y una aislada en el este.

En el oeste y noroeste tenemos zonas con bosque de coníferas y frondosas además de una combinación de cultivos que está rodeando el núcleo urbano en color beige y marrón.

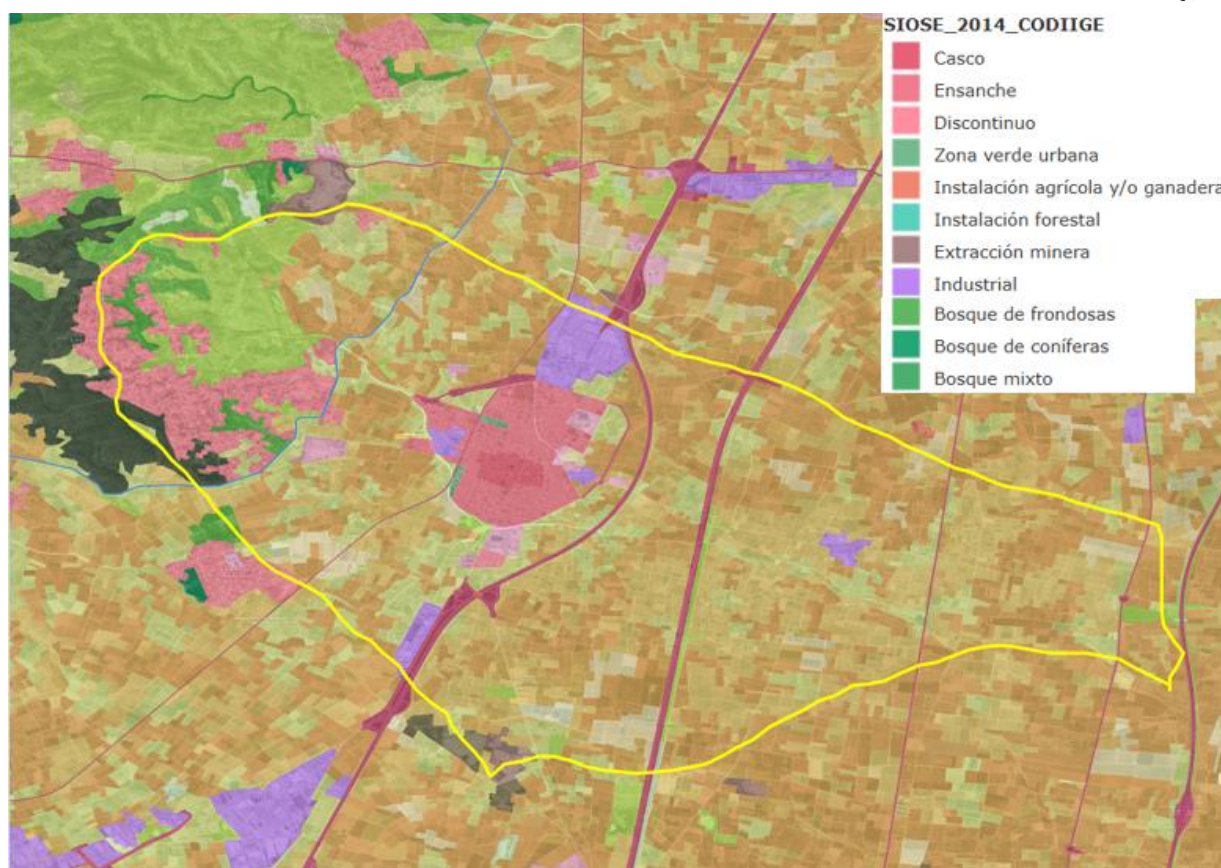


Figura 11: Usos del suelo (SIOSE, 2015)

Los polos de atracción principales del municipio tales que el ayuntamiento, supermercados, actividades deportivas, polígonos industriales y escuelas se encuentran en el casco urbano, y esto puede generar desplazamientos largos para los ciudadanos que viven lejos del centro en la zona urbana oeste con una distancia de 6,5 km del punto más alejada de la urbanización hasta el centro del municipio, por lo que tendrán que usar más el coche ya que no existen medios de transporte que conectan esta zona con el centro y tampoco hay infraestructuras para el uso de bicicleta.

2.2. Marco poblacional

2.2.1. Distribución de la población

Según las cifras oficiales del Instituto Nacional de Estadística (INE) 2024, el municipio de Alginet cuenta con 14.674 habitantes repartidos en un único núcleo.

Nº Núcleo	Nombre	Total	Hombres	Mujeres
1	Alginet	14674	7416	7258

Tabla 2: Núcleos poblacionales de Alginet y sus habitantes. (Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Nomenclátor de la comunidad Valenciana)

La estructura poblacional del municipio de Alginet refleja un patrón demográfico relativamente común en los municipios medios de España, donde vemos un descenso de la natalidad y una presencia numerosa en edades de 40-49 años.

El sector poblacional está en crecimiento con una base juvenil algo reducida por lo que hay que gestionar y planificar los servicios sociales y educativos en un contexto de envejecimiento progresivo.

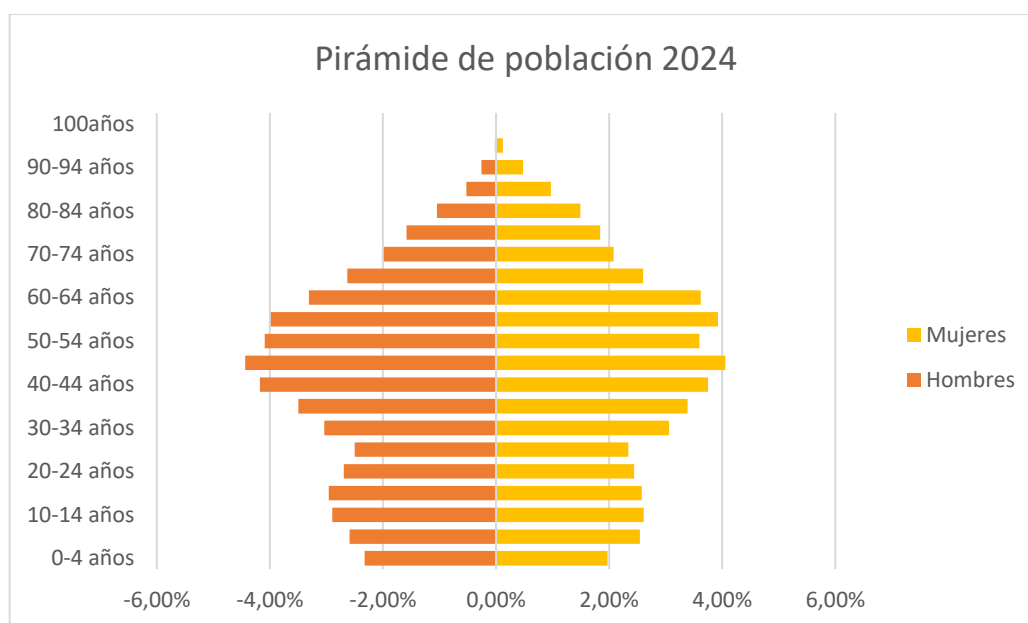


Figura 12: Pirámide de población de Alginet, por grupos quinquenales. (Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE – 2024)

	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	100
Hombres	341	380	425	434	395	367	446	513	613	651	600	585	486	386	291	232	153	77	38	3	0
Mujeres	289	373	383	378	358	343	449	497	550	595	528	576	531	382	305	270	219	142	70	18	2
Total	630	753	808	812	753	710	895	1010	1163	1246	1128	1161	1017	768	596	502	372	219	108	21	2

Tabla 3: Distribución de la población por grupos quinquenales. (Fuente: (Instituto Nacional de Estadística (INE),)elaboración propia a partir de datos del INE – 2024)

En cuanto a las nacionalidades de los habitantes, vemos que hay un porcentaje menor con origen extranjero en comparación con las ciudades costeras como Dénia. Esto se puede explicar por la tendencia de los ciudadanos de los otros países a comprar viviendas o simplemente mudarse después de la jubilación cerca de la playa. Mientras que si lo comparamos con municipios interiores tales que Carlet y Benifaió observamos que los porcentajes son bastante similares.

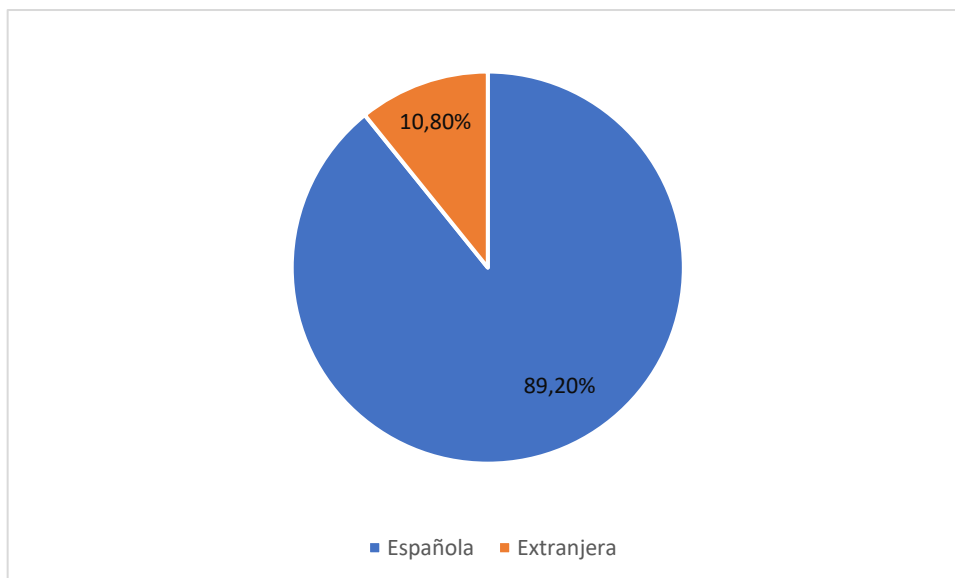


Figura 13: Distribución de la población según su origen (INE,) (Instituto Nacional de Estadística (INE), 2024)

	Habitantes
Española	13 089
Extranjera	1 585

Tabla 4: Recuento de habitantes por nacionalidad española o extranjera (INE,). (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)

De los 1585 extranjeros que residen en Alginet la mayoría son de África y Europa.

Unión Europea (sin España)	Resto de Europa	África	América del norte	Centro América y Caribe	SudAmérica	Asia
444	71	613	8	102	276	71

Tabla 5: Recuento de los residentes de Alginet por continentes (INE,). (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)

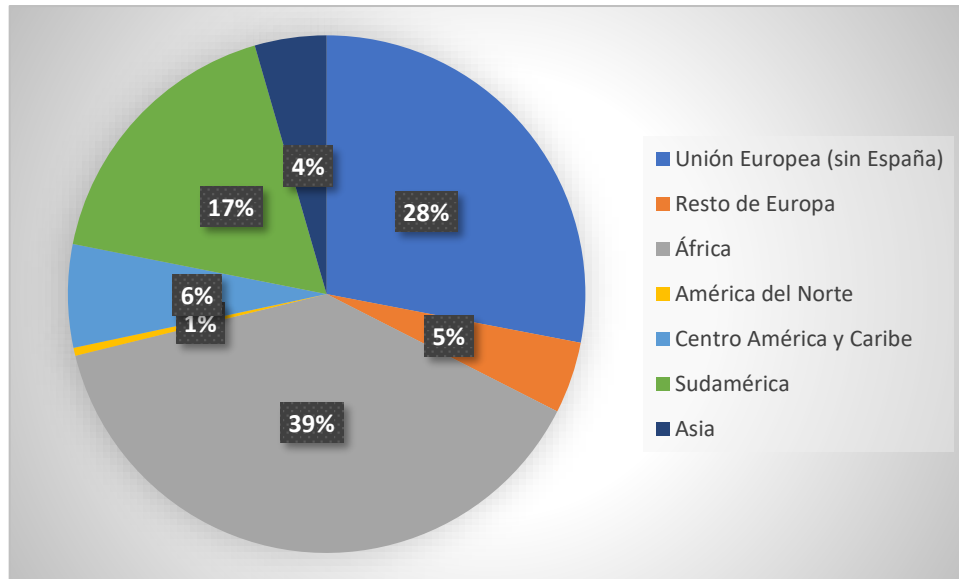


Tabla 6: Distribución de los residentes de Algine por continentes. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)

De los habitantes que provienen de África la mayoría vienen de Marruecos.

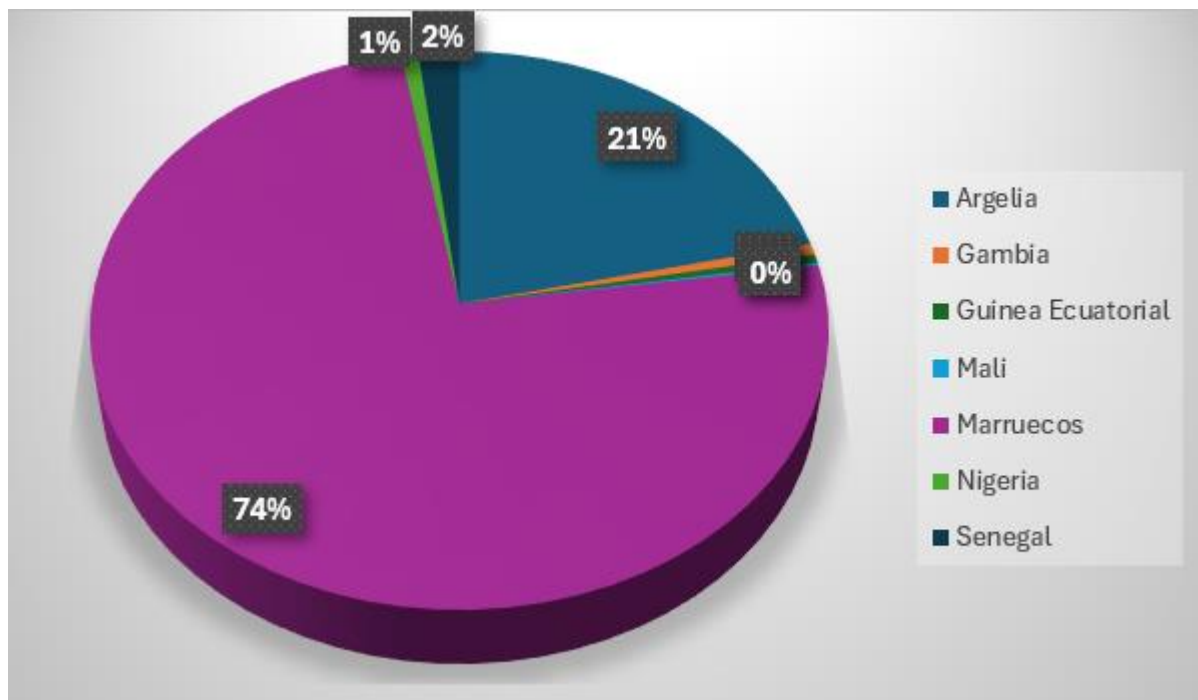


Figura 14: Distribución de los residentes africanos de Algine por países. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)

Argelia	Marruecos	Senegal	Gambia	Guinea Ecuatorial	Mali	Nigeria
131	455	12	4	3	1	5

Tabla 7: Recuento de los residentes africanos de Alginet por municipios. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)

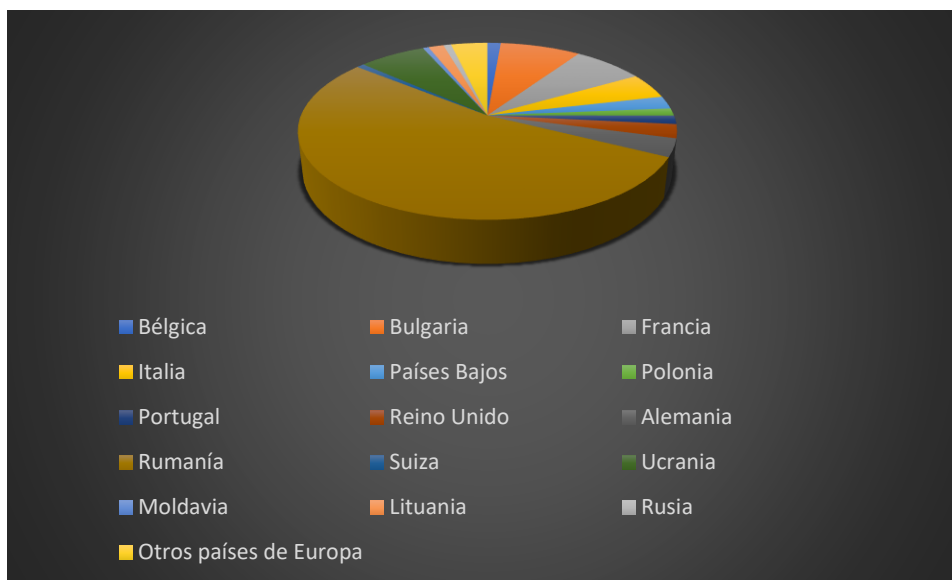


Figura 15: Distribución de los residentes europeos de Alginet por nacionalidad. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)

En la siguiente tabla vemos la cantidad de personas por nacionalidad.

Rumanía	Bulgaria	Francia	Ucrania	Italia	Alemania	Reino Unido	Países Bajos
275	42	37	35	24	17	13	12

Tabla 8: Recuento de los residentes europeos de Alginet por nacionalidad. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2024)

2.3. Marco socioeconómico

Con este análisis se establecen prioridades, metas e indicadores realistas que aseguran una movilidad sostenible e inclusiva, adaptada a las características demográficas, económicas y sociales del territorio.

2.3.1. Actividad de la población

El municipio presenta un núcleo importante de población ocupada que sostiene la economía local y se desplaza regularmente al trabajo por lo que es un punto positivo para nuestro PMUS y hay que fortalecer el transporte público y mejorar la movilidad laboral, si bien la tasa de desempleo junto con la situación de inactividad está presente en el que el INE del año nos da mayores detalles, pero se entiende que no trabajan ni cotizan.

La presencia de jubilados y menores de 15 años conlleva un porcentaje de inactivos de más del 50% lo que hace que necesitarán movilidad accesible segura y cómoda.

Hemos sacado esta información del INE del año 2021-2022 ya que no están disponibles datos más recientes (en este año la población total era de 14 172).

Ocupado	Parado	Jubilación, Perceptor pensión	Otra situación de inactividad	Estudiante	Menor de 15 años
6401	733	2399	1683	632	2324

Tabla 9: Recuento de la población de Algine según su actividad. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2021)

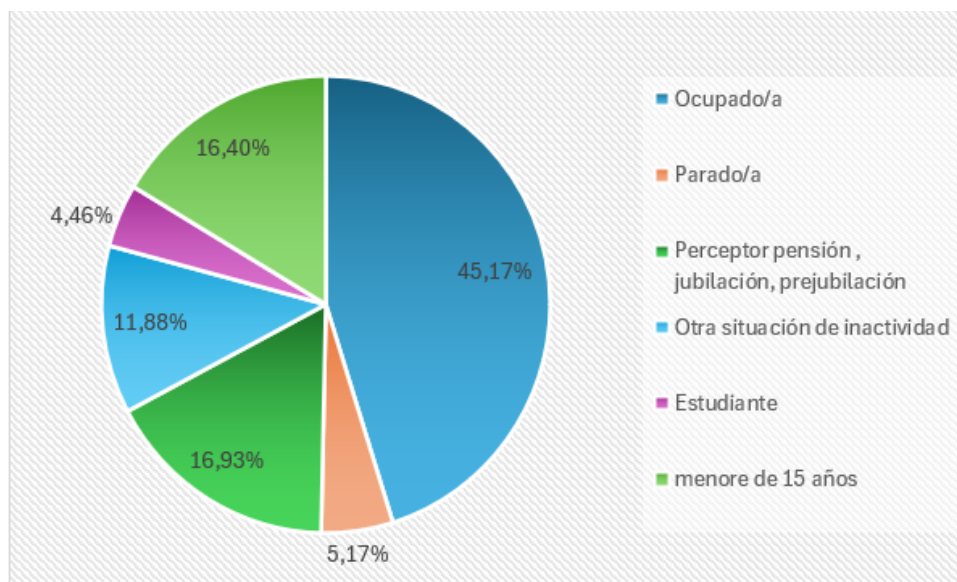


Figura 16: Distribución de la población de Algine según su actividad. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2021)

2.3.2 Nivel de estudios

El INE recoge los datos del nivel de estudios finalizados por los habitantes mayores de 16 años. Se ve del gráfico que un cuarto de las personas ocupadas tiene una educación superior mientras que más una de cada diez personas posee un nivel de estudios primario o inferior, hay que tener en cuenta esta información en la elaboración del PMUS para diseñar una movilidad accesible y de fácil comprensión para todos los ciudadanos.

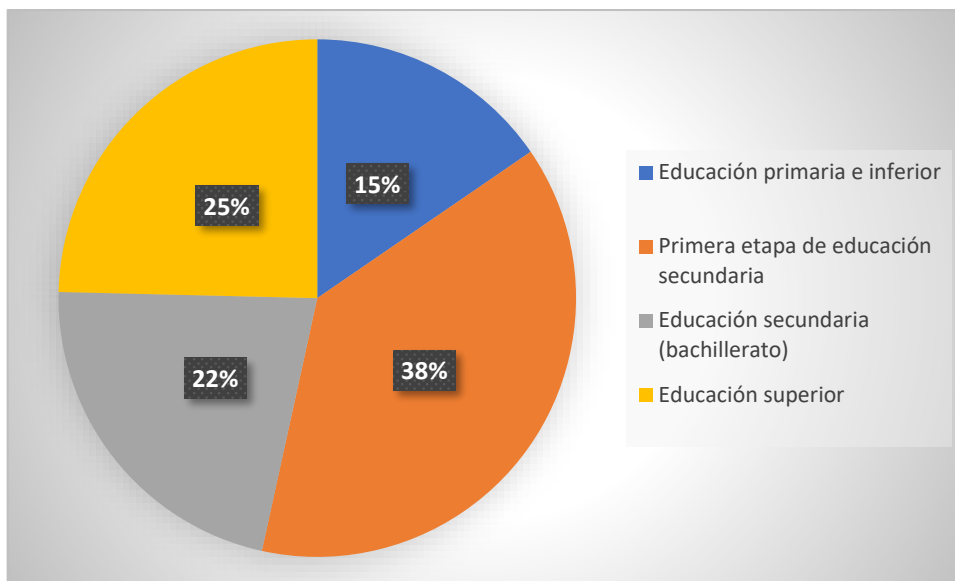


Figura 17: Distribución de la población de Algine según su nivel de estudios. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2021)

2.3.3. Actividad económica

De las personas ocupadas del municipio de Algine, la mayoría trabajan en el sector de servicios y la industria frente a una menor dependencia en los sectores de agricultura y construcción.

Con una economía centrada en los servicios esto genera una alta demanda de movilidad en los desplazamientos diarios de trabajadores, por lo que hay que proporcionar medidas que mejoran la movilidad dentro del núcleo urbano.

En cuanto al sector industrial tendremos una movilidad menos dispersa, pero con un alto uso del vehículo privado debido a lo cual hay que fomentar el uso del transporte público.

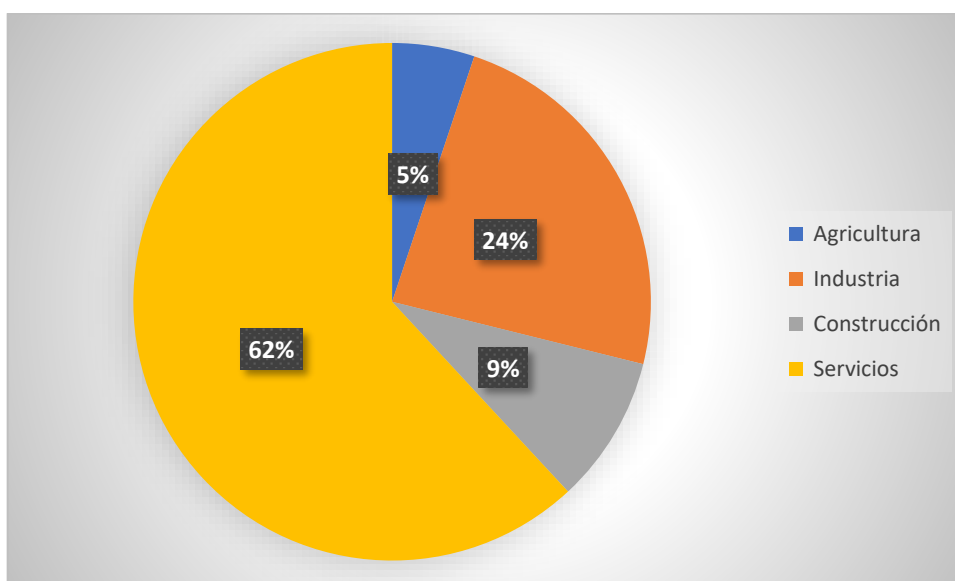


Figura 18: Distribución de los ocupados de Algine por ramas de actividad económica. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2021)

2.4. Movilidad

Para un correcto desarrollo y ejecución del Plan de Movilidad Urbana Sostenible hay que estudiar la movilidad de la población dentro del municipio de Algines, pero primero hay que definir los diferentes desplazamientos, como se mueven las personas, qué modo de transporte les gusta más y cuál es el más utilizado, por qué prefieren este modo de transporte frente a otros.

Con esta información, se pueden identificar las demandas de los usuarios lo que permite mejorar la movilidad urbana teniendo en cuenta las necesidades de cada usuario.

Gracias a los siguientes datos se puede evaluar la movilidad y aportar soluciones.

2.4.1 Estudio de Movilidad a partir de la Telefonía

El primer estudio de movilidad a partir de la telefonía fue elaborado por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en el 2019 dentro de los trabajos preparatorios del censo de población y viviendas 2021.

Este estudio se hace teniendo como base los operadores de telefonía móvil que proporcionan información sobre los desplazamientos en cualquier momento junto con las zonas de origen y destino y los modos de transporte utilizados.

2.4.1.1 Movilidad cotidiana

A partir de este gráfico podemos analizar la movilidad de las personas dentro del municipio.

La primera barra del día 3/1/2021 corresponde al domingo y la siguiente al miércoles y así sucesivamente.

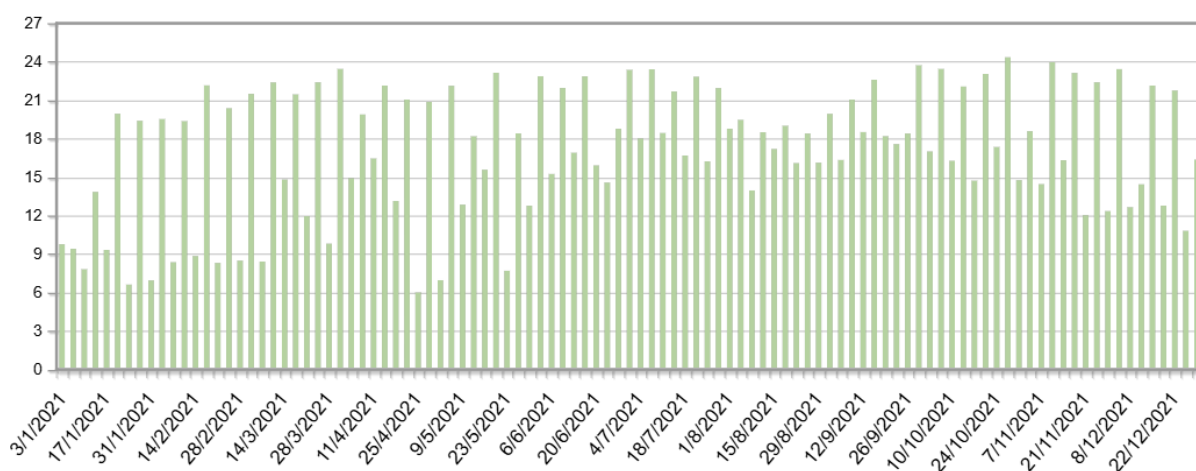


Figura 19: Movilidad de las personas dentro del Municipio. Eje x: Miércoles y Domingos. Eje y: porcentaje de la población que sale del municipio (INE,)

Información clave:

- Las barras verticales más altas corresponden a los miércoles y antes de cada barra alta tenemos una baja que corresponde a los domingos
- Los miércoles se caracterizan por tener un mayor movimiento ya que son días laborales, mientras que los domingos tenemos menor movimiento y esto puede ser por motivos visitas a amigos o familiares cercanos o quedar en casa.
- La media de los valores indicados es de 16,16%

2.4.2 Movilidad obligada – trabajo

Se entiende por movilidad obligada, un desplazamiento diario con trayecto fijo con el fin de llevar a cabo una actividad educativa, laboral o de acceso básico como ir al médico, hacer la compra... independientemente del origen o destino.

Se considera obligada porque por motivos de estudios o trabajo la persona está obligada a desplazarse hacia el centro donde se desarrolla la actividad.

A continuación, se van a analizar los desplazamientos de los trabajadores a sus respectivos lugares de trabajo, su ubicación, el número de viajes y la duración del trayecto.

Los datos analizados son recogidos de la base del INE de 2011 por lo que hay una diferencia en la cantidad de personas ocupadas 5130 frente a 6401 en el INE del 2024.

2.4.2.1 Ubicación de los lugares de trabajo

Casi la mitad de las personas ocupada trabajan en un distinto municipio de la misma provincia eso significa que el vehículo privado es el medio de transporte más usado en Alginet y esto podrá generar un gran impacto en la congestión del tráfico y la contaminación del aire por lo que a la hora de buscar soluciones para una movilidad sostenible hay que tener mucho cuidado con este dato.

Un cuarto de la población trabaja dentro del mismo municipio de residencia en este caso, las personas pueden acceder a sus respectivos lugares de trabajo andando, usando bicicletas o en transporte público.

En cuanto a los 13% de personas que trabajan desde casa no se tendrán en cuenta a la hora de estudiar soluciones de movilidad obligada.

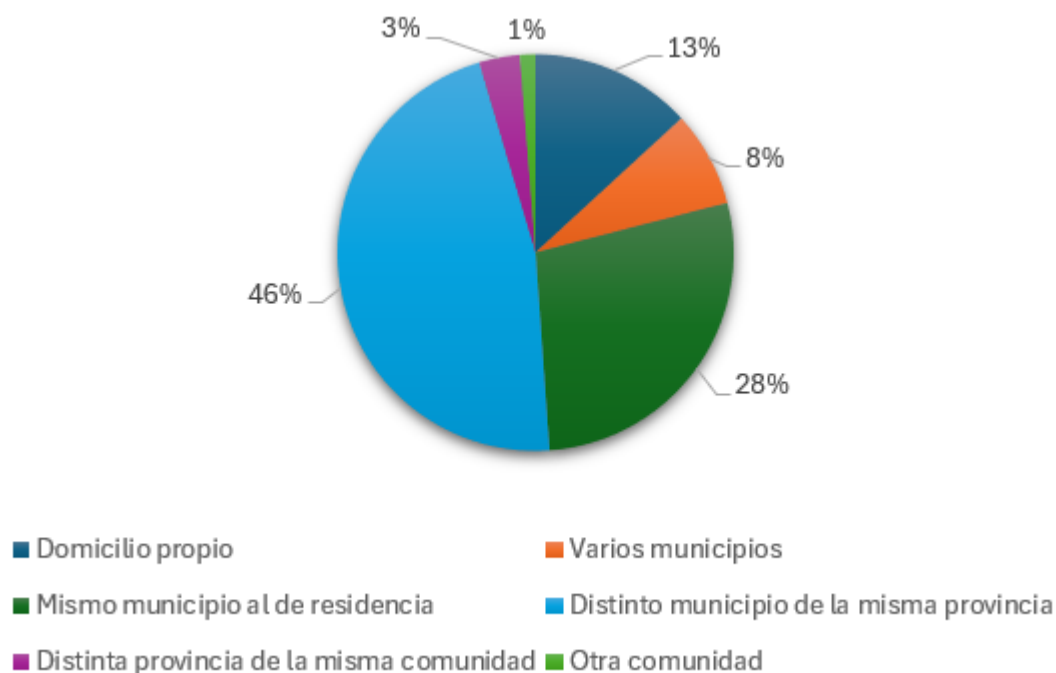


Figura 20: Distribución de los lugares de trabajo de las personas ocupadas de Algine (Instituto Nacional de Estadística (INE), 2011). (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011).

2.4.2.2 Reparto modal

Según el gráfico el modo de transporte más usado en el municipio es el vehículo privado esto incluye el coche como la moto y esto se puede entender ya que casi la mitad de la población ocupada trabaja en otro municipio que el de residencia. El segundo modo es el de transporte público y puede ser usado por las personas que trabajan en el casco urbano.

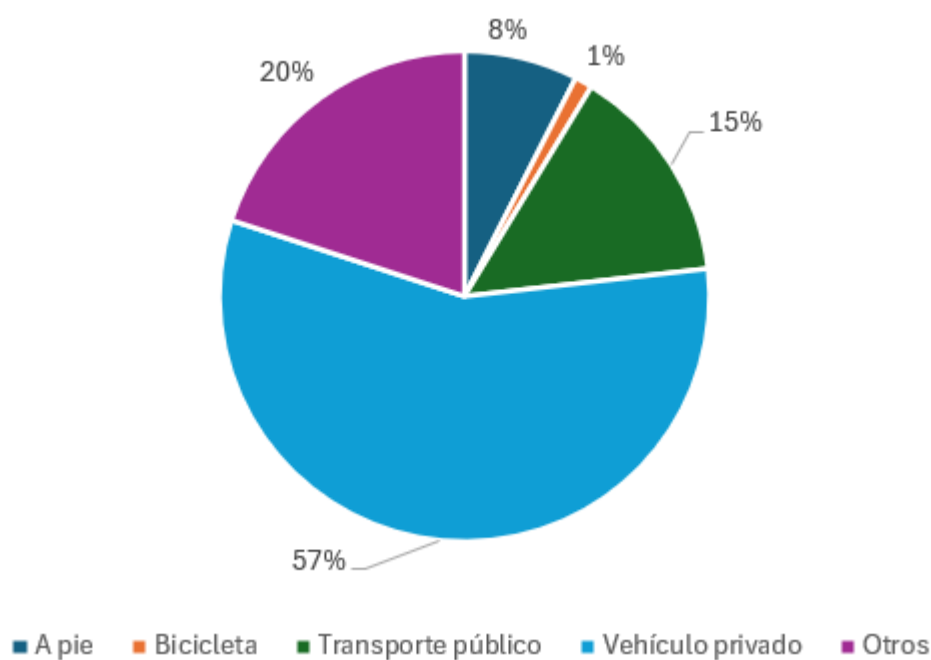


Figura 21: Distribución del modo de transporte usado en Algine. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)

Reparto modal	A pie	Bicicleta	Transporte público	Vehículo Privado	Otros
Nº de usuarios	385	60	745	2915	1025

Tabla 10: Recuento de los modos de transporte. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)

2.4.2.3 Número de viajes diarios

Solo el 4060 de los 5130 habitantes activos han sido objeto de estudio en este apartado.

Vemos que más que un cuarto de la población activa hace dos o más viajes diarios, esto indica una estructura laboral que requiere una movilidad y esto puede significar que estas personas tienden a usar el vehículo propio más que otro transporte, porque durante el día se puede que se desplazan al trabajo van a recoger los niños para llevarlos a casa y luego vuelven otra vez al trabajo.

En cuanto a los 64% con un único viaje esto se puede explicar porque las actividades laborales tienen un horario continuo o tal vez que van al trabajo y al acabar hacen otras actividades y no vuelven hasta la noche

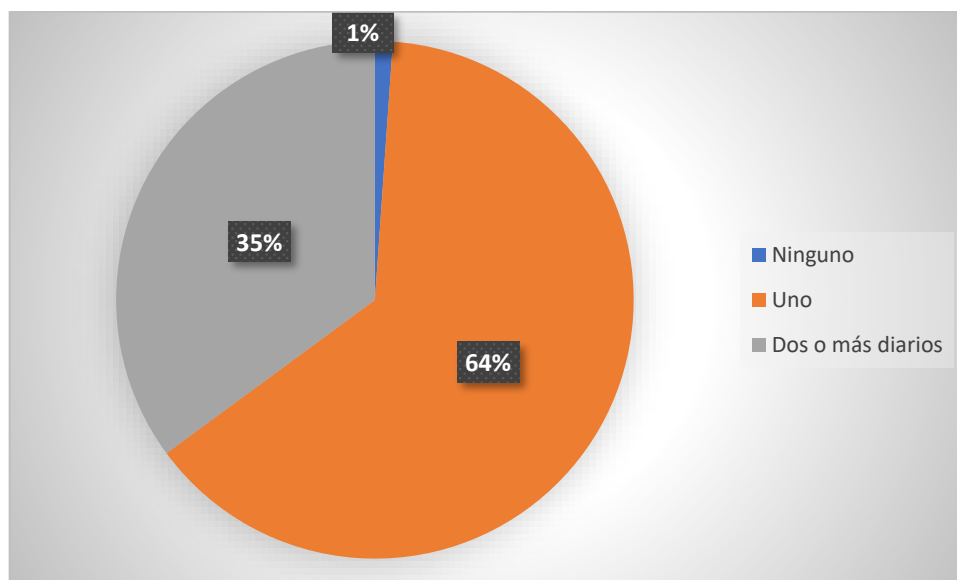


Figura 22: Número de viajes de los ocupados de Algine. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)

2.4.2.4. Tiempo de desplazamiento

Solo el 4015 de los 5130 habitantes activos han sido objeto de estudio en este apartado.

Vemos que la mayoría de la población ocupada del municipio no supera un tiempo de 20min en llegar a su trabajo (el 39% con una duración <10 min y el 34% con una duración entre 10 y 19 min)

Por otro lado, el 27% de la población gasta más de 20 min para llegar a su puesto de trabajo.

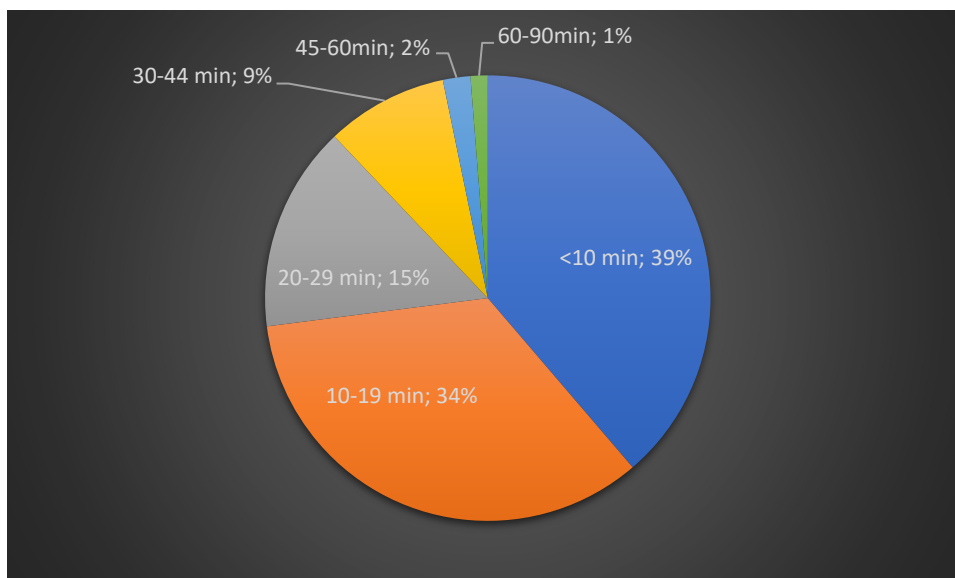


Figura 23: Tiempo de desplazamiento al trabajo. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)

2.4.3. Movilidad obligada - estudio

En este apartado se va a analizar la movilidad de los estudiantes que están obligados a desplazarse para ir a estudiar.

En la siguiente tabla se trata de datos recogidos del INE de las personas que cursan algún tipo de estudio y no trabajan.

Ubicación	Nº de Estudiantes
Domicilio Propio	335
Varios Municipios	40
Mismo Municipio al de residencia	1660
Distinto Municipio de la misma provincia	795
Distinta provincia de la misma comunidad	25
Otra comunidad	15
Total	2870

Tabla 11: Número de estudiantes y la ubicación de estudios. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)

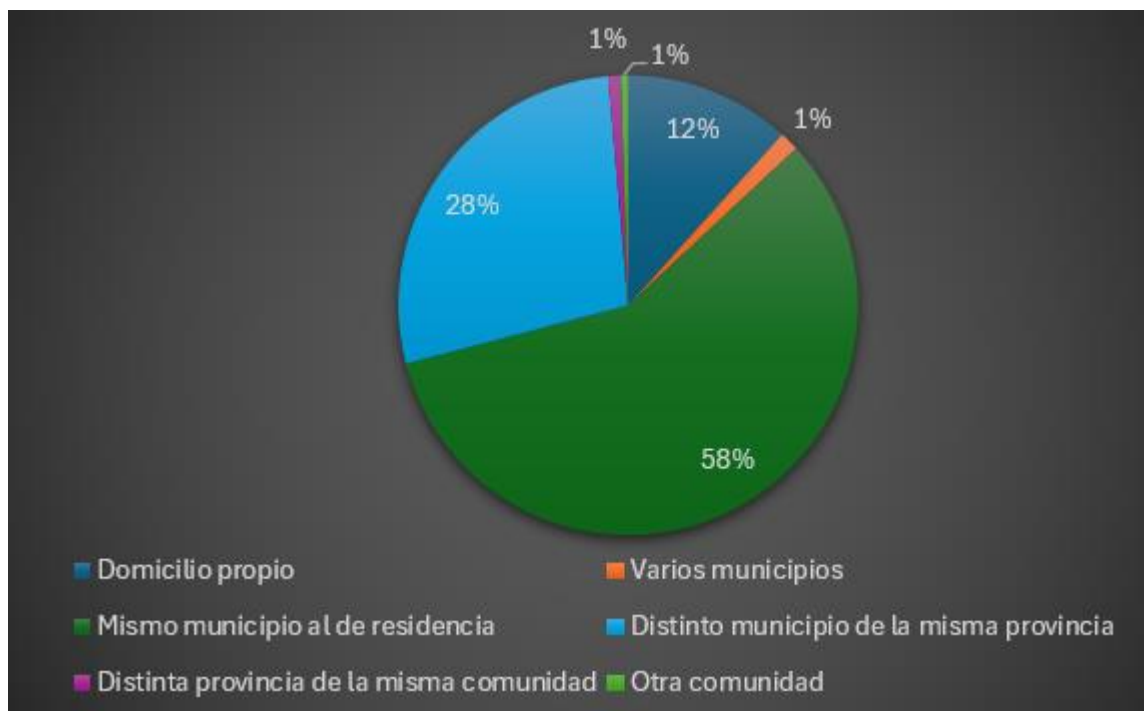


Figura 24. Distribución de los lugares de estudio de los estudiantes. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE-2011)

2.4.4. Parque de vehículos

	Turismos	Motocicletas	Furgonetas	Camiones	Autobuses	Tractores industriales	Ciclomotores	Otros vehículos	Total
Cero	35	6	3	0	0	0	9	0	53
ECO	175	1	7	1	0	0	0	0	184
Distintivo B	2552	167	180	412	1	17	520	10	3859
Distintivo C	2845	483	129	84	1	49	62	7	3660
Sin distintivo	2315	580	297	641	1	24	661	99	4618
Total	7922	1237	616	1138	3	90	1252	116	12374

Figura 25: Distribución del parque de vehículos de Alginet según tipo de vehículo y distintivo ambiental (Banco de datos territorial-GVA,)

Según la Dirección general de tráfico (DGT) tenemos la clasificación de los distintivos ambientales según el tipo de combustible:

- Etiqueta Cero emisiones: Corresponde a los coches eléctricos y, eléctricos híbridos enchufables con autonomía de 40km.
- Etiqueta Eco: Corresponde a vehículos híbridos no enchufables y vehículos propulsados por gas natural y gas.
- Distintivo B: Vehículos de gasolina matriculados a partir de 2000 y vehículos diésel matriculados a partir de 2006
- Distintivo C: Vehículos de gasolina matriculados a partir de 2006 y vehículos diésel matriculados a partir de 2015

2.4. Zonas de atracción

1	Lugares de interés
2	Centros educativos
3	Centros de salud
4	Polígonos industriales
5	Zonas comerciales
6	Zonas deportivas
7	Zonas culturales

Tabla 12: Inventario de los principales puntos de atracción. (Fuente: Elaboración propia)

1-Lugares de interés:

-Ayuntamiento. Se encuentra en Pl. País Valencia nº 1 en el centro del casco urbano, en él se hacen diferentes trámites administrativos y su uso puede ser frecuente para los habitantes del municipio.



Figura 26: Ayuntamiento de Alginet (Página web del ayuntamiento de Alginet,)

-Policía Local. Se encuentra en calle Maestro Chapí en el norte del municipio.



Figura 27: Comisaría de policía local (Google maps,)

-Guardia Civil. Se encuentra en calle Major nº 102 en el sur del municipio.



Figura 28: Guardia Civil (Google maps,)

-Correos. Se encuentra en la misma calle que la guardia civil pero dentro del núcleo urbano, calle Major nº 52.

Se trata de un lugar con una alta frecuencia de visitas por parte de los ciudadanos.



Figura 29: Oficina de correos (Google maps,)

-Cementerio. Se encuentra en el noroeste fuera del casco urbano en la calle Polígono 1, 58.

Las personas de mayor edad pueden acceder sin ningún problema ya que se puede acceder hasta la entrada con coche y hay un aparcamiento con una distancia de 90m hasta la entrada del cementerio.



Figura 30: Cementerio (Google maps,)

-Estaciones de servicio. Hay cuatro estaciones repartidas en el municipio y son utilizados frecuentemente por los transportistas más que los habitantes.

La primera se encuentra en el casco urbano que puede ser usada más por los residentes del municipio. Las dos siguientes se encuentran por la entrada del municipio saliendo de la A7 en el norte cerca de polígonos, mientras que la última se encuentra también cerca de polígonos en el este.

- **Benzinera Coagri.** Calle Trullas nº 4D
- **VCC Alginet.** Calle del Censal nº 17
- **Criel.** Avinguda Poble Nou nº 139
- **CN340.** Calle Trullas



Figura 31: Estaciones de servicio (Google maps,)

Metro de Alginet: La línea 1 conecta Alginet con la ciudad de Valencia además de otros municipios de la comunidad valenciana.

- Dirección: Avenida de la estación, 1



Figura 32: Estación de metro de Alginet (Google maps,)

Estación de autobuses:

Alginet no cuenta con una estación de autobuses más bien los autobuses paran en una parada a la entrada del municipio por el norte.

- Dirección: calle del censal, 3



Figura 33: Parada de los autobuses de Alginet (Google maps,)

2- Centros educativos :

a- Preschool- CEI EL BADALL

- Dirección: Carrer Gomez Ferrer, 59
- Régimen: Privado
- Nivel de estudios: infantil 1^{er} ciclo
- Nº de clases: 5
- Nº de plazas ofertadas: 67



Figura 34: Centro educativo CEI El Badall (Google maps,)

b- Escola Infantil Municipal ALCALDE SALVADOR BOCSH

- Dirección: Calle CALDERÓN DE LA BARCA, 15
- Régimen: Público
- Nivel de estudios: infantil 1^{er} ciclo
- Nº de clases: 8
- Nº de plazas ofertadas: 132



Figura 35: Centro educativo alcalde Salvador Bocsh (Google maps,)

c- Escola infantil NANOS

- Direcció: C. EULALIA ESCOBET, 6 y 8
- Règimen: Privado
- Nivel de estudios: infantil 1^{er} ciclo
- Nº de clases: 2
- Nº de plazas ofertadas: 33



Figura 36: Centro educativo Nanos (Google maps,)

d- CEIP MAESTRO EMILIO LUNA

- Direcció: C. SANT MIQUEL, S/N
- Règimen: Público
- Nivel de estudios: infantil 2º ciclo y primaria
- Nº de clases: infantil: 3 Primaria: 6
- Nº de plazas ofertadas: infantil: 75 Primaria: 150



Figura 37: Centro educativo CEIP Maestro Emilio Luna (Google maps,)

e- CEIP PEPITA GREUS

- Dirección: C. PEPITA GREUS, 18
- Régimen: Público
- Nivel de estudios: infantil 2º ciclo y primaria
- Nº de clases: infantil: 6 Primaria: 14
- Nº de plazas ofertadas: infantil: 150 Primaria: 350



Figura 38: Centro educativo CEIP Pepita Greus (Google maps,)

f- CEIP VICENTE BLASCO IBÁÑEZ

- Dirección: C. DOCTOR JOSÉ ESPERT, S/N
- Régimen: Público
- Nivel de estudios: infantil 2º ciclo y primaria
- Nº de clases: infantil: 6 Primaria: 13
- Nº de plazas ofertadas: infantil: 150 Primaria: 325



Figura 39: Centro educativo CEIP Vicente Blasco Ibáñez (Google maps,)

g- CENTRE PRIVAT SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS

- Dirección: C. ALFONSO, 33
- Régimen: Privado
- Nivel de estudios: infantil 1^{er} y 2^º Ciclo, Educación Primaria y Secundaria obligatoria
- Nº de clases: infantil 1^{er} ciclo: 2 infantil 2^º ciclo: 3 Primaria: 6 Secundaria obligatoria: 4 educación especial: 1
- Nº de plazas ofertadas: infantil 1^{er} ciclo: 33 infantil 2^º ciclo: 75 Primaria: 150 Secundaria obligatoria: 112 educación especial: 15



Figura 40: Centro educativo privado Sagrado Corazón Jesús (Google maps,)

h- IES HORT DE FELIU

- Dirección: C. FOTOGRAFO ISMAEL LATORRE, S/N
- Régimen: Público
- Nivel de estudios: Educación Secundaria obligatoria, Bachillerato y ciclos formativos
- Nº de clases: Bachillerato: 4 ciclos formativos: 6 educación secundaria: 17
- Nº de plazas ofertadas: No hay información

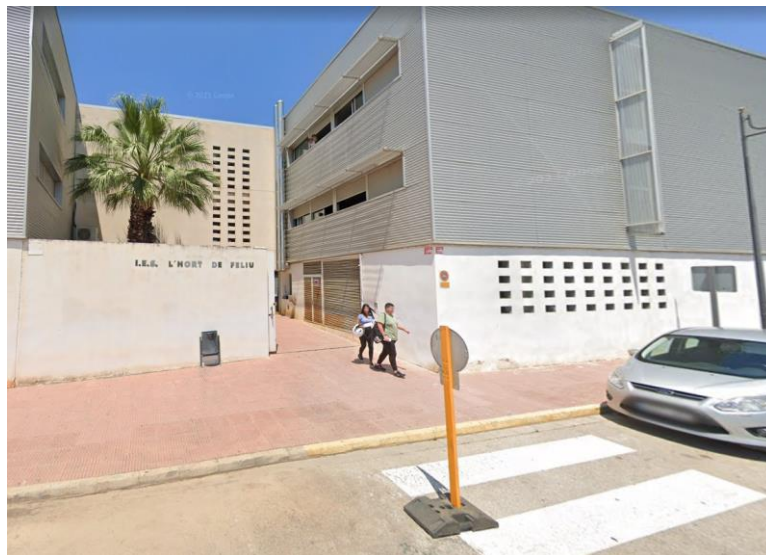


Figura 41: Centro educativo IES Hort de Feliu (Google maps,)

i- ESCOLA PRIVADA DE MÚSICA PASCUAL PÉREZ CHOVÍ

- Dirección: Pza. DE LA MÚSICA, S/N
- Régimen: Privado
- Nivel de estudios: Escuela de música no reglada.



Figura 42: Escuela Privada de música Pascual Pérez Choví (Google maps,)

j- CENTRE ENS. PROFESSIONALS DE MÚSICA SOCIETAT ARTÍST. MUSICA

- Dirección: Avda. 9 DE OCTUBRE, 2, en el mismo edificio que la escola privada de música PASCUAL PÉREZ CHOVÍ.
- Régimen: Privado
- Nivel de estudios: Enseñanzas elementales profesionales.



Figura 43: Mapa con los centros educativos de Algines. (Elaboración propia a partir de Qgis)

2- Centros de salud:

El municipio de Algine cuenta con un centro de salud público situado en la esquina, en el cruce entre la calle Major y la calle Mestre Serrano en el norte del núcleo urbano para una mejor conexión en caso de emergencia.

Es uno de los lugares atractores que recibe personas de diferentes edades y a diferentes horas.

Ademas de este centro de salud Algine cuenta con centros privados médicos, de psicología y fisioterapia.



Figura 44: Centro de salud (Google maps,)

-Residencia de mayores:

Calle de l' Almàspera, 58.



Figura 45: Residencia de mayores (Google maps,)

4- Polígonos industriales:

Como hemos comentado antes en el apartado usos de suelo, Alginet cuenta con dos zonas de alta concentración de polígonos industriales uno en el norte en la entrada al municipio por la autovía A7 y otro en el sur del municipio saliendo de la A7 también.

Por otra parte, hay otros dos polígonos de tamaño pequeño en el municipio que incluyen talleres y almacenes y otro más más pequeño que está alejado del núcleo central y aislado en el este del municipio

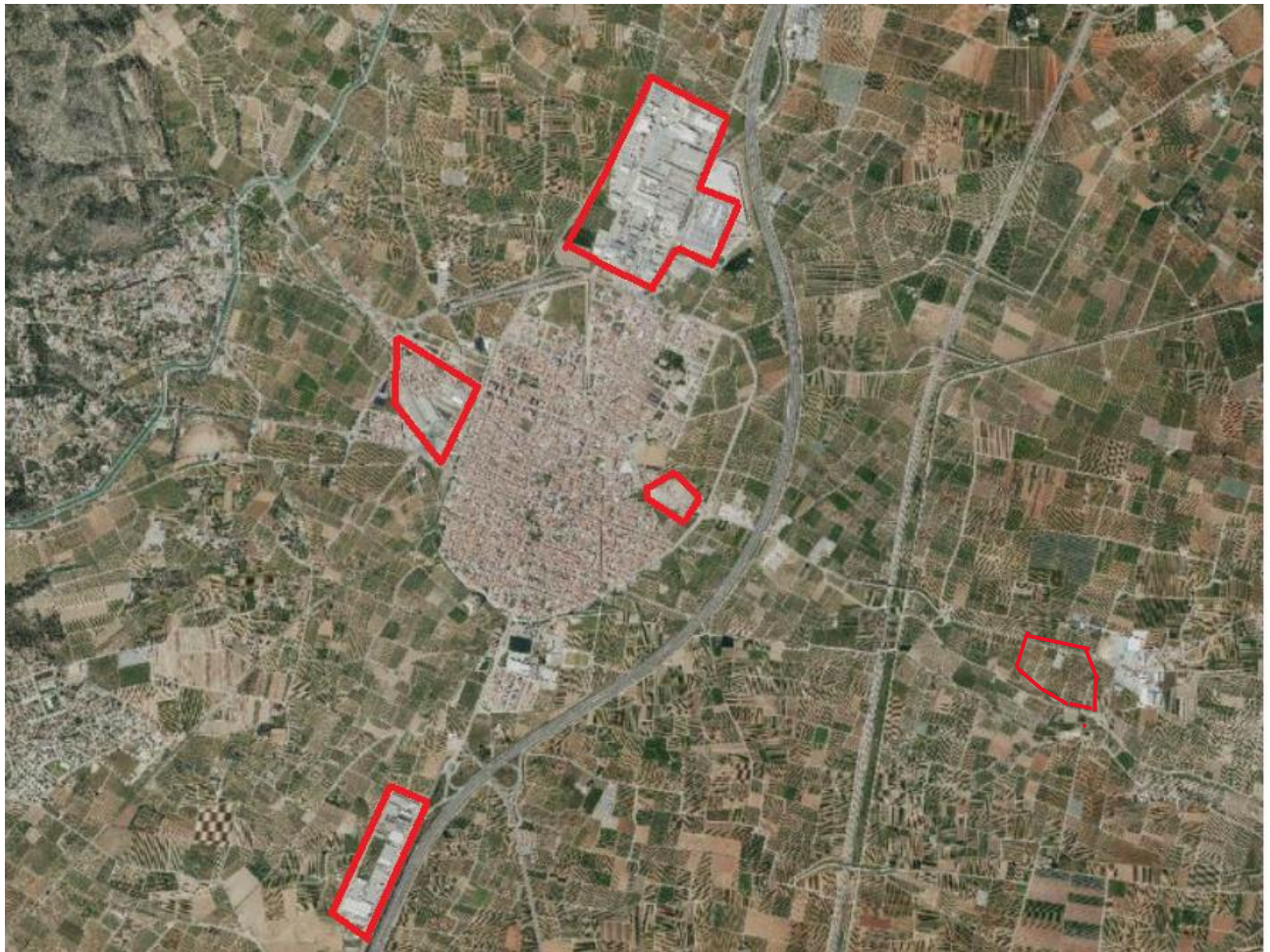


Figura 46: Mapa con los polígonos industriales de Algine. (Elaboración propia a partir de (Geoportal,)

La ubicación de los polígonos industriales es clave a la hora de planificar soluciones para lograr una movilidad urbana sostenible, puesto que el 25% de la población trabaja en el ámbito industrial y visto que están alejadas del núcleo urbano pueden generar tráfico en horas punta, es decir a la hora de ir a trabajar y volver a su casa y generalmente estas horas fluctúan entre las 7 y 9 por la mañana y entre las 6 y 8 de la tarde.

Es muy importante tener en cuenta estos datos para lograr reducir la congestión de tráfico y una movilidad sostenible y accesible para todos.



Figura 47: Foto aérea de la zona industrial norte (Google earth,)



Figura 48: Foto aérea del polígono oeste (Google earth,)

5- Zonas comerciales:

Se tratan de los lugares más frecuentados al cotidiano por parte de los habitantes.

- 1- **Mercadona:** Ubicado en C/ ELVIRA BOSCH, en las afueras en la zona del polígono industrial norte que se sitúa en el límite con el casco urbano .



Figura 49: Supermercado Mercadona (Google earth,)

Existen otros supermercados distribuidos en todo el casco urbano.

- 2- **Consum:** ubicado en Carrer Major, 34, en el norte del casco urbano abierto por primera vez en 2023.



Figura 50: Supermercado Consum (Google maps,)

Aparte de estos dos grandes supermercados hay otros más pequeños repartidos por todo el casco urbano, además de comercios como ferreterías, droguerías, tiendas de ropa, estancos y bancos

3- Mercado ambulante:

Ubicado en Plaça del Mercat, en el centro del núcleo urbano al lado del ayuntamiento para facilitar su acceso a todos los usuarios este mercadillo abre cada viernes de 7:00 hasta 14:00 dispone de 105 puestos.

En él se ofrecen productos alimenticios, equipo de hogar, textil y calzado.



Figura 51: Ubicación del Mercado Ambulante de Algine (Google maps,)

6- Zonas deportivas:

Las diversas instalaciones deportivas se agrupan en el sur del municipio, estas instalaciones tienden a estar concentradas la mayoría del tiempo en verano, fines de semana y por las tardes tras el trabajo o los estudios. Son una fuente de entretenimiento y desconexión para la población.

Campo de futbol l'Ermita

- Dirección: Carrer Major, 100-102



Figura 52: Campo de futbol de Alginet (Google maps,)

Polideportivo Municipal d'Alginet

- Dirección: Rda. Higinio Noja

La zona del polideportivo está rodeada en negro y tiene las instalaciones siguientes:

- CAMP DE FUTBOL DE GESPA ARTIFICIAL (AMB CANTINA).
- PAVELLONS COBERTS.
- PISTES POLIESPORTIVES.
- PISTES FRONTENIS.
- PISTES TENNIS RAPIDES.
- PISTES TENNIS TERRA BATUDA.
- PISTES DE PADEL.
- PISTA D'ATLETISME. TERRA I CAMP DE GESPA NATURAL.
- BAR

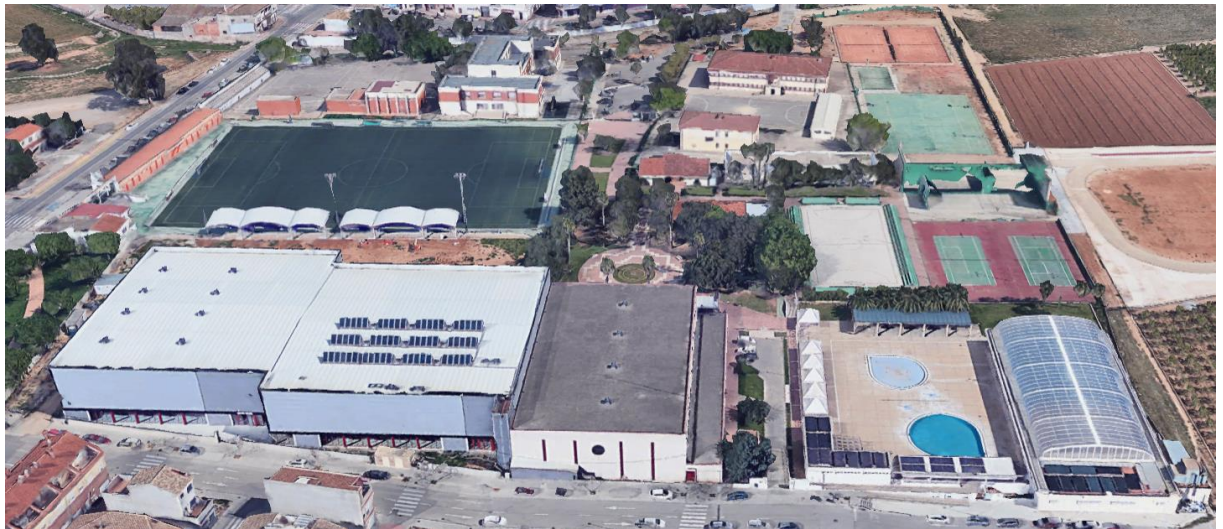


Figura 53: Foto aérea del polideportivo de Alginet (Google earth,)

Piscina climatizada de Alginet

- Dirección: Rda. Algemesí



Figura 54: Piscina interior del polideportivo (Poliespotiu.alginet.es,)

Pabellón de Baloncesto

- Dirección: Rda. Algemesí



Figura 55: Pista de baloncesto (Google maps,)

Gimnasio al aire libre

- Dirección: Rda algemesí 1



Figura 56: Ubicación de instalaciones deportivas al aire libre (Google maps,)

Gimnasio Alginet Cronos

- Direcció: Carrer Berenguera, 9



Figura 57: Gimnasio (Google maps,)

Algipadel

- Direcció: Carrer de la Mitgera, 10



Figura 58: Pista de Padel interior (Instagram de Algipadel,)

7- Zonas culturales :

- 1- Teatro moderno: en el encontramos programación de teatro aficionado y cine.
 - Dirección: Carrer Arzobispo Sanchis, 24



Figura 59: Teatro de Alginet (Google maps,)

- 2- Casa de Cultura: al lado del teatro
 - Dirección: Carrer Arzobispo Sanchis, 26



Figura 60: Casa de cultura (Google maps,)

- 3- Biblioteca Pública municipal: situada en el mismo edificio que la Casa de Cultura
- Dirección: Carrer Arzobispo Sanchis, 26



Figura 61: Biblioteca municipal de Algine (bibliotecaspublicas.es,)

- 4- Monumentos históricos
- La Iglesia parroquial de San Antonio Abad
 - La Ermita de San José
 - La Torre Luengo



Figura 62: Recopilación de los monumentos históricos de Algine (Página web del ayuntamiento de Algine,)

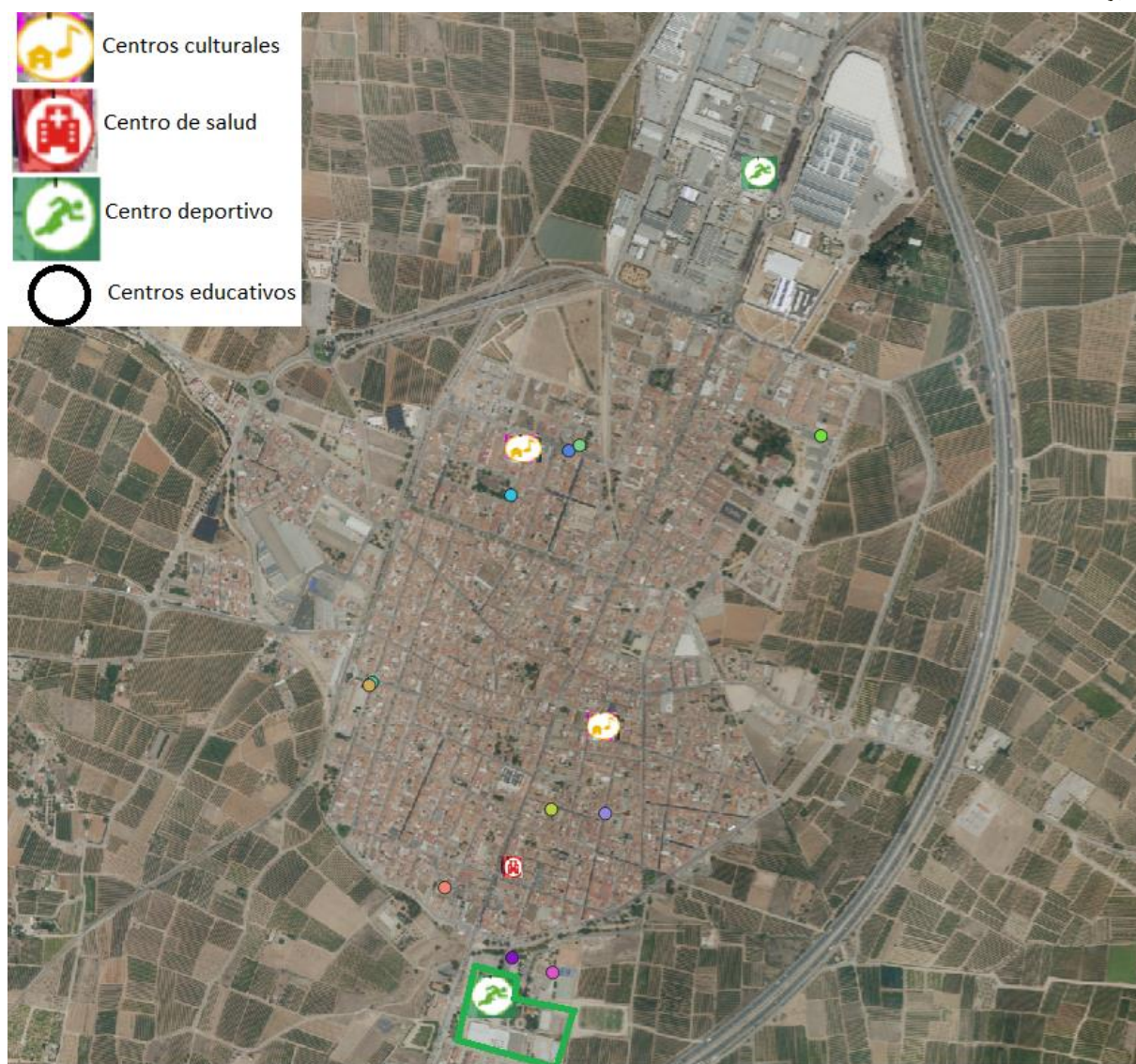


Figura 63: Vista en mapa de los puntos de interés. (Fuente: Elaboración propia)

2.5. Infraestructuras de transporte

En este apartado vamos a analizar los diferentes tipos de transporte existentes y utilizados por los habitantes de Alginet, así como su estado actual partiendo de las diferentes carreteras y su estado hasta la calidad de acera y vías ciclistas.

Es muy importante tener en cuenta la calidad y tipo de infraestructuras para la elaboración de un plan de movilidad urbana sostenible, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y sobre todo adaptar medidas correctivas adecuadas a los usuarios, teniendo en cuenta las infraestructuras disponibles y sus costumbres.

2.5.1. Red viaria

2.5.1.1 Carreteras

En la siguiente figura se observan las carreteras más importantes que atraviesan el municipio de Alginet.

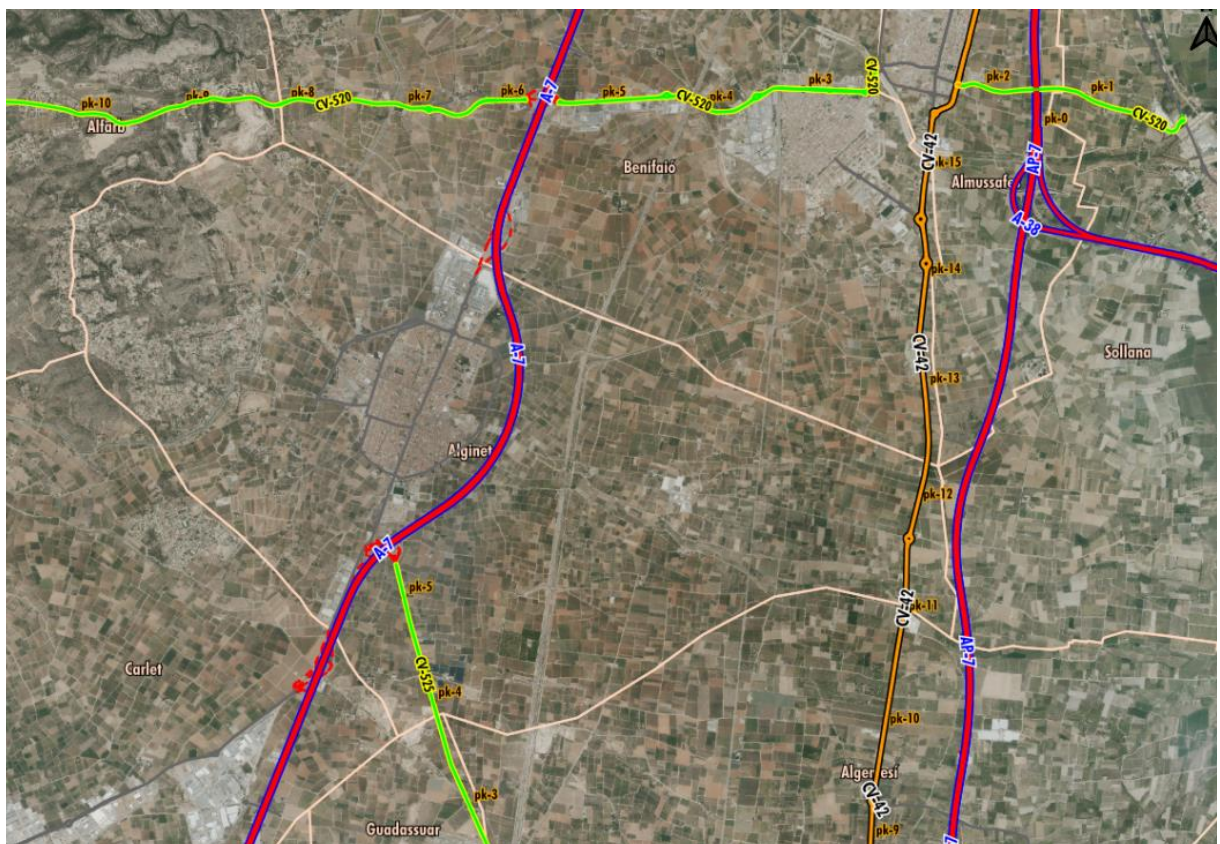


Figura 64: Carreteras que atraviesan Alginet (Visor GVA,)

- La Autovía A7 recorre todo el mediterráneo desde Algeciras hasta Gerona y une Alginet con Valencia. Tiene una IMD en el 2021 de 83 333 vh/día según el mapa de tráfico de la DGC.
- La carretera CV-525 une Alginet con el municipio de Algemés y tiene una IMD de 5668 vh/día entre el pk 1+780 y 5+050 según el mapa de tráfico de la Generalitat Valenciana del año 2024
- La carretera CV-42 une Alginet con el municipio de Benifaió y Almussafa y tiene una IMD de 4917 vh/día entre el pk 7+560 y 14+540 según el mapa de tráfico de la Generalitat Valenciana del año 2024

2.5.1.2. Vías urbanas

Es muy importante analizar los accesos al municipio para la planificación de un plan de movilidad urbana sostenible, esto nos ayudará a comprender la capacidad de las vías para evitar congestión de tráfico en horas punta, así como identificar posibles problemas que encuentran los usuarios de la carretera sean ciclistas o conductores.

Gracias a este análisis podemos también evaluar la seguridad vial y evitar accidentes con víctimas mortales.



Figura 65: Vías urbanas del núcleo de Alginet (Visor GVA,)

En la figura 65 vemos las diferentes vías secundarias que conectan el núcleo de Alginet con otros municipios próximos.

- Camino de Benifaó, conecta los dos municipios Alginet y Benifaó
- Calle Trullas
- Calle Mayor y calle del censal conectan la autovía con el municipio
- Calle del Vaporet conecta Carlet con Alginet
- Calle Isaac Peral

2.5.1.3. Vías pecuarias

El municipio cuenta con cuatro vías pecuarias que se pueden observar en la figura 66

- Vía pecuaria Vereda: color naranja, con una anchura de 20 m.
- Vía pecuaria Cañada: color verde, con una anchura de 75 m.
- Vía pecuaria Colada: color amarillo, con una anchura de 15m.

Las vías pecuarias antiguamente eran usadas por el ganado para moverse y alimentarse, actualmente tienen otras finalidades y están protegidas por la ley. Su análisis es importante desde un punto de vista ambiental y sostenible



Figura 66: Vista de las vías pecuarias de Alginet (Visor GVA,)

2.5.1.4. Vías peatonales

En este apartado vamos a estudiar las vías peatonales del municipio al ser esencial abordarlas para la elaboración de un PMUS y alcanzar una movilidad más segura y respetuosa con el medio ambiente.

Como se puede ver en la figura 68 Alginet cuenta con poca cantidad de calles peatonales dispersas en todo el núcleo central sin tener conexión entre ellas. Las calles suelen estar ajardinadas y con bancos para sentarse como se ve en la figura 67, impiden el acceso para motos y vehículos.



Figura 68: Calles peatonales del municipio de Algineet (Fuente: Elaboración propia)



Figura 67: Ejemplo calle peatonal en Algineet (Google maps,)

2.5.1.5. Tráfico

Sirviéndose de la herramienta de Google maps podemos determinar el tráfico en el municipio de Alginet en tiempo real o en diferentes franjas horarias de la semana, desafortunadamente no se puede determinar por temporadas.

El tráfico está determinado por cuatro colores verde, amarillo, rojo y rojo oscuro, siendo el verde el más rápido y el rojo oscuro la mayor congestión.

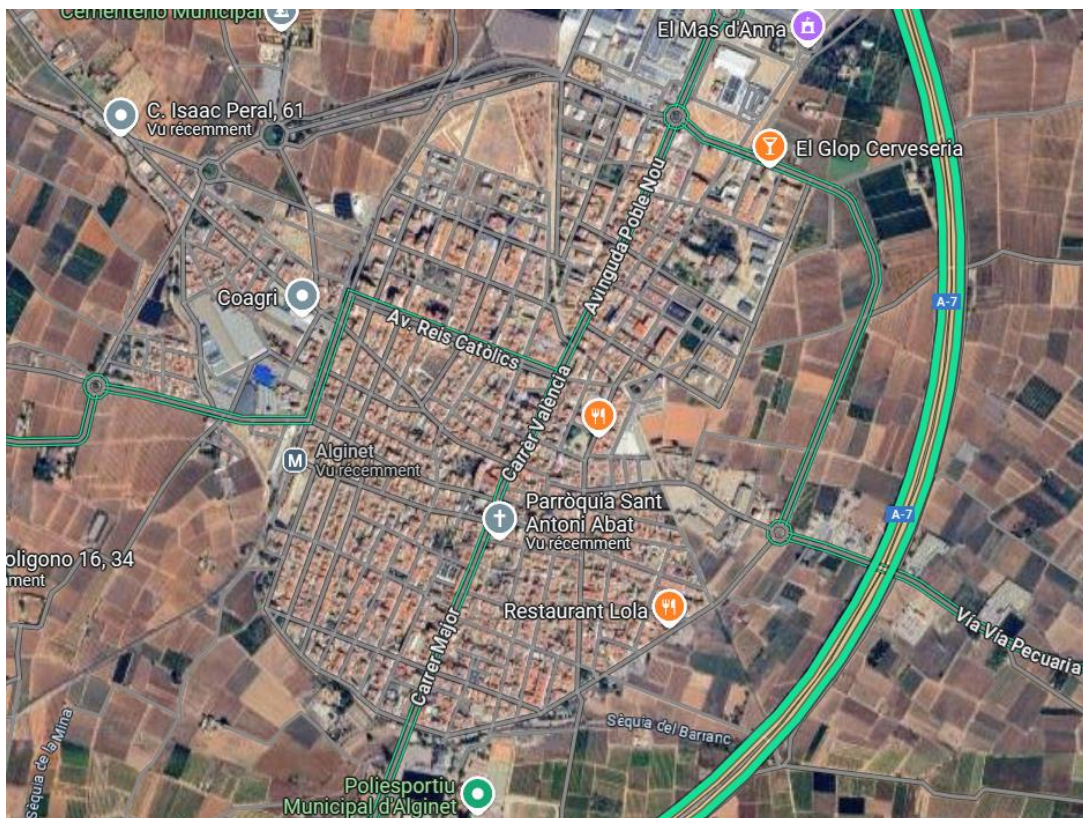


Figura 69: Estado del tráfico en horas punta y fines de semana en Alginet (Google maps,)

Dentro del casco urbano el tráfico en general es fluido tanto en horas punta y los fines de semana, pero entre las 10:30 y las 15:00 y entre las 17:30 y las 20:30 empieza a haber un tráfico con color amarillo y algunos tramos con color rojo en estas tres calles: la avenida de los reyes católicos, carrer Valencia y Avinguda Poble Nou.

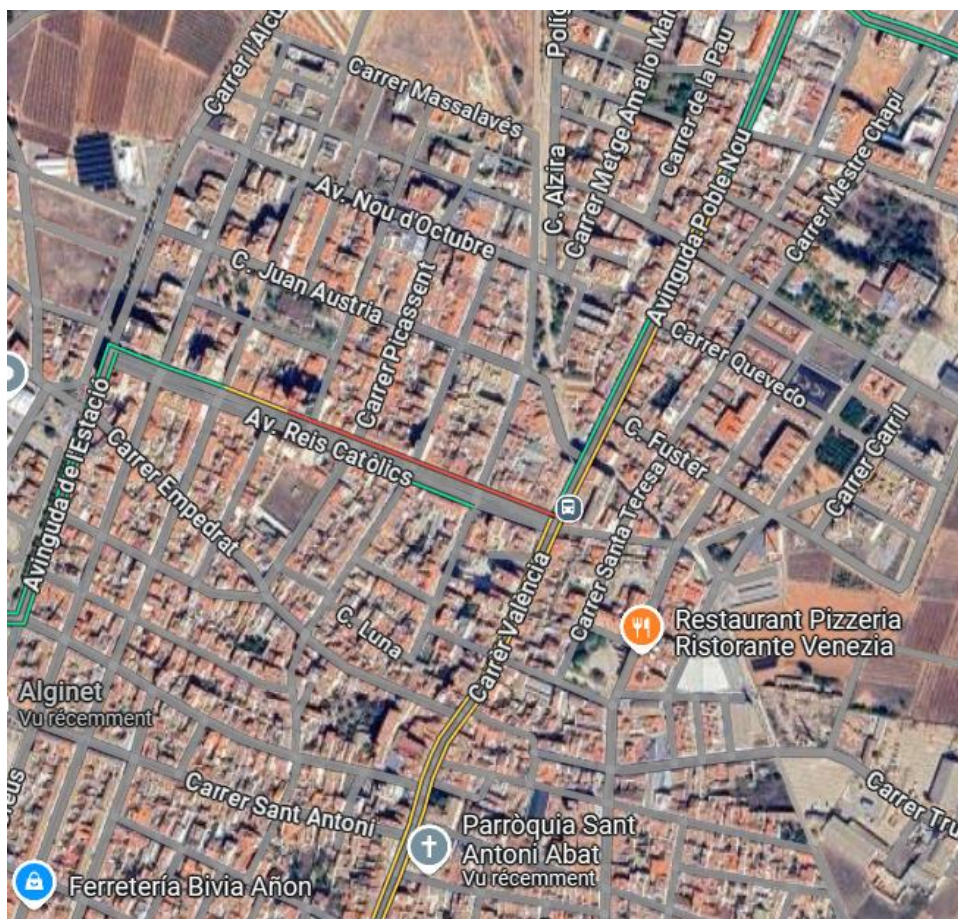


Figura 70: Tráfico en las calles más congestionadas de Alginet (Google maps,)

2.5.1.6. Estado de las vías

Todas las calles del municipio de Alginet están pavimentadas y suelen tener dentro del casco urbano una calzada con un único sentido, pero encontramos también calles con calzada desdoblada y sentido único como en la Av. Reis Catòlics figura 71 y calles con una calzada y doble sentido sobre todo en las vías pecuarias y fuera del casco urbano en las parcelas agrícolas.

El aparcamiento dentro del núcleo está generalmente en paralelo a la acera menos en la Av. Nou d'Octubre figura 72 donde encontramos coches aparcados en batería en los laterales.

Las aceras suelen ocupar poco espacio en las calles estrechas dentro del núcleo urbano mientras que en las calles más anchas suelen ser espaciosas.



Figura 71: Avenida Reis Catòlics desdoblada con sentido único (Google maps,)



Figura 72: Avenida Nou d'octubre con una calzada con doble sentido (Google maps,)

A continuación, vamos a analizar el estado de las calles.

Carretera en perfecto estado

- En núcleo urbano



Figura 73: Estado de la calle Major a la entrada sur del municipio (Google maps,)



Figura 74: Estado de las calles en la entrada norte del municipio (Google maps,)

Carretera en estado regular



Figura 75: Estado de la calle Mayor (Google maps,)

Carretera en mal estado

- En vías pecuarias y fuera del casco urbano



Figura 76: Estado de carreteras en vías pecuarias y fuera del casco urbano (Google maps,)

- Dentro del casco urbano



Figura 77: Estado de la calle Major (Google maps,)

En general concluimos que las calles en vías pecuarias hay que mantenerlas al presentar muchos defectos tales que charcos por problemas de drenaje lo que puede aumentar el riesgo de accidentes e incomodidad para los usuarios de la carretera mientras que dentro del casco urbano podemos encontrar calles con algunas fisuras y desgaste del pavimento.

2.6. Movilidad accesible

La movilidad accesible se refiere a la capacidad que tienen las personas para moverse y formar parte de la vida social con facilidad y de forma segura sin ningún obstáculo dentro del territorio, por eso es muy importante tener en cuenta tanto las personas con movilidad reducida (PMR) como las personas mayores a la hora de implementar un plan de movilidad urbana sostenible.

Uno de los puntos más importantes donde hay que garantizar esa movilidad son las estaciones de transporte público y el ancho de las aceras.

En el caso del municipio de Alginet la estación de metro tiene una rampa que permite el acceso a las personas con movilidad reducida, en cuanto al ancho de las aceras hay bastantes que no cumplen con el ancho de acera mínimo, mientras que en algunas vías pecuarias ni siquiera está presente.

Fecha de inspección 15-11-2021

ESCALA ACCESIBILIDAD	GLOBAL	ES01 Z. Estacia	ES02 Itinerarios	ES03 Playas
A De 95% a 100% 				
B De 80% a 94% 				
C De 65% a 79% 		78%		
D De 50% a 64% 	60%		55%	
E De 35% a 49% 				
F De 20% a 34% 				
G De 0% a 19% 				

Figura 78: Clasificación de accesibilidad en Alginet (Estudio de diagnóstico sobre accesibilidad universal en espacios públicos de la Comunitat Valenciana-GVA, 2021)

El estudio de diagnóstico sobre accesibilidad universal en espacios públicos de la Comunitat Valenciana es impulsado por la Vicepresidencia Segunda y Conselleria de Vivienda y Arquitectura Bioclimática, su finalidad principal es estudiar el nivel de accesibilidad de los espacios públicos en todos los municipios de la comunidad valenciana conforme a la normativa.

En este estudio de diagnóstico se han analizado diferentes calles, plazas y parques mediante inspecciones y pruebas, su objetivo es valorar el grado de accesibilidad para todas las personas incluyendo las personas con discapacidad. Los parámetros que han sido analizados entre otros son: Anchura y altura mínima, recorrido sin resaltes ni escalones aislados, pendientes máximas, pavimentos y evacuación de aguas, rampas y por último cruces y vados de peatones.

Al final de este análisis Alginet obtiene un grado de accesibilidad de D entre 50% y 64%.

2.6.1. Anchura de acera

Vía peatonal- estado de aceras



Figura 79: Calle con acera pequeña (Google maps,)



Figura 80: ausencia de acera en vías pecuarias y montañas (Google maps,)

Según la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, las aceras deben tener un ancho libre de obstáculo de 1,80 m (antes era 1,50 m en casos excepcionales) esto permite el paso de personas con carros de bebe y de movilidad reducida. En situaciones donde no es viable alcanzar los 1.80 m se puede reducirla hasta 1,50 m que es el mínimo permitido.

2.7. Movilidad ciclista

Como medio de transporte, la bicicleta une sostenibilidad, actividad física y agilidad frente a los desplazamientos a pie y es u medio cada vez más utilizado por los españoles personas que está fuera de su alcance comprar un coche para desplazamientos cercanos y personas para las que comprar un coche está fuera de su alcance.

En el caso de Alginet como se puede ver en la figura 81 no existe una red que puede satisfacer las necesidades diarias de los usuarios de la bicicleta. Apenas hay tres tramos que están cortados y sin ninguna continuidad entre ellos y discurren en los límites del núcleo urbano:

- Tramo este: 1,1km
- Tramo norte: 450m
- Tramo oeste: 291m



Figura 81: Vía ciclista de Alginet (Visor GVA,)



Figura 82: Vía ciclista sin conexión con el siguiente tramo (Google maps,)

Para fomentar el uso de la bicicleta y evidentemente el transporte sostenible es muy importante proporcionar las infraestructuras necesarias y elementos de aparcamiento seguros.



Figura 83: Ejemplo de las vías ciclistas existentes en el municipio (Google maps,)

2.8. Red ferroviaria

En la figura 84 se observa que por el municipio de Algine discurren tres tipos de vías ferroviarias.

- En verde es la línea 1 del metro de Valencia, cuya propiedad es la FGV (Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana) que es la empresa responsable de los servicios de transporte por ferrocarril de pasajeros y mercancías en la comunidad valenciana.
- En rojo es la línea Valencia-Alicante, la red es gestionada por el estado y no tiene ninguna parada en el municipio.
- En azul es la línea Valencia-Alicante de alta velocidad gestionada por el estado y está en construcción y no tiene ninguna parada en el municipio.

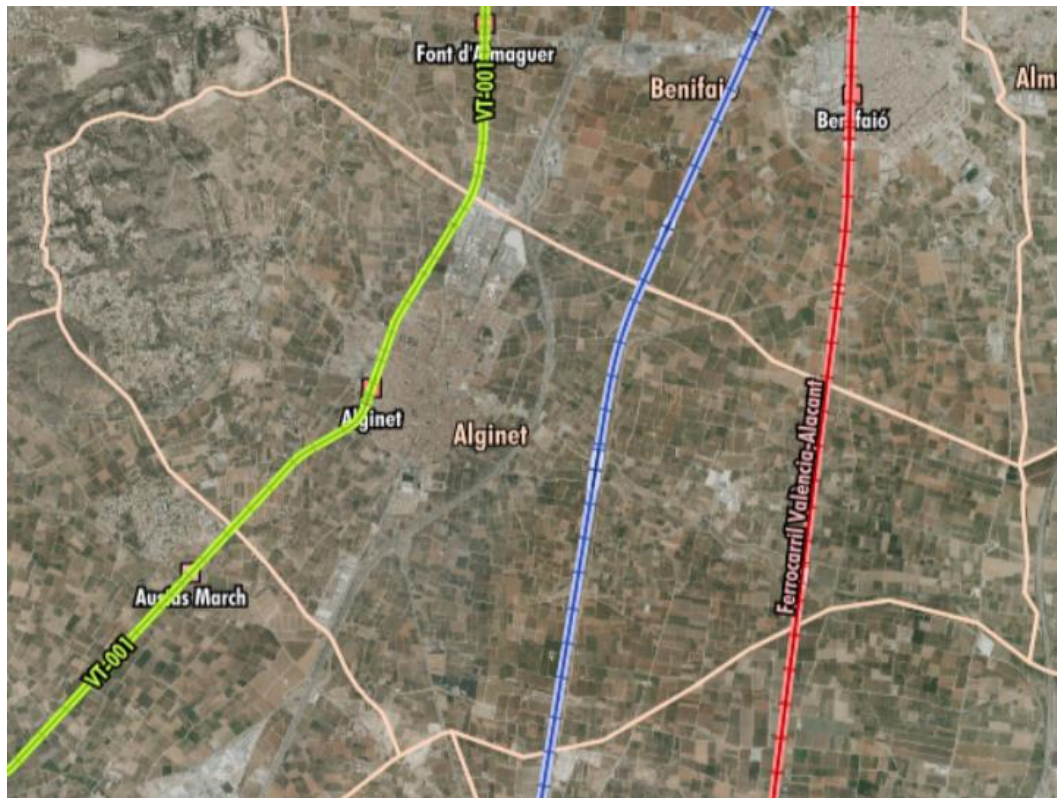


Figura 84: Redes ferroviarias que atraviesan Alginet (Visor GVA,)

Línea 1 castelló-bétera:

Fue inaugurada en 1988, cuenta con 40 paradas es la más antigua y la de mayor longitud en toda la red de metro de valencia, con una longitud de 70km se tarda 101 min en recorrerla.



Figura 85: Paradas de la línea 1 de metrovalencia (metrovalencia.es,)

La estación de Alginet se encuentra en la zona tarifaria B del Área Metropolitana de Valencia. El horario de viajes en días laborables de los trenes desde Alginet hasta Valencia abarca desde las 6:19 hasta las 22:28 con una duración de 45 min con una frecuencia de 50 min.



Figura 86: Estación de metro de Alginet (Google maps,)

En la figura 87 se muestra un esquema de todas las líneas del metro de valencia con sus paradas y zonas tarifarias.

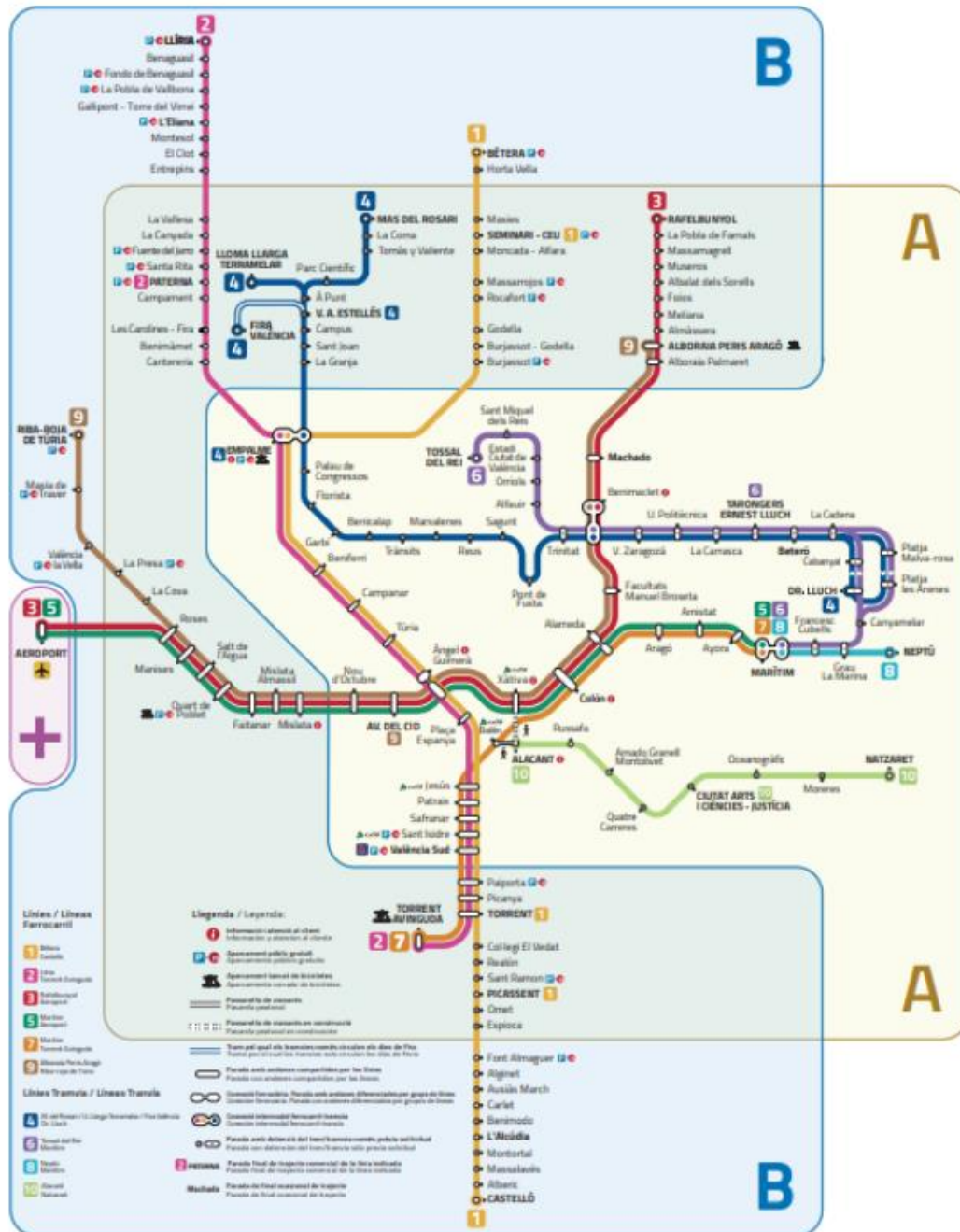


Figura 87: Esquema red metrovalencia (metrovalencia.es,)

Después de la DANA del día 30 de octubre que ha dejado algunos tramos de la línea 1 del metro de valencia fuera de servicio, el estado ha habilitado servicios de autobuses en los tramos afectados entre valencia sud y Bétera, se ven en la figura 88.

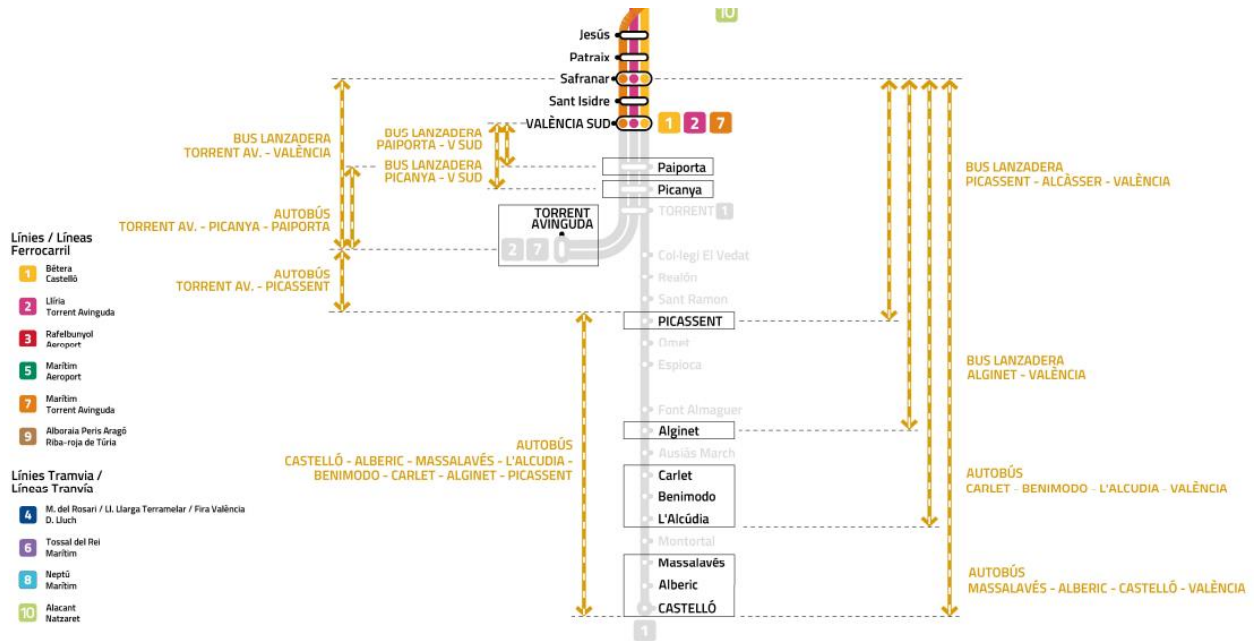


Figura 88: Tramo inoperativo de la red metrovalencia durante La Dana (metrovalencia.es,)

2.9. Transporte público

Alginet no cuenta con ningún medio de transporte dentro del mismo municipio, las dos líneas de autobuses que existen conectan Alginet con Valencia o Alginet con otros municipios.

2.9.1. Autobús

La línea Sollana – hospital de Alzira es operada por la compañía autocares Buñol y conecta 6 pueblos entre sí: Sollana - Romaní - Almussafes - Benifaió - Alginet - Hospital de Alzira.

En días laborables la salida desde Sollana es a las 8:30 y desde hospital de Alzira a las 12:00.



Figura 89: Itinerario y paradas de la línea Hospital de Alzira- Sollana (Bunol.com,)

En cuanto a las paradas en el municipio de Algines tenemos cuatro en sentido de ida que son los mismos en el sentido contrario, pero con un número diferente en algunas paradas:

- Calle Valencia nº 81
- Calle Mayor nº 14
- Calle Mayor nº 77
- Ronda Carlet nº2 (solo en días de mercado)

Ubicación de las paradas:



Figura 90: Ubicación de las paradas de línea de autobús. (Fuente: Elaboración propia)

- **Parada calle mayor 14:**



Figura 91: Ejemplo de parada de la línea Hospital de Alzira-Sollana (Google maps,)

En cuanto al autobús que conecta Alginet con Valencia, hay la línea L716 Ontinyet – Valencia, en días laborales sale de Ontinyet a las 7:30, 10:00 y 13:00 y de Valencia a las 10:00, 16:00 y 19:00.

En cuanto a las paradas en Alginet solo hay una en cada sentido que se localizan en el centro del casco urbano

De Ontinyet hasta Valencia:

- **Parada: C. València, 80. Alginet**



Figura 92: Parada calle Valencia 80 de la línea Ontinyet-Valencia (Google maps,)

De Valencia hasta Ontinyet

- Parada: C. València, 83. Alginet



Figura 93: Parada calle Valencia 83 de la línea Valencia-Ontinyet (Google maps,)



L716. Ontinyent - València

Lunes a viernes

Av. Benicadell, 13. Ontinyent	7:30	10:00	13:00
Av. València, 8. Aiolo de Malferit	7:45	10:15	12:15
Av. Diputación, 1. l'Olleria	7:55	10:25	12:25
Camí Reial Madrid - C/ Torrella. Cerdà	8:10	10:40	12:40
C. Ignasi Carrau, 3. Torrella	8:13	10:43	12:43
Ctra. Madrid, 43. Llanera de Ranes	8:16	10:46	12:46
Camí Reial Madrid, 62. Rotglà i Corberà	8:20	10:50	12:50
Av. Ribera Alta, 7. Alberic	8:30	11:00	13:00
Camí Reial Madrid, 26. Massalavés	8:35	11:05	13:05
C. València, 80. Alginet	8:50	11:20	13:20
Estación de Autobuses de València	9:35	12:05	15:05
Estación de Autobuses de València	10:00	16:00	19:00
C. València, 83. Alginet	10:45	16:45	19:45
Camí Reial Madrid, 26. Massalavés	11:00	17:00	20:00
Av. Ribera Alta, 18. Alberic	11:05	17:05	20:05
Camí Reial Madrid, 62. Rotglà i Corberà	11:15	17:15	20:15
Ctra. Madrid, 80. Llanera de Ranes	11:19	17:19	20:19
C. Ignasi Carrau, 2. Torrella	11:22	17:22	20:22
Camí Reial Madrid - C/ Torrella. Cerdà	11:25	17:25	20:25
Av. Diputación, 1. l'Olleria	11:40	17:40	20:40
Av. València, 8. Aiolo de Malferit	11:50	17:50	20:50
Av. Benicadell, 13. Ontinyent	12:05	18:05	21:05

Figura 94: Ruta de la línea 716 (Alsa.es,)

2.9.2. Taxi

Alginet cuenta con un servicio de transporte público taxi uno adaptado exclusivamente para personas con movilidad reducida y otras para el resto de las personas, se dispone de dos paradas localizadas en la calle Major:

- Nº77, frente al centro de salud
- Nº18, cerca de la plaza de la constitución

En ambas paradas existe interconexión con autobús



Figura 95: Parada de taxi (Google maps,)

2.9.3. Accesibilidad peatonal al transporte público:

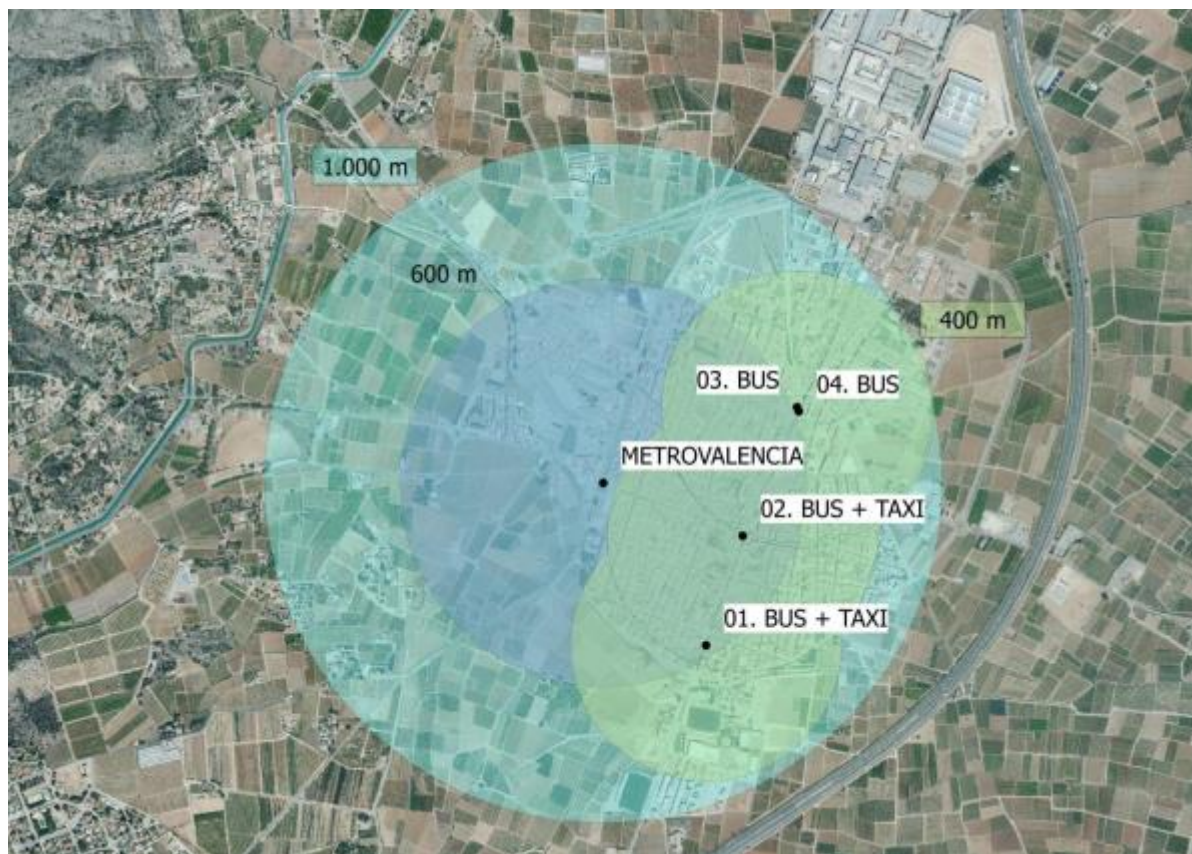


Figura 96: Accesibilidad peatonal al transporte público (Plan general de Algine: estudio de tráfico y movilidad,)

La red de paradas de autobuses interurbanos cubre todas las zonas residenciales del casco urbano con un radio de 400 m además se encuentran todas en el eje principal norte-sur, mientras que la estación de Metrovalencia está apartada del casco urbano dificultando su accesibilidad peatonal.

En cuanto a la urbanización de los lagos que se encuentra en la oeste queda fuera del alcance del radio de cobertura de las infraestructuras de transporte.

2.10. Aparcamiento

Los aparcamientos en la ciudad ocupan una gran parte del suelo urbano, permiten el estacionamiento de los coches en zonas específicas o en las calzadas y la vía pública. Hay diferentes tipos de aparcamientos tales que: públicos, privados, gratuitos o de pago.

La oferta de aparcamientos puede influir significativamente en las preferencias de movilidad, una amplia disponibilidad de plazas de aparcamiento puede estimular el uso del coche privado sobre todo si son gratuitos o de bajo coste y esto puede generar una congestión del tráfico y aumentar las emisiones contaminantes además esto puede afectar negativamente al uso del espacio urbano reduciendo los anchos de aceras y calles para destinarlos a los aparcamientos. Por otro lado, la disposición de aparcamientos en las afueras de la ciudad y sobre todo cerca de sistemas de transporte público puede fomentar el uso del transporte público y reducir el uso del coche dentro del núcleo urbano.

El tipo de estacionamiento más dominante en Algine y principalmente en el casco urbano es el estacionamiento en cordón en vías públicas ya que el municipio cuenta con pocos aparcamientos regulados, por lo que la gente tiende a ocupar zonas de las calzadas.

Á continuación vamos a analizar los diferentes tipos de aparcamiento y lo más usados en Alginet.

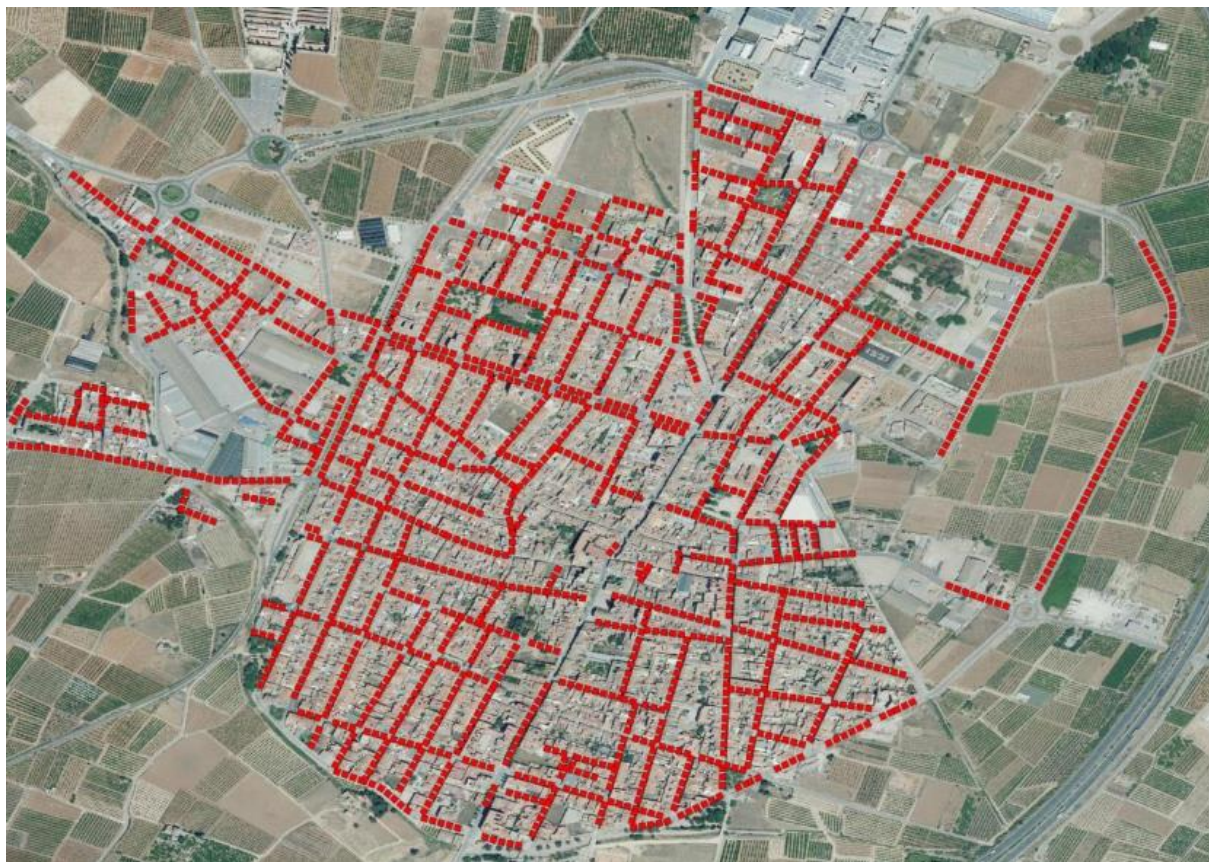


Figura 97: Zonas de estacionamiento en Alginet (Plan general de Alginet: estudio de tráfico y movilidad,)

En la figura 97 se representan las zonas de estacionamiento regulado y prohibido en el núcleo urbano de Alginet.

2.10.1. Ordenanza Reguladora de Aparcamiento

De momento Alginet no cuenta con ninguna zona azul donde hay que pagar una tarifa para el tiempo estacionado.

2.10.2. Aparcamientos públicos

Alginet cuenta con tres aparcamientos públicos y que están regulados, todos están en superficie y abiertos. El primero se trata del aparcamiento municipal ubicado en la calle Hernán Cortés al lado del polideportivo en el norte del municipio con 36 plazas (Figura izquierda).

El segundo aparcamiento es el del cementerio en el noroeste con un número de plazas de 164 y por último tenemos un aparcamiento ubicado en el Recinto ferial Ronda Pintor José Espert (derecha).

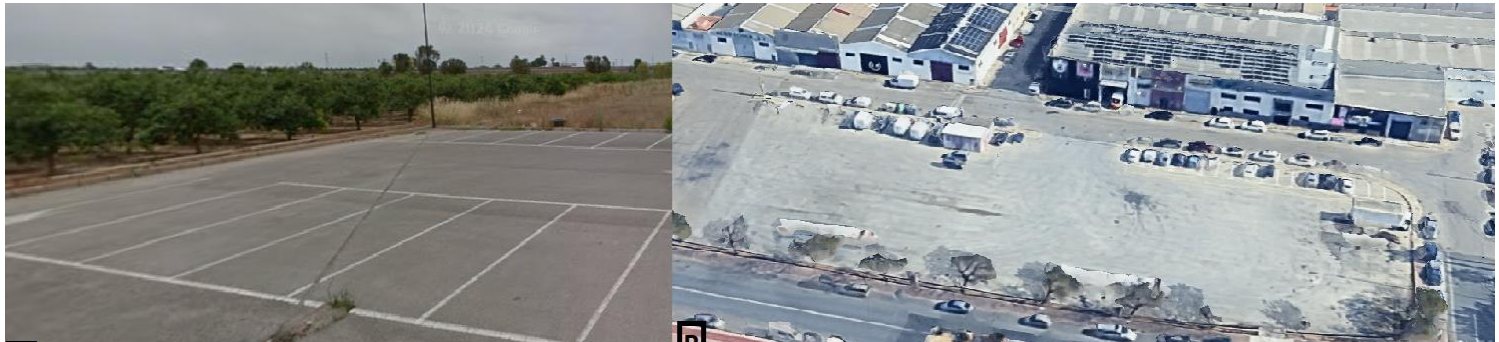


Figura 98: Aparcamientos públicos de Algine (Google earth,)

2.10.3. Aparcamientos privados

Los aparcamientos privados suelen ser regulados y de propiedad de la empresa o individuos, en Algine los aparcamientos privados que existen son los de los supermercados, tenemos por ejemplo el Mercadona que se encuentra en el norte.

Este tipo de aparcamiento está reservado generalmente a los clientes para aparcar sus coches y hacer la compra y pueden estar sujetos a condiciones tarifarias o de tiempo.



Figura 99: Aparcamiento para clientes de Mercadona (Google earth,)

2.10.4. Aparcamientos No regulados y gratuitos

Al no tener suficientes zonas de aparcamientos regulados en el municipio, los usuarios de coches tienden a usar los terrenos y solares no edificados como aparcamiento.

A continuación, destacamos los existentes en el municipio:

- **Campa de aparcamiento I Ronda Higinio Noja**



Figura 100: Aparcamiento no regulado Higinio Noja I (Google maps,)

- **Campa de aparcamiento II Ronda Higinio Noja Nº63**



Figura 101: Aparcamiento no regulado Higinio Noja II (Google earth,)

- **Campa de aparcamiento calle Pintor Velázquez.**



Figura 102: Aparcamiento no regulado Pintor Velázquez (Google maps,)

2.10.5. Aparcamientos disuasorios

Los aparcamientos disuasorios están localizados generalmente en las afueras de la ciudad para que los conductores puedan dejar sus vehículos. Tienen como objetivo evitar la congestión del tráfico en el núcleo central, fomentar la movilidad urbana y evitar las emisiones de gases a efecto invernadero.

En general esos aparcamientos suelen ser al lado de los transportes públicos y gratuitos como en el caso de la estación de metro de Alginet (figura 103) que cuenta con 50 plazas y donde los usuarios pueden dejar sus coches y usar el metro.



Figura 103: Aparcamiento dentro de la estación de metro de Alginet (Google maps,)

2.10.6. Plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida

El municipio cuenta con plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida que están distribuidos de manera estratégica en puntos del núcleo urbano generalmente próximos a edificios sanitarios como centro de salud, centros educativos y zonas comerciales, ayuntamiento y cementerio facilitando así el acceso a estos servicios.

Estas plazas se pueden identificar mediante marcas azules y blancas en el suelo con el símbolo de accesibilidad que ilustra una persona sentada en una silla de ruedas y a veces cuentan con una señalización vertical.

En el municipio este tipo de plazas es muy limitado, se ha destacado una escasez de estos espacios lo que puede dificultar la accesibilidad a este tipo de personas. Además, hay que recordar que estas plazas están reservadas exclusivamente a personas con movilidad reducida.



Figura 104: Plazas de aparcamiento para PMR (Google maps,)

2.10.7. Estacionamiento irregular y no permitido

Como Alginet no tiene muchas zonas de aparcamiento reguladas, la mayoría de los ciudadanos y sobre todo los que viven en el núcleo central tienden a aparcar en lugares prohibidos ocupando las aceras lo que puede dificultar el paso de peatones y la circulación.

La prohibición de estacionamiento se manifiesta mediante señales como se ve en la figura 105 o mediante líneas pintadas en amarillo sobre los bordes de aceras o los bordes de calles (figura 106).



Figura 105: Zona de aparcamiento prohibido (Google maps,)



Figura 106: Zona de aparcamiento prohibido (Google maps,)

En la figura 107 se muestra uno de los ejemplos más comunes en el municipio: un coche aparcado sobre la acera y que dificulta la circulación tanto de coches como de personas.



Figura 107: Coche mal aparcado (Google maps,)

2.10.8. Estacionamiento para motos y bicicletas

La oferta de estacionamiento para bicicletas es muy baja y es normal porque Algine no cuenta con infraestructuras adaptables al uso de bicicleta, como le hemos comentado anteriormente solo existe un tramo de 1600m en la ronda Higinio Noja, la ronda Marques de Algine y la ronda Pintor José Espert.

Aun así, podemos encontrar algunos estacionamientos dedicados para bicicletas, la primera figura 109 se trata de un estacionamiento al lado de la casa de música y la figura 108 en frente del centro de salud.



*Figura 109: Aparcabici en la casa de música
(Google maps,)*



Figura 108: Aparcabici en el centro de salud (Google maps,)

En cuanto a las motos no existe aparcamiento dedicado a ellos. Generalmente estacionan en las mismas plazas que los coches o ilegalmente encima de las aceras.



Figura 110: Red de aparcamientos de Alginet (Plan general de Alginet: estudio de tráfico y movilidad,)

2.10.9. Puntos de recarga eléctrica:

En el municipio existe la cooperativa eléctrica de Alginet que dispone de 2 plazas de recarga de coches en la calle del Poeta Juan Alegre, 7.



Figura 111: Punto de recarga de coches (Google maps,)



Además, existen en los aparcamientos privados del supermercado Mercadona en el norte (4 plazas) y el supermercado Consum (2 plazas) en la calle Major 34.

3. ANÁLISIS DAFO

Después de hacer el análisis de todo el municipio, ahora vamos a recopilar todos los puntos negativos y positivos que influyen en la movilidad del municipio para poder elaborar la matriz DAFO. Esta matriz se compone de cuatro puntos: **Debilidades**, **Fortalezas**, **Amenazas** y **Oportunidades**.

A continuación, detallaremos cada punto:

- **Debilidades:** son aspectos negativos internos que afectan al municipio y sobre los que se puede actuar.
- **Fortalezas:** son aspectos positivos internos que afectan al municipio y sobre los que se puede actuar.
- **Amenazas:** son aspectos negativos que provienen del exterior afectando al municipio y sobre los que se tiene poco control.
- **Oportunidades:** son aspectos positivos que provienen del exterior afectando al municipio y sobre los que se tiene poco control.

Debilidades	Fortalezas
-Insuficiente infraestructura ciclista -Escasa oferta de transporte público -Urbanización residencial alejada del núcleo central sin ningún tipo de transporte público que los conectan -Escasez de aparcamientos regulados -Ausencia de aparcamiento regulados para coches -Aceras estrechas -Frecuencia de paso del metro -Uso excesivo del vehículo privado	-Paradas de bus que conectan el municipio con otros cercanos -línea 1 de metrovalencia que conecta el municipio con Valencia -Orografía plana en el núcleo urbana y clima agradable
Amenazas	Oportunidades
-Aumento del índice de motorización -Altas temperaturas en verano que fomentan el uso del vehículo privado	-Zonas disponibles para la implantación de carriles bici y aparca bicis -implementar el uso de vehículo compartido -Espacio para habilitar aparcamientos regulados

Figura 112: Matriz DAFO (Fuente: Elaboración propia)

4. PLAN DE ACCIÓN

4.1. Propuestas de mejora:

El plan de acción recoge el conjunto de actuaciones que permitan impulsar hacia una movilidad más sostenible y una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos. Este plan estará estructurado partiendo de las líneas estratégicas definidas para resolver los problemas existentes. Cada una de estas líneas estará dividida a su vez en propuestas de mejora para avanzar hacia un modelo de pueblo más sostenible.

Las líneas estratégicas se han dividido en:

- LÍNEA ESTRATÉGICA 1: Movilidad peatonal
- LÍNEA ESTRATÉGICA 2: Movilidad ciclista
- LÍNEA ESTRATÉGICA 3: Transporte público
- LÍNEA ESTRATÉGICA 4: Vehículo privado
- LÍNEA ESTRATÉGICA 5: El medio ambiente
- LÍNEA ESTRATÉGICA 6: Planificación y gestión

En cada propuesta se plantea una posible solución al problema.

- PROPUESTA 1: Rehabilitación de los pasos peatonales
- PROPUESTA 2: Reducción del tráfico rodado
- PROPUESTA 3: Creación de una red de carril bici
- PROPUESTA 4: Instalación de aparcamientos para bicicletas
- PROPUESTA 5: Aumento de frecuencia y horario
- PROPUESTA 6: Creación de una línea de autobús urbano que conecta el núcleo con las otras urbanizaciones y que pase por la parada de metro
- PROPUESTA 7: Creación de aparcamientos regulados
- PROPUESTA 8: Fomento del vehículo compartido
- PROPUESTA 9: Puntos de recarga de vehículos eléctricos
- PROPUESTA 10: Electrificación del transporte público
- PROPUESTA 11: Página web sobre la movilidad sostenible

Para cada propuesta vamos a tratar los siguientes puntos:

- Una breve descripción de la situación actual
- Listado de los objetivos que queremos conseguir mediante estas propuestas
- Descripción de la actuación:
 - Alta
 - Media
 - Baja
- Valoración económica estimada
- Prioridad y necesidad de implantación
- Duración de la actuación:
 - Corta duración: < 1 año
 - Media duración: de uno hasta cinco años
 - Larga duración: > 5 años

4.2. PROPUESTA 1: Rehabilitación de los pasos peatonales

-Situación actual:

Según “el estudio de diagnóstico sobre accesibilidad universal en espacio públicos de la Comunidad Valenciana”, Alginet tiene un grado de accesibilidad de D es decir entre 50 y 54% y cuenta con numerosas calles que no cumplan los requisitos de accesibilidad como el ancho de acera, cruces y vados de peatones, lo que genera dificultades para el paso de personas con movilidad reducida.

De acuerdo con la orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Todo itinerario peatonal deberá cumplir una anchura libre de paso de 1,80m sin escalones aislados ni resaltes y una pendiente máxima de 6% en los bordillos.

-Objetivos:

- Mejorar la seguridad vial
- Fomentar la movilidad peatonal
- Dar seguridad a los más pequeños y a las personas con movilidad reducida en su trayecto
- Revalorizar el entorno urbano

-Descripción de la actuación:

La actuación consiste en poner vados y cruces de peatones además de instalar pavimento táctil indicador en los cruces (figura 113) para guiar y facilitar el acceso a las personas con poca capacidad visual. Con un desnivel que permita un acceso sin obstáculos a las personas con sillas de ruedas.

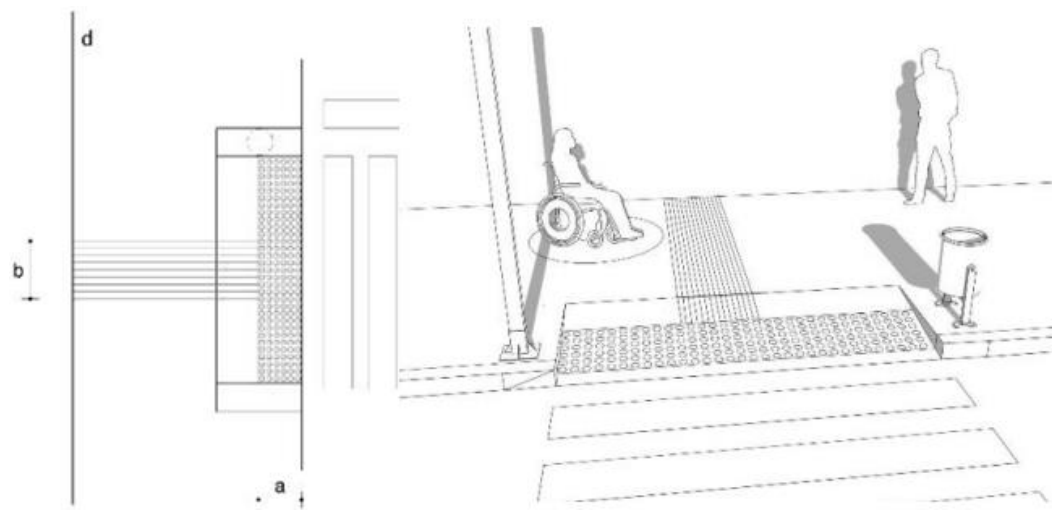


Figura 113: Vado de peatones (GUÍA DE ACCESIBILIDAD en los espacios públicos urbanizados V.1.0,)

- a:** Fondo de la franja de pavimento táctil indicador de advertencia: entre 60 y 120 cm
- b:** Ancho de la Franja-guía de pavimento táctil indicador direccional: entre 80 y 120 cm
- c:** Posible espacio entre 10 y 30 cm de separación entre la franja de advertencia y la calzada.
- d:** Línea de fachada

Se han analizado las calles del casco histórico al lado del ayuntamiento y las cuatro avenidas principales: Avinguda Poble Nou, Avinguda Reis catòlics, carrer Major y Avinguda Nou d'Octubre

- 5 Rda. Pintor José Espert
- 18 Carrer Marqués d'Alginet
- 26 Carrer Marqués d'Alginet
- 28 Carrer Marqués d'Alginet
- 30 Carrer Marqués d'Alginet
- 38 Carrer Marqués d'Alginet
- 40 Carrer Marqués d'Alginet
- 42 Carrer Marqués d'Alginet
- 113 Carrer Fotógraf Ismael Latorre
- 57 C. Benifaió
- 22 C. Benifaió
- 13 C. Benifaió
- 33 C. Mestre Chapí
- 25 C. Mestre Chapí
- 22 C. Hernán Cortés
- 11 C. Mestre Chapí
- 4 C. Mestre Chapí
- 11 C. Trinquete
- 10 C. Trinquete
- 21 Carrer Pelaio
- 77 p.º Reyes Católicos
- 86 P.º Reyes Católicos
- 125 Avinguda Poble Nou
- 68 Avinguda Poble Nou
- 37 Avinguda Poble Nou
- 7 Avinguda Poble Nou
- 2 Avinguda Poble Nou
- 32 C. de València
- 2 C. Empedrado
- 15 Carrer Major
- 41 Carrer Major
- 25 Carrer Major
- 88 Carrer Major
- 102 Carrer Major
- Av. 9 de Octubre, 34
- 1 Av. Nou d'Octubre
- 13 Av. Nou d'Octubre
- 8 Av. Nou d'Octubre
- 3 Av. Nou d'Octubre
- 15 Av. Nou d'Octubre

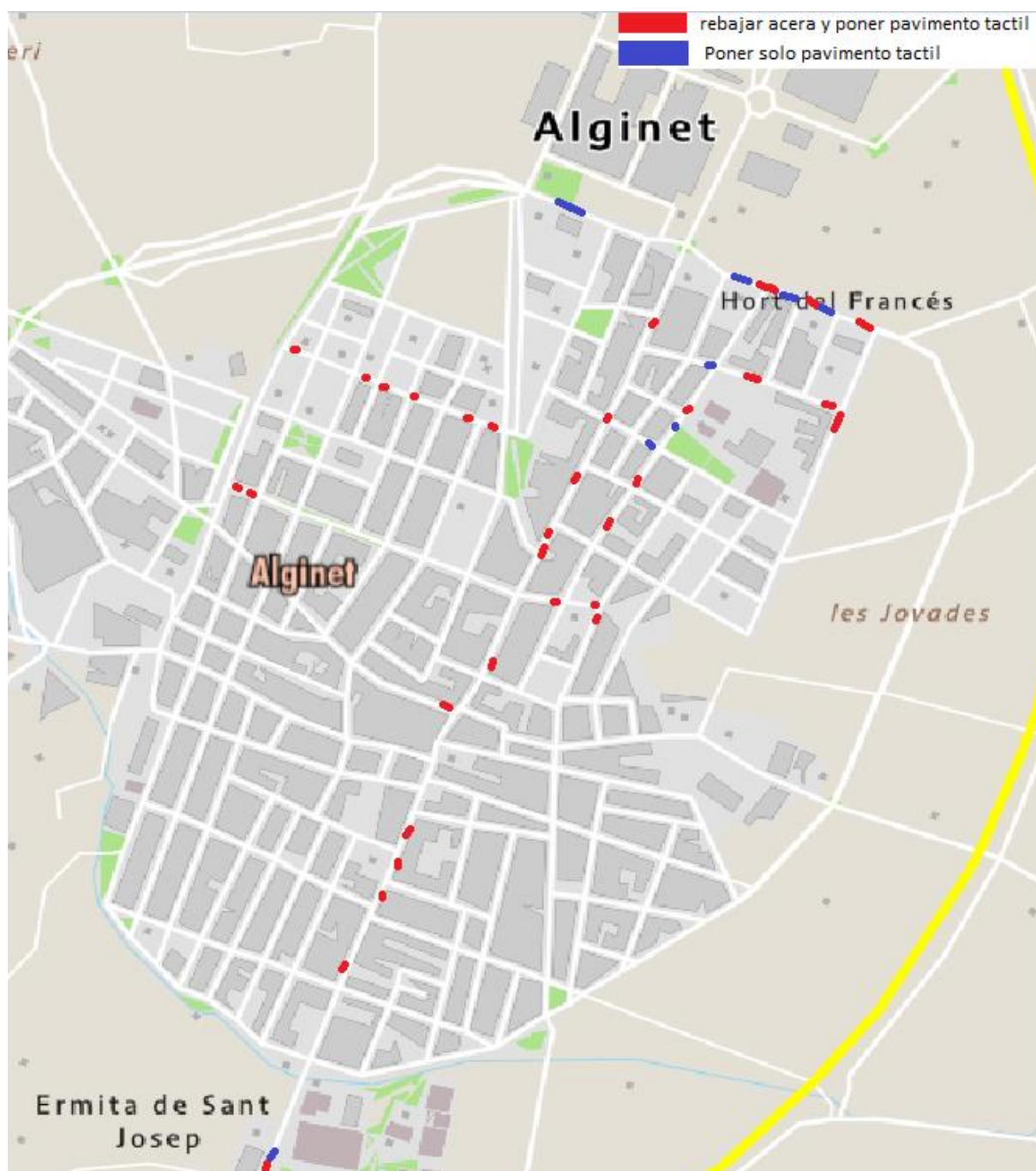


Figura 114: Rehabilitación de los vados a rehabilitar. (Fuente: Elaboración propia)

-Valoración económica:

El cálculo de este coste se realiza tomando como referencia proyectos similares previamente ejecutados 4000€ por paso. En total tenemos 40 pasos peatonales a rehabilitar.

La valoración económica total estimada es de 160.000 €.

-Prioridad:

Alta

-Duración de la actuación:

Media duración

4.3. PROPUESTA 2: Reducción del tráfico rodado

-Situación actual:

Según la orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados. El ancho mínimo exigido es el de 1,80m en vías peatonales.

La mayoría de las calles del centro histórico de Alginet, no cumplen con la normativa del ancho mínimo de acera, lo que presenta cierta dificultad en la circulación de las personas y especialmente aquellas con movilidad reducida. Las aceras estrechas pueden generar un riesgo para la seguridad de las personas obligándolas a caminar por la carrera.

La idea es aumentar el ancho de las aceras, pero como la mayoría de las calles no tienen suficiente espacio para aumentar las dimensiones de las aceras debido a la aproximación de las fachadas entre ellas. Se ha llegado a la solución de limitar el tráfico rodado en algunas calles y dedicarlas exclusivamente a peatones favoreciendo la movilidad peatonal de los vecinos y su seguridad.

Las calles pueden estar usadas de forma excepcional por los bomberos, policía y las ambulancias además de los vehículos de carga y descarga si existen comercios.

-Objetivos:

- Protección de los peatones
- Fomentar la movilidad a pie
- Recuperación del espacio urbano
- Reducir la contaminación acústica y ambiental
- Mejorar la calidad de vida de los peatones

-Descripción de la actuación:

En la figura 115 se ve como tiene que ser un acceso peatonal para que cumpla la normativa. En las calles donde está posible aumentar las dimensiones de las aceras se tendrá en cuenta estas dimensiones, en cuanto a las calles donde esto no está posible se colocarán señales y/o obstáculos (figura 116) para prohibir el paso de vehículos y peatonalizar las calles.

- C. Arzobispo Sanchis: 1 356,28 m²
- C. San Martín: 386,79 m²
- C. San Vicente: 2 314,32 m²
- Calle de colon: 1 117,78 m²
- C. del Venerable Beferull: 908,14 m²
- C. Alfonso : 662,16 m²
- C. San Miguel: 1 170,75 m²
- C. Eulalia Escobet: 814,49 m²
- Carrer de Juliet el Pelotari: 943,87 m²

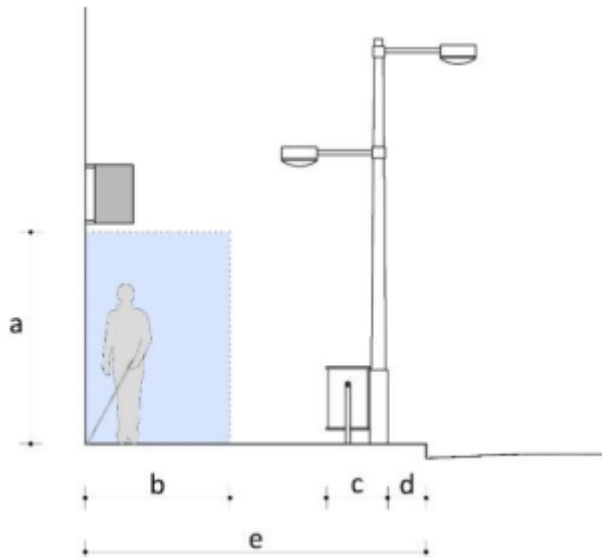


Figura 115: Ubicación del IPA (GUÍA DE ACCESIBILIDAD en los espacios públicos urbanizados V.1.0,)

a: Altura mínima del itinerario peatonal accesible (IPA): 2,20m

b: Anchura mínima del IPA: 1,80

c: Ubicación preferente del mobiliario urbano alineado junto a la banda exterior de la acera (art. 25.a)

d: Distancia mínima preferente entre bordillo y banda de mobiliario: 40 cm (art. 25.a)

e: Anchura total de la acera

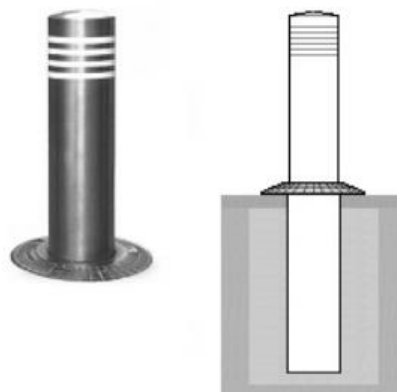


Figura 116: Bolardo retráctil (Generador de precios CYPE,)

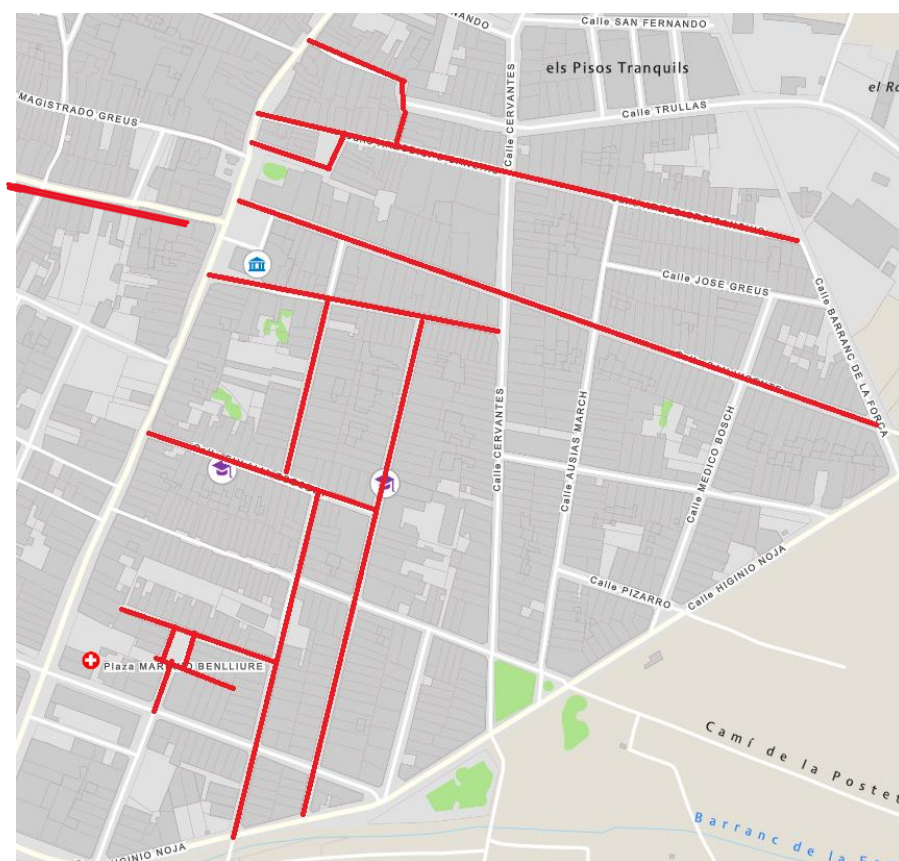


Figura 117: Vista ampliada de las calles peatonalizadas (Fuente: Elaboración propia)



Figura 118: Vista en plano de las calles peatonalizadas (Fuente: Elaboración propia)

-Valoración económica:

El coste incluye la demolición de las aceras y los firmes ya existentes y poner un pavimento de piedra natural además de incluir árboles, bancos y mobiliario urbano que servirá de mejora paisajística.

Según proyectos similares previamente ejecutados, se estima a **78€/ m²**.

Nombre de la calle	Superficie (m ²)	Precio unitario (€/m ²)	Precio total (€)
C. Arzobispo Sanchis	1 356,28 m ²	78€/ m ²	105 789,84
C. San Martín	386,79 m ²	78€/ m ²	30 196,62
C. San Vicente	2 314,32 m ²	78€/ m ²	180 516,96
C. de Colon	1 117,78 m ²	78€/ m ²	87 186,84
C. del Venerable Beferull	908,14 m ²	78€/ m ²	70 834,92
C. Alfonso	662,16 m ²	78€/ m ²	51 648,48
C. San Miguel	1 170,75 m ²	78€/ m ²	91 318,5
C. Eulalia Escobet	814,49 m ²	78€/ m ²	63 530,22
C. de Juliet el Pelotari	943,87 m ²	78€/ m ²	73 621,86

La valoración económica total estimada es de **754.617€**.

-Prioridad:

Alta

-Duración de la actuación:

Media duración

4.4. PROPUESTA 3: Creación de una red de carril bici

-Situación actual:

Tal y como se ha analizado en el apartado **2.7**, Alginet cuenta con tres tramos de carril bici que están discontinuos entre ellos. Además de eso gracias a los datos del INE se ha contemplado que solo el 1% de los trabajadores usan la bicicleta para ir al trabajo. Sin embargo, Alginet es un municipio llano y pequeño que tiene un núcleo urbano compacto lo que hace que el uso de la bicicleta es una gran ventaja de desplazamiento.

-Objetivos:

- Reducir las emisiones de gas
- Fomentar el uso de la bicicleta y la movilidad sostenible
- Reducir la contaminación acústica y ambiental
- Favorecer la intermodalidad

-Descripción de la actuación:

La propuesta consiste en conectar los tres tramos ya existentes entre sí para garantizar la seguridad de los usuarios evitando que tengan que salir del carril bici y usar la carretera. Además, se plantea crear carriles bici en la zona donde el ancho de la vía lo permite. En aquellas calles más estrechas vamos a optar por habilitar ciclo calles con una limitación de velocidad para los coches con el fin de proteger a los usuarios que se desplazan en bicicleta.

Zonas con carril bici:

- Calle L'Alcudia: 749,30 m
- Calle Bco les Forques: 208,93 m

Ciclocalles:

- Avinguda de la estación
- Calle Isaac Peral
- Calle Vasco Gama
- Calle San Juan de Ribera
- Calle Cid
- Calle La Fabrica
- Calle Bco les Forques

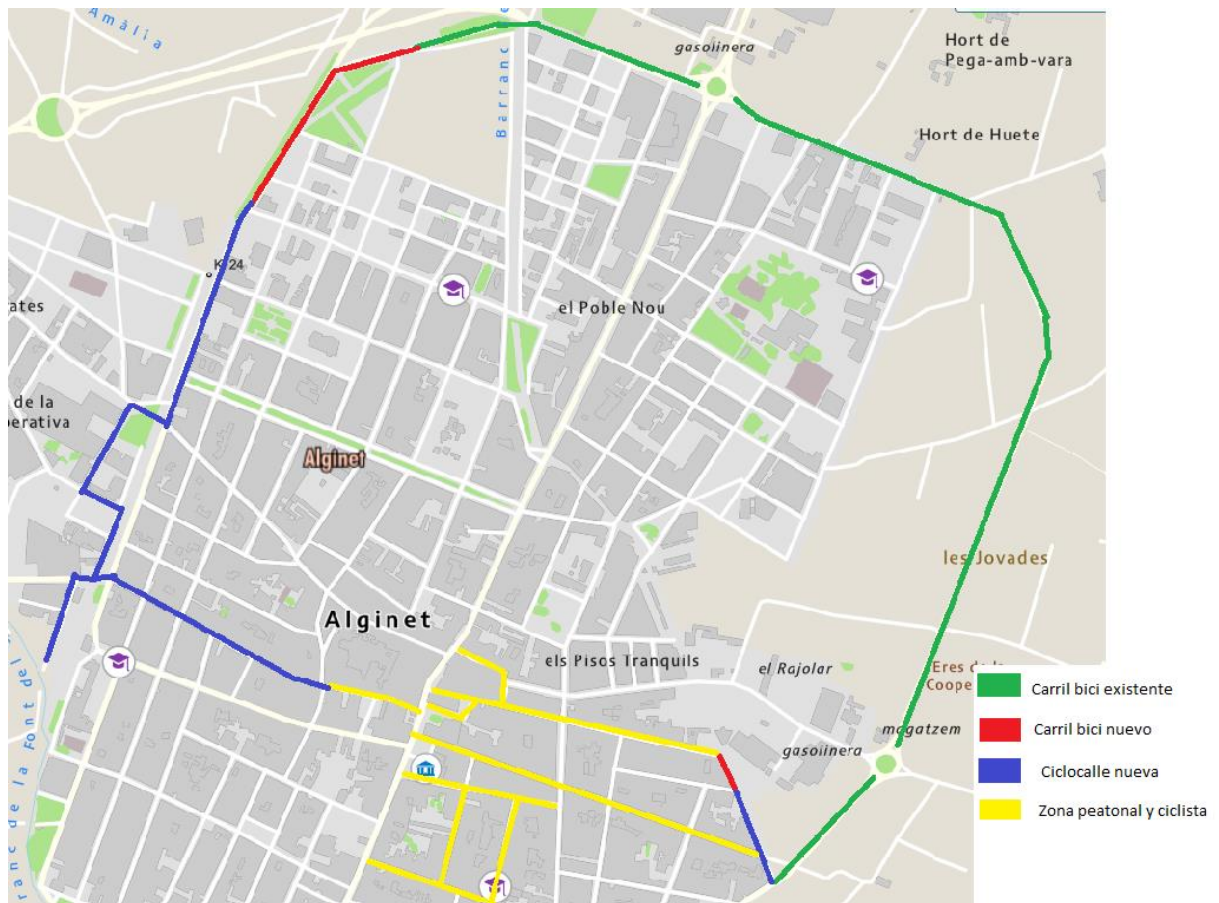


Figura 119: Vista de los carriles bici y ciclocalles del municipio (Fuente: Elaboración propia)

Cada 26m una señalización y 3 señalización en cada una es decir dos flechas y una bicicleta

-Valoración económica:

El cálculo de este coste se realiza tomando como referencia proyectos similares previamente ejecutados. Para carril bici tiene un coste de 259€/m y para ciclocalles la señalización y la mano de obra en total cuestan 7.37€/m² según el generador de precios Cype.

248.181€

La valoración económica total estimada es de **249.486€**.

-Prioridad:

Media

-Duración de la actuación:

Media duración

4.5. PROPUESTA 4: Instalación de aparcamientos para bicicletas

-Situación actual:

Una gran parte de los ciudadanos trabajan dentro del municipio y solo el 1% usa la bicicleta para desplazarse a su lugar de trabajo, no están acostumbrados a usar uno de los transportes más eficientes. Esto puede ser debido a la inexistencia de carriles bici, pero también a la escasez de aparcamientos para bicicletas.

Los únicos aparca bici existentes en el municipio están localizados a la entrada del Ayuntamiento, centro de salud y al lado del campo de fútbol l'Ermita. Tienen forma de U y están en mal estado, sin embargo, no existe ningún itinerario ciclista que puede conducir hasta el sin poner en peligro la vida de los usuarios de bicicleta.

-Objetivos:

- Reducir la contaminación acústica y ambiental
- Favorecer la intermodalidad
- Fomentar el uso de la bicicleta
- Regular el aparcamiento de las bicicletas y evitar su robo

-Descripción de la actuación:

Primero vamos a destacar los puntos clave del municipio que necesitan un aparcamiento para bici. Se tendrán en cuenta factores como la alta fluencia, una buena visibilidad, la cercanía a vías ciclistas y a los lugares de interés.

En segundo lugar, vamos a clasificar las según el espacio disponible y la fluencia.

Por ejemplo, en las calles del casco histórico donde las calles están estrechas colocaremos aparcamiento de suelo de cinco plazas mientras que en lugares de alta fluencia tales que los colegios y los supermercados podemos optar al mismo tipo de aparcamiento, pero aumentando su capacidad a 7 plazas. Este tipo de aparcamiento es sencillo por lo que se puede usar por los niños con facilidad y tiene un sistema simétrico de modo que se puede aparcar en ambos lados colocando un seguro en las ruedas para evitar robos.

Las calles en las cuales se instalarán estos aparcamientos son:

- En el aparcamiento municipal al lado del polideportivo
- Frente al campo de fútbol l'Ermita
- Entre el CEIP Vicente Blasco Ibañez y CEIP Mestre Emili Lluna
- Centre ocupacional HORT De FELIU
- Al lado de la biblioteca municipal
- CEIP Pepita Greus
- IES HORT DE FELIU
- CENTRE PRIVAT SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS
- Aparcamiento Ronda Higinio Noja I
- Aparcamiento norte Recinto Ferial

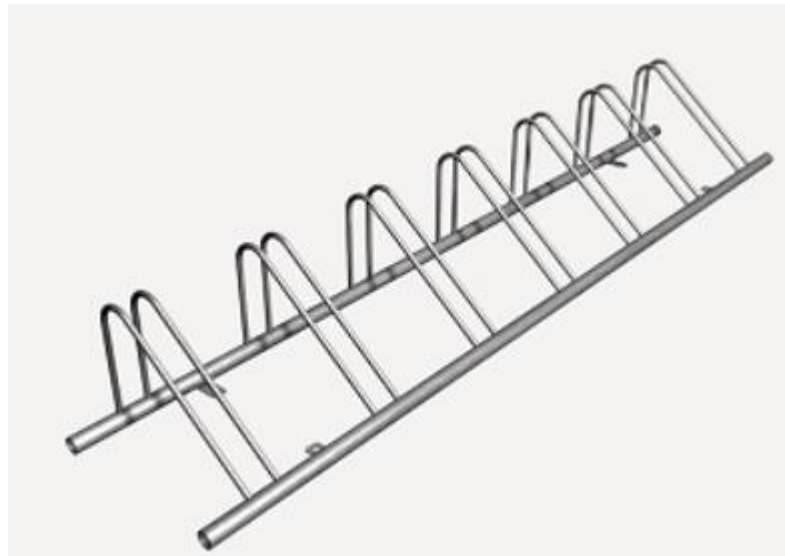


Figura 120: Aparcabici de 7 plazas (Generador de precios CYPE,)

En el aparcamiento de coches que está en la estación de metro de Alginet y el que está en el norte en el polígono industrial colocaremos aparcamientos cubiertos y protegidos (figura 121) para asegurar a los usuarios una intermodalidad entre el metro, la bicicleta, la nueva parada de autobús comentada en la propuesta 6 y las zonas de vehículo compartido sin un riesgo de robo de bicicletas y así fomentar el uso de la bicicleta frente al coche.

Este tipo de aparcamiento box está diseñado para poder instalar sus amarres de doble altura y así albergar el mayor número de bicicletas en poco espacio.



Figura 121: Guardabici tipo box (bictavis,)

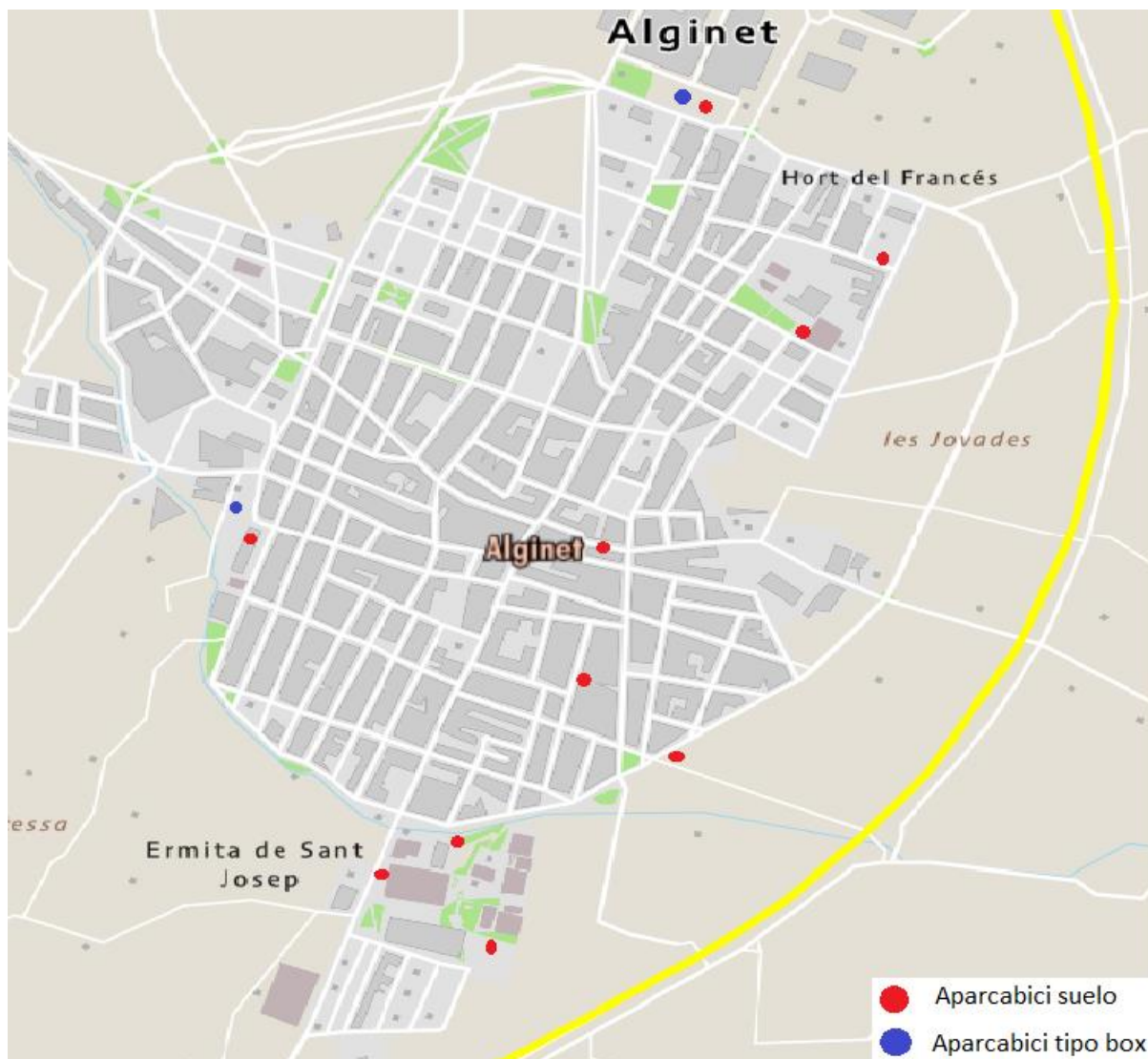


Figura 122: Mapa recopilando los tipos de aparcamiento bici en el municipio (Fuente: Elaboración propia)

-Valoración económica:

Según la página web de Decathlon el precio de un guardabicis tipo box de 10 plazas cuesta 18.750€

Y según la página de Cype el precio de aparcamiento para bicis de 7 plazas es de 435,25€

La valoración económica total estimada es de **41.853€.**

-Prioridad:

Media

-Duración de la actuación:

Media duración

4.6. PROPUESTA 5: Aumento de frecuencia y horario del transporte público

-Situación actual:

Según los datos recogidos del instituto nacional de estadística (INE) del 2021 el 46% de la población ocupada tiene su lugar de trabajo fuera del municipio.

Tal y como se ha comentado en el apartado **2.8.** y **2.9.** La línea 1 de metrovalencia tiene una frecuencia de paso por la parada de Alginet de 50 min con un recorrido de 45 min hasta Valencia. En cuanto al servicio de autobuses, no existe ningún autobús urbano. las únicas opciones disponibles son líneas que conectan Alginet con otros municipios, la primera es la línea Sollana – Hospital de Alzira operada por la empresa Buñol con una salida desde Sollana a las 8:30 y desde hospital de Alzira a las 12:30. La otra línea conecta Alginet con Valencia y otros municipios, está operada por Alsa y es la línea 716 Ontinyent – Valencia con tres salidas desde Alginet a las 8:50, 11:20 y 13:20.

La escasa frecuencia de paso lleva a que muchos ciudadanos usen el coche como medio principal de desplazamiento.

-Objetivos:

- Fomentar el transporte público
- Reducir el uso del vehículo privado
- Reducir las contaminaciones

-Descripción de la actuación:

Se deberá hacer una petición a ferrocarriles de la Generalidad Valenciana FGV, para reducir la frecuencia de paso en horas punta de los días laborables, pasando estas a 20 min en lugar de 50 min:

-De 6:50 a 9:00

-De 13:50 a 15:00

-De 18:00 19:00

En cuanto a la línea de Sollana-Hospital de Alzira, la idea sería que el autobús salga de Alginet más temprano por ejemplo a las 7:30, para que la gente que tiene acudir al hospital llegue más temprano a sus citas junto a eso hay que añadir dos salidas desde Alginet con una frecuencia de paso de 2 horas.

Línea Sollana – Hospital de Alzira	
Salida Alginet	Salida Hospital de Alzira
7:20	9:20
9:20	11:20
13:20	15:00

Tabla 13: Propuesta nuevas horas de salida de la línea Sollana-Hospital de Alzira (Fuente: Elaboración propia)



-Valoración económica

En este caso solo se requiere una petición no habrá un coste económico.

-Prioridad:

Media

-Duración de la actuación:

Media duración

4.7. PROPUESTA 6: Creación de una línea de autobús urbano que conecta el núcleo con las otras urbanizaciones y que pase por la parada de metro

-Situación actual:

Puesto que Alginet es un municipio con un crecimiento demográfico y el hecho de que no existe ningún autobús urbano propio al municipio y que circule por él. Hace que hay una carencia importante en la oferta de transporte público local.

Ademas zonas como la urbanización del oeste carecen de medios de transporte colectivo y de infraestructuras seguras como carriles bici que puedan conectarla con el casco central. Esta falta de alternativas de movilidad hace que la población se ve obligada a recurrir al vehículo propio para sus desplazamientos cotidianos.

-Objetivos:

- Mejorar la accesibilidad
- Reducir la dependencia del vehículo privado
- Reducción de la contaminación
- Fomentar la intermodalidad

-Descripción de la actuación:

Con el objetivo de poder fomentar la movilidad sostenible y mejorar la conectividad dentro del municipio espacialmente las zonas que necesitan el uso del vehículo privado como la urbanización del oeste y los polígonos industriales que se ubican en el norte, sur, oeste y el este se propone crear una línea de autobús electrificada que circula por el municipio.

En cuanto a la frecuencia de paso:

Línea 2	
Salidas Laborables	Salidas fin de semana y festivos
6:50	10:00
7:10	11:00
7:40	14:00
10:00	18:00
14:00	20:00
14:20	
18:20	
18:40	

Tabla 14: Horas de salida de la nueva línea 2 (Fuente: Elaboración propia)

La línea pasará por los polígonos industriales, el núcleo central y las urbanizaciones del oeste, Sant patrici y Lagos además del metro para fomentar la intermodalidad.

Las paradas son las siguientes:

- En paralelo a la **Avinguda Poble Nou** frente a la empresa Muchoneumatico

- **C.Valencia 80:** en correspondencia con las líneas L716 y la línea Sollana – Hospital de Alzira
- **17 plaça poligono 20**
- **21 Avenida de la estación:** Al lado de la parada de metro
- **Sant patrici**
- **1677 Av. de Los Lagos**
- **919 Av. de Los Lagos**
- **Poligono sur**

Todas estas paradas son nuevas menos la de calle Valencia 80.



Figura 123: Emplazamiento de las paradas de la línea 2 (Fuente: Elaboración propia)

La nueva línea de autobús conectará los puntos de interés del municipio. El autobús saldrá del norte, pasará por la estación de metro y continuará hacia las urbanizaciones del oeste. A continuación, regresará por el mismo camino hasta la parada de metro desde donde se dirigirá al este para facilitar el acceso a los trabajadores a los polígonos industriales del este y el sur.



Figura 124: Itinerario de la nueva línea de autobús (Fuente: Elaboración propia)

-Valoración económica:

Según la página adrada, el precio de marquesinas es de 2.766,86 € y el banco de 1m para la marquesina de 187,04 €.

Las siguientes paradas tendrán marquesinas y bancos:

- la Avinguda Poble Nou
- 17 plaça polígono 20
- 21 Avenida de la estación
- polígono sur

Las otras paradas tendrán solo un cartel con señalización por falta de espacio.

La valoración económica total estimada es de **12.137€**.

-Prioridad:

Alta



-Duración de la actuación:

Media duración

4.8. PROPUESTA 7: Creación de aparcamientos regulados

-Situación actual:

Actualmente en Alginet la oferta de aparcamiento es muy escasa. En el casco urbano solamente existe un aparcamiento público en la zona norte, además de otros tres aparcamientos uno en el cementerio, en el polideportivo municipal y uno disuasorio en la estación de metro. Sin embargo, estos generalmente están dedicados exclusivamente a los usuarios de dichas instalaciones y por una duración de tiempo limitada lo que hace que la población tiende a aparcar en zonas prohibidas y cometer fracciones.

-Objetivos:

- Mejorar la fluidez de tráfico
- Reducir las infracciones de aparcamiento
- Reducir la contaminación acústica y ambiental
- Reducir el tráfico por el núcleo central

-Descripción de la actuación:

Para aumentar la oferta de aparcamiento y lograr los objetivos mencionados en el apartado anterior, la idea es convertir los aparcamientos improvisados citados en el apartado **2.10.4.** en aparcamientos regulados por el ayuntamiento o disuasorios, de este modo se dedicarán plazas a las personas con movilidad reducida y se podría dar prioridad a los vecinos.

- Calle Pintor Velázquez, parcela 11
 - Superficie: 654m²
 - Tipo de terreno: Según el plan de dotaciones y de zonificación de la Comunidad Valenciana, se trata de una red secundaria zonas verdes por lo que habrá que cambiar el tipo de dotación a aparcamiento mediante un plan de reforma interior.

Este aparcamiento estará regulado por el ayuntamiento con acceso exclusivo a los vecinos durante los fines de semana y por las noches durante los días laborables.



Figura 125: Aparcamiento no regular calle Pintor Velázquez (Visor GVA,)

- Campa de aparcamiento Ronda Higinio Noja I, parcela 22
 - Superficie: 1081 m²
 - Tipo de terreno: No urbanizable.

Según el plan de dotaciones y de zonificación de la Comunidad Valenciana, se trata de una zona rural común agropecuaria, El ayuntamiento tendrá que modificar el plan general para poder adquirir el suelo.



Figura 126: Aparcamiento no regular Ronda Higinio Noja I (Visor GVA,)

- Campa de aparcamiento Ronda Higinio Noja II, parcela 82-147-148
 - Superficie: 936 m² - 708m² – 671 m²

-Tipo de terreno: no urbanizable.

Según el plan de dotaciones y de zonificación de la Comunidad Valenciana, se trata de una zona rural común agropecuaria, El ayuntamiento tendrá que modificar el plan general para poder adquirir el suelo.



Figura 127: Aparcamiento no regular Ronda Higinio Noja II (Visor GVA,)

-Valoración económica:

Según la página habitissimo el coste de asfalto para aparcamiento es de 18€/m² y el coste de las pinturas colocación de plazas y mano de obra es de 5€/m². Con un total de 4050 m²

Para el caso del aparcamiento de la Ronda Higinio Noja I y II, el precio medio estimado para un suelo no urbanizable en el municipio de Alginet se sitúa entre 20 y 30 €/m² según los valores de referencia de parcelas similares publicadas en portales inmobiliarios. Tomando como referencia el valor máximo de **30 €/m²**, el coste estimado para una superficie de **3.396 m²** sería de aproximadamente **101.880 €**.

La valoración económica total estimada es de **273.138 €**.

-Prioridad:

Alta

-Duración de la actuación:

Larga duración

4.9. PROPUESTA 8: Fomento del vehículo compartido

-Situación actual:

Actualmente en Alginet el uso del vehículo privado está muy expandido entre la población esto se debe a la escasez oferta de transporte público además de las largas frecuencias de paso de los metros y autobuses.

Para reducir la contaminación y el tráfico rodado se ha optado habilitar zonas para el aparcamiento de los coches compartidos, aunque en España no son comunes este tipo de instalaciones, pero puesto que el 46% de la población ocupada trabaja fuera del municipio, el vehículo compartido es la mejor solución para ahorrar el combustible y las emisiones. Estas zonas se ubican generalmente cerca de medios de transporte público para facilitar y promover la intermodalidad y también al lado de las carreteras principales.

-Objetivos:

- Disminución de la emisión de gases contaminantes
- Fomentar la intermodalidad
- Reducción del tráfico rodado
- Reducir el consumo de combustible

-Descripción de la actuación:

Se habilitarán zonas dedicadas al vehículo compartido en los puntos estratégicos del municipio, especialmente en zonas de conexión con otros medios de transporte y en las afueras del municipio. Con el fin de facilitar la identificación de estas plazas, estarán señalizadas con carteles en azul que llevan el símbolo de un coche con personas en su alrededor (figura 128).



Figura 128: Señalización para zonas de coche compartido (Hoy aragón,)

El primer lugar considerado ha sido el aparcamiento situado en el polígono norte, próximo a la salida del municipio por la autovía A7, la idea consiste en destinar 8 plazas de este aparcamiento al uso exclusivo de coches compartidos. Añadiremos un guardabicis para favorecer la intermodalidad.



Figura 129: Aparcamiento público Recinto Ferial (Visor GVA,)

El segundo punto es el aparcamiento disuasorio de la estación de metro. Dado que se instalará un guardabicis como se ha comentado en la propuesta 4 y existe espacio para ampliar el aparcamiento (en rojo), se propone añadir 6 plazas dedicadas exclusivamente al uso de coches compartidos.



Figura 130: Zona de coche compartido en la estación de metro de Alginet (Visor GVA,)

-Valoración económica:

Según el generador de precios CYPE el coste de una unidad de señalización incluyendo la pintura, la mano de obra y la maquinaria es de 107€. Según la página habitissimo el coste de asfalto para aparcamiento es de 18€/m² y el área total disponible en la estación de metro es de 450m². El coste de las pinturas colocación de plazas y mano de obra es de 5€/m².

La valoración económica total estimada es de **11.848€**

-Prioridad:

Alta

-Duración de la actuación:

Media duración

4.10. PROPUESTA 9: Puntos de recarga de vehículos eléctricos

-Situación actual:

Actualmente Alginet no cuenta con ningún punto público de recarga de vehículos eléctricos, los únicos existentes pertenecen a los supermercados Mercadona y Consum. Esto hace que la población no se atreva en adquirir este tipo de coches, pero aun así en el municipio existen 53 vehículos eléctricos. Con la 'Ley de cambio climático y transición ecológica' que obliga reducir las emisiones en los vehículos nuevos, el vehículo eléctrico es una buena solución de cara al futuro.

-Objetivos:

- Reducir las emisiones contaminantes
- Impulsar el vehículo eléctrico
- Adecuarse a las necesidades de los ciudadanos
- Facilitar la recarga en espacios públicos

-Descripción de la actuación:

Se propone la instalación de los puntos de recarga en los aparcamientos disuasorios y en las calles donde hay bastantes plazas de estacionamiento. Además, se recomienda que cada entidad pública tenga su punto de recarga por ejemplo en el caso de la policía y la guardia civil.

En total se instalarán 15 puntos de recarga:

- 1 unidad en el aparcamiento del cementerio
- 1 unidad en el aparcamiento de la estación de metro
- 1 unidad en el nuevo aparcamiento disuasorio de la calle Pintor Velázquez
- unidades en el recinto ferial
- unidades en el aparcamiento del polideportivo
- 2 unidades en el nuevo aparcamiento disuasorio Ronda Higinio Noja I
- 2 unidades en el nuevo aparcamiento disuasorio Ronda Higinio Noja I
- 2 unidades en la policía local y otras 2 en la guardia civil



Figura 131: Punto de recarga de vehículo eléctrico (Factorenergía,)

-Valoración económica

Según la empresa Factorenergía, el coste de un Punto de recarga semi-rápida de corriente continua: puede ir de los 15.000 a los 20.000€ incluyendo la instalación. Tiene una potencia de 22kW, y consigue una autonomía de hasta 120km por hora de carga.

Vamos a tomar el valor intermedio de 17.000€.

La valoración económica total estimada es de **255.000€**.

-Prioridad:

Media

-Duración de la actuación:

Media duración

4.11. PROPUESTA 10: Electrificación del transporte público

-Situación actual:

Como se ha comentado en la propuesta 6 el municipio de Alginet no dispone de un servicio de autobús urbano, lo que reduce significativamente las alternativas al vehículo privado para la movilidad dentro del municipio.

-Objetivos:

- Fomentar la movilidad sostenible
- Reducir la contaminación acústica y ambiental
- Impulsar el transporte público

-Descripción de la actuación:

En la propuesta 6 se ha surgido la creación de una nueva línea de autobús con un itinerario y paradas que conectan las zonas residenciales, el núcleo urbano y los principales puntos de interés. De acuerdo con los principios de sostenibilidad y reducción de emisiones, en este apartado se plantea la compra de autobuses eléctricos para operar esta nueva línea.



Figura 132: Autobús eléctrico de la EMT de Madrid (Diario de Madrid,)

-Valoración económica:

Según la página emtmadrid, la EMT ha adquirido autobuses por un coste de 540.000€ por autobús.

La valoración económica total estimada es de **1.080.000€**.

-Prioridad:



Alta

-Duración de la actuación:

Media duración

4.12. PROPUESTA 11: Creación de una App sobre la movilidad para el municipio

-Situación actual:

En la actualidad con la digitalización y el crecimiento urbano, el control eficiente de la movilidad se considera una propiedad para los municipios. Sobre todo, para el caso de Alginet que desgraciadamente no cuenta con ninguna aplicación que proporciona información a los usuarios de los transportes públicos a excepción del metro ya que pertenece al metro de Valencia.

Para poder mirar los horarios e itinerarios de los autobuses, los habitantes tienen que entrar en la página web de cada entidad operadora del servicio para conseguir estas informaciones.

-Objetivos:

- Optimizar la gestión municipal
- Aumentar la accesibilidad y la inclusión
- Mejorar la planificación de desplazamientos

-Descripción de la actuación:

Con el fin de aprovechar las nuevas medidas de movilidad que se han tomado en las propuestas anteriores, se va a crear una App que recogerá todas las ubicaciones de estas infraestructuras con sus respectivas informaciones. La nueva App realizará las siguientes acciones:

- **Puntos de recarga de vehículos y gasolineras:** Mapa que incluye la ubicación de los puntos de recarga de baterías de los coches y gasolineras para llenar el depósito.
- **Información en directa sobre los aparcamientos:** Desde la App se puede saber la ubicación de los aparcamientos y las plazas disponibles.
- **Red de carriles bici:** Los usuarios de la bicicleta tendrán a disposición un mapa con las infraestructuras adaptadas a la bicicleta.
- **Disponibilidad y ubicación de los guardabicis:** Desde la App se puede saber la ubicación de los guardabicis y las plazas disponibles en el caso de los guardabicis tipo box.
- **Paradas de taxi y datos de contacto:** Desde la App se puede saber la ubicación de las paradas de taxi junto con el contacto de teléfono de cada taxista.
- **Horarios de paso y rutas del transporte público:** Desde la App se puede visualizar cada parada y el tiempo que le falta al autobús para llegar además de la frecuencia de paso, los itinerarios y las paradas de correspondencia con bicicleta, metro, etc.
- **Información para personas de movilidad reducida:** Desde la App se puede visualizar las plazas de aparcamiento dedicadas a las personas con movilidad reducida, así como identificar calles con dificultades de paso.

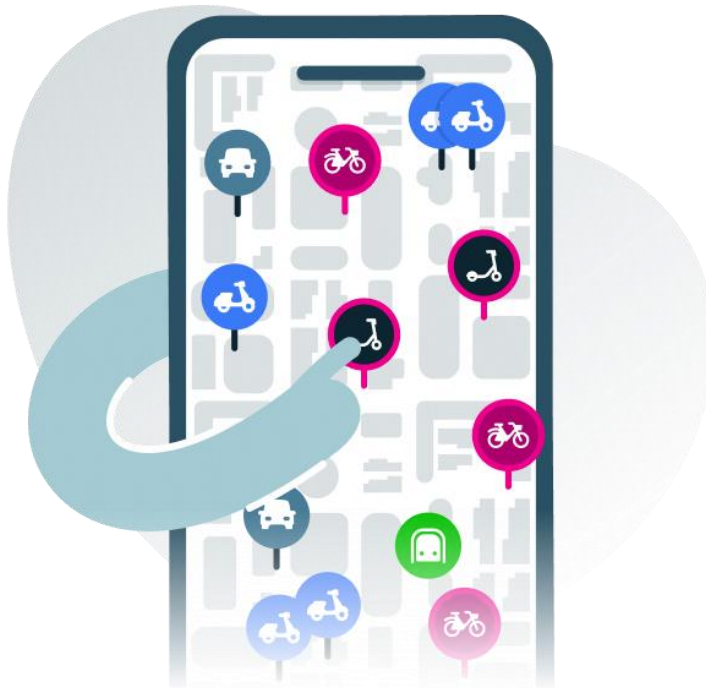


Figura 133: Mapa de alternativas de desplazamiento (urbi.co,)

-Valoración económica

El coste para la implantación de una App de movilidad depende de varios factores, como las funcionalidades la complejidad y el mantenimiento.

Según la página web Appscrip, para aplicaciones que incluyen seguimiento en tiempo real, optimización de rutas y en general las que están relacionados con la movilidad y el transporte tienen un precio entre 80.000 y 150.000\$ para aplicación de nivel medio que son más o menos entre 70.500€ y 132.500€.

Considerando que Alginet está iniciando su apertura hacia la movilidad sostenible, se plantea desarrollar una aplicación de nivel medio

La valoración económica total estimada es de **100.000€.**

-Prioridad:

Media

-Duración de la actuación:

Media duración

4.13. Tabla resumen de propuestas

Propuesta	Coste	Prioridad			Duración		
		Baja	Media	Alta	Corta	Media	Larga
1: Rehabilitación de los pasos peatonales	160.000 €						
2: Reducción del tráfico rodado	754.617 €						
3: Creación de una red de carril bici	249.486 €						
4: Instalación de aparcamientos para bicicletas	41.853 €						
5: Aumento de frecuencia y horario	---						
6: Creación de una línea de autobús urbano que conecta el núcleo con las otras urbanizaciones y que pase por la parada de metro	12.137 €						
7: Creación de aparcamientos regulados	273.138 €						
8: Fomento del vehículo compartido	11.848 €						
9: Puntos de recarga de vehículos eléctricos	255.000 €						
10: Electrificación del transporte público	1.080.000 €						
11: Página web sobre la movilidad sostenible	100.000 €						
Coste total	2.938.079 €						

Tabla 15: Resumen de propuestas con sus costes, prioridad y duración (Fuente: Elaboración propia)

4.14. Orden de ejecución de propuestas

En la siguiente tabla se ha planteado un cronograma de la implementación de las propuestas incluyendo el periodo de estudio y de ejecución de las obras.

Propuesta	Orden de ejecución					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6
1: Rehabilitación de los pasos peatonales	80.000 €	80.000 €				
2: Reducción del tráfico rodado	251.539 €	251.539 €	251.539 €			
3: Creación de una red de carril bici			831.162 €	831.162 €	831.162 €	
4: Instalación de aparcamientos para bicicletas	41.853 €					
5: Aumento de frecuencia y horario						
6: Creación de una línea de autobús urbano que conecta el núcleo con las otras urbanizaciones y que pase por la parada de metro		4.046 €	4.046 €	4.046 €		
7: Creación de aparcamientos regulados			68.285 €	68.285 €	68.285 €	68.285 €
8: Fomento del vehículo compartido				5.924 €	5.924 €	
9: Puntos de recarga de vehículos eléctricos				127.500 €	127.500 €	
10: Electrificación del transporte público			540.000 €	540.000 €		
11: Página web sobre la movilidad sostenible				33.334 €	33.334 €	33.334 €
Presupuesto por anualidades	373.392 €	335.585 €	947.032 €	862.251 €	318.205 €	101.619 €

Tabla 16: Orden de ejecución de las propuestas (Fuente: Elaboración propia)

4.15. Fuentes de financiación

Para financiar estas propuestas dentro de la elaboración del plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Alginet cuyo coste estimado asciende a 2.938.079 € se recurrirá a fondos públicos.

En primer lugar, se plantea la solicitud de ayudas estatales a través del Programa de Ayudas a Municipios para la Implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la Transformación Digital y Sostenible del Transporte Urbano, gestionado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y financiado con fondos europeos **NextGenerationEU**.

En segundo lugar, se prevé complementar esta financiación con posibles ayudas de la Generalitat Valenciana dirigidas a la mejora de la movilidad sostenible en entornos urbanos

Bibliografía

Alsa.es. (s.f.). Obtenido de <https://www.alsa.es/>

Avamet.org. (s.f.). Obtenido de <https://www.avamet.org/mx-grafiques.php?id=c20m031e01>

Banco de datos territorial-GVA. (s.f.). Obtenido de <https://pegv.gva.es/es/bdt>

bibliotecaspublicas.es. (s.f.). Obtenido de <https://www.bibliotecaspublicas.es/alginet.html>

bictavis. (s.f.). Obtenido de <https://bicitavis.com/pixel/>

Bunyol.com. (s.f.). Obtenido de <https://www.bunyol.com/>

Diario de Madrid. (s.f.). Obtenido de <https://diario.madrid.es/>

Estudio de diagnóstico sobre accesibilidad universal en espacios públicos de la Comunitat Valenciana-GVA. (2021). Obtenido de <https://habitatge.gva.es/es/web/arquitectura/estudi-de-diagnostic-sobre-accessibilitat-universal-en-espais-publics-de-la-comunitat-valenciana>

Evolución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. (s.f.).

Factorenergia. (s.f.). Obtenido de <https://www.factorenergia.com/es/>

Generador de precios CYPE. (s.f.). Obtenido de <https://generadordeprecios.info/>

Geoportal. (s.f.). Obtenido de <https://sig.mapama.gob.es/geoportal/>

Google earth. (s.f.). Obtenido de <https://earth.google.com/web>

Google maps. (s.f.).

GUÍA DE ACCESIBILIDAD en los espacios públicos urbanizados V.1.0. (s.f.). En M. y. Ministerio de Transportes.

Hoy aragón. (s.f.). Obtenido de <https://www.hoyaragon.es/articulo/zaragoza/senal-de-traffic-nueva/20240610113711069213.html>

INE. (). Obtenido de https://www.ine.es/covid/piramides.htm#_ccaaTab

Instagram de Algipadel.(s.f.). Obtenido de https://www.instagram.com/algipadel_alginet/?locale=uk&hl=am-et

Instituto Nacional de Estadística (INE). (s.f.). Obtenido de https://www.ine.es/dyngs/INEbase/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176992&menu=resultados&idp=1254735572981#_tabs-1254736195811

Instituto Nacional de Estadística (INE). (2011). Obtenido de <https://www.ine.es/censos2011/tablas/Wizard.do?WIZARD=2&reqCode=paso2>

Instituto Nacional de Estadística (INE). (2024). Obtenido de <https://www.ine.es/dynt3/inebase/es/index.htm?padre=10607>

integrarse.org. (s.f.). Obtenido de <https://integrarse.org/sostenibilidad/>

ittiumbykaos. (s.f.). Obtenido de <https://www.littiumbykaos.com/la-piramide-de-la-movilidad-urbana/>

metrovalencia.es. (s.f.). Obtenido de <https://www.metrovalencia.es/>

Nomenclator de la Coumunidad Valenciana. (s.f.). Obtenido de <https://pegv.gva.es/es/nomenclator>

Página web del ayuntamiento de Alginet. (s.f.). Obtenido de Alginet.es

Plan general de Alginet: estudio de tráfico y movilidad. (s.f.).

PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. (s.f.).

Poliespotiu.alginet.es. (s.f.). Obtenido de <http://poliesportiu.alginet.es/>

SIOSE. (2015). Obtenido de <https://www.siose.es/presentacion>

urbi.co. (s.f.). Obtenido de <https://en.urbi.co/>

Visor GVA. (s.f.). Obtenido de <https://visor.gva.es/visor/>

ANEJO 1. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AGENDA 2030

Objetivos de desarrollo sostenibles	Alto	Medio	Bajo	No procede
ODS 1: Fin de la pobreza				
ODS 2: Hambre cero				
ODS 3: Salud y bienestar				
ODS 4: Educación de calidad				
ODS 5: Igualdad de género				
ODS 6: Agua limpia y saneamiento				
ODS 7: Energía asequible y no contaminante				
ODS 8: Trabajo decente y crecimiento económico				
ODS 9: Industria, innovación e infraestructuras				
ODS 10: Reducción de desigualdades				
ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles				
ODS 12: Producción y consumo responsables				
ODS 13: Acción por el clima				
ODS 14: Vida submarina				
ODS 15: Vida de ecosistemas terrestres				
ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas				
ODS 17: Alianzas para lograr objetivos				